Приложение

Утверждено приказом ОАО «Авиакомпания «Россия» от 22.02.2011 № 50

РУКОВОДСТВО

ПО ГРУЗОВЫМ ПЕРЕВОЗКАМ ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА "АВИАКОМПАНИЯ РОССИЯ"

Санкт – Петербург 2011



Издание: 05 Изменение: 00

КАРТА УЧЕТА

ревизий (сверок) состояния руководства по грузовым перевозкам ОАО «Авиакомпания «Россия»

Дата ревизии	Должность	Фамилия проверяющего	Подпись	Примечания



Издание: 05 Изменение: 00

Лист регистрации изменений и дополнений в Руководство по грузовым перевозкам ОАО «Авиакомпания «Россия»

№ из- мене- ния	Документ, на основании которого вносится изменение	Дата вве- дения в действие	Дата вне- сения	Подпись ответственного лица



Издание: 05 Изменение: 00

Перечень действующих страниц

статус	№ страницы	дата	статус	№ страницы	дата
Глава 1		, ,	J	,	, ,
Постоянная	17	15.02.11	Постоянная	63	15.02.11
Постоянная	18	15.02.11	Постоянная	64	15.02.11
Постоянная	19	15.02.11	Постоянная	65	15.02.11
Постоянная	20	15.02.11	Постоянная	66	15.02.11
Постоянная	21	15.02.11	Постоянная	67	15.02.11
Постоянная	22	15.02.11	Постоянная	68	15.02.11
Постоянная	23	15.02.11	Постоянная	69	15.02.11
Постоянная	24	15.02.11	Постоянная	70	15.02.11
Постоянная	25	15.02.11	Постоянная	71	15.02.11
Постоянная	26	15.02.11	Постоянная	72	15.02.11
Постоянная	27	15.02.11	Постоянная	73	15.02.11
Постоянная	28	15.02.11	Постоянная	74	15.02.11
Постоянная	29	15.02.11	Постоянная	75	15.02.11
Постоянная	30	15.02.11	Постоянная	76	15.02.11
Постоянная	31	15.02.11	Постоянная	77	15.02.11
Постоянная	32	15.02.11	Постоянная	78	15.02.11
Постоянная	33	15.02.11	Постоянная	79	15.02.11
Постоянная	34	15.02.11	Постоянная	80	15.02.11
Постоянная	35	15.02.11	Постоянная	81	15.02.11
Постоянная	36	15.02.11	Постоянная	82	15.02.11
Постоянная	37	15.02.11	Постоянная	83	15.02.11
Постоянная	38	15.02.11	Постоянная	84	15.02.11
Постоянная	39	15.02.11	Постоянная	85	15.02.11
Постоянная	40	15.02.11	Постоянная	86	15.02.11
Постоянная	41	15.02.11	Постоянная	87	15.02.11
Глава 2			Постоянная	88	15.02.11
Постоянная	42	15.02.11	Постоянная	89	15.02.11
Постоянная	43	15.02.11	Постоянная	90	15.02.11
Постоянная	44	15.02.11	Постоянная	91	15.02.11
Постоянная	45	15.02.11	Постоянная	92	15.02.11
Постоянная	46	15.02.11	Постоянная	93	15.02.11
Постоянная	47	15.02.11	Постоянная	94	15.02.11
Постоянная	48	15.02.11	Постоянная	95	15.02.11
Постоянная	49	15.02.11	Глава 4		
Постоянная	50	15.02.11	Постоянная	96	15.02.11
Постоянная	51	15.02.11	Постоянная	97	15.02.11
Постоянная	52	15.02.11	Постоянная	98	15.02.11
Постоянная	53	15.02.11	Постоянная	99	15.02.11
Постоянная	54	15.02.11	Постоянная	100	15.02.11
Постоянная	55	15.02.11	Постоянная	101	15.02.11
Глава 3			Постоянная	102	15.02.11
Постоянная	56	15.02.11	Постоянная	103	15.02.11
Постоянная	57	15.02.11	Постоянная	104	15.02.11
Постоянная	58	15.02.11	Постоянная	105	15.02.11
Постоянная	59	15.02.11	Постоянная	106	15.02.11
Постоянная	60	15.02.11	Постоянная	107	15.02.11
Постоянная	61	15.02.11	Постоянная	108	15.02.11
Постоянная	62	15.02.11	Постоянная	109	15.02.11

POCCHACKIE ABHADHHIH		Руководство по	грузовым перевозкам		Издание: 05 Изменение: 00
Постоянная	110	15.02.11	Постоянная	157	15.02.11
Постоянная	111	15.02.11	Постоянная	158	15.02.11
Постоянная	112	15.02.11	Постоянная	159	15.02.11
Постоянная	113	15.02.11	Постоянная	160	15.02.11
Постоянная	114	15.02.11	Постоянная	161	15.02.11
Постоянная	115	15.02.11	Глава 8		
Постоянная	116	15.02.11	Постоянная	162	15.02.11
Постоянная	117	15.02.11	Постоянная	163	15.02.11
Постоянная	118	15.02.11	Постоянная	164	15.02.11
Постоянная	119	15.02.11	Постоянная	165	15.02.11
Постоянная	120	15.02.11	Приложение №1		
Постоянная	122	15.02.11	Постоянная	166	15.02.11
Постоянная	123	15.02.11	Постоянная	167	15.02.11
Постоянная	124	15.02.11	Постоянная	168	15.02.11
Глава 5			Постоянная	169	15.02.11
Постоянная	125	15.02.11	Постоянная	170	15.02.11
Постоянная	126	15.02.11	Постоянная	171	15.02.11
Постоянная	127	15.02.11	Постоянная	172	15.02.11
Постоянная	128	15.02.11	Приложение №2		
Постоянная	129	15.02.11	Постоянная	173	15.02.11
Постоянная	130	15.02.11	Постоянная	174	15.02.11
			Постоянная	175	15.02.11
Глава 6			Постоянная	176	15.02.11
Постоянная	131	15.02.11	Постоянная	177	15.02.11
Постоянная	132	15.02.11	Постоянная	178	15.02.11
Постоянная	133	15.02.11	Постоянная	179	15.02.11
Постоянная	134	15.02.11	Постоянная	180	15.02.11
Постоянная	135	15.02.11	Постоянная	181	15.02.11
Постоянная	136	15.02.11	Постоянная	182	15.02.11
Постоянная	137	15.02.11	Постоянная	183	15.02.11
Постоянная	138	15.02.11	Постоянная	184	15.02.11
Постоянная	139	15.02.11	Постоянная	185	15.02.11
Постоянная	140	15.02.11	Приложение №3		
Постоянная	141	15.02.11	Постоянная	186	15.02.11
Постоянная	142	15.02.11	Постоянная	187	15.02.11
Постоянная	143	15.02.11	Постоянная	188	15.02.11
Постоянная	144	15.02.11	Постоянная	189	15.02.11
Постоянная	145	15.02.11	Постоянная	190	15.02.11
Постоянная	146	15.02.11	Постоянная	191	15.02.11
Постоянная	147	15.02.11	Постоянная	192	15.02.11
Постоянная	148	15.02.11			
Глава 7					
Постоянная	149	15.02.11			
Постоянная	150	15.02.11			
Постоянная	151	15.02.11			
Постоянная	152	15.02.11			
Постоянная	153	15.02.11			
Постоянная	154	15.02.11			
Постоянная	155	15.02.11			
Постоянная	156	15.02.11			

Дата: 15.02.2011 5



Издание: 05 Изменение: 00

Лист согласования

Должность	Подпись	ФИО
Заместитель генерального		А.В. Васильев
директора по производству		, Badoni 1808
Заместитель генерального		Д.Е. Звонарев
директора по коммерции		
Заместитель генерального		М.В. Минаев
директора по экономике и		
финансам		
Директор департамента		А.Ю. Вдовыдченко
управления авиационной		
безопасностью и режимом		
Директор департамента		И.С. Климов
управления БП		
Директор административно-		Е.С. Луткова
го департамента – руково-		
дитель по качеству		
Начальник отдела управле-		О.Е. Попова
ния качеством		



Издание: 05 Изменение: 00

Предисловие

- 1. Разработано Отделом грузовых перевозок в соответствии с требованиями IOSA ISM, IATA Dangerous goods regulations, JAR OPS-1.
- 2. Взамен Руководства по грузовым перевозкам ФГУП «ГТК «Россия», утвержденного приказом ФГУП «ГТК «Россия» от 18.01.2010г. №6
- 3. Дата введения: 10.03.2011г.

Настоящее Руководство не может быть полностью или частично воспроизведено, тиражировано и распространено без разрешения утвердившего его должностного лица.

© ОАО «Авиакомпания «Россия»

Издание: 05 Изменение: 00

СОДЕРЖАНИЕ

Глава 1.Оощие положения	
Раздел 1.1 Введение и цели	
1.1.1 Область применения	
1.1.2 Введение для пользователей.	
1.1.3 Изменения в Руководстве	
1.1.4 Поддержание и пересмотр	
1.1.5 Библиотека действующих документов по грузовым перевозкам	
Раздел 1.2 Политика в сфере грузового обслуживания	•••••
Раздел 1.3 Взаимоотношения с другими организациями	
1.3.1 Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA)	
(а) Отношения с правительствами и другими организациями	
(b) Общественная польза.	
1.3.2 Международная организация гражданской авиации (ICAO)	
(а) Цели и намерения	
(a) цели и намерения	
(с) Воздушное право	
(d) Сотрудничество с другими организациями	
(а) сотрудничество с другими организациями	
(а) Основные цели и функции ЈАА	
Раздел 1.4 Обязанности и ответственность	
1.4.1 Управление эксплуатационной безопасностью	
(а) Общие положения	
(b) Система рапортирования	
(c) Организация и управление	
(d) Управление рисками.	
1.4.2 Корпоративные обязательства Руководителя предприятия	
(а) Обязательства руководства	
(b) Обязательства и ответственность всех работников	
(с) Обеспечение приемлемого уровня состояния безопасности пол	
ционной безопасности и качества	
d) Повышение уровня обеспечения безопасности полетов и качест	
1.4.3 Политика безопасности и качества	
1.4.4 Ответственность и полномочия руководящего состава	
1.4.5 Структура отдела грузовых перевозок	
1.4.6 Должностные лица, средства связи с должностными лицами	
ОГП в Санкт-Петербурге, расположение офисов	
1.4.7 Передоверенные договора на обслуживание	
Раздел 1.5 Обучение и программы подготовки	
1.5.1 Ответственность	
1.5.2 Подготовка и обучение персонала ОГП	
(а) Первоначальная подготовка специалистов ОГП	
(b) Периодическая подготовка персонала ОГП	
1.5.3 Грузовой эксплуатационный персонал	
(а) Минимальные требования для первоначального обучения грузог	
обслуживанию	
(b) Периодические подготовки и обучение при различных изменени	ЯХ

POCCUA	Руководство по грузовым перевозкам	Издание: Изменение:	05 00
1.5.4 Подготовка для	обработки опасных грузов		39
	подготовки		39
1.5.5 Освобождения.			40
1.5.6 Сохранение фай	йлов, записей о прохождении обучения (программ подгото	вок)	40
-	бработка общих грузов		
	ительные необходимые условия (требования)		
	••••••		42
			42
	ма груза		42
2.1.3 Предварительн	ые требования		43
2.1.4 Неприемлемые	грузовые отправления		43
2.1.5 Таможенный эк	спортный контроль и правила		43
	енного импорта, транзита и реэкспорта		44
2.1.7 Доставка груза	грузополучателю		44
	зопасность груза, почты, командирской грузов предприятия		45
	трубог продариятия		
см. Приложени	е 1 к данному Руководству		
Раздел 2.3. Запреты		•••••	45
2.3.1 Общие положен	ин		45
2.3.2 Процедуры			45
Раздел 2.4 Грузовое	бронирование	•••••	45
2.4.1 Общие положен			45
	грузового бронирования		46
Раздел 2.5 Требован	ия к упаковке груза	•••••	47
2.5.1 Общие положен			47
Раздел 2.6 Маркиро	рвка	•••••	47
2.6.1 Общие положен			47
	авианакладная		48
			48
2.7.2 Общие условия	перевозки		48
	копий грузовой авианакладной		48
2.7.4 Заменитель гру	зовой авианакладной		48
	кения		48
	вка груза к перевозке		49
			49
	ипы контроля		49
	1		49
	кения		49
	ие мест для хранения документов на груз и почту		49
	ипажу (командиру) (NOTOC)		50
	жения		50
	OC		50
* *	колькими посадками		51
	попределение соответствия объема груза		
			51
	сфертных и транзитных грузов		51
	жения		51
\ \ \ 1 5	анифест для трансфертных и транзитных грузов		51
)B		52
Дата: 15.02.2011		9	

Издание: 05 Изменение: 00

207		
	1 '' 1 1 ' ' '	52
		5 5
2.9.1		55
		55
	ва 3. Прием и обработка специальных грузов	
Разд	ел 3.1 Общие положения5	56
		56
3.2.1	·	56
(56
3.2.2		56
3.2.3	1 1 1	56
3.2.4	Прием	57
3.2.5	Документация5	57
3.2.6	Упаковка и маркировка5	57
3.2.7	Передача сообщений	58
		58
		58
3.2.8		58
3.2.9		58
3.2.1	0 Уведомление экипажа 5	59
		59
		59
		59
		60
3.2.1		50
		50
	1 '	50
	1	61
3.3.1		51
3.3.2	·	51
3.3.3	1	51
3.3.4		51
3.3.5	1 1	51
		62
		52
	·	52 52
	1	52 53
	15	54
3.4.5		5 5
2 1 6		55 55
		55 56
		56 56
		50 57
	<u>r</u>	
	(··) · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	57 57
3.4.1	1	57 67
D	(*) rr	57
		67
	· ·	67
	1	58 60
3.5.3	Человеческие останки в консолидированном грузе	58

РОССИЯ	Руководство по грузовым перевозкам	Издание: 05 Изменение: 0
3 5 4 Локументация		6
	кировка	
	ій телекс	
	гический груз	
3.6.1 Общие положен	ия	6
	нтация	
	кировка	
	рузка	
	грузы	
	ия и политика ОАО «Авиакомпания «Россия»	
3.7.2 Согласие с Техн	ическими Инструкциями ИКАО и	
IATA Dangerous	Goods Regulations	7
(а) Общие полох	жения	7
(b) Ответственно	ость персонала	7
3.7.3 Ограничения		
	сные грузы	
3.7.4 Прием опасных	грузов	7
	пасных грузов под государственным освобождением	
	эксплуатанта	
	пасных грузов в средствах пакетирования груза (ULI	
	еля или грузового агента	
* *	ие проверочного листа приемки опасных грузов (чек	
	огических веществ категории В (RDS) и опасных гру	
	х количествах (REQ)	
	к перевозке опасные грузы	
	е отгрузки опасных грузов	
	роверка	
(п) Размещение	опасных грузов после приемки	7
2.7.5. Oбnoбожно и по	ENVIOLE ATTACKY W. FRANCA P.	7
	грузка опасных грузов	
	ичения при погрузке	
	ости и знаки обработки грузов	
	еревозимые только на грузовых ВС	
	ция средств пакетирования грузов (ULD), содержащи	
` '		
	инные опасные грузы	
	требования при обработке опасных грузов	
	одержащие жидкие опасные грузы	
	азмещение несовместимых опасных грузов (DGR9.3	
	размещение токсических и инфекционных веществ	
		7

Дата: 15.02.2011

(ј) Погрузка органических перекисей и

(d) Хранение и размещение радиоактивных материалов (DGR9.3.10).....

само реагирующих веществ (DGR9.3.16).....

(k) Другие ограничения при погрузке.....

76

79

79 80

80

80 80



Издание: 05 Изменение: 00

(b) Информация экипаку ВС об опасном грузе (DGR 9.5.1). (c) сохранение документов. 3.7.8 Действия в чрезвычайных сигуациях, связанных с опасными грузами. 3.7.9 Сообщения об иншидентах и авиационных происшествиях с опасными грузами. 7.8.2 Документация. 3.8.2 Документация. 3.8.2 Предварительный телекс. 7.8.3 Раздел 3.9 Скоропортяшийся груз. 3.9.1 Общие положения. 3.9.1 Общие положения. 3.9.2 Прием груза к перевозке. 3.9.3 Общие требования к упаковке и маркировке. 3.9.3 Общие требования к упаковке и маркировке. 3.9.4 Общая информация. (a) Общая информация. (b) Загрузка в воздушное судно. (c) Температурные требования. 3.9.5 Яйно. (а) Общая информация. (b) Загрузка в воздушное судно. (c) Температурные требования. (а) Общая информация. (b) Загрузка в воздушное судно. (c) Температурные требования. (a) Общая информация. (b) Общие требования к упаковке. (c) Общие меры предосторожности при погрузке на воздупное судно. (d) Мясо. (e) Свежая рыба. (f) Замороженная рыба. 3.9.1 Предварительный телекс. 3.9.9 Документация. 3.9.10 Предварительный телекс. 3.9.9 Документация. 7.1 пава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС. 4.1.1 Боинг 737-500. 4.1.2 Аэробус А-319. 4.1.3 Аэробус А-320. 4.1.4 Боинг 767. 4.1.5 АН-148. 7.1 нава 5 Загрузка в воздушных судов Раздел 4.1 Информация по типам ВС. 7.1 нава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 4.1 Распеределение нагрузки. 7.1 нава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки.	3.7.7 Обеспечение информацией и ее сохранение	8
(с) сохранение документов. 3.7.8 Действия в чрезвычайных си звиационных происшествиях с опасными грузами. 3.7.8 Добише положения. 3.8.106шие положения. 3.8.2 Документация. 3.9.1 Общие положения. 3.9.1 Общие положения. 3.9.2 Общие предования к упаковке и маркировке. 3.9.4 Овощи и фрукты. (а) Общая информация. (b) Загрузка в воздушное судно. (c) Температурные требования. 3.9.6 Пветы. (а) Общая информация. (b) Общие меры предосторожности при погрузке на воздушное судно. (с) Общие меры предосторожности при погрузке на воздушное судно. (с) Свежая рыба. (д) Мясо. (с) Свежая рыба. (д) Замороженная рыба. 3.9.8 Процендуры пря задержжах рейсов. 3.9.9 Документация. 7. дава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки потинам ВС. 4.1.1 Боинт 737-500. 4.1.2 Аробус А-319. 4.1.3 Аробус А-319. 4.1.5 АН-148. Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы. Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы. Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы. Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы. Раздел 5.1 Распредоление нагрузки. 5.1.1 Общие положения.	(а) Информация для служащих и клиентов	8
3.7.8 Действия в чрезвычайных ситуациях, связанных с опасными грузами. Раздел 3.8 Тяжеловесные, габаритные грузы и хрупкие грузы	(b) Информация экипажу BC об опасном грузе (DGR 9.5.1)	8
3.7.8 Действия в чрезвычайных ситуациях, связанных с опасными грузами. Раздел 3.8 Тяжеловесные, габаритные грузы и хрупкие грузы	(с) сохранение документов	8
Раздел 3.8 Тяжеловесные, габаритные грузы и хрупкие грузы 3.8.1 Общие положения 3.8.2 Предварительный телекс. Раздел 3.9 Скоропортяцийся груз. 3.9.1 Общие положения. 3.9.2 Прием груза к перевозке 3.9.2 Прием груза к перевозке 3.9.3 Общие требования к упаковке и маркировке 3.9.4 Овощи и фрукты (а) Общая информация. (b) Загрузка в воздушное судно. (c) Температурные требования. 3.9.5 Яйно. (а) Общая информация. (b) Загрузка в воздушное судно. (c) Температурные требования. 3.9.6 Цвсты. (а) Общая информация. (b) Загрузка в воздушное судно. (c) Температурные требования. 3.9.7 "Мокрый груз". (а) Общая информация. (b) Общие требования к упаковке. (с) Общие требования к упаковке. (с) Общие ребования к упаковке. (с) Общие меры предосторожности при погрузке на воздушное судно. (d) Мясо. (e) Свежая рыба. (f) Замороженная рыба. 3.9.8 Процедуры при задержках рейсов. 3.9.9 Документация. 3.9.10 Предварительный телекс. 3.9.11 Ограничения. Глава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС Раздел 4.1 Информация по типам ВС. 4.1.1 Боинг 737-500. 4.1.2 Аэробус А-319. 4.1.3 Аэробус А-320. 4.1.4 Боинг 767. 4.1.5 АН-148. Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы. Раздел 4.3 Температура в багажно – грузовых отделениях ВС. Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки. 5.1.1 Общие положения.	3.7.8 Действия в чрезвычайных ситуациях, связанных с опасными грузами	8
3.8.2 Документация 3.8.2 Документация 3.8.2 Документация 3.8.2 Документация 3.8.2 Документация 3.9.1 Общие положения 3.9.1 Общие положения 3.9.1 Общие пурза к персвооке 3.9.3 Общие требования к упаковке и маркировке 3.9.4 Овощи и фрукты (а) Общая информация (b) Загрузка в воздушное судно (с) Температурные требования 3.9.5 Ивсты (а) Общая информация (b) Загрузка в воздушное судно (с) Температурные требования 3.9.6 Цвсты (а) Общая информация (b) Загрузка в воздушное судно (с) Общае информация (б) Общае информация (б) Общае информация (б) Общае информация (б) Общее требования к упаковке (с) Общее меры предосторожности при погрузке на воздушное судно (д) Мясо (е) Свежая рыба (f) Замороженная рыба 3.9.8 Процедуры при задержках рейсов 3.9.9 Документация 3.9.10 Предварительный телекс 3.9.11 Ограничения 7-пава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС 4.1.1 Бониг 737-500 4.1.2 Аэробус А-320 4.1.5 АН-148 7-Раздел 4.3 Температура в багажно — грузовых отделениях ВС 7-пава 5 Загрузка воздушных судов 7-пава 6.1 Распределение нагрузки. 5.1.1 Общие положения	3.7.9 Сообщения об инцидентах и авиационных происшествиях с опасными грузами.	8
3.8.2 Документация 3.8.2 Документация 3.8.2 Документация 3.8.2 Документация 3.8.2 Документация 3.9.1 Общие положения 3.9.1 Общие положения 3.9.1 Общие пурза к персвооке 3.9.3 Общие требования к упаковке и маркировке 3.9.4 Овощи и фрукты (а) Общая информация (b) Загрузка в воздушное судно (с) Температурные требования 3.9.5 Ивсты (а) Общая информация (b) Загрузка в воздушное судно (с) Температурные требования 3.9.6 Цвсты (а) Общая информация (b) Загрузка в воздушное судно (с) Общае информация (б) Общае информация (б) Общае информация (б) Общае информация (б) Общее требования к упаковке (с) Общее меры предосторожности при погрузке на воздушное судно (д) Мясо (е) Свежая рыба (f) Замороженная рыба 3.9.8 Процедуры при задержках рейсов 3.9.9 Документация 3.9.10 Предварительный телекс 3.9.11 Ограничения 7-пава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС 4.1.1 Бониг 737-500 4.1.2 Аэробус А-320 4.1.5 АН-148 7-Раздел 4.3 Температура в багажно — грузовых отделениях ВС 7-пава 5 Загрузка воздушных судов 7-пава 6.1 Распределение нагрузки. 5.1.1 Общие положения	Раздел 3.8 Тяжеловесные, габаритные грузы и хрупкие грузы	8
3.8.2 Предварительный телекс. Раздел 3.9 Скоропортящийся груз	3.8.1Общие положения	8
3.8.2 Предварительный телекс. Раздел 3.9 Скоропортящийся груз	3.8.2 Документация	8
Раздел 3.9 Скоропортящийся груз. 3.9.1 Общие положения 3.9.2 Прием груза к перевозке 3.9.3 Общие требования к упаковке и маркировке 3.9.4 Овощи и фрукты (а) Общая информация (b) Загрузка в воздушное судно. 3.9.5 Яйцо. (а) Общая информация (b) Загрузка в воздушное судно. (с) Температурные требования 3.9.6 Цветы. (а) Общая информация (b) Загрузка в воздушное судно. (с) Температурные требования 3.9.7 "Мокрый груз" (а) Общая информация (b) Общие требования к упаковке (с) Общие требования к упаковке (с) Общие требования к упаковке (с) Общие меры предосторожности при погрузке на воздушное судно. (d) Мясо. (е) Свежая рыба. 3.9.8 Процедуры при задержках рейсов 3.9.9 Документация 3.9.10 Предварительный телекс 3.9.11 Ограничения. Глава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС 4.1. Боинг 737-500. 4.1. Домог 737-500. 4.1. Домог 737-500. 4.1. Боинг 737-500. 4.1. Боинг 737-500. 4.1. Боинг 737-500. 4.1. Боинг 747. 4.1.5 АН-148. Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы Раздел 4.3 Температура в багажно – грузовых отделениях ВС. Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки. 5.1. Общие положения.		8
3.9.1 Прием груза к перевозке 3.9.2 Прием груза к перевозке 3.9.4 Овощи и фрукты (а) Общая информация (b) Загрузка в воздушное судно. 3.9.5 Яйно. (а) Общая информация (b) Загрузка в воздушное судно. (c) Температурные требования 3.9.6 Цветы. (а) Общая информация (b) Загрузка в воздушное судно. 3.9.7 "Мокрый груз" (а) Общая информация (b) Общие требования к упаковке. (c) Общие требования к упаковке. (c) Общие требования к упаковке. (с) Общие меры предосторожности при погрузке на воздушное судно. (d) Мясо. (e) Свежая рыба. 3.9.8 Процедуры при задержках рейсов 3.9.9 Документация. 3.9.10 Предварительный телекс 3.9.11 Ограничения. Глава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС Раздел 4.1 Информация по типам ВС 4.1.1 Бошіг 737-500. 4.1.2 Аэробус А-319. 4.1.3 Аэробус А-319. 4.1.4 Конит 767. 4.1.5 АН-148. Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы Раздел 4.3 Температура в багажно – грузовых отделениях ВС. Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки. 5.1.1 Общие положения.		8
3.9.3 Общие требования к упаковке и маркировке 3.9.3 Общие требования к упаковке и маркировке 3.9.4 Овощи и фрукты (а) Общая информация. (b) Загрузка в воздушное судно. 3.9.5 Яйцо. (a) Общая информация. (b) Загрузка в воздушное судно. (c) Температурные требования. 3.9.6 Цветы. (а) Общая информация. (b) Загрузка в воздушное судно. 3.9.7 "Мокрый груз". (а) Общая информация. (b) Общия информация. (c) Общия информация. (d) Общие требования к упаковке. (c) Общие меры предосторожности при погрузке на воздушное судно. (d) Мясо. (e) Свежая рыба. (f) Замороженная рыба. 3.9.8 Процедуры при задержках рейсов. 3.9.9 Документация. 3.9.10 Праварительный телекс. 3.9.11 Ограничения. Глава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС Раздел 4.1 Информация по типам ВС. 4.1.1 Боинт 737-500. 4.1.2 Аэробус А-319. 4.1.3 Аэробус А-320. 4.1.4 Боинт 767. 4.1.5 АН-148. Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы Раздел 4.3 Температура в багажно – грузовых отделениях ВС. Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки. 5.1.1 Общие положения.	3.9.1 Общие положения	8
3.9.3 Общие требования к упаковке и маркировке 3.9.4 Овощи и фрукты (а) Общая информация. (b) Загрузка в воздушное судно. 3.9.5 Яйшо. (a) Общая информация. (b) Загрузка в воздушное судно. (c) Температурные требования. 3.9.6 Цветы. (a) Общая информация. (b) Загрузка в воздушное судно. 3.9.7 "Мокрый груз". (a) Общая информация к упаковке. (c) Общие информация к упаковке. (с) Общие меры предосторожности при погрузке на воздушное судно. (d) Мясо. (e) Свежая рыба. (f) Замороженная рыба. 3.9.8 Процедуры при задержках рейсов. 3.9.9 Документация. 3.9.10 Предварительный телекс. 3.9.11 Ограничения Глава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС Раздел 4.1 Информация по типам ВС. 4.1.1 Боинг 737-500. 4.1.2 Аэробус А-319. 4.1.3 Аэробус А-320. 4.1.4 Боинг 767. 4.1.5 АН-148. Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы. Раздел 4.3 Температура в багажно – грузовых отделениях ВС. Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки. 5.1.1 Общие положения.		8
(а) Общая информация. (b) Загрузка в воздушное судно. 3.9.5 Яйцо. (a) Общая информация. (b) Загрузка в воздушное судно. (c) Температурные требования. 3.9.6 Цветы. (а) Общая информация. (b) Загрузка в воздушное судно. 3.9.7 "Мокрый груз". (а) Общая информация. (b) Общие требования к упаковке. (c) Общие меры предосторожности при погрузке на воздушное судно. (d) Мясо. (e) Свежая рыба. (f) Замороженная рыба. 3.9.8 Процедуры при задержках рейсов. 3.9.9 Документация. 3.9.10 Предварительный телекс. 3.9.11 Ограничения. Глава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС 4.1.1 Боинг 737-500. 4.1.2 Аэробус А-319. 4.1.3 Аэробус А-320. 4.1.4 Боинг 767. 4.1.5 АН-148. Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы Раздел 4.3 Температура в багажно – грузовых отделениях ВС. Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки.		8
(а) Общая информация (b) Загрузка в воздушное судно (а) Общая информация (b) Загрузка в воздушное судно (c) Температурные требования 3.9.6 Цветы. (а) Общая информация. (b) Загрузка в воздушное судно (с) Температурные требования 3.9.7 "Мокрый груз" (а) Общая информация (b) Общие пребования к упаковке. (с) Общие меры предосторожности при погрузке на воздушное судно (d) Мясо. (e) Свежая рыба. (f) Замороженная рыба. 3.9.8 Процелуры при задержках рейсов. 3.9.9 Документация. 3.9.10 Предварительный телекс. 3.9.11 Ограничения. Глава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС Раздел 4.1 Информация по типам ВС. 4.1.1 Боинг 737-500. 4.1.2 Аэробус А-319. 4.1.3 Аэробус А-320. 4.1.4 Боинг 767. 4.1.5 АН-148. Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы. Раздел 4.3 Температура в багажно – грузовых отделениях ВС. Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки. 5.1.1 Общие положения		8
(b) Загрузка в воздушное судно. 3.9.5 Яйцо. (a) Общая информация. (b) Загрузка в воздушное судно. (c) Температурные требования. 3.9.6 Цветы. (а) Общая информация. (b) Загрузка в воздушное судно. 3.9.7 "Мокрый груз". (а) Общая информация. (b) Общие требования к упаковке. (c) Общие меры предосторожности при погрузке на воздушное судно. (d) Мясо. (e) Свежая рыба. (f) Замороженная рыба. 3.9.8 Процедуры при задержках рейсов. 3.9.9 Документация. 5.9.10 Предварительный телекс. 3.9.11 Ограничения. Глава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС. Раздел 4.1 Информация по типам ВС. 4.1.1 Боинг 737-500. 4.1.2 Аэробус А-319. 4.1.3 Аэробус А-320. 4.1.4 Боинг 767. 4.1.5 АН-148. Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы. Раздел 4.3 Температура в багажно – грузовых отделениях ВС. Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки. 5.1.1 Общие положения		8
3.9.5 Яйцо. (а) Общая информация. (b) Загрузка в воздушное судно (c) Температурные требования. 3.9.6 Цветы (а) Общая информация. (b) Загрузка в воздушное судно 3.9.7 "Мокрый груз". (а) Общая информация. (b) Общие требования к упаковке. (c) Общие меры предосторожности при погрузке на воздушное судно (d) Мясо (e) Свежая рыба (f) Замороженная рыба 3.9.8 Процедуры при задержках рейсов 3.9.10 Предварительный телекс 3.9.10 Праварительный телекс 3.9.11 Ограничения. Глава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС 4.1.1 Боинг 737-500. 4.1.2 Аэробус А-319. 4.1.3 Аэробус А-319. 4.1.3 Аэробус А-320 4.1.4 Боинг 767. 4.1.5 АН-148. Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы Раздел 4.3 Температура в багажно – грузовых отделениях ВС. Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки 5 1.1 Общие положения.	\ / I I	8
(а) Общая информация. (b) Загрузка в воздушное судно. (c) Температурные требования. 3.9.6 Цветы. (а) Общая информация. (b) Загрузка в воздушное судно. 3.9.7 "Мокрый груз". (а) Общая информация. (b) Общие требования к упаковке. (c) Общие требования к упаковке. (с) Общие меры предосторожности при погрузке на воздушное судно. (d) Мясо. (e) Свежая рыба. (f) Замороженная рыба. 3.9.8 Процедуры при задержках рейсов. 3.9.9 Документация. 3.9.10 Предварительный телекс. 3.9.11 Ограничения. Глава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС Раздел 4.1 Информация по типам ВС. 4.1.1 Боинг 737-500. 4.1.2 Аэробус А-319. 4.1.3 Аэробус А-320. 4.1.4 Боинг 767. 4.1.5 АН-148. Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы Раздел 4.3 Температура в багажно – грузовых отделениях ВС. Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки.		g
(b) Загрузка в воздушное судно (c) Температурные требования. 3.9.6 Цветы (а) Общая информация (b) Загрузка в воздушное судио 3.9.7 "Мокрый груз" (а) Общая информация (b) Общие требования к упаковке (c) Общие меры предосторожности при погрузке на воздушное судно (d) Мясо (e) Свежая рыба (f) Замороженная рыба 3.9.8 Процедуры при задержках рейсов 3.9.9 Документация 3.9.10 Предварительный телекс 3.9.11 Ограничения Глава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС 4.1.1 Боинг 737-500 4.1.2 Аэробус А-319 4.1.3 Аэробус А-320 4.1.4 Боинг 767 4.1.5 АН-148 Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы Раздел 4.3 Температура в багажно – грузовых отделениях ВС Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки 5 1.1 Общие положения.		ģ
(с) Температурные требования. 3.9.6 Цветы. (а) Общая информация. (b) Загрузка в воздушное судно. 3.9.7 "Мокрый груз" (а) Общая информация. (b) Общие требования к упаковке. (c) Общие меры предосторожности при погрузке на воздушное судно. (d) Мясо. (e) Свежая рыба. (f) Замороженная рыба. 3.9.8 Процедуры при задержках рейсов. 3.9.9 Документация. 3.9.10 Предварительный телекс. 3.9.11 Ограничения. 7. пава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС. 4.1.1 Боинг 737-500. 4.1.2 Аэробус А-319. 4.1.3 Аэробус А-320. 4.1.4 Боинг 767. 4.1.5 АН-148. Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы Раздел 4.3 Температура в багажно – грузовых отделениях ВС. Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки.		ģ
(а) Общая информация (b) Загрузка в воздушное судно 3.9.7 "Мокрый груз" (а) Общая информация (b) Общие требования к упаковке (c) Общие требования к упаковке (с) Общие меры предосторожности при погрузке на воздушное судно (d) Мясо (е) Свежая рыба (f) Замороженная рыба 3.9.8 Процедуры при задержках рейсов 3.9.9 Документация 3.9.10 Предварительный телекс 3.9.11 Ограничения Глава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС Раздел 4.1 Информация по типам ВС 4.1.1 Боинг 737-500 4.1.2 Аэробус А-319 4.1.3 Аэробус А-320 4.1.4 Боинг 767 4.1.5 АН-148 Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы Раздел 4.3 Температура в багажно – грузовых отделениях ВС Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки 5.1.1 Общие положения	(с) Температурные треборания	g
(а) Общая информация (b) Загрузка в воздушное судно. 3.9.7 "Мокрый груз"	3 0 6 Hearts	Í
(b) Загрузка в воздушное судно 3.9.7 "Мокрый груз" (a) Общая информация (b) Общие требования к упаковке (c) Общие меры предосторожности при погрузке на воздушное судно (d) Мясо (e) Свежая рыба (f) Замороженная рыба 3.9.8 Процедуры при задержках рейсов 3.9.9 Документация 3.9.10 Предварительный телекс 3.9.11 Ограничения Глава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС 4.1.1 Боинг 737-500 4.1.2 Аэробус А-319 4.1.3 Аэробус А-320 4.1.4 Боинг 767 4.1.5 АН-148 Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы Раздел 4.3 Температура в багажно — грузовых отделениях ВС Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки 5 1.1 Общие положения	(а) Общая информация	Ć
(а) Общая информация (b) Общие требования к упаковке (c) Общие меры предосторожности при погрузке на воздушное судно (d) Мясо (e) Свежая рыба (f) Замороженная рыба. 3.9.8 Процедуры при задержках рейсов. 3.9.9 Документация. 3.9.10 Предварительный телекс. 3.9.11 Ограничения. Глава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС. 4.1.1 Боинг 737-500. 4.1.2 Аэробус А-319. 4.1.3 Аэробус А-320. 4.1.4 Боинг 767. 4.1.5 АН-148. Раздел 4.3 Температура в багажно – грузовых отделениях ВС. Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки. 5.1.1 Общие положения		g
(а) Общия информация. (b) Общие требования к упаковке. (c) Общие меры предосторожности при погрузке на воздушное судно. (d) Мясо. (e) Свежая рыба. (f) Замороженная рыба. 3.9.8 Процедуры при задержках рейсов. 3.9.9 Документация. 3.9.10 Предварительный телекс. 3.9.11 Ограничения. Глава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС. Раздел 4.1 Информация по типам ВС. 4.1.1 Боинг 737-500. 4.1.2 Аэробус А-319. 4.1.3 Аэробус А-320. 4.1.4 Боинг 767. 4.1.5 АН-148. Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы Раздел 4.3 Температура в багажно – грузовых отделениях ВС. Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки. 5 1.1 Общие положения	(0) загрузка в воздушное судно	9
(b) Общие требования к упаковке (c) Общие меры предосторожности при погрузке на воздушное судно (d) Мясо (e) Свежая рыба (f) Замороженная рыба 3.9.8 Процедуры при задержках рейсов 3.9.9 Документация 3.9.10 Предварительный телекс 3.9.11 Ограничения Глава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС 4.1.1 Боинг 737-500 4.1.2 Аэробус А-319 4.1.3 Аэробус А-320 4.1.4 Боинг 767 4.1.5 АН-148 Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы Раздел 4.3 Температура в багажно — грузовых отделениях ВС Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки 5 1.1 Общие положения	(а) Обила информация	9
(с) Общие меры предосторожности при погрузке на воздушное судно		9
(d) Мясо. (e) Свежая рыба. (f) Замороженная рыба. 3.9.8 Процедуры при задержках рейсов. 3.9.9 Документация. 3.9.10 Предварительный телекс. 3.9.11 Ограничения. Глава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС Раздел 4.1 Информация по типам ВС. 4.1.1 Боинг 737-500. 4.1.2 Аэробус А-319. 4.1.3 Аэробус А-320. 4.1.4 Боинг 767. 4.1.5 АН-148. Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы. Раздел 4.3 Температура в багажно – грузовых отделениях ВС. Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки. 5 1.1 Общие положения.	(в) Обличе треоования к упаковке	
(е) Свежая рыба. (f) Замороженная рыба. 3.9.8 Процедуры при задержках рейсов. 3.9.9 Документация. 3.9.10 Предварительный телекс. 3.9.11 Ограничения. Глава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС Раздел 4.1 Информация по типам ВС. 4.1.1 Боинг 737-500. 4.1.2 Аэробус А-319. 4.1.3 Аэробус А-320. 4.1.4 Боинг 767. 4.1.5 АН-148. Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы Раздел 4.3 Температура в багажно – грузовых отделениях ВС. Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки. 5 1.1 Общие положения.		9
(f) Замороженная рыба. 3.9.8 Процедуры при задержках рейсов. 3.9.9 Документация. 3.9.10 Предварительный телекс. 3.9.11 Ограничения. Глава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС. Раздел 4.1 Информация по типам ВС. 4.1.1 Боинг 737-500. 4.1.2 Аэробус А-319. 4.1.3 Аэробус А-320. 4.1.4 Боинг 767. 4.1.5 АН-148. Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы. Раздел 4.3 Температура в багажно – грузовых отделениях ВС. Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки. 5 1.1 Общие положения.		Ç
3.9.8 Процедуры при задержках рейсов. 3.9.9 Документация. 3.9.10 Предварительный телекс. 3.9.11 Ограничения. Глава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС Раздел 4.1 Информация по типам ВС. 4.1.1 Боинг 737-500. 4.1.2 Аэробус А-319. 4.1.3 Аэробус А-320. 4.1.4 Боинг 767. 4.1.5 АН-148. Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы. Раздел 4.3 Температура в багажно — грузовых отделениях ВС. Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки. 5 1.1 Общие положения.		Ç
3.9.10 Предварительный телекс. 3.9.11 Ограничения. Глава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС Раздел 4.1 Информация по типам ВС. 4.1.1 Боинг 737-500. 4.1.2 Аэробус А-319. 4.1.3 Аэробус А-320. 4.1.4 Боинг 767. 4.1.5 АН-148. Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы. Раздел 4.3 Температура в багажно — грузовых отделениях ВС. Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки. 5 1.1 Общие положения.		Ç
3.9.10 Предварительный телекс 3.9.11 Ограничения. Глава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС Раздел 4.1 Информация по типам ВС. 4.1.1 Боинг 737-500. 4.1.2 Аэробус А-319. 4.1.3 Аэробус А-320. 4.1.4 Боинг 767. 4.1.5 АН-148. Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы Раздел 4.3 Температура в багажно – грузовых отделениях ВС. Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки 5 1.1 Общие положения.		Ç
3.9.11 Ограничения. Глава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС Раздел 4.1 Информация по типам ВС		9
Глава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам ВС Раздел 4.1 Информация по типам ВС	· ·	Ģ
ки по типам ВС Раздел 4.1 Информация по типам ВС		Ģ
Раздел 4.1 Информация по типам ВС		
4.1.1 Боинг 737-500. 4.1.2 Аэробус А-319. 4.1.3 Аэробус А-320. 4.1.4 Боинг 767. 4.1.5 АН-148. Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы Раздел 4.3 Температура в багажно – грузовых отделениях ВС Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки. 5 1.1 Общие положения.		
4.1.2 Аэробус А-319. 4.1.3 Аэробус А-320. 4.1.4 Боинг 767. 4.1.5 АН-148. Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы Раздел 4.3 Температура в багажно – грузовых отделениях ВС Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки	Раздел 4.1 Информация по типам ВС	9
4.1.3 Аэробус А-320. 4.1.4 Боинг 767. 4.1.5 АН-148. Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы Раздел 4.3 Температура в багажно – грузовых отделениях ВС Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки		ç
4.1.4 Боинг 767 4.1.5 АН-148 Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы Раздел 4.3 Температура в багажно – грузовых отделениях ВС Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки 5 1.1 Общие положения.		1
4.1.5 АН-148	1 2	1
Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы Раздел 4.3 Температура в багажно – грузовых отделениях ВС Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки		1
Раздел 4.3 Температура в багажно – грузовых отделениях ВС		1
Глава 5 Загрузка воздушных судов Раздел 5.1 Распределение нагрузки	Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет, максимальные массы	1
Раздел 5.1 Распределение нагрузки	Раздел 4.3 Температура в багажно – грузовых отделениях ВС	1
Раздел 5.1 Распределение нагрузки	Глава 5 Загрузка воздушных судов	
5 1.1 Общие положения		1
		1
		1



Издание: 05 Изменение: 00

5.1.3 Минимальные требуемые площади и длины зон соприкосновения с полом	126
Раздел 5.2 Закрепление грузов, загруженных навалом	128
5.2.1 Общие положения	128
5.2.2 Объяснение	128
5.2.3 Закрепление (швартовка) грузов	128
5.2.4 Загрузочные факторы	129
5.2.5 Удерживающие возможности крепежного оборудования	129
5.2.6 Максимально возможные удерживающие способности крепежа	129
5.2.7 Минимальное требуемое количество веревок и фитингов	129
5.2.8 Правила крепления	130
Глава 6 Средства пакетирования груза (ULD)	
Раздел 6.1 Общие положения	131
Раздел 6.2 Перевозка специальных грузов в ULD	131
6.2.1 Опасные грузы	131
6.2.2 Живые животные	131
6.2.3 Скоропортящиеся грузы	132
6.2.4 Ценный груз	132
Раздел 6.3 Идентификация и технические данные	132
6.3.1 Ярлыки (бирки) для контейнеров и паллет.	132
(a) Таблица спецификаций ярлыков (бирок)	133
(b) Заполнение (содержание) ярлыков (бирок)	133
(с) Приспособления для хранения (вложения) ярлыков (бирок)	134
(d) Смешанное содержимое (багаж и груз) в одном контейнере	134
(е) Использование ярлыков (бирок) для поддонов/паллет	134
(c) Henombodanne apatikob (onpok) gaa noggonob/namici	137
(е) Пепользование ярныков (опрок) для поддонов/паллет	154
Раздел 6.4 Обработка средств пакетирования грузов ULD	134
Раздел 6.4 Обработка средств пакетирования грузов ULD	134
Раздел 6.4 Обработка средств пакетирования грузов ULD	134 134
Раздел 6.4 Обработка средств пакетирования грузов ULD. 6.4.1 Введение. 6.4.2 Основные требования по обработке средств пакетирования грузов ULD. 6.4.3 Хранение средств пакетирования грузов. 6.4.4 Подготовка средств пакетирования грузов ULD к использованию.	134 134 135
Раздел 6.4 Обработка средств пакетирования грузов ULD. 6.4.1 Введение. 6.4.2 Основные требования по обработке средств пакетирования грузов ULD. 6.4.3 Хранение средств пакетирования грузов. 6.4.4 Подготовка средств пакетирования грузов ULD к использованию.	134 134 135 135
Раздел 6.4 Обработка средств пакетирования грузов ULD. 6.4.1 Введение. 6.4.2 Основные требования по обработке средств пакетирования грузов ULD. 6.4.3 Хранение средств пакетирования грузов.	134 134 135 135 136
Раздел 6.4 Обработка средств пакетирования грузов ULD. 6.4.1 Введение. 6.4.2 Основные требования по обработке средств пакетирования грузов ULD. 6.4.3 Хранение средств пакетирования грузов. 6.4.4 Подготовка средств пакетирования грузов ULD к использованию. 6.4.5 Перемещение средств пакетирования грузов ULD.	134 134 135 135 136 136
Раздел 6.4 Обработка средств пакетирования грузов ULD. 6.4.1 Введение. 6.4.2 Основные требования по обработке средств пакетирования грузов ULD. 6.4.3 Хранение средств пакетирования грузов. 6.4.4 Подготовка средств пакетирования грузов ULD к использованию. 6.4.5 Перемещение средств пакетирования грузов ULD. 6.4.6 Предотвращение повреждений.	134 134 135 135 136 136 136
Раздел 6.4 Обработка средств пакетирования грузов ULD. 6.4.1 Введение. 6.4.2 Основные требования по обработке средств пакетирования грузов ULD. 6.4.3 Хранение средств пакетирования грузов. 6.4.4 Подготовка средств пакетирования грузов ULD к использованию. 6.4.5 Перемещение средств пакетирования грузов ULD. 6.4.6 Предотвращение повреждений. 6.4.7 Поврежденные средства пакетирования грузов ULD.	134 134 135 135 136 136 136 137
Раздел 6.4 Обработка средств пакетирования грузов ULD. 6.4.1 Введение. 6.4.2 Основные требования по обработке средств пакетирования грузов ULD. 6.4.3 Хранение средств пакетирования грузов. 6.4.4 Подготовка средств пакетирования грузов ULD к использованию. 6.4.5 Перемещение средств пакетирования грузов ULD. 6.4.6 Предотвращение повреждений. 6.4.7 Поврежденные средства пакетирования грузов ULD. 6.4.8 Двери.	134 134 135 135 136 136 136 137
Раздел 6.4 Обработка средств пакетирования грузов ULD. 6.4.1 Введение. 6.4.2 Основные требования по обработке средств пакетирования грузов ULD. 6.4.3 Хранение средств пакетирования грузов. 6.4.4 Подготовка средств пакетирования грузов ULD к использованию. 6.4.5 Перемещение средств пакетирования грузов ULD. 6.4.6 Предотвращение повреждений. 6.4.7 Поврежденные средства пакетирования грузов ULD. 6.4.8 Двери. 6.4.9 Сетки. 6.4.9 Сетки.	134 134 135 135 136 136 136 137 137
Раздел 6.4 Обработка средств пакетирования грузов ULD. 6.4.1 Введение. 6.4.2 Основные требования по обработке средств пакетирования грузов ULD. 6.4.3 Хранение средств пакетирования грузов. 6.4.4 Подготовка средств пакетирования грузов ULD к использованию. 6.4.5 Перемещение средств пакетирования грузов ULD. 6.4.6 Предотвращение повреждений. 6.4.7 Поврежденные средства пакетирования грузов ULD. 6.4.8 Двери. 6.4.9 Сетки. Раздел 6.5 Общие правила загрузки средств пакетирования грузов ULD.	134 134 135 135 136 136 137 137 137
Раздел 6.4 Обработка средств пакетирования грузов ULD. 6.4.1 Введение. 6.4.2 Основные требования по обработке средств пакетирования грузов ULD. 6.4.3 Хранение средств пакетирования грузов. 6.4.4 Подготовка средств пакетирования грузов ULD к использованию. 6.4.5 Перемещение средств пакетирования грузов ULD. 6.4.6 Предотвращение повреждений. 6.4.7 Поврежденные средства пакетирования грузов ULD. 6.4.8 Двери. 6.4.9 Сетки. Раздел 6.5 Общие правила загрузки средств пакетирования грузов ULD. 6.5.1 Ограничения по укладке.	134 134 135 135 136 136 136 137 137 137 138
Раздел 6.4 Обработка средств пакетирования грузов ULD. 6.4.1 Введение 6.4.2 Основные требования по обработке средств пакетирования грузов ULD. 6.4.3 Хранение средств пакетирования грузов 6.4.4 Подготовка средств пакетирования грузов ULD к использованию. 6.4.5 Перемещение средств пакетирования грузов ULD. 6.4.6 Предотвращение повреждений. 6.4.7 Поврежденные средства пакетирования грузов ULD. 6.4.8 Двери 6.4.9 Сетки. Раздел 6.5 Общие правила загрузки средств пакетирования грузов ULD. 6.5.1 Ограничения по укладке. 6.5.2 Максимальный вес брутто.	134 134 135 135 136 136 136 137 137 138 138
Раздел 6.4 Обработка средств пакетирования грузов ULD. 6.4.1 Введение. 6.4.2 Основные требования по обработке средств пакетирования грузов ULD. 6.4.3 Хранение средств пакетирования грузов. 6.4.4 Подготовка средств пакетирования грузов ULD к использованию. 6.4.5 Перемещение средств пакетирования грузов ULD. 6.4.6 Предотвращение повреждений. 6.4.7 Поврежденные средства пакетирования грузов ULD. 6.4.8 Двери. 6.4.9 Сетки. Раздел 6.5 Общие правила загрузки средств пакетирования грузов ULD. 6.5.1 Ограничения по укладке. 6.5.2 Максимальный вес брутто. 6.5.3 Использование распределителей нагрузки (спредеров). 6.5.4 Металлические (алюминиевые) паллеты.	134 134 135 135 136 136 137 137 137 138 138 138
Раздел 6.4 Обработка средств пакетирования грузов ULD. 6.4.1 Введение. 6.4.2 Основные требования по обработке средств пакетирования грузов ULD. 6.4.3 Хранение средств пакетирования грузов. 6.4.4 Подготовка средств пакетирования грузов ULD к использованию. 6.4.5 Перемещение средств пакетирования грузов ULD. 6.4.6 Предотвращение повреждений. 6.4.7 Поврежденные средства пакетирования грузов ULD. 6.4.8 Двери. 6.4.9 Сетки. Раздел 6.5 Общие правила загрузки средств пакетирования грузов ULD. 6.5.1 Ограничения по укладке. 6.5.2 Максимальный вес брутто. 6.5.3 Использование распределителей нагрузки (спредеров).	134 134 135 135 136 136 136 137 137 138 138 138 139 140
Раздел 6.4 Обработка средств пакетирования грузов ULD. 6.4.1 Введение. 6.4.2 Основные требования по обработке средств пакетирования грузов ULD. 6.4.3 Хранение средств пакетирования грузов. 6.4.4 Подготовка средств пакетирования грузов ULD к использованию. 6.4.5 Перемещение средств пакетирования грузов ULD. 6.4.6 Предотвращение повреждений. 6.4.7 Поврежденные средства пакетирования грузов ULD. 6.4.8 Двери. 6.4.9 Сетки. Раздел 6.5 Общие правила загрузки средств пакетирования грузов ULD. 6.5.1 Ограничения по укладке. 6.5.2 Максимальный вес брутто. 6.5.3 Использование распределителей нагрузки (спредеров). 6.5.4 Металлические (алюминиевые) паллеты. 6.5.5 Формирование загрузки на паллете. 6.5.6 Использование оборудования для обработки грузов. 6.5.7 Закрепление грузов внутри контейнеров.	134 134 135 135 136 136 136 137 137 138 138 138 139 140 140
Раздел 6.4 Обработка средств пакетирования грузов ULD. 6.4.1 Введение. 6.4.2 Основные требования по обработке средств пакетирования грузов ULD. 6.4.3 Хранение средств пакетирования грузов. 6.4.4 Подготовка средств пакетирования грузов ULD к использованию. 6.4.5 Перемещение средств пакетирования грузов ULD. 6.4.6 Предотвращение повреждений. 6.4.7 Поврежденные средства пакетирования грузов ULD. 6.4.8 Двери. 6.4.9 Сетки. Раздел 6.5 Общие правила загрузки средств пакетирования грузов ULD. 6.5.1 Ограничения по укладке. 6.5.2 Максимальный вес брутто. 6.5.3 Использование распределителей нагрузки (спредеров). 6.5.4 Металлические (алюминиевые) паллеты. 6.5.5 Формирование загрузки на паллете. 6.5.6 Использование оборудования для обработки грузов. 6.5.7 Закрепление грузов внутри контейнеров.	134 134 135 135 136 136 136 137 137 138 138 138 139 140 140 140
Раздел 6.4 Обработка средств пакетирования грузов ULD. 6.4.1 Введение. 6.4.2 Основные требования по обработке средств пакетирования грузов ULD. 6.4.3 Хранение средств пакетирования грузов. 6.4.4 Подготовка средств пакетирования грузов ULD к использованию. 6.4.5 Перемещение средств пакетирования грузов ULD. 6.4.6 Предотвращение повреждений. 6.4.7 Поврежденные средства пакетирования грузов ULD. 6.4.8 Двери. 6.4.9 Сетки. Раздел 6.5 Общие правила загрузки средств пакетирования грузов ULD. 6.5.1 Ограничения по укладке. 6.5.2 Максимальный вес брутто. 6.5.3 Использование распределителей нагрузки (спредеров). 6.5.4 Металлические (алюминиевые) паллеты. 6.5.5 Формирование загрузки на паллете. 6.5.6 Использование оборудования для обработки грузов.	134 134 135 135 136 136 136 137 137 138 138 138 139 140 140 140 141
Раздел 6.4 Обработка средств пакетирования грузов ULD. 6.4.1 Введение. 6.4.2 Основные требования по обработке средств пакетирования грузов ULD. 6.4.3 Хранение средств пакетирования грузов. 6.4.4 Подготовка средств пакетирования грузов ULD к использованию. 6.4.5 Перемещение средств пакетирования грузов ULD. 6.4.6 Предотвращение повреждений. 6.4.7 Поврежденные средства пакетирования грузов ULD. 6.4.8 Двери. 6.4.9 Сетки. Раздел 6.5 Общие правила загрузки средств пакетирования грузов ULD. 6.5.1 Ограничения по укладке. 6.5.2 Максимальный вес брутто. 6.5.3 Использование распределителей нагрузки (спредеров). 6.5.4 Металлические (алюминиевые) паллеты. 6.5.5 Формирование загрузки на паллете. 6.5.6 Использование оборудования для обработки грузов. 6.5.7 Закрепление грузов внутри контейнеров. (а) Крепежное оборудование. (b) Метод стяжки.	134 134 135 135 136 136 136 137 137 138 138 138 139 140 140 141 141
Раздел 6.4 Обработка средств пакетирования грузов ULD. 6.4.1 Введение. 6.4.2 Основные требования по обработке средств пакетирования грузов ULD. 6.4.3 Хранение средств пакетирования грузов. 6.4.4 Подготовка средств пакетирования грузов ULD к использованию. 6.4.5 Перемещение средств пакетирования грузов ULD. 6.4.6 Предотвращение повреждений. 6.4.7 Поврежденные средства пакетирования грузов ULD. 6.4.8 Двери. 6.4.9 Сетки. Раздел 6.5 Общие правила загрузки средств пакетирования грузов ULD. 6.5.1 Ограничения по укладке. 6.5.2 Максимальный вес брутто. 6.5.3 Использование распределителей нагрузки (спредеров). 6.5.4 Металлические (алюминиевые) паллеты. 6.5.5 Формирование загрузки на паллете. 6.5.6 Использование оборудования для обработки грузов. 6.5.7 Закрепление грузов внутри контейнеров. (а) Крепежное оборудование.	134 134 135 135 136 136 136 137 137 138 138 138 139 140 140 141 141 142
Раздел 6.4 Обработка средств пакетирования грузов ULD. 6.4.1 Введение. 6.4.2 Основные требования по обработке средств пакетирования грузов ULD. 6.4.3 Хранение средств пакетирования грузов. 6.4.4 Подготовка средств пакетирования грузов ULD к использованию. 6.4.5 Перемещение средств пакетирования грузов ULD. 6.4.6 Предотвращение повреждений. 6.4.7 Поврежденные средства пакетирования грузов ULD. 6.4.8 Двери. 6.4.9 Сетки. Раздел 6.5 Общие правила загрузки средств пакетирования грузов ULD. 6.5.1 Ограничения по укладке. 6.5.2 Максимальный вес брутто. 6.5.3 Использование распределителей нагрузки (спредеров). 6.5.4 Металлические (алюминиевые) паллеты. 6.5.5 Формирование загрузки на паллете. 6.5.6 Использование оборудования для обработки грузов. 6.5.7 Закрепление грузов внутри контейнеров. (а) Крепежное оборудование. (b) Метод стяжки. Раздел 6.6 Закрытие средств пакетирования грузов ULD.	134 134 135 135 136 136 136 137 137 138 138 138 139 140 140 141 141 142 142
Раздел 6.4 Обработка средств пакетирования грузов ULD. 6.4.1 Введение 6.4.2 Основные требования по обработке средств пакетирования грузов ULD. 6.4.3 Хранение средств пакетирования грузов. 6.4.4 Подготовка средств пакетирования грузов ULD к использованию. 6.4.5 Перемещение средств пакетирования грузов ULD. 6.4.6 Предотвращение повреждений. 6.4.7 Поврежденные средства пакетирования грузов ULD. 6.4.8 Двери. 6.4.9 Сетки. Раздел 6.5 Общие правила загрузки средств пакетирования грузов ULD. 6.5.1 Ограничения по укладке. 6.5.2 Максимальный вес брутто. 6.5.3 Использование распределителей нагрузки (спредеров). 6.5.4 Металлические (алюминиевые) паллеты. 6.5.5 Формирование загрузки на паллете. 6.5.6 Использование оборудования для обработки грузов 6.5.7 Закрепление грузов внутри контейнеров. (а) Крепежное оборудование. (b) Метод стяжки. Раздел 6.6 Закрытие средств пакетирования грузов ULD.	134 134 135 135 136 136 137 137 138 138 139 140 140 141 141 142 142 142

POCCURCKEE ABHAANHHH

Руководство по грузовым перевозкам

Издание: 05 Изменение: 00

Раздел 6.7 Трансфер и интерлайн средств пакетирования грузов ULD 143
6.7.1 Использование идентификационных кодов ИАТА
6.7.2 Акты, контрольные квитанции для средств пакетирования грузов
6.7.3 Логистический контроль
6.7.4 Заявки на средства пакетирования грузов ULD
6.7.5.Возврат средств пакетирования грузов ULD
6.7.6 Процедура контроля сообщений о средствах пакетирования грузов (ULD) 145
Раздел 6.8 Эксплуатационная надежность и контроль повреждений
6.8.1 Введение
6.8.2 Паллеты
6.8.3 Сетки 146
6.8.4 Не предусмотренные конструкцией контейнеры
6.8.5 Самолетные контейнеры
(а) Непригодные контейнеры.
(b) Непригодные паллеты и сетки к ним
6.8.6 Проверка наземного вспомогательного оборудования, калибровка весов
o.o.o iipobepka nasemioro benomorarembioro ocopy dobanim, kamopobka becob
Глава 7. Неисправности
Раздел 7.1 Неисправности при обработке грузов
7.1.1 Процедуры при авиационных событиях
7.1.2 Ответственность
7.1.3 Сообщения
7.1.4 Неисправности с грузом
(а) Действия при обнаружении протекающей упаковки при перевозке
(b) Неисправности при перевозке ценных VAL, уязвимых VUN и
дипломатических грузов
(с) Неисправности при перевозке опасных грузов
(d) Ответственность
(е) Руководящие принципы по действиям при инцидентах с опасными грузами 15
7.1.5 Акты о событии с опасными грузами (Figure 9.6.A DGR)
Раздел 7.2 Заменитель авиагрузовой накладной
7.2.1 Заполнение
7.3.1 Пропавшие грузы
(a) Общие положения
(b) Сообщения о розыске груза
(с) Заключительное сообщение о розыске груза
(d) Отрицательный результат розыска
7.3.2 Найденный груз
(а) Общие положения
(b) Процедуры при засланных грузах (прибывших без грузовой
авианакладной в другой аэропорт)
7.3.3 Ошибочно замаркированные грузы
7.3.4 Отсутствие перевозочных документов
7.3.5 Извещение о недоставке груза
Раздел 7.4 Акт о неисправности грузов
7.4.1 Общие положения
7.4.2 Заполнение
7.4.3 Распространение
Раздел 7.5 Сохранение сведений о неисправностях

POCCHA ABHANHHH

Руководство по грузовым перевозкам

Издание: 05 Изменение: 00

Глава 8. Авиационная почта Раздел 8.1 Общие положения
Раздел 8.2 Монополия почты
Раздел 8.3 Ответственность предприятия
3.3.1 Сохранение документов
Раздел 8.4 Ответственность почты
3.4.1 Упаковка
3.4.2 Маркировка
Раздел 8.5 Приоритет авиационной почты /SAL почты
Раздел 8.6 Документация
Раздел 8.7 Прием
Раздел 8.8 Доставка
Раздел 8.9 Обработка
Раздел 8.10 Документация
Раздел 8.11 Порожняя почтовая тара
Раздел 8.12 Неисправности
Раздел 8.13 Жалобы
Раздел 8.14 Претензии (иски)
Раздел 8.15 Ограничения
Раздел 8.16 Сообщения о неисправности почты
3.16.1 Получатели
3.16.2 Формат сообщения
Приложения
Приложение 1 - Авиационная безопасность грузов, почты, командирской
почты и служебных грузов авиапредприятия
Приложение 2 – Образцы перевозочной документации предприятия
Приложение 3 – Программы подготовки

Издание: 05 Изменение: 00

СТРАНИЦА ЗАРЕРВИРОВАНА

<u>Дата: 15.02.2011</u>

Издание: 05 Изменение: 00

Глава 1 Общие положения

Раздел 1.1 Введение и цели

Главная цель данного Руководства состоит в том, чтобы гарантировать безопасное и качественное обслуживание и перевозку грузовых и почтовых отправок во всех аэропортах (станциях), используемых ОАО «Авиакомпания Россия».

Руководство предназначено, чтобы быть общей директивой и источником информации по процедурам, методам, процессам и политике авиапредприятия для всего персонала, занятого в обслуживании груза; согласованной с применяемыми инструкциями, правилами и стандартами предприятия.

Руководство по грузовым перевозкам (далее РГП) - Cargo operation manual (COM) - собственность ОАО «Авиакомпания Россия». Раскрывать его содержание физическим и юридическим лицам, не связанным с обработкой грузов и почты, запрещается. Исключение из этого правила допускается по разрешению ответственных лиц ОАО «Авиакомпания Россия».

1.1.1 Область применения

Руководство содержит процедуры, инструкции и информацию по обработке груза и почты.

Содержание базируется на международных и национальных авиационных правилах, требованиях JAR OPS-1, стандартах и рекомендуемой практике IATA и ICAO.

1.1.2 Введение для пользователей

Русская версия руководства - единственная официальная версия, версия на английском языке – переведенная версия.

Руководство распространяется в электронном виде. Каждый допущенный пользователь может прочесть последнюю обновленную версию, войдя в личный кабинет на сайте предприятия www.rossiya-airlines.com в разделе «Агентам», или связываясь, при необходимости, с отделом грузовых перевозок (ОГП) департамента продаж (ДП) ОАО «Авиакомпания «Россия». Обслуживающие компании обязаны изучить последнюю обновленную версию и направить соответствующее уведомление в адрес ОАО «Авиакомпания «Россия» о прочтении. При этом, заключается дополнение к соглашению о наземном обслуживании, предусматривающее обязанность обслуживающей компании принимать требования Руководства по грузовым перевозкам в производственной деятельности при обслуживании рейсов ОАО «Авиакомпания «Россия».

1.1.3 Изменения в Руководстве

Последняя измененная (замененная), новая или удаленная информация в печатном тексте обозначена вертикальной линией, смежной с рассматриваемым параграфом, в электронной версии — синим цветом.

При издании новой редакции Руководства все изменения снимаются.

Каждая страница имеет колонтитулы с указанием издания, внесенных изменений, даты введения в действие, номера страницы.



Издание: 05 Изменение: 00

1.1.4 Поддержание и пересмотр

Последняя действующая электронная версия Руководства размещена на сайте www.rossiya-airlines.com в разделе «Агентам» на русском и английском языке.

В случае внесения изменений и дополнений в руководство, создатель должен согласовать и внести поправки в электронную версию.

Администрация отдела грузовых перевозок (ОГП) департамента продаж (ДП) ОАО «Авиакомпания Россия» несет ответственность за рассмотрение и пересмотр по мере необходимости для обновления информации, содержащейся в документах, разработку и внесение соответствующих изменений в Руководство и действующую эксплуатационную документацию, используемую при обслуживании грузовых перевозок.

Средства идентификации версий эксплуатационных документов по обслуживанию грузовых перевозок, процесс распределения, гарантирующий пригодность текущей версии СОМ для руководства всем задействованным персоналом, движение документации, обеспечивающее легкую ссылку и доступность, идентификацию и избавление от устаревших документов, своевременность получения документации и/или обновленных данных, удовлетворяющих эксплуатационным требованиям и распространение полученной обновленной документации осуществляет отдел грузовых перевозок в соответствии с СТО 02 - «Управление нормативной базой предприятия».

1.1.5 Библиотека действующих документов по грузовым перевозкам

Отдел грузовых перевозок (ОГП) департамента продаж (ДП) ОАО «Авиакомпания Россия» является держателем (хранителем) библиотеки действующих документов по грузовым перевозкам, непосредственно используемой при обслуживании грузовых перевозок, которая:

- содержит ясную, четкую и точно представленную информацию;
- представлена в формате, годном к использованию и отвечающая потребностям эксплуатационного персонала;
 - принята и одобрена Администрацией.

Начальник отдела несет ответственность за поддержание и исправление библиотеки.

1.1.6 Система записей

Предприятие использует электронную систему документооборота «DIRECTUM», включающую документацию по организации и обслуживанию грузовых перевозок.

В ходе и по результатам планирования, организации, обеспечения, осуществления повседневной деятельности ОАО «Авиакомпания Россия» в целом, а также служб и подразделений ОАО «Авиакомпания Россия» оформляются (разрабатываются) записи на бумажных носителях и/или электронном виде (СТО 08 «Управление записями»). В состав Администрации входит департамент информационных технологий, который ежедневно производит резервное копирование файлов с записями, непосредственно связанными с эксплуатационными требованиями. (Детальное описание данной процедуры см. РСУ гл. 1. п. Л).

Система управления по каждому направлению деятельности ОАО «Авиакомпания Россия» внедрена и описана в контролируемых Руководствах по направлениям деятельности (Единая нормативная база предприятия), которые являются доступными всему персоналу предприятия на бумажных носителях и в электронном виде на закрытом сервере ОАО «Авиакомпания Россия» https://doc.rossiya-airlines.com/default.aspx, а также на персональных электронных носителях. (Детальное описание данной процедуры см. РСУ гл. 1. п. Л).



Издание: 05 Изменение: 00

Система записей предусматривает управление и контроль отчетов, гарантирующая:

- 1) идентификацию;
- четкость;
- 3) техническую эксплуатацию;
- 4) поиск информации;
- 5) безопасность и защиту;
- 6) возможность распоряжаться

См. также РСУ Глава 2 и IT administrative management.

Раздел 1.2 Политика в сфере грузового обслуживания

Вера клиентов в авиакомпанию отражается на поведении персонала компании. Обслуживающая компания - объект общего интереса. Деятельность каждого человека, работающего в обслуживании клиента, отражается на имидже компании. При разговорах с клиентами, публикой, властями, наблюдателями и коллегами должны всегда прилагаться усилия, чтобы преобладала рассудительная и вежливая манера разговора и поведения. Ненужных замечаний и суждений, которые можно было бы слышать посторонним, нужно избегать.

Дружественное, вежливое и профессиональное обслуживание клиента имеет важное значение в любой момент обслуживания.

Раздел 1.3 Взаимоотношения с другими организациями

1.3.1 Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA)

IATA, международная ассоциация воздушного транспорта, вовлечена во все аспекты действий и управления авиакомпаний и предлагает информацию, изделия, услуги, рабочие группы в обширном диапазоне от практики отчетности до транспортировки «зебры».

Членами ассоциации являются приблизительно 230 членов. Ее штабы базируются в Женеве и Монреале. Для целей администрирования земной шар разделен на три области:

- 1: Западное полушарие, Остров Гренландия и Область Гавайев
- 2: Европа, Африка, Ближний Восток и Иран
- 3: Азия и Океания

Бюджет IATA состоит из взносов, выплачиваемых его членами и доходов от предоставленных услуг. IATA издает большое количество руководств и обучающих пособий для авиакомпаний.

Главная цель IATA состоит в том, чтобы сохранить и увеличить максимальную безопасность, скорость, удобство, эффективность и доходность коммерческой авиации во всем мире. IATA проявляет наибольшую активность во взаимном признании услуг через стандартизацию процедур, форм, содержания соглашений и т.д., которые способствуют быстрому и легкому потоку движения пассажиров и грузов между перевозчиками. Авиакомпании IATA обеспечивает машинами, чтобы найти объединенные решения проблем, используя ресурсы не одной компании. Через соглашения IATA, авиакомпании приняли стандартные кодексы отношений между собой, с пассажирскими и грузовыми агентами.

(а) Отношения к правительствам и другими организациям

IATA функционирует как международная форма связи индустрии воздушных перевозок с правительствами и формирует среду для разработки расписаний, международных соглаше-



Издание: 05 Изменение: 00

ний и тарифов. IATA работает в близком сотрудничестве с Международной Организацией Гражданской Авиации (ICAO) и другими международными и межправительственными организациями индустрии авиационных перевозок.

(b) Общественная польза

Клиенты авиакомпаний могут пользоваться высокими стандартами обслуживания во всем мире частично ставшего возможным через сотрудничество авиакомпаний под крылом IATA. Один телефонный звонок, или контакт через Интернет достаточен для воздушной перевозки груза где-нибудь в мире, и оплата может быть произведена одной валютой.

1.3.2 Международная организация гражданской авиации (ICAO)

Международная организация гражданской авиации была основана в 1944 как межправительственная организация - посредник для достижения международного понимания и соглашений, связанных с решением проблем гражданской авиации. В 1947г. Международная организация гражданской авиации стала специализированным агентством Организации Объединенных Наций. Ее штаб-квартира находится в Монреале.

(а) Цели и намерения

Цели Международная организация гражданской авиации состоят в том, чтобы развить принципы и методы международной воздушной навигации и способствовать планированию и развитию международного воздушного транспорта, предотвращение неблагоразумного соревнования и дискриминации между договаривающимися государствами.

Одной из главных целей Международная организация гражданской авиации — учреждение международных стандартов, рекомендованной практики и процедур, охватывающих технические аспекты деятельности авиации: лицензирование персонала, правила полетов, авиационной метеорологии, аэронавигационных карт, единиц измерения, национальной и регистрационной маркировки, связи, обслуживания воздушного движения, поиска и спасения, инцидентов с ВС, аэродромом и терминалов, службы аэронавигационной информации, регулировка уровня шумом.

ICAO также рекомендует государствам-членам уменьшать бюрократические формальности, устанавливаемые иммиграционными санитарными и таможенными администрациями, которые препятствуют развитию международного пассажирского и грузового движения. Оно предлагает помощь в строительстве аэропортов и оснащении их оборудованием и обслуживанием.

(b) Статистика и публикации

ICAO собирает и публикует статистический материал, и время от времени производит экономическое обучение представителей государств-членов и авиакомпаний, на основании которых они могут строить планы на будущее.

(с) Воздушное право

Из-за различных систем юриспруденции государств - членов существует потребность в объединении и развитии международного воздушного права. Обязанность Международной организации гражданской авиации разрабатывать международные положения воздушного права и принимать меры к их всеобщему принятию.

Издание: 05 Изменение: 00

(d) Сотрудничество с другими организациями

Работа Международной организации гражданской авиации проводится в тесном сотрудничестве с другими структурами Организации Объединенных Наций, имеющими отношение к гражданской авиации, и естественно с IATA.

1.3.3 Объединенные авиационные власти (ЈАА)

Объединенные авиационные власти (Joint Aviation Authorities JAA) - орган Европейской Конференции Гражданской Авиации (ECAC), представляющий регулирующие органы гражданской авиации множества европейских государств, которые согласились сотрудничать в развитии и осуществлении общих регулирующих стандартов и процедур безопасности. Это сотрудничество предназначено, чтобы обеспечить высокие и единые стандарты безопасности в Европе. Большой внимание уделено гармонизации инструкций JAA с таковыми же Федерального управления авиации США.

(а) Основные цели и функции ЈАА

Основные цели ЈАА могут быть описаны следующим образом:

Гарантировать через сотрудничество в написании единых инструкций высокий уровень безопасности полетов авиации государств - членов.

Вносить вклад в равное рыночное соревнование между государствами - членами.

Функции ЈАА могут быть реализованы по следующим направлениям:

Развитие и принятие Единых Авиационных Требований (Joint Aviation Requirements JAR's) в проектировании и изготовлении, обслуживании и ремонте самолетов, лицензировании авиационного персонала.

Развитие административных и технических процедур для выполнения JAR's;

Осуществление JAR's и связанные административные и технические процедуры в скоординированной и однородной манере.

Принятие мер для того, чтобы цели JAA по безопасности не уменьшали конкуренцию между авиационными индустриями государств - членов или местных авиакомпаний государств.

Обеспечение функций основного центра профессиональной экспертизы в Европе на гармонизации правил авиационной безопасности.

Установление процедур по единой сертификации изделий и услуг.

Сотрудничество по гармонизации требований и процедур по безопасности с регулирующими властями других регионов, особенно с FAA США.

Сотрудничество с иностранными регулирующими властями, особенно FAA, по единой сертификации изделий и услуг.

Представление интересов его членов в учреждениях Европейского союза (ЕС), в Европейской Конференции Гражданской Авиации (ЕСАС), в других многонациональных учреждениях, и правительствах отдельных стран.

Издание: 05 Изменение: 00

Раздел 1.4 Обязанности и ответственность

1.4.1 Управление эксплуатационной безопасностью

(а) Общие положения

С целью эффективного управления ОАО «Авиакомпания Россия» в отношении безопасности производства в предприятии работает Система доведения информации на всех уровнях управления производственным процессом. Система доведения информации описана в контролируемых Руководствах и СТО и работает в двух направлениях:

- доведение информации до персонала предприятия и персонала контрактных организаций;
- сбор информации от персонала ОАО «Авиакомпания Россия» путем докладов, выступлений на разборах и совещаниях, реализации Системы добровольных сообщений, и пр. (РК, п.п. 5.5.3 «Внутреннее информирование (связь)».

b) Система рапортирования

Действующая система рапортирования об опасных факторах является простой, прямой и удобной. Опасные факторы, о которых было доложено, должны быть обработаны и расследованы, после чего должны быть выработаны рекомендации и произведены корректирующие мероприятия с последующей оценкой их эффективности. Руководители подразделений несут ответственность за ознакомление персонала с системой рапортирования и поддержание процесса анализа и выработки рекомендаций в рабочем состоянии.

Формы, определенные для доклада, различаются среди подразделений ОАО «Авиакомпания «Россия», но включают в себя журналы записи замечаний, ежедневные доклады руководителям, формы добровольных сообщений, возможность рапортировать через корпоративный портал предприятия. Полученный рапорт находится под контролем руководителя подразделения или ответственного представителя пока опасный фактор не будет исключен. Процедура анализа и выработки рекомендаций по выявленным недостаткам описана в Процедуре №208 Руководства по управлению безопасностью полетов ОАО «Авиакомпания «Россия». Списки основных недостатков, о которых положено докладывать в Департамент управления безопасностью полетов ОАО «Авиакомпания «Россия» и Табелем внутренней информации (ТВИ-2011).

(с) Организация и управление

Отдел грузовых перевозок (ОГП) департамента продаж (ДП) ОАО «Авиакомпания Россия» стремится обеспечивать клиента безаварийным обслуживанием грузов и почты от аэропорта до аэропорта в пределах регионов выполнения рейсов.

Отдел грузовых перевозок (ОГП) департамента продаж (ДП) ОАО «Авиакомпания Россия» под руководством начальника отдела осуществляет управление грузовыми перевозками, начиная от коммерческой деятельности до организации обеспечения и взаимодействия с обслуживающими компаниями и грузовыми агентами.

ОГП совместно с отделом по качеству управления несет ответственность за поддержание регулирующих требований, установление внутренних стандартов, проверку состояния грузового обслуживания и контроль над соблюдением установленных требований всеми участвующими в обслуживании и обработке грузов и почты компаниями в соответствии со стандартами предприятия и требованиями государственных органов. Система управления определяет:

- 1) уровни управления структурой, принятие решений, которые затрагивают обеспечение безопасности грузовых операций;
- 2) обязанности, гарантирующие обеспечение грузовых операций в соответствии с применяемыми инструкциями и стандартами Оператора.



Издание: 05 Изменение: 00

Описание системы управления размещено в РСУ Глава 2 «Детальное описание системы управления» в п. 2.1. «Модель управления. Управленческое решение, технологические процедуры».

d) Управление рисками

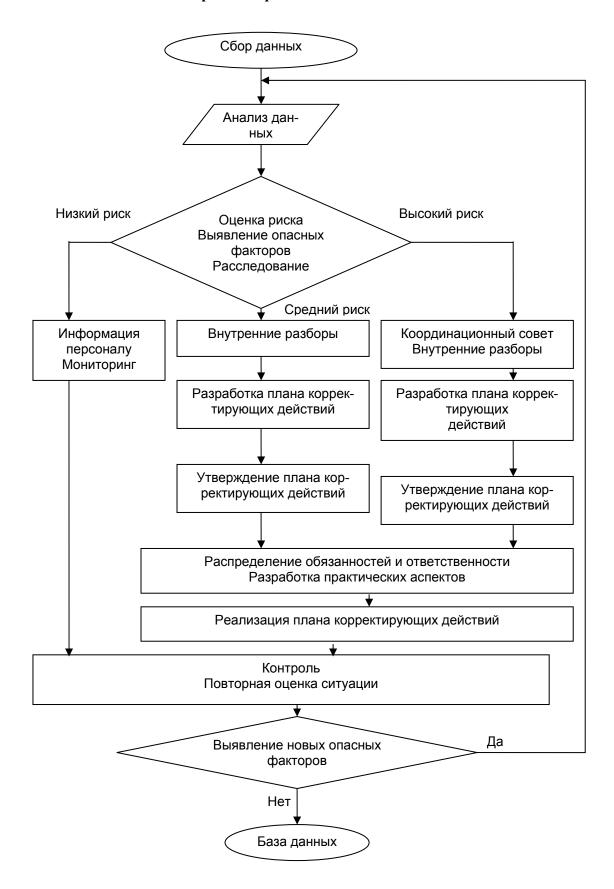
Для достижения требуемого уровня управления безопасностью полетов, жизненно важно, чтобы культура управления риском была развита во всех подразделениях ОАО «Авиакомпания «Россия», действия которых сопряжены с критическими участками деятельности. Процесс управления риском стремится опознать, проанализировать, оценить и выработать управляющие воздействия по всем выявленным недостаткам, которым может быть подвергнута производственная деятельность ОАО «Авиакомпания «Россия», таким образом, чтобы достичь наивысшего уровня безопасности полётов.

Как только программы по предотвращению авиационных происшествий и безопасности полётов, описанные в Руководстве по управлению безопасности полетов, будут приняты всеми производственными подразделениями, а методы будут тщательно воплощаться, опасности и риски, связанные с производственной деятельностью будут под контролем и сведены до минимума. (См.РУБП, процедура 208 «анализ опасных факторов и выработки рекомендаций» п.2.5 «управление рисками»)



Издание: 05 Изменение: 00

Схема анализа и выработки рекомендаций





Издание: 05 Изменение: 00

1.4.2 Корпоративные обязательства Руководителя ОАО «Авиакомпания «Россия» (см. Глава 1 РСУ)

Управление Обществом осуществляет руководство. Руководство Общества возглавляет генеральный директор, который избирается собранием акционеров, осуществляет и несет ответственность за деятельность Общества с обеспечением приемлемого уровня безопасности и качества в соответствии с государственными и международными требованиями.

На Генерального директора возложены корпоративные обязательства и ответственность за реализацию Политик и достижение Целей Общества в частности Политики и целей в области безопасности полетов, авиационной безопасности и качества и Целей в области качества (Приложения 1, 2).

Генеральный директор обеспечивает выполнение производственной деятельности с высокой эффективностью, контролирует и оценивает результативность системы управления безопасностью полетов и системы управления качеством, рассматривает мероприятия по их совершенствованию, контролирует их выполнение, утверждает осуществление корректирующих и предупреждающих действий, обеспечивает постоянное улучшение системы управления производством, безопасностью полетов и системы управления качеством.

Руководители всех уровней управления, начиная с генерального директора Общества Белова Сергея Геннадьевича, несут ответственность за состояние безопасности полетов, авиационной безопасности и качество предоставляемых услуг.

(а) Обязательства руководства

Обязательства в отношении к персоналу Общества

Руководство обеспечивает работникам безопасные условия труда и профессиональный рост в соответствии с государственными требованиями, достойную оплату. Каждый специалист является важным и неотъемлемым звеном в процессе обеспечения производства и предоставления продукта Общества, прежде всего - безопасности полетов, авиационной безопасности и качества услуг по воздушной перевозке пассажиров, грузов и почты. При осуществлении своей профессиональной деятельности каждый специалист несет ответственность за надлежащее и высококачественное выполнение возложенных на него функций. Деятельность Общества связывает в единый коллектив работников разных уровней и специализаций. Полное вовлечение сотрудников в процесс управления качеством позволяет наиболее эффективно использовать их знания и способности, оценивая вклад каждого по достоинству.

Обязательства в отношении производства полетов

Безопасность полетов – всегда была и остается основной задачей Общества.

Квалифицированные члены летных и кабинных экипажей и технический персонал, прошедшие специальную подготовку, сотрудники подразделений, обеспечивающих полеты и управление качеством – все нацелены на обеспечение безопасности полетов.

Сертификация Общества осуществляется в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил России, с максимально возможной адаптацией деятельности к стандартам JAA, EASA и IATA (IOSA), что означает:

- обеспечение гарантий по безопасности выполнения полетов;
- совершенствование системы подготовки и тренировки членов экипажей, в том числе и в соответствии с требованиями ФАП, ЕС и ICAO;
- обеспечение необходимого качества предоставляемых услуг по воздушной перевозке пассажиров, грузов и почты.

Руководители высшего уровня управления должны контролировать ответственность руководителей среднего и нижнего звена и всех работников в части обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности и качества предоставляемых услуг.



Издание: 05 Изменение: 00

Руководители всех уровней управления должны демонстрировать свою постоянную ответственность за безопасность полетов, авиационную безопасность и качество предоставляемых услуг

Обязательства в отношении к потребителю

Высшее руководство Общества заявляет о принятии на себя обязательства по предоставлению потребителям безопасных и качественных услуг. Основными направлениями деятельности являются осуществление воздушных перевозок, при этом все составные части этой деятельности, начиная с анализа требований рынка, заключения договора на воздушную перевозку и заканчивая выдачей багажа Пассажирам, предоставление услуг по разрешенным видам деятельности, осуществляются исходя из необходимости достижения удовлетворенности Пассажиров и Заказчиков, то есть, из обеспечения соответствия фактических результатов деятельности и принятым обязательствам.

(b) Обязательства и ответственность всех работников

Обеспечение безопасности полетов, авиационной безопасности и качества предоставляемых услуг является важнейшей частью системы оценки деятельности всех работников Обшества.

Мы признаем и поощряем повышение уровня безопасности полетов, авиационной безопасности и качества предоставляемых услуг.

Каждый из нас несет обязательства и ответственность за соблюдение законов, правил и процедур, принятых в РФ и странах, куда осуществляются рейсы Общества.

Каждый из нас должен принимать участие в разработке стандартов и процедур по обеспечению и повышению уровня безопасности полетов, авиационной безопасности и качества предоставляемых услуг.

Мы открыты к предоставлению информации об авиационных событиях и готовы поделиться данной информацией для усовершенствования СУБП.

(с) Обеспечение приемлемого уровня состояния безопасности полетов, авиационной безопасности и качества

Мы имеем официально документированные цели в области безопасности полетов, авиационной безопасности и качества, и мы гарантируем, что все работники понимают эти цели и стремятся к ним.

Мы имеем систему доведения информации о целях в области безопасности полетов, авиационной безопасности и качества до исполнителей и мотивации достижения этих целей.

(d) Повышение уровня обеспечения безопасности полетов и качества

Руководство Общества гарантирует проведение регулярных инспекторских проверок и аудитов квалифицированными специалистами и вовлечение всего персонала в процесс постоянного контроля обеспечения безопасности полетов и качества.

Инспекции и аудиты должны фокусироваться как на работе персонала, учитывая человеческий фактор, так и на условиях выполняемой им (персоналом) работы.

Политика и Цели ОАО «Авиакомпания «Россия» в области безопасности полетов, авиационной безопасности и качества

Ежегодно на заседании Совета Общества руководством принимаются Политика и Цели в области безопасности полетов, авиационной безопасности и качества.

Издание: 05 Изменение: 00

1.4.3 Политика безопасности и качества

Отдел грузовых перевозок (ОГП) в развитие и обеспечение политики и целей ОАО «АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» в области Авиационной безопасности (АБ), Безопасности полетов (БП) и качества (см. Руководство по качеству) на 2011 год определил следующие Цели в области качества:

Цели в области качества	Показатель	Значение пока- зателя (критерий)
1. Обеспечить установление и выполнения всех требований к безопасности на всех этапах предоставления услуг перевозки груза и почты	Строгое соответствие установленных предприятием требований по безопасности на всех этапах предоставления услуг воздушной перевозки обязательным международным и российским требованиям по безопасности	100 %
	Необходимая степень выполнения установленных требований по безопасности на всех этапах предоставления услуг воздушной перевозки	100 %
2. Предоставлять услуги воздушной перевозки груза и почты с высоким уровнем сервиса	Соответствие установленных пред- приятием требований к уровню сервиса воздушной перевозки груза и почты реко- мендациям IATA	100 %
	Степень выполнения установленных требований к уровню сервиса воздушной перевозки груза и почты	90 %
3. Обеспечить высокий уровень профессионализма и компетентности персонала	Соответствие установленных пред- приятием требований к уровню профессио- нализма и компетентности персонала, квалификационным требованиям к персоналу в области ГА	100 %
	Выполнить программу подготовки и переподготовки персонала, включая подготовку по влиянию человеческого фактора на безопасность полетов	90%
	Снизить количество инцидентов по вине личного состава (инциденты с опасными грузами)	на 50% к 2010г.
4. Привлечь новых потребителей и повысить степень удовлетворенности имеющихся потребителей	Увеличить объем перевозок грузов и почты	+5-10%
5. Повысить результативность системы менеджмента качества	Выполнить программу улучшения СМК	100%
	Выполнять корректирующие меро- приятия по результатам аудитов, монито- рингов, служебных расследований в системе организации и обеспечения перевозок грузов и почты	100%

<u>РОССИЯ</u>

Руководство по грузовым перевозкам

Издание: 05 Изменение: 00

Система управления качеством направлена на достижение целей в области качества. Высшее руководство ОАО «Авиакомпания «Россия» заявляет о принятии на себя обязательств по предоставлению потребителям качественных услуг в области коммерческих воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов на внутренних и международных авиалиниях для достижения лидирующего конкурентоспособного преимущества ОАО «Авиакомпания «Россия» среди авиа перевозчиков России.

Политика ОАО «Авиакомпания «Россия» в области качества направлена на удовлетворение растущих потребностей потребителей в качественных услугах воздушных перевозок, включающих в себя безопасность и высокий уровень сервиса на всех этапах ее предоставления, при соответствии всем установленным требованиям, посредством высокого профессионализма персонала и результативно действующей системы менеджмента качества (СМК) предприятия.

Политика реализуется результативной и эффективной работой всего персонала ОАО «Авиакомпания «Россия» при:

- Обеспечении полного соответствия деятельности и услуг ОАО «Авиакомпания «Россия» установленным требованиям:
- -Российской Федерации (РФ): (Воздушного кодекса РФ, Федеральных авиационных правил, нормативных актов авиационной администрации РФ) при организации, производстве и обеспечении полетов на ВВЛ и МВЛ;
- -Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) в области авиаперевозок гражданскими ВС;
 - -Потребителей.
- Постоянном улучшении результативности и контроле исполнения поставленных целей системы менеджмента качества, внедренной и сертифицированной в ОАО «Авиакомпания «Россия» в соответствии с требованиями ГОСТ Р ИСО 9001:2001
- Обеспечении высокого уровня профессионализма и компетентности персонала ОАО «Авиакомпания «Россия», совершенствовании организационной структуры управления на всех уровнях
- Предоставлении потребителям на всех этапах услуг авиаперевозок с высоким уровнем сервиса.
- В разделе 5 СТО11 предприятия имеются: ежегодно обновляемые «Программа проведения внешних аудитов» и «Программа проведения внутренних аудитов», которые предусматривают проверки выполнения функций в рамках грузовых операций, которая гарантирует, что предприятие:
- 1. выполняет регулирующим и внутренним требованиям;
- 2. удовлетворяет заявленным эксплуатационным требованиям;
- 3. обеспечивает эксплуатационную надежность, авиационную безопасность и качество;
- 4. распознает опасности, нежелательные условия и области (зоны), требующие усовершенствования.

Издание: 05 Изменение: 00

1.4.4 Ответственность и полномочия руководящего состава

Описание работы начальника отдела грузовых перевозок

а) Определение

Начальник отдела грузовых перевозок $(O\Gamma\Pi)$ – это работник, несущий ответственность за эффективное обеспечение перевозок грузов и почты в предприятии.

б) Требования

Должность начальника ОГП требует скрупулезного подхода и способности работать с учетом быстро изменяющихся обстоятельств в различных ситуациях без надзора. Должен быть физически и умственно пригоден для выполнения возложенных на него должностных обязанностей. В совершенстве знать и применять принципы и методы выполнения задач и функций, возложенных на ОГП.

Начальник ОГП несет ответственность за предоставление информации и рекомендаций Коммерческому директору предприятия по всем вопросам, связанным с обеспечением перевозок грузов и почты. Для этого необходимым условием является дипломатия и тактичность.

в) Природа и содержание

Начальник ОГП должен взаимодействовать с держателями Руководства по производству полетов, Руководства по наземному обеспечению перевозок, Руководства по обеспечению авиационной безопасности, Летным Директором и другими менеджерами, начальниками отделов и персоналом, связанным с производством и обеспечением полетов предприятия с целью поощрения и достижения производственной дисциплины.

В своей работе, ежедневно, начальник ОГП взаимодействует с руководителями:

- департамента продаж;
- департамента управления производственной деятельностью;
- административного департамента;
- департамента управления авиационной безопасностью и режимом;
- департамента управления безопасностью полетов.

г) Квалификации

Минимальные квалификационные требования:

- Авиационное/техническое образование;
- Минимум 3 года опыта работы в гражданской авиации, в том числе не менее 1 года работы на руководящей должности;
- Знания работы коммерческой авиации, в частности, процедур по обеспечению перевозок грузов и почты;
 - Способность свободно выражать свои мысли в письменной форме;
 - Представительный вид и личные качества;
- Способность общаться на всех уровнях, как внутри Авиакомпании, так и за ее пределами;
 - Организационные способности;
 - Стрессоустойчивость;
 - Хорошие аналитические способности;
 - Лидерские качества;
 - Пользоваться уважением среди руководящего состава и персонала Авиакомпании.

д) Полномочия

С целью эффективного обеспечения перевозок грузов и почты Начальник ОГП должен иметь свободный доступ к всем руководителям предприятия, а также уполномочен проводить аудиты и инспекции по качеству, связанных прямо или косвенно с обеспечением перевозок и



Издание: 05 Изменение: 00

наземного обслуживания грузов и почты. В случае инцидента, связанного с перевозками грузов и почтой, Начальник ОГП имеет делегированное право Заместителя генерального директора по коммерции проводить внутреннее расследование в соответствии с должностными обязанностями.

е) Подготовка

Начальник ОГП должен знать все аспекты организации и деятельности ОАО «Авиакомпания Россия». Это может быть достигнуто путем подготовки на рабочем месте в процессе введения в должность и путем самоподготовки.

Регулярной подготовкой является посещение курсов и конференций IATA.

ж) Круг полномочий

C целью внедрения и контроля программы по организации перевозок грузов и почты Начальник ОГП должен иметь свободный доступ ко всем подразделениям ОАО «Авиакомпания Россия» на всех уровнях.

Начальник ОГП несет ответственность перед Заместителя генерального директора по коммерции за:

- Ведение базы данных по организации и обеспечению перевозок грузов и почты;
- Мониторинг, коррекцию и тенденции обеспечения грузовых перевозок;
- Поддержание связи с руководителями всех отделов ОАО «Авиакомпания Россия» по обеспечению перевозок грузов и почты;
- Распространение информации по обеспечению перевозок грузов и почты внутри ОАО «Авиакомпания Россия»;
 - Проведение аудитов и инспекций по обеспечению перевозок грузов и почты;
- Поддержание отношений со всем персоналом Авиакомпании и знание производственной ситуации:
- Публикацию периодического доклада по обеспечению перевозок грузов и почты в ОАО «Авиакомпания Россия»;
 - Участие в совместном стратегическом планировании.

Начальник ОГП должен иметь:

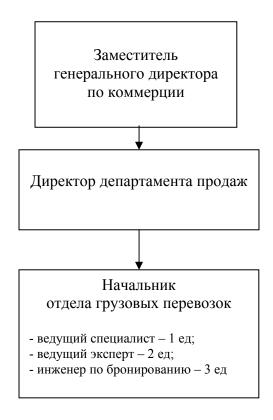
- Оргтехнику;
- Соответствующее программное обеспечение для выполнения функций по организации и обеспечению перевозок грузов и почты;
 - Постоянный доступ к базе данных Авиакомпании;
- Публикации, руководства и правила необходимые для выполнения его должностных обязанностей;
 - Мобильный телефон;

Если начальник отдела не может выполнять свои должностные обязанности в связи с его отсутствием на рабочем месте (отпуск, болезнь, служебная командировка и.т.д.), то функции по руководству и бесперебойной работе системы управления почтово-грузовыми перевозками выполняет ведущий специалист в соответствии с действующей должностной инструкцией.



Издание: 05 Изменение: 00

1.4.5 Структура Отдела организации грузовых перевозок

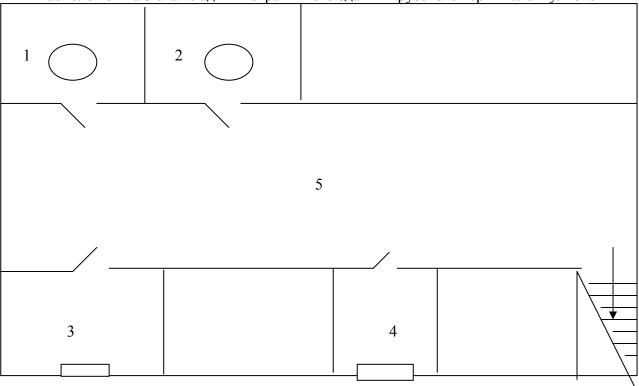


Структура предприятия размещена в РСУ Глава 1 п.1.7_

Издание: 05 Изменение: 00

Офис Отдел грузовых перевозок

Расположен на 3 этаже административного здания Грузового терминала Пулково



Общая площадь – 52 кв.м.

1. Начальник ОГП	11 кв.м
2. Ведущий специалист ОГП	11 кв.м.;
3. Инженеры по бронированию грузовых перевозок	
4. Эксперты	15 кв.м.;
5. Коридор	

Отдел организации грузовых перевозок	Количество сотрудников
Администрация	
Начальник отдела организации грузовых перевозок	1
Ведущий специалист	1
Ведущий эксперт	2
Инженер по бронированию	3
Bcero	7

1.4.6 Должностные лица, средства связи с должностными лицами ОГП в г. Санкт-Петербурге, расположение офисов

Грузовые офисы и агенты по обработке грузов на станциях (аэропортах) за границей и на внутренних станциях (аэропортах) могут получить помощь относительно всех существующих проблем с грузами и почтой, контактируя с отделом грузовых перевозок в Санкт-Петербурге

З2 Дата: 15.02.2011

Издание: 05 Изменение: 00

по имеющимся системам связи. Эти системы связи позволяют обмениваться и гарантируют обмен информацией в системе грузовых перевозок предприятия.

Должность Ф.И.О.	Контактные телефоны и ср-ва связи	Решаемые вопросы
Начальник ОГП	(812)324-3448 E-mail: cargogroup@rossiya-airlines.com Sita: LEDCGFV@gms.pulkovo.ru	Bce
Ведущий специа- лист ОГП	(812)324-3015 E-mail: cargogroup@rossiya-airlines.com Sita: LEDCGFV@gms.pulkovo.ru	Bce
Инженер по бро- нированию грузовых перево- зок	Tel (812)324-3443, (812)324-3446	Бронирование грузов и почты на внутренних и международных авиалиниях через/из СПТ (LED), международные трансферты, вопросы оперативного взаимодействия
	Переносная служебная радиостанция на частоте ГТП	

1.4.7 Передоверенные договора на обслуживание

Политика предприятия по организации грузовых перевозок базируется на том, что заключаются договора на наземное обслуживание грузовых перевозок с контрактными организациями (грузовыми терминалами (складами).

В ходе подготовки договора поставки услуги или продукции предприятие осуществляет:

- разработку критериев отбора, оценки и повторной оценки Поставщиков и согласование их в подразделении, отвечающем за качество;
- согласование с Поставщиком подробной спецификации закупаемых услуг и продукции;
- оценку и выбор Поставщиков с учетом их способности поставлять услуги в соответствии с согласованными спецификациями закупаемых услуг или продукции;
- поддержание в рабочем состоянии записей результатов оценки и выбора Поставщиков, любых необходимых действий, связанных с этой оценкой;
- контроль соответствия закупленных услуг или продукции установленным в спецификации требованиям;

Исполнитель должен иметь следующую информацию о Поставщике услуг или продукции и доказательную документацию о:

- требованиях к квалификации персонала Поставщика, непосредственно задействованного в предоставлении услуг, влияющих на безопасность полетов;
 - при необходимости, требования к системе менеджмента качества Поставщика.

(Подробное описание изложено в стандарте предприятия (СТО 10-11)

Для контроля и определения соответствия предоставляемых услуг предприятие проводит аудиты и мониторинги, затрагивающие все направления услуг, оказываемых контрактными организациями (грузовыми терминалами) предприятию, касающиеся авиационной безопасности, безопасности полетов, эксплуатационной надежности и обеспечения качества, которые являются объектом внимания управленческого персонала предприятия. Аудиты и мониторинги включают в себя проверку:

- выполнения процедур;
- ведения требуемой документации;

Дата: 15.02.2011 33

POCCURCKHE ABHANNHUN

Руководство по грузовым перевозкам

Издание: 05 Изменение: 00

- прохождения эксплуатационным грузовым персоналом процессов обучения и учета записей (ведения файлов) о прохождении первоначальной и периодических обучений;
- всей деятельности внешних агентов (поставщиков услуг грузовых терминалов), которые выполняют для предприятия функции, связанные с наземным грузовым обслуживанием.

Также проводятся проверки проведения аудитов и мониторингов внешних агентов (поставщиков услуг) для авиакомпаний — code share партнеров предприятия.

В процессе проведения аудитов и мониторинга должно проверяться, что продукты труда, приобретаемые у контрактных организаций (внешних поставщиков услуг – грузовых терминалов), которые непосредственно затрагивают авиационную безопасность, безопасность полетов и надежность грузовых операций, имели требуемое техническое оборудование для проведения грузовых операций и соответствовали техническим требованиям.

При проведении аудитов и мониторингов проверяются результаты предыдущих аудитов, вытекающих из анализа проведенных аудитов, предусматривающего:

- 1) идентификацию первопричины;
- 2) разработку корректирующих действий по несоответствиям;
- 3) выполнение корректирующего действия в соответствующих эксплуатационных областях;
- 4) оценку корректирующего действия для определения эффективности.

Аудиты и мониторинги проводят сотрудники Инспекции по качеству управления с привлечением специалистов ООГПП в установленном порядке в соответствии с Internal & External Audit Standard (СТО 11-07) Ch 6.10, РСУ Глава 3,4.

Также См. Quality Management Manual Ch 8.5.2, 8.5.1, 4.1.6, 5.6, 1.4.7, 4,7; Internal & External Audit Standard (CTO 11-07) Ch 6.10, PCV Глава 3,4

Раздел 1.5 Обучение и программы подготовки

1.5.1 Ответственность

Менеджеры грузовых терминалов (складов) и грузовых агентов или другие назначенные представители на станциях (аэропортах) несут ответственность за гарантию наличия необходимых средств обслуживания, рабочего пространства, оборудования и, что их грузовой эксплуатационный персонал, выполняющий грузовые операции имеет соответствующую квалификацию, прошел первоначальную подготовку, и что они получают требуемые подтверждения квалификации в назначенное время (проходят периодические подготовки).

Менеджеры грузовых терминалов (обслуживающих грузовых компаний) несут ответственность за назначение у себя специалиста, ответственного за обработку груза, почты, включая загрузку грузов в средства пакетирования (ULD) и/или в воздушное судно, прошедшего обучение по перевозке опасных грузов, первоначальное обучение и периодическое обучение в сроки не реже 24 месяцев после предыдущего обучения.

Такое обучение должно включать, как минимум:

- общее ознакомление;
- маркировка;
- распознавание не объявленных опасных грузов;
- процедуры хранения и загрузки;
- уведомление экипажа ВС;
- положения для пассажиров и экипажа;
- действия в чрезвычайных ситуациях.

Назначенный персонал также несет ответственность за подтверждение, что достаточно обученный и квалифицированный штат является доступным, имеет положения, основанные на безопасности, чтобы исполнить эксплуатационные грузовые операции по обслуживанию, включая обработку опасных товаров.

Издание: 05 Изменение: 00

Грузовые терминалы и грузовые агентства, действующие от имени предприятия, несут ответственность за обучение персонала согласно требованиям местных государственных властей и требованиям данного подраздела СОМ.

Начальник ОГП подготавливает программы первоначальной и периодической подготовки и планы обучения на год для непосредственно подчиненного авиационного персонала, занятого в оперативном и коммерческом обеспечении грузовых перевозок.

Не реже 1 раза в год, начальник ОГП анализирует и при необходимости вносит изменения в программы подготовки персонала, с целью:

- постоянного совершенствования и повышения уровня эффективности;
- своевременного внедрения последних требований и оперативных изменений.

Изменения в программу обучения вносятся при:

- изменении соответствующих нормативных документов предприятия;
- изменении соответствующих документов Авиационных властей РФ;
- изменении требований Авиационных властей государств, в которые предприятие выполняет полеты;
- изменении или выходе новых редакций соответствующих документов IATA, JAA, ICAO, IOSA.

См. также РСУ Глава 1 з)

1.5.2 Подготовка и обучение персонала отдела ОГП

Система обучения и подготовки персонала ОГП включает:

- первоначальную и периодические подготовки;
- обучение персонала в Институте руководящих работников и специалистов отрасли Университета Гражданской авиации:
- обучение персонала в специализированных учебно-тренировочных центрах (УТЦ) Российской Федерации (РФ) и за её пределами.

Программы подготовки приведены в Приложении № 3.

Первоначальный подбор персонала ОГП в соответствии с квалификационными требованиями должностных инструкций, обеспечивает департамент по управлению персоналом предприятия при взаимодействии с ДУП и ОГП. Подбор персонала проводится на конкурсной основе. Информация о проведении набора доступна на сайте предприятия.

Первоначальная подготовка персонала ОГП проводится в течение 30 рабочих дней непосредственно в предприятии под контролем начальника ОГП, а также ответственных должностных лиц, которые имеют соответствующую квалификационную подготовку.

Программа первоначальной подготовки состоит из теоретической части, практической подготовки и заключительной проверки (тестирования).

Теоретическая подготовка охватывает все вопросы практической деятельности персонала. В рамках этой программы персонал ОГП изучает нормативные документы, руководства, процедуры и инструкции, используемые в предприятии, связанные с предстоящей производственной деятельностью. Проводится теоретическое обучение в соответствии с темами, указанными в программе первоначальной подготовки.

Практическая подготовка включает:

- применение на практике теоретических знаний путём проведения практических действий и постоянного контроля опытными специалистами предприятия выполняемых операций;
- оценку правильности выполнения процедур и рабочих инструкций специалистами предприятия и корректировку процессов, в случае необходимости.

Обучение по охране труда организует и обеспечивает начальник ОГП (Приказ ФГУП «ГТК «Россия» от 18.07.2008 г. №246) при методической поддержке начальника отдела охраны труда (Приказ ФГУП «ГТК «Россия» от 29.08.2008 г. №304).

Дата: 15.02.2011 35



Издание: 05 Изменение: 00

Обучение по авиационной безопасности организует и обеспечивает директор департамента управления авиационной безопасностью и режимом ОАО «Авиакомпания «Россия» при участии начальника ОГП (Приказ ФГУП «ГТК «Россия» от 11.01.2008 г. №7).

Обучение пожарной безопасности персонала ОГП проводится специалистами отдела специальных программ (приказ № 234 от 14.08.2008 г.) совместно с начальником ОГП.

(а) Первоначальная подготовка специалистов ОГП

Программа первоначальной подготовки Теоретическая подготовка:

Основным видом теоретической подготовки является самоподготовка, которая выполняется под контролем начальника ОГП ознакомление:

- с должностной инструкцией, технологиями работы;
- с положениями об ОГП, структурных группах отдела;
- с Руководством по грузовым перевозкам -84 МГА;
- с ФАП «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»;
- с настоящим Руководством;
- с применимыми Руководствами и Инструкциями ИКАО и ИАТА;
- с общей информацией о структуре коммерческой Дирекции, предприятия;
- с Коллективным договором между Администрацией и Трудовым коллективом OAO «Авиакомпания Россия».

Основная подготовка по вопросам

- изучения требований авиационной безопасности;
- изучения требований пожарной безопасности;
- изучения требований по охране труда;

проводится специалистами соответствующих подразделений и служб предприятия.

Начальником ОГП проводится:

- обучение этике, правилам ношения форменной одежды (если предусмотрено);
- обучение правилам движения транспортных средств и людей по перрону (если предусмотрено);
- обучение требованиям пограничного контроля и таможенных правил;
- обучение правилам пользования радиостанциями и ведения радиообмена на перроне (если предусмотрено);
- обучением правилам и требованиям при контроле загрузки груза и почты на грузовом терминале, и в BC на перроне (по согласованию с отделом контроля загрузки и подготовки BC);
- обучение пользования автоматизированными системами и программами, используемыми на рабочем месте;
- обучение влияния человеческого фактора на обеспечение авиационной безопасности, безопасности полетов, и качество.

Практическая подготовка:

Проводится начальником ОГП или опытными специалистами ОГП по соответствующим направлениям:

- практическое применение теоретических знаний руководящих документов на рабочих местах;
- проведение контроля обслуживания грузовых и почтовых перевозок и подготовки BC к вылету;
- проведение анализа опасных факторов под контролем ведущего специалиста;
- проведение анализа выявленных нарушений наземного обслуживания грузовых и почтовых перевозок под контролем ведущего специалиста;



Издание: 05 Изменение: 00

– принятие участия в расследовании предпосылки к задержке рейса или задержке рейса, связанной с грузовыми и почтовыми отправками, под контролем ведущего специалиста и инспекции качества управления.

После прохождения первоначального обучения на базе предприятия для проверки усвоения изученного материала, каждый сотрудник проходит письменное тестирование. Тестирование проводит начальник ОГП. Общее количество баллов для успешного прохождения теста и допуска к самостоятельной работе должно быть не менее 75%. Специалист, набравший в результате тестирования меньше 75%, к самостоятельной работе не допускается и проходит повторное обучение соответствующей программе.

Данные о прохождении первоначальной подготовки на базе предприятия, результатов тестирования заносятся в персональный файл (папку) работника.

Формы (листы) по прохождению теоретической и практической подготовки с подписями ответственных лиц, тестовые листы (формы) по прохождению тестирования с записями о проведении обучения, позволяющие определить уровень квалификации, объем подготовки персонала, даты проведения обучения, находятся в ОГП под контролем начальника ОГП и сохраняются не менее 5 лет. Копии сертификатов специалистов, прошедших обучение на какихлибо курсах, находятся в персональном файле (папке) каждого работника и сохраняются до истечения срока действия сертификата.

(b) Периодическая подготовка персонала ОГП

Персонал ОГП проходит регулярную периодическую подготовку с целью напоминания требований руководящих документов не реже двух раз в год: подготовки к весенне-летнему периоду навигации (ВЛП) и осенне-зимнему периоду (ОЗП) навигации. Подготовка проводится квалифицированными специалистами ОГП, при необходимости привлекаются специалисты других служб и дирекций. Периодической подготовкой персонала ОГП также считается прохождение курсов повышения квалификации сертифицированными специалистами один раз в три года, специалистов по опасным грузам — один раз в 24 месяца, или посещение конференций и семинаров, организованных международными учебными организациями.

По завершению прохождения периодической подготовки в ВЛП и ОЗП, на работника заполняется форма о прохождении подготовки, которая помещается персональный файл (папку).

Проведение постоянного периодического процесса оценки компетентности персонала ОГП.

Персонал ОГП проходит периодическую оценку компетентности своей производственной деятельности с целью проверки соответствия квалификационным требованиям - не реже двух раз в год (подготовка к ВЛП и ОЗП).

Процесс оценки представляет собой письменное тестирование. Тестирование проводит руководитель структурного подразделения. Общее количество баллов для успешного прохождения теста и допуска к самостоятельной работе должно быть не менее 75%. Сотрудник, набравший в результате тестирования менее 75%, к самостоятельной работе не допускается, получает индивидуальное задание и проходит повторное обучение по соответствующей программе.

Результаты тестирования также хранятся в персональным файле (папке) специалиста ОГП.

1.5.3 Грузовой эксплуатационный персонал

Данный пункт изложен для менеджеров грузовых обслуживающих контрактных компаний для заявления минимальных требований предприятия по программам подготовки грузового эксплуатационного персонала.



Издание: 05 Изменение: 00

Прохождение грузовым эксплуатационным персоналом первоначальной и периодических подготовок, а также своевременный пересмотр и обновление программ проверяется в процессе проведения аудитов и мониторингов

Грузовой эксплуатационный персонал – это персонал, выполняющий эксплуатационные грузовые функции. Грузовые эксплуатационные функции включают следующее:

- прием грузов;
- заполнение авиагрузовых накладных, карго манифестов;
- складскую обработку и загрузку/выгрузку груза в самолет и из самолета;
- управлением наземным вспомогательным оборудованием;
- планирование загрузки
- инструктированием по любой из функций, упомянутых выше

(а) Минимальные требования для первоначального обучения грузовому обслуживанию

Первоначальное обучение требуется пройти всему грузовому эксплуатационному персоналу грузовых терминалов и грузовых агентов, выполняющему эксплуатационные грузовые функции.

Первоначальное обучение обработке груза для эксплуатационного грузового персонала должно проводиться по соответствующим программам подготовки, которые должны включать:

- ознакомление с общими положениями и должностными инструкциями;
- всестороннее изучение требований, включал политику, процедуры операционные методы;
- требования авиационной безопасности в связи с эксплуатационными рисками (опасностями);
 - общие принципы воздействия человеческого фактора.

Теоретическая подготовка

- а) Ознакомление с организацией, группами грузового обслуживания и производимыми работами:
 - организация компании;
 - обслуживаемые авиакомпании;
 - основное производство;
 - груз как продукт труда;
 - авиационная безопасность и безопасность полетов;
- b) Ознакомление с необходимыми руководствами:
- Руководством по грузовым перевозкам предприятия, Руководством по производству полетов предприятия в части загрузки и перевозки грузов, Руководством по перевозке живых животных IATA, Инструкциями по перевозке опасных грузов IATA, Инструкциями по перевозке скоропортящихся и специальных грузов IATA, Тасt Rules в части касающейся, Руководством по грузовым перевозкам-84 МГА (для ВВЛ), действующими технологиями и т.д.
- с) Процедуры, применяемая практика, обеспечение безопасности и эксплуатационной надежности, связанные с выполняемыми функциями:
- оборудование, используемое для перевозки и погрузки груза в контейнерах и паллетах и его эксплуатация;
 - оборудование для перевозки и погрузки, крепления груза навалом и его эксплуатация;
 - типы самолетов и их ограничения;
 - компоновка и укладка грузов;
 - воздушная перевозка живых животных и других специальных грузов;



Издание: 05 Изменение: 00

- обработка и перевозка опасных грузов.
- d) аспекты качества включаются в пункты, упомянутые выше;
- е) влияние человеческого фактора на безопасность полетов и эксплуатационную надежность;

Практическая подготовка

После успешного завершения теоретической подготовки, грузовые менеджеры несут ответственность за то, что персонал, выполняющий эксплуатационные грузовые функции обработки груза, получил необходимую практическую подготовку (стажировку) под наблюдением назначенного специалиста.

Заключительная проверка (тестирование)

После завершения теоретической и практической подготовки проводится заключительная проверка (тестирование), в ходе которой необходимо убедиться в прочном усвоении теоретического материала и наличие твердых практических навыков. Менеджеры грузовых терминалов несут ответственность за:

- допуск грузового эксплуатационного персонала к самостоятельной работе;
- сохранение всей информации о прохождении программы подготовки (заносится, сохраняется в файле (папке) сотрудника);
- своевременный пересмотр и обновление программ подготовки, чтобы они оставались применимыми и обеспечивали знания, необходимые для выполнения своих обязанностей, выполнения процедур и управления оборудованием, связанным с определенными грузовыми эксплуатационными функциями и обязанностями.

(b) Периодические подготовки и обучение при различных изменениях

Периодические подготовки должны проводиться каждые три года

Периодическая подготовка на территории РФ проводится каждые полгода перед полетами в ОЗП и ВЛП.

Обучение при различных изменениях нужно проводить, когда существенные изменения в процедурах или оборудовании произойдут или произошли. В зависимости от потребности, обучение при различных изменениях можно проводить в течение отдельных сессий обучения, как обучение на рабочем месте или как самостоятельное изучение. Периодическое обучение и методы обучения может изменяться в зависимости от потребности. Обучение должно всегда включать вопросы авиационной безопасности и воздействия человеческого фактора, связанные с выполняемыми функциями.

1.5.4 Подготовка для перевозки опасных грузов

Весь назначенный персонал для обработки и/или приема опасных грузов и/или общих грузов, и/или грузов авиакомпании должен пройти первоначальную подготовку по применимому для занимаемой должности курсу перевозки опасных грузов, сопровождаемому периодическим обучением каждые 24 месяца. Это касается персонала, кто выполняет или осуществляет любую из следующих функций:

- прием общих грузов к перевозке;
- принятие опасных грузов для перевозки;



Издание: 05 Изменение: 00

- обработку, погрузку, разгрузку груза, включая опасные грузы на складе или на рампе;
- планирование загрузки и оформление документов.

а) Программы подготовки

Персонал должен пройти обучение по программе подготовки в соответствии с исполняемыми обязанностями.

Аспекты перевозки опасных грузов воздушным транспортом, с которыми соответствующие категории персонала должны быть ознакомлены, приведены в требованиях IATA DGR 1.5 и ИКАО ТИ главе 4.

Программа подготовки специалистов ОАО «Авиакомпания Россия» по отправке опасных грузов приведена в Приложении 3 настоящего Руководства.

Подготовка эксплуатационного грузового персонала и специалистов ОАО «Авиакомпания Россия» проводится по программам, утвержденным Авиационными властями РФ с выдачей свидетельств (сертификатов).

Аспекты перевозки опасных грузов, с которыми должен быть ознакомлен сотрудник эксплуатанта и агент по наземной обработке грузов, осуществляющих приемку опасных грузов:

- общие принципы;
- ограничения;
- общие требования, предъявляемые к грузоотправителям;
- классификация;
- перечень опасных грузов;
- требования к упаковыванию;
- инструкции по упаковыванию;
- знаки опасности и маркировка;
- документ перевозки опасных грузов и другая соответствующая документация;
- правила приемки;
- распознавание необъявленных опасных грузов;
- правила хранения и погрузки;
- уведомление пилотов;
- положения для пассажиров и экипажа;
- порядок действий в аварийной обстановке.

После прохождения программы подготовки должен быть проведен тест на предмет проверки понимания пройденного материала. Требуется подтверждение успешного прохождения теста.

1.5.5 Освобождения

В целях обеспечения соответствия знаний сотрудников текущим требованиям периодическая подготовка (переподготовка) должна проводиться не позднее 24 месяцев после прохождения ими последней подготовки. Тем не менее, если прохождение переподготовки завершено в пределах трех календарных месяцев действительности предыдущей подготовки, то срок действительности предыдущей подготовки продолжается с даты завершения прохождения переподготовки до истечения 24-календарных месяцев, отсчитываемых с даты истечения срока действительности предыдущей подготовки.

Если соответствующий национальный полномочный орган не предписывает иное, преподаватели (инструкторы), занимающиеся первоначальным или периодическим обучением персонала по программам подготовки в области опасных грузов, должны проводить такой курс по крайней мере каждые 24 месяца или в противном случае — проходить переподготовку.

1.5.6 Сохранение файлов, записей о прохождении обучения (программ подготовок)



Издание: 05 Изменение: 00

Начальник ОГП, руководители грузовых терминалов, грузовые менеджеры или назначенные представители на станциях (аэропортах) несут ответственность за сохранение файлов (папок), записей о прохождении программ подготовки (обучении), и полученных специалистами сертификатов (если применимо). Для сотрудников ОГП сохраняются файлы (записи) о проведении курсов подготовки по перевозке опасных грузов в качестве преподавателей (инструкторов).

Работы по практическому обучению должны быть также сохранены (зарегистрированы, записаны) в файле (папке), и оплачены. Сохраняющиеся файлы (отчеты, формы, папки) о проведенных обучениях должны включать:

- а) ID Компании (если применимо);
- b) Полное Ф.И.О. человека;
- с) Начальное обучение;
- d) Периодическое обучение;
- е) Другие обучения;
- f) Квалификация (если применимо);
- g) Дата истечения квалификации.

В РФ обучение не подразделяется на первоначальное и периодическое, обучение производится по программам курсов повышения квалификации, утвержденным Авиационными властями РФ.

Сотрудник по запросу должен быть обеспечен копиями его собственных учетных данных о прохождении обучения. Доступ к учету о прохождении обучений должен быть ограничен теми людьми, для которых это является необходимым из-за выполняемых ими функций или кто уполномочен проверить действие системы или правильности информации. Дополнительно JAA и CAA-F уполномочены для доступа к системе во время одобрения организации или когда они имеют причину подозревать некомпетентность определенного человека. Учет должен вестись во все время работы служащего. После завершения работы служащего все учетные записи должны быть уничтожены. См. РСУ Глава 1 л)

Издание: 05 Изменение: 00

Глава 2. Прием и обработка общих грузов

Раздел 2.1 Предварительные необходимые условия (требования) и крайние сроки

2.1.1 Общие положения

Ссылки этой главы, указанные в скобках (Rules x.x.x.), относят к последнему действующему изданию IATA Air Cargo Tariff Rules (TACT Rules), ссылки (COM x.x.x.) относят к данному Руководству.

Предприятие принимает грузовые отправки от грузовых агентов, с которыми заключены соответствующие договора.

Грузы должны быть подготовлены к отправке в соответствие с настоящим Руководством, Tact Rules 2.3.2 и требованиями ИАТА, включая перевозки в рамках соглашений Interline.

Предприятие не принимает напрямую грузы от грузоотправителей.

Груз считается принятым к перевозке, когда оформлена авиагрузовая накладная, являющаяся договором воздушной перевозки.

Положения этой главы применимы также к специальному грузу, если иначе не оговорено в главе 3 COM «Прием и обработка специального груза».

Общие грузы должны обрабатываться таким образом, чтобы избежать их повреждения, повреждения ВС, вспомогательного оборудования и причинения вреда здоровью работникам, занятым в обработке грузов.

О повреждениях грузов нужно сообщать ответственным лицам предприятия немедленно, как только они будут обнаружены во время его обработки.

Груз должен храниться в местах, где он не подвергнется воздействию неблагоприятных погодных условий, не будет поврежден или расхищен в течение всего периода хранения.

Со времени приема груза и до начала комплектации загрузки на рейс груз и почта должны находиться в закрытой зоне, чтобы не было несанкционированного вмешательства в них. Обрабатывающий грузы персонал грузовых терминалов должен всегда носить на видном месте пропуск (бэйджик), выданный службой безопасности.

Комплектация груза на рейс и погрузка груза в средства пакетирования груза должны производиться в соответствии с настоящим Руководством таким образом, чтобы избежать повреждения самого груза, вспомогательного, транспортного оборудования и самолета.

2.1.2 Сроки для приема груза

Существуют ограничения в минимальных сроках для принятия груза к отправке на станциях (аэропортах). В базовом аэропорту «Пулково» установлены следующие крайние сроки сдачи грузов и полностью оформленных к перевозке грузовых авианакладных диспетчерам грузового терминала:

- на рейсах, выполняемых на BC с использование средств пакетирования за 6 часов до вылета;
- на рейсах с двумя и более посадками и количеством забронированного груза 2 тонны и более за 4,5 часа до вылета;
 - на остальных рейсах за 3,5 часа до вылета.

При несоблюдении крайних сроков грузы могут быть не отправлены забронированным рейсом, грузовой агент должен будет получить груз обратно, если на следующий рейс груз не войдет по габаритам, тяжеловесности, полной грузовой брони или по другим причинам. Не выдерживание крайних сроков по сдаче грузов не значит его автоматического перехода в статус оставшихся грузов. Грузовой агент обязан вновь забронировать не сданный вовремя груз на следующий рейс. Все расходы за дополнительное хранение и получение груза несет грузовой агент.

Издание: 05 Изменение: 00

Крайние сроки на станциях (аэропортах), используемых предприятием, устанавливают представители предприятия на местах по согласованию с обслуживающими компаниями (грузовыми терминалами).

2.1.3 Предварительные требования

Груз, принятый к перевозке, должен быть обслужен в соответствии с процедурами настоящего Руководства и требований авиационных властей.

Перед приемом грузового отправления и/или заполнения авиагрузовой накладной AWB, грузовые агенты должны проверить следующие аспекты:

- авиагрузовую накладную AWB (накладную отправителя) (см. раздел 6 Rules);
- объем багажников, размеры люков, допустимую нагрузку на пол по типам самолетов (См. СОМ 4 Размеры багажных отсеком, люков и ограничения по нагрузке на пол);
- вес и габариты груза (допустимость к перевозке по габаритам, весу, нагрузке на пол в зависимости от типа самолета, требований грузовых терминалов и государств, погонной нагрузке См. СОМ 4 Размеры багажных отсеком, люков и ограничения по нагрузке на пол);
 - произведено ли грузовое бронирование (см. СОМ 2.4);
 - примененный тариф (см. 3 Rules);
 - приложены ли другие отгрузочные документы (см. 2.2 Rules, COM 2.1.5 и 2.1.6);
 - выполнены ли требования государственных органов и предприятия (см. 7 и 8 Rules);
 - выполнены ли требования по упаковке и маркировке (см. COM 2.5, 2.6 и 2.3.4 Rules);
 - произведено ли взвешивание груза;
 - выполнены ли требования для опасных грузов (см. COM 3.7, IATA DGR, ИКАО ТИ);
 - выполнены ли требования для других специальных грузов (см. 3 СОМ);
- соответствие температуры в багажных отсеках характеру перевозимых грузов (См. CTM 8.2.4, 4 COM).

2.1.4 Неприемлемые грузовые отправления

Некоторые грузовые отправления неприемлемы для перевозки воздушным путем. Они включают:

- грузовые отправления, содержимое которых может ранить персонал, повредить самолет или другой груз;
- грузовые отправления, которые должным образом не маркированы, не упакованы, чтобы не причинить вред людям, не нанести ущерб собственности, или недостаточно прочны для трансфертных перегрузок;
 - грузовые отправления, вес которых неизвестен или неквалифицированно подтвержден. Неприемлемые грузовые отправления возвращаются грузоотправителю.

Некоторые грузовые отправления принимаются только при соблюдении определенных специальных условиях. Эти условия детально изложены в главе 3 настоящего Руководства.

2.1.5 Таможенный экспортный контроль и правила

Грузоотправитель несет ответственность за соблюдение законодательства стран на территорию, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка груза, касающиеся воздушной перевозки, выполнения требований по обеспечению авиационной безопасности и административных формальностей.

Под административными формальностями понимается осуществление таможенного, санитарно-карантинного, ветеринарного, фитосанитарного и других видов контроля, установленных законодательством стран.



Издание:

Изменение: 00

05

Грузоотправитель несет ответственность за соблюдение государственных экспортных формальностей. Они включают получение необходимых лицензий, экспертиз, сертификатов, разрешений, удостоверений и других документов, требуемых согласно национальным законам.

Грузовые агенты должны гарантировать, что грузоотправитель знает о соответствующих государственных требованиях.

2.1.6 Правила таможенного импорта, транзита и реэкспорта

Грузоотправитель несет ответственность за соблюдение законодательства стран на территорию, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка груза, касающиеся воздушной перевозки, выполнения требований по обеспечению авиационной безопасности и административных формальностей.

Под административными формальностями понимается осуществление таможенного, санитарно-карантинного, ветеринарного, фитосанитарного и других видов контроля, установленных законодательством стран.

Грузоотправитель несет ответственность за соблюдение государственных импортных и транзитных формальностей. Они включают получение необходимых лицензий, экспертиз, сертификатов, разрешений, удостоверений и других документов, требуемых согласно национальным законам.

Грузовые агенты должны гарантировать, что грузоотправитель знает о соответствующих государственных требованиях.

Транзитные грузы, включая перевозки по соглашениям Interline и Cargo code share, должны перевозиться в соответствие с настоящим Руководством, требованиями ИАТА и соглашениями Interline и Cargo code share.

Грузовое бронирование отправок, следующих по международному или внутреннему таможенному транзиту на участках после Санкт-Петербурга, подтверждается «Firav» – при первой возможности, поскольку сроки отправления зависят от оформления документов специалистами группы таможенного оформления грузового терминала в таможенных органах, влиять на работу которых предприятие не может.

Реэкспорт международных грузов осуществляется при письменном отказе грузополучателя от груза и распоряжении грузоотправителя о возврате груза. Распоряжения грузом осуществляются грузоотправителем через представителя предприятия или через грузового агента, расходы по возврату возмещаются в полном объеме грузовым агентом, оформившем перевозку.

2.1.7 Доставка груза грузополучателю

Грузополучатель должен быть уведомлен относительно прибытия груза насколько возможно быстро. При извещении грузополучателя должно быть обращено внимание на дополнительную информацию о прибытии, изложенную на авиагрузовой накладной словами "Также уведомить". Метод извещения грузополучателя определяется индивидуально на каждой станции (аэропорту).

Доставка груза должна быть сделана лицу или организации, указанной в авиагрузовой накладной в качестве грузополучателя. Передача груза другим лицам разрешается при получении письменных инструкций от грузоотправителя. Проверка документов у людей, получающих груз, должна производиться всегда. Доставка должна быть заверена подписью грузополучателя или уполномоченного лица грузополучателя на четвертой копии авианакладной.



Издание: 05 Изменение: 00

Раздел 2.2 Авиационная безопасность грузов, почты, командирской почты и служебных грузов предприятия

Смотри Приложение 1 к данному Руководству.

Раздел 2.3 Запреты

2.3.1 Общие положения

Запрет определяется как отказ предприятия, в течение ограниченного периода, принимать для перевозки определенные или все грузы на определенных рейсах или направлениях.

2.3.2 Процедуры

Устанавливает и отменяет запреты отдел организации грузовых (ОГП).

Любая станция (аэропорт), желающая установить или отменить запрет, должна послать запрос с детальным обоснованием причины запроса.

Запреты посылаются в виде SITA-сообщений или E-mail сообщений. Это сообщения рассылаются представителям предприятия. Представители на станциях должны сообщить о запрете всем относящимся к перевозке грузов сторонам (грузоотправителям, грузовым агентам, обслуживающим компаниям и т.д.). Запреты грузовым агентам, работающим в базовом аэропорту Пулково рассылаются отделом организации грузовых и почтовых перевозок.

Раздел 2.4 Грузовое бронирование

2.4.1 Обшие положения

Для эффективного обслуживания грузоотправителей и грузовых агентов предприятие обеспечивает грузовое бронирование.

Грузовое бронирование производится представителем предприятия, супервайзером, грузовым агентом на станции (аэропорту) отправления, в базовом аэропорту Пулково – отделом грузовых перевозок.

Грузовое бронирование может быть сделано в формате FFR, используя:

- ACY "CARRIER AERO"
- сообщения SITATEX:
- сообщения E-mail;
- в крайнем случае факс.

Забронированный груз не может быть выгружен без существенной причины. Если забронированный груз не загружен на рейс по причинам, не зависящим от грузового агента, грузовой агент должен быть уведомлен относительно задержки, и отгрузка осуществляется на следующем доступном рейсе. Информация о любых неисправностях при перевозке должна быть передана аэропортам отправления, трансферта и прибытия.

Грузовое бронирование - не юридическая (законная) гарантия, что объем будет доступен и груз будет обязательно отправлен.

Издание: 05 Изменение: 00

2.4.2 Осуществление грузового бронирования

Перед принятием любых заказов на грузовое бронирование должны быть рассмотрены:

Крайние сроки бронирования

Бронирование должно быть сделано и подтверждено прежде, чем груз принят для перевозки:

- станцией (аэропортом) отправления и предприятием;
- станцией (аэропортом) транзита, трансферта и предприятием;
- станцией (аэропортом) назначения.

Описание и ограничения

Различные предметы потребления и товары могут требовать специальных условий перевозки и на них могут распространяться различные ограничения. При подаче заявки на бронирование и подтверждении грузового бронирования следует обратить особое внимание на следующие грузы:

Оружие и обмундирование	- национальные государственные требования
	- IATA DGR
Опасные грузы	- IATA DGR, ΦΑΠ
	- COM 3.7; 9 OM-A
Бренные останки (груз-200)	- национальные государственные требования
	- COM 3.5
Дипломатический груз	- COM 3.6
Тяжеловесный, хрупкий и габарит-	- COM 3.8
ный груз	- тип используемого ВС
	- требования обслуживающих компаний, станций
	и государств
Ценные и уязвимые грузы	- COM 3.2
Скоропортящиеся грузы	- национальные государственные требования
	- COM 3.9
	- IATA PER
Живые животные	- национальные государственные требования
	- IATA LAR
	- COM 3.4
Лекарства, медикаменты	- национальные государственные требования
	- требования обслуживающих компаний

Издание: 05 Изменение: 00

Раздел 2.5 Требования к упаковке грузов

2.5.1 Общие положения

Грузы должны быть упакованы с учетом их специфических свойств и особенностей таким образом, чтобы обеспечивалась их сохранность при перевозке, перевалке, перегрузке, транспортировке и хранении, а также, чтобы исключался доступ к содержимому и возможность причинения вреда пассажирам, членам экипажа, третьим лицам, другим грузам, багажу или имуществу перевозчика и грузового агента.

Специальные упаковочные требования применяются к следующим грузам:

- опасные грузы;
- живые животные;
- ценный и уязвимый груз;
- бренные останки;
- скоропортящиеся продукты.

См. главу 3 СОМ.

Если упаковка или ее содержимое являются или окажутся в поврежденном состоянии, то необходимо сообщить грузоотправителю или грузовому агенту о необходимости переупаковки груза. Если этого сделать невозможно, детальная информация о повреждениях должна быть внесена в раздел «Информация по обработке груза» авиагрузовой накладной и заполнен Акт о неисправности при перевозке, который прилагается в авиагрузовой накладной.

В случае повреждения упаковок с опасным грузом должно быть отказано в принятии груза к перевозке. Также следует отказать в дальнейшей перевозке поврежденных упаковок с опасными грузами, если они следуют транзитом или трансфертом. Акт о событии с опасными грузами должен быть составлен и распространен в любом случае повреждений упаковок с опасными грузами. Опасные грузы должны переупаковываться только квалифицированным персоналом в специальные упаковки.

Раздел 2.6 Маркировка

2.6.1 Общие положения

Эффективная транспортная обработка груза требует ясной и правильной маркировки. Упаковка каждого грузового места должна иметь отправительскую и транспортную маркировку, а груз, требующий особых условий обработки и перевозки — также специальную маркировку.

Грузоотправитель несет ответственность за нанесение отправительской маркировки, содержащей сведения о наименовании или Ф.И.О. грузоотправителя и грузополучателя, адресе грузоотправителя и грузополучателя, массе груза, количестве мест грузовой отправки, порядковом номере места, а также за манипуляционные знаки, указывающие на способы обращения с грузом.

Грузовой агент несет ответственность за нанесение транспортной маркировки, которая должна содержать сведения об аэропорте (станции) отправления, аэропорте (станции) назначения, количестве мест, массе, номере авиагрузовой накладной. Многократно используемая упаковка не должна иметь старой маркировки, она должна быть удалена.

Издание: 05 Изменение: 00

Специальная маркировка должна использоваться для скоропортящихся продуктов, опасных грузов, живых животных и хрупких изделий.

Раздел 2.7 Грузовая авианакладная

2.7.1 Общие положения

Грузовая авианакладная является документом, удостоверяющим заключение договора перевозки груза между перевозчиком и грузоотправителем, условия перевозки и принятия груза перевозчиком или грузовым агентом. Грузовая авианакладная предприятия состоит из 8 экземпляров, причем три из них являются оригиналами, первый оригинал носит пометку «для перевозчика», второй оригинал — «для грузополучателя» и должен следовать с грузом, третий оригинал — «для грузоотправителя» выдается грузоотправителю при принятии груза к отправке.

2.7.2 Общие условия перевозки

Все грузовые перевозки производятся в соответствии с общими условиями перевозки, которые напечатаны на обратной стороне оригиналов грузовой авианакладной. Эти условия включают некоторые правила, содержавшиеся в Варшавской Конвенции, которые получили развитие в IATA и адаптированы ГТК Россия.

2.7.3 Распределение копий грузовой авианакладной

Авиагрузовая накладная ГТК Россия состоит из 3 оригиналов и 5 копий.

Распределение	Цвет
№ 3 оригинал для грузоотправителя	голубой
№ 8 копия для агента	белый
№ 1 оригинал для перевозчика	зеленый
№ 2 оригинал для грузополучателя	розовый
№ 4 копия подтверждение о получении груза	желтый
№ 5 копия для аэропорта назначения	белый
№ 6 копия для второго перевозчика	белый
№ 7 копия для первого перевозчика	белый

2.7.4 Заменитель грузовой авианакладной

(а) Общие положения

Предприятие заменителей грузовой авианакладной как сопроводительных документов не выпускает. Во всех случаях отсутствия оригиналов или копий авиагрузовых накладных используются их ксерокопии или факсовые копии. Возможна отправка засланных грузов на основании письменных распоряжений (факсов, телексов и т.д.)

Предприятие не будет возражать против выпуска заменителей грузовой авианакладной обслуживающими компаниями, если это будет сделано с соблюдение всех требований Рекомендованной практики ИАТА 1600s и только в необходимых случаях (например, потеря документов на скоропортящийся или живой груз, засылка груза).

Издание: 05 Изменение: 00

Раздел 2.8 Подготовка груза к перевозке

2.8.1 Проверка груза

(а) Основные принципы контроля

При приеме груза к перевозке следующий контроль должен быть выполнен:

- количество мест, габариты и общий объем отправки должен соответствовать указанным в грузовой авианакладной данным;
- габариты и вес упаковок не могут превышать предельных значений, установленных для каждого типа самолета и багажного отсека;
- груз должен быть забронирован. Подтверждение грузового бронирования должно быть приложено к авиагрузовой накладной в виде сообщения о бронировании или подписи в накладной отправителя (домашней авианакладной);
 - все упаковки должны иметь соответствующую маркировку;
- упаковка должна быть соответствовать содержимому с учетом его специфических свойств и особенностей и в хорошем состоянии для перевозки.

ПРИМЕЧАНИЯ:

- 1 Упаковки груза с протечкой содержимого не должны перевозиться до тех пор, пока грузы не будут переупакованы и приготовлены к отправке таким образом, чтобы обеспечивалась полная безопасность перевозки.
- 2 Грузоотправители, по определенным причинам, могут запросить, чтобы перевозка осуществлялась при определенной температуре. В таких случаях, грузоотправитель должен быть тактично проинформирован, что предприятие неспособно обеспечить подобные условия из-за изменяющихся условий, преобладающих в продолжении различных транспортных циклов. В то же время надо приложить все усилия, чтобы держать грузы в требуемой температуре, когда это возможно. Авиагрузовые накладные, имеющие предупреждения типа "всегда хранить при температуре +5 С" не могут быть приняты. Если грузы вообще могут транспортироваться, то в АШВ должно быть предупреждение типа "Когда возможно грузы хранить при температуре +5 С». Соответствующие меры должны быть предприняты, как это делается обычно, чтобы гарантировать, что грузы в максимально возможной степени сохранялись в или около требуемой температуры.

2.8.2 Заявление грузов

(а) Общие положения

Детальный список всех грузов, предназначенных к отправке на указанном рейсе, должен вноситься в грузовой манифест.

Грузовой манифест выпускается и заполняется на всех рейсах обслуживающими компаниями (грузовыми терминалами).

(b) Расположение мест для хранения документов на груз и почту

Грузовые и почтовые документы должны передаваться из рук в руки от обслуживающих компаний (грузовых терминалов) представителям предприятия или бортпроводникам, несущим ответственность за прием грузов, независимо от типа ВС.

Специальных мест для хранения документов на ВС нет, ответственность за сохранность переданных ему документов несет бортпроводник, получивший перевозочные документы.

Издание: 05 Изменение: 00

2.8.3 Информация экипажу (командиру) (NOTOC)

(а) Общие положения

Из соображений авиационной безопасности форма "Информации экипажу о специальных грузах" (NOTOC - Notification to Captain) должна использоваться, чтобы сообщить о присутствии специальных, в том числе опасных грузов.

Для извещения экипажа о перевозимых живых животных, скоропортящихся и специальных грузах, нуждающиеся в специфических температурах, составляется форма (NOTOC) с необходимой информацией с указанием температуры, требуемой для перевозки скоропортящихся грузов или живых животных (если применимо). В обычных условиях перевозки грузы, требующие соблюдения температурного режима, к перевозке не принимаются, требуемая температура может быть обеспечена только при хранении на складе. Об этом извещаются все грузоотправители и грузовые агенты.

В базовом аэропорту Пулково группа брифинга центра управления полетами (ЦУП) заблаговременно получает информацию в виде заполненной электронной формы NOTOC о перевозке опасных и специальных грузов через программу Open Sky. Кроме того, информация о перевозимых специальных грузах вносятся в экраны DCS: LNTC и LNTS, для распечатки и передачи командиру BC диспетчером центровки предприятия. Рукописный вариант NOTOC об опасных грузах доставляется экипажу BC под роспись грузчиками грузового терминала.

Во внебазовых аэропортах NOTOC составляет обслуживающая компания, несет ответственность за составление и передачу NOTOC командиру самолета или представителю предприятия диспетчер по загрузке.

Прохождение информации в базовом аэропорту Пулково от отдела грузовых перевозок (ОГП) до грузового терминала, и далее по громкоговорящей связи внутриаэропортовых каналов о загруженном на рейсе опасном грузе для включения ее в телеграмму LDM и сводную загрузочную ведомость (Load sheet and Load message) описана в «Инструкции по перевозке опасных груза на рейсах предприятия».

Информация о перевозимых суточных цыплятах заранее передается в производственный отдел летной деятельности ЦУП, который доводит до летной дирекции и конкретного экипажа технологию перевозки суточных цыплят в письменном виде, чтобы гарантировать, что цыплята были загружены и перевезены в соответствии с действующей технологией.

(b) Форма NOTOC

NOTOC в рукописном виде с удобочитаемым почерком, или отпечатанный на принтере, или заполненный в экране DCS, должен быть выпущен в двойном экземпляре, должен принадлежать к грузовой партии, и передается летному экипажу под роспись диспетчером центровки или диспетчером по загрузке, через специалистов обслуживающей компании, или через представителя предприятия непосредственно на самолете с указанием места размещения груза.

В базовом аэропорту предварительная заполненная электронная форма NOTOC вводиться в автоматизированные системы OpenSky и DCS .

Издание: 05 Изменение: 00

(с) Рейсы с несколькими посадками

На транзитные рейсы с несколькими посадками NOTOC издается в одном экземпляре на всю глубину маршрута, сменяющийся экипаж должен передать NOTOC следующему на эстафете экипажу. Экипаж должен информировать коммерческие каналы аэропортов о наличии опасных и специальных грузов на борту BC для внесения информации в телеграммы LDM и сводную загрузочную ведомость (Load sheet and Load message). При изменении расположения транзитных опасных грузов (специальных грузов) новое место их расположения должно быть исправлено в NOTOC.

Диспетчеры по загрузке и центровке, обслуживающие компании, по согласованию с представителем предприятия, и на основании NOTOC, выпущенного в аэропорту отправления, сами могут заполнять новый NOTOC в промежуточном аэропорту, но при этом несут ответственность за достоверность внесенной информации.

2.8.4 Взвешивание и определение соответствия объема груза заявленным данным.

Грузовые терминалы (обслуживающие компании) при приеме груза к перевозке обязаны взвесить груз и определить соответствие заявленного объема фактическому в присутствии грузоотправителя и указать в накладной отправителя его фактическую массу и объем. При приеме габаритных, длинномерных или тяжеловесных грузов должна быть проверена возможность загрузки в конкретный тип ВС и подтверждения бронирования габаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов, даже, если тяжеловесным является только одно место из партии груза. Грузовая отправка, состоящая из нескольких мест, может быть взвешена целиком или по частям.

Допускается прием груза к перевозке по весу с отклонениями +/-10% от заявленного.

Средства пакетирования груза или любое другое устройство или материал, транспортируемый с грузом, учитываются в полном весе груза.

Все требования и инструкции, изложенные в главе 5 COM (Загрузка BC) и в главе 6 COM (Средства пакетирования груза), должны быть выполнены.

Проверка весов см. СОМ 6.8.6.

2.8.5 Обработка трансфертных и транзитных грузов

(а) Общие положения

Трансфертный груз принимается к перевозке после получения подтверждения бронирования на всех участках. Грузовые агенты при перевозке трансфертного груза оформляют грузовую авианакладную с указанием в ней аэропортов трансферта. Дальнейшая перевозка трансфертных грузов с нарушенной упаковкой допускается после устранения недостатков упаковки, которые устраняет перевозчик, передающий груз, и составления акта.

(b) Грузовой манифест для трансфертных и транзитных грузов

Грузовые манифесты для трансфертных грузов оформляется до пункта трансферта. Груз помещается на грузовой терминал трансферта и после требуемого таможенного оформления отправляется далее по вновь выпущенному грузовому манифесту. Трансфертные грузы на ВВЛ отправляются далее по вновь выпущенным грузовым манифестам.



Издание: 05 Изменение: 00

Грузовой манифест для транзитных грузов передается экипажу минимум в 4 экземплярах до каждой станции (аэропорта):

- 1 экземпляр, с подписью бортпроводника о приеме груза, остается в грузовом терминале отправления;
- 2 экземпляр передается в грузовой терминал аэропорта транзита для учета выполненной работы, если груз перегружается из-за замены ВС;
- 3 экземпляр с подписью грузчика грузового терминала аэропорта назначения о выгрузке груза прикладывается к отчету о рейсе (полетному заданию) и сдается в экономический отдел предприятия;
- 4 экземпляр передается вместе с документами грузчику грузового терминала аэропорта назначения груза.

Грузовой манифест для транзитных грузов может передаваться экипажу с большим количеством копий.

Предприятие не имеет своих грузовых манифестов, каждый грузовой терминал выпускает грузовые манифесты под своим логотипом.

2.8.6 Хранение грузов

Грузы хранятся на грузовых складах (терминалах) под присмотром. Грузовые терминалы должны быть оборудованы необходимыми средствами обслуживания и помещениями, предназначенными для хранения:

- опасных грузов;
- радиоактивных материалов;
- других специальных грузов, таких, как человеческие останки, живые животные, скоропортящиеся, ценные и подверженные воровству (уязвимые) грузы.

Специальные предосторожности для хранения ценного груза (см. COM 3.2) и уязвимого груза (например, часы, радио, фотографические оборудование, мобильные телефоны и т.д.) устанавливаются согласно местным условиям. Весь специальный груз должен быть обработан в соответствии с применимыми процедурами из главы 3 СОМ и требованиями существующих руководств по их обработке.

Перепись склада должна происходить регулярно, по крайней мере, один раз в неделю, чтобы иметь под рукой точное представление о размещении грузов на складе в соответствии с данными авиагрузовых накладных. В случае обнаружения неисправностей должно быть предприняты дальнейшие действия, указанные в главе 7 СОМ.

Ежеквартальные инвентаризационные акты передаются специалистами грузового терминала «Пулково» в отдел организации грузовых и почтовых перевозок предприятия, если в актах содержится информация о грузах со стоком 195-...

Груз должен быть защищен от неблагоприятных погодных условий: дождя, холода, высокой температуры, и т.д. Специальные грузы зачастую требуют специальных мер хранения. Кроме того, инструкции по хранению, содержавшиеся в авианакладных и/или прикрепленных к пакетам, должны выполняться до возможной степени.

Телеграммы (сообщения) по отправке груза из аэропорта вылета.

2.8.7 Передача информации (сообщения FFM/FWB)

Телеграммы по грузам отправляются в соответствии с руководством по обмену грузовыми сообщениями (Cargo Interchange Message Procedures Manual). Это руководство должны ис-



Издание: 05 Изменение: 00

пользовать в работе все участники ИАТА, занимающиеся грузовыми перевозками. Цель этих сообщений состоит в том, чтобы гарантировать однородность, взаимное понимание, точность и экономию в обмене данными между авиакомпаниями, обслуживающими компаниями и другим участниками грузовой отрасли, включая агентов, брокеров и таможню. Сообщения соответствуют грузовым резолюциям ИАТА (IATA Cargo Resolutions) так как относятся к грузовым процедурам. Сообщения можно послать как в ручную, так и используя различные компьютерные программы. Сообщение — самая низкая единица полной информации, которая производится между отправителем и получателем информации для предопределенной цели. Сообщение должно состоять из кода-идентификатора сообщения и текста сообщения.

Для работы по отправке грузов из Санкт-Петербурга авиакомпании Россия использует следующие телеграммы формата FFM и FWB. При необходимости может быть отправлена телеграмма формата FHL, которая несет в себе информацию по консолидированным грузам, но авиакомпания не принимает к перевозке консолидированные грузы, только для перевозок по России.

Телеграмма формата FFM

Телеграмма FFM несет в себе информацию по грузовому манифесту авиакомпании, другими словами является уведомлением о деталях загружаемого груза на определенный рейс, а также о грузах, следующих трансфером. Телеграмма передается с компьютера на компьютер грузовым терминалом, сразу после отправления рейса, в пункт назначения рейса в обслуживающую компанию. При необходимости, телеграмма отправляется представителю авиакомпании и в таможню пункта назначения.

Телеграмма на рейс без груза FFM/5 1/FV229/12FEB/LED HEL/NIL LAST

Телеграмма на рейс с грузом FFM/5 1/FV229/17FEB/LED HEL 195-06018725LEDHEL/T10K153/UPS CONSOL SCI//T1 LAST

Телеграмма формата FWB

Телеграмма FWB — это сообщение о данных указанных в авианакладной. Передача полной информации с авианакладной в соответствии со справочником по правилам обработки грузов обслуживающими компаниями (Cargo Services Conference Resolutions Manual) 26 издание от 01 октября 2005г. Передается с компьютера на компьютер. Отправляется для устранения случаев повторения данных авианакладных при последующей перевозке, а также для устранения потребности некоторого количества бумажных копии авианакладной, сопровождающей груз в соответствии с Приложением ИКАО №9, секция Б, глава 4 (ICAO Annex 9, Section B, Chapter 4). Заполняется и направляется перед отправкой груза за 4 или 3 часа до вылета рейса по расписанию, в таможенные органы или обслуживающие компании.



Издание: 05 Изменение: 00

Телеграмма формата FWB

FWB/16

195-06018725LEDHEL/T10K153.00MC0.100

FLT/FV229/17

RTG/HELFV

SHP

/UPS

/VOROSHILOVA STR.6

/LED

/RU

CNE

/UPS FINLAND C/O FINNAIR CARGO

/RAHTILIE 1C.01530 VANTAA

/HEM

/FI

AGT//92-47094

/VNESHTRANSAVIA CO LTD. N 1071

/ST.PETERSBURG

CVD/EUR//PP/NVD/NCV/XXX

RTD/1/P10/K153.00/W153.00/R0.4800000/T73.4400000000

/NG/DOCUMENTATION

/2/ND//NDA0-0-0

/3/NV/MC0.100CER/VNESHTRANSAVIA CO LT

ISU/01FEB11/LED

REF///AGT/92-47094/LED

COR/DE

Издание: 05 Изменение: 00

Раздел 2.9 Служебные грузы и командирская почта

2.9.1 Общие положения

Под командирской почтой понимают служебные пакеты и небольшие упаковки с грузом, которые отправляют службы предприятия для ведения служебной переписки и отправки мелких грузов авиапредприятия по служебным надобностям (бланки билетов, другие необходимые бланки, отчеты и т.п.).

Под служебными грузами понимаются грузы предприятия (запчасти, расходные материалы, оборудование бортового питания, оборудования и средства для чистки и уборки самолетов, грузы обслуживающих ВС компаний, связанных договорными отношениями с предприятием).

(а) Инструкции относительно командирской почты и служебных грузов

Командирская почта должна иметь небольшой размер и умеренное количество, обязательно пройти досмотр службой авиационной безопасности. При международных отправках необходимо получение разрешающего штампа таможенных органов. Командирская почта регистрируются в журнале отправок командирской почты, передаются члену экипажа по квитанции.

Служебные грузы могут отправляться в любых, диктуемых нуждами предприятия объемах, обязательно должны пройти досмотр службой авиационной безопасности, учтены по весу и расположению в багажниках в рейсовых перевозочных документах.

Запрещается отправлять командирской почтой и служебными грузами:

- коммерческие грузы;
- специальные грузы;
- грузы, требующие специальной обработки.

Издание: 05 Изменение: 00

Глава 3. Прием и обработка специальных грузов

Раздел 3.1 Общие положения

Эта глава содержит инструкции относительно приема и обработки специальных грузов. Все общие принципы приема и обработки упомянутого в главе 2 СОМ общего груза должны также применяться к специальному грузу. Эта глава разъясняет ограничения и специальные инструкции, которые должны быть применены в дополнение к этим общим принципам.

Раздел 3.2 Ценный и уязвимый груз

3.2.1 Общие положения

(а) Определения

Ценный груз – груз, который содержит золото, платину, другие ценные металлы, драгоценные и полудрагоценные камни, включая промышленные алмазы, валюту в денежных знаках или монетах, акции, облигации и другие ценные бумаги, кредитные и банковские карты, ювелирные изделия, либо груз, один килограмм действительной стоимости составляет тридцать тысяч рублей (1000 долларов США).

Уязвимый груз – груз, для которых ценность не объявлена, но которые требуют соблюдения повышенных мер безопасности против воровства:

- неиспользованные документы авиакомпаний, например бланки разных сборов МСО, бланки билетов и т.д.;
- другие грузы, подверженные воровству или хищению, например телекоммуникационное оборудование, компьютеры, мобильные телефоны и т.д.

3.2.2 Ответственность

Грузовые терминалы (обслуживающие компании) несут ответственность за установление местных процедур по безопасной обработке и хранению ценного и уязвимого груза и контроль над их выполнением.

Меры безопасности, которые применяются на складах, во время загрузки и разгрузки самолета, при проведении процедуры таможенной очистки, при перевозке по территории аэродрома, зависят полностью от местных правил и условий и должны всегда выполняться.

3.2.3 Информирование

Детали о ценности, содержании, маршруте и хранении ценного и уязвимого груза должны быть конфиденциальными, и только те детали, которые являются абсолютно необходимыми для того, чтобы обработать грузы, должны быть доступны персоналу, непосредственно вовлеченному в обработку данного груза.

Уведомление о движении ценного и уязвимого груза должно только включать термин "Ценный груз" (VAL) или "Уязвимый груз" (VUN). Использования фактического описания товаров, ценности и т.д. нужно избегать.

Издание: 05 Изменение: 00

3.2.4 Прием

Различные грузовые терминалы принимают разнообразные меры безопасности при приеме ценного и уязвимого груза. В общем случае они базируются на следующих руководящих принципах:

- должны быть приняты меры по согласованию с грузоотправителем и грузополучателем для приема и доставки груза, имея целью минимизировать время хранения в аэропортах отправления и назначения. Прием и доставка груза должны планироваться в обычное время работы, избегая выходных и праздничных дней и времени, когда специальные меры безопасности не могут быть соблюдены;
 - перевозка должна быть забронирована и подтверждена;
- особое внимание нужно уделить, чтобы груз был упакован согласно упаковочным стандартам и опломбирован.

Ценный груз не должен быть принят в объединенной загрузке в средство пакетирования груза ULD, если полная отгрузка не включает только ценный груз.

3.2.5 Документация

В авиагрузовой накладной должно указываться истинное описание содержимого, и специальная информация по обработке закодированная буквами "VAL" или "VUN" в поле авианакладной "Наименование и количество груза". Точные данные необходимы для указания веса и габаритов упаковки.

Необходимость специальной обработки кодируется словами "VAL", или "VUN" которая вносится в грузовой манифест.

3.2.6 Упаковка и маркировка

Все упаковки должны быть тщательно исследованы во время приема на отсутствие дефектов. Каждая упаковка должна пройти контрольное взвешивание на соответствие веса перевозочным документам.

Все упаковки должны быть надежно закрыты и опломбированы, содержимое тщательно упаковано.

Упаковки не должны иметь ярлыков или маркировки, привлекающих внимание к характеру содержимого.

Мешки и сумки, сделанные из холста или другого мягкого материала, должны быть маркированы привязываемыми ярлыками. Стикирование приклеивающимися ярлыками запрещено, поскольку они могут скрыть отверстия или затяжки в ткани. Если на мешке или сумке имеются стикировочные ярлыки, прикрепленные грузоотправителем, то они должны быть удалены в присутствии и по разрешению грузоотправителя перед принятием мешка к перевозке.

Издание: 05 Изменение: 00

3.2.7 Передача сообщений

(а) Предварительный телекс

Чтобы обеспечить охрану VAL или VUN по прибытию, о всех VAL и VUN перевозках должны быть предварительно извещены все вовлеченные станции (аэропорты).

Все вовлеченные в перевозку станции (аэропорты) должны подтвердить получение предварительного телекса, отгрузка не может осуществляться, если не получены подтверждения на первоначально запланированный рейс.

Предварительный телекс должен содержать следующую информацию:

- ремарку VAL или VUN;
- номер рейса и дата;
- номер авианакладной;
- число мест и вес в килограммах;
- другая необходимая информация.

(b) Телекс о загрузке

Чтобы гарантировать охрану VAL по прибытию, телекс VAL нужно послать после отправления рейса всем вовлеченным станциям (аэропортам).

Телекс о загрузке должен содержать следующую информацию:

- ремарку VAL
- номер рейса и дата
- номер авиагрузовой накладной
- количество мест и вес в килограммах
- номер багажного помещения и секции
- номер контейнера или паллеты
- другая дополнительная информация.

3.2.8 Действия при получении предварительного телекса о VAL

По получении предварительного телекса станции (аэропорты) назначения должны подтвердить получение телекса и убедиться, что ни у кого нет никаких вопросов по местным процедурам выгрузки VAL из самолета, доставки его на грузовой терминал в расчетное время прибытия VAL.

3.2.9 Обработка и погрузка

Когда груз VAL прибыл на грузовой терминал для приема, выдачи или трансферта, грузовая отправка должна быть немедленно проверена на соответствии авианакладной и помещена в безопасную зону, исключающую несанкционированный доступ.

Если предвидится длительная задержка рейса, на который загружен VAL, груз может быть снят и размещен в помещение под строгий контроль или должны быть приняты меры охраны багажного отделения с грузом VAL на все время задержки.

После приема или прибытия уязвимого груза он должен быть помешен в соответствующее место хранения, исключающее несанкционированный доступ.

Издание: 05 Изменение: 00

3.2.10 Уведомление экипажа

В базовом аэропорту Пулково уведомление командира ВС производится через диспетчера центровки путем распечатки и передачи КВС заполненной электронной формы NOTOC (Информация экипажу о специальных грузах) из экрана DCS, чтобы привлечь внимание к любому ценному или уязвимому грузу, который будет перевозиться на самолете.

Во внебазовом аэропорту уведомление командира производится представителем предприятия (рукописный бланк NOTOC размещен в Приложении 2 COM).

Бортпроводник, отвечающий за прием груза, уведомляется о перевозке ценного и уязвимого груза при передаче ему грузового манифеста и авианакладных на перевозимый груз.

3.2.11 Отклонения от запланированного маршрута

Если по какой-либо причине рейс отклоняется от намеченного маршрута или возвращается в аэропорт вылета, командир BC сообщает коммерческому каналу аэропорта намеченной посадки о наличии грузов VAL или VUN на борту с просьбой информировать представителя предприятия. Если имеется представитель предприятия в аэропорту незапланированной посадки, то он несет ответственность за обеспечение охраны грузов VAL и VUN. Если рейс отклонился в аэропорт, где представитель не доступен, командир несет ответственность за гарантию сохранности ценного или уязвимого груза. Один член экипажа должен постоянно присутствовать у багажных отсеков с VAL или VUN грузами, пока местные меры безопасности в соответствии с действующими стандартами не будут предприняты. Если не возможно делегировать ответственность члену экипажа, командир ВС должен сообщить местному наземному персоналу (ground handling) о наличии грузов VAL или VUN, опечатать дверь, сдать под охрану службе авиационной безопасности и предупредить, чтобы опечатанная дверь ни в коем случае не открывалась.

3.2.12 Сопровождение VAL по территории аэропорта

Поскольку транспортировка ценного груза между грузовым складом и самолетом происходит по строго охраняемой территории аэропорта, то дополнительное сопровождение предоставляется грузоотправителем и грузополучателем (или специальным агентом — спецсвязь).

(а) Процедура для экспортных отгрузок

Чтобы ценный груз был без препятствий загружен, сопровождающая охрана (эскорт) должна разместить груз в бронированный, соответствующий местным правилам тип транспортного средства и проехать самым коротким разрешенным маршрутом к самолету. Эскорт контролирует погрузку ценного груза до загрузки последнего места в багажное помещение.

Эскорт должен заранее получить разрешение на передвижение по аэропорту в письменном виде с указанием всех членов бригады грузчиков и контролирующих лиц.

Эскорт должен иметь под непрерывным наблюдением дверь багажного помещения, пока она не закроется после загрузки. Эскорт должен находиться около самолета, пока его не начнут буксировать или он не начнет движение на собственной тяге.



Издание: 05 Изменение: 00

(b) Процедура для импортных поставок

Эскорт должен прибыть к месту стоянки прежде, чем самолет припаркован. Если рейс прибывает раньше срока, люки багажных помещений не могут быть открыты до прибытия эскорта или местного представителя предприятия.

Эскорт должен постоянно иметь в поле зрения люк багажного помещения, контролировать разгрузку в первую очередь ценного груза. Для беспрепятственной разгрузки ценного груза грузополучатель должен известить администрацию аэропорта и грузового терминала об ожидаемом ценном грузе, укомплектовывает известную им разгрузочную бригаду, получает письменное разрешение на въезд на территорию аэропорта на всех членов эскорта и разгрузочную бригаду. После разгрузки эскорт визуально осматривает внешнее состояние груза.

Передвижение по аэропорту обеспечивается должностным лицом службы авиационной безопасности, которое также должно проверить идентичность всех членов эскорта, проверяя соответствующие удостоверения личности.

Эскорт должен разместить груз в бронированный, согласованный тип транспортного средства и проехать самым коротким разрешенным маршрутом на грузовой терминал или к выезду с территории аэропорта.

Груз размещается в строго охраняемом помещении под наблюдением эскорта.

3.2.13 Регистрация

Процедуры регистрации должны быть выполнены для всех ценных грузов. Должно быть зарегистрировано следующее:

- дата и время размещения груза в безопасной зоне, идентификационные данные человека, допущенного в эту зону;
- дата и время вывоза груза из безопасной зоны, идентификационные данные человека, допущенного в эту зону;
 - любые другие данные, требуемые местными законами.

Регистрация должен быть подписана уполномоченным человеком.

3.2.14 Физическая инвентаризация

Физическая инвентаризация должна предприниматься достаточно часто, чтобы гарантировать максимальную безопасность всего ценного груза, содержавшегося в защищенной против несанкционированного проникновения зоне.

Эскорт для обеспечения безопасности требуется всегда, когда происходит транспортировка между грузовым терминалом и самолетом или в другие места аэропорта.

3.2.15 Неисправности

Потеря или явная недостача любого ценного или уязвимого груза - серьезный вопрос и об этом нужно немедленно сообщить уполномоченному лицу.

Если ценный или уязвимый груз потерян, или имеются признаки вмешательства, должны быть немедленно предприняты действия по розыску и определению местонахождения груза. Немедленно необходимо сообщить о случившемся местным властям (например, милиции или полиции), представителю предприятия и всем вовлеченным станциям (аэропортам).

Издание: 05 Изменение: 00

Раздел 3.3 Несопровождаемый багаж

3.3.1 Общие положения

Несопровождаемый багаж также известен как "багаж, отправленный как груз" и содержит личные вещи. Пассажирам, отгружающим багаж как груз нужно напомнить, что он не получит его без прохождения таможенных формальностей и без услуг таможенного брокера, и соответствующих расходов.

3.3.2 Прием

При принятии багажа как груза, нужно быть уверенным, что он не содержит никаких опасных веществ.

3.3.3 Документация

В авиагрузовой накладной должны указываться полное наименование (Ф.И.О), адрес, телефон грузополучателя для уведомления о прибытии груза. Фамилия, имя, постоянный домашний адрес и телефон грузоотправителя нужно указывать, даже при том, что это может быть расположено не в городе или стране, откуда багаж отправлен. Везде, где возможно, информация о номере рейса и дате прибытия пассажира в аэропорт назначения должна быть введена в поле «Информация по обработке груза» авиагрузовой накладной. Когда перевозка производиться по уменьшенным сборам, тарифные правила также требуют, чтобы номер билета пассажира были введены в то же поле.

3.3.4 Упаковка и маркировка

Каждое место багажа, кроме обычной транспортной маркировки, должно быть маркировано на внутренней части фамилией, именем и домашним адресом владельца и иметь ярлык, прикрепленный к внешней стороне с фамилией, именем и адресом в аэропорту назначения.

3.3.5 Обработка

Должны быть предприняты меры предосторожности, для того чтобы багаж, отправленный как груз, не смешивался с досмотренным багажом пассажиров и не отклонялся в сторону неправильной таможенной очистки и способов доставки (получения).

Издание: 05 Изменение: 00

Раздел 3.4 Живые животные

3.4.1 Общие положения

Перевозку по воздуху живых животных определяют международных правила:

- Правила ИАТА по перевозке живых животных устанавливают основной порядок воздушных перевозок живых животных. Они определяют тип используемого специального контейнера и порядок погрузки-выгрузки конкретных видов животных. Особое внимание уделяется тому, чтобы животные чувствовали себя комфортно, а также безопасности обслуживающего персонала и предотвращению повреждения и загрязнения воздушного судна.

При перевозке живых животных воздушным транспортом следует учитывать ряд факторов, наиболее важными среди которых являются:

- вид перевозимых животных, их характеристики, порода, пол, возраст, вес каждого экземпляра;
- их состояние, например характер стрижки, беременность, зимний или летний мех, отнятые от груди или сосущие грудь детеныши, и т. д.;
- тип используемой упаковки;
- тип воздушного судна;
- окружающие условия в багажных отделениях: скорость вентиляции и направление обдува, обеспечение подогрева или охлаждения;
- окружающие условия во время промежуточных посадок и климатическое воздействие наземных условий при погрузке, разгрузке и транспортировке;
- наилучшее местоположение в грузовых отделениях;
- наличие других грузов, способных повлиять на животных;
- необходимость ухода во время полета;
- наличие наземных помещений для содержания животных;
- необходимые документы, например, сертификат грузоотправителя для живых животных, сертификат о состоянии.

Животные должны перевозиться в соответствии с Правилами ИАТА по перевозке живых животных (IATA Live Animals Regulations) и настоящим Руководством.

Живые животные должны грузиться только в подходящие отделения воздушного судна, отведенные перевозчиком, принимая во внимание потребности животных.

При перевозке любого вида живых животных основные требования к окружающей среде и условиям должны быть выяснены у грузоотправителя или пассажира и/или взяты из Правил ИАТА по перевозке живых животных (IATA Live Animals Regulations), учитывая условия во время полета (диапазон температур и потребность в кислороде) и возможные климатические воздействия на земле во время транзитных остановок. Что касается погрузки, закрепления, ориентация животных относительно продольной и поперечной осей воздушного судна должна быть проверена вместе с грузоотправителем/пассажиром. В то же время грузоотправитель/пассажир должен представить требования к кормлению, вентиляции и температуре. Эти требования должны находиться на контейнере. Также должны быть проверены требования компании, чтобы убедиться, что условия в предполагаемом грузовом отделении могут быть скорректированы, чтобы удовлетворять этим требованиям.

Экипаж воздушного судна должен быть уведомлен по форме "Специальный груз - уведомление командиру воздушного судна" о любом грузе, содержащем живых животных, и необходимых действиях для проведения контроля обогревания/вентиляции. Количество перевозимых живых животных определяется в соответствии с графиками "Livestock Transportation Manual" по типам ВС.

Издание: 05 Изменение: 00

Партии живых животных должны обрабатываться как мокрый груз, и должны быть обозначены во всех документах как AVI.

Где необходимо, пол контейнера (клетки) должен быть покрыт впитывающим материалом, например древесными стружками, торфом или опилками. Использования сена или соломы следует избегать из-за способности к горению и согласно требованиям карантина некоторых стран.

Лабораторные животные, переносящие инфекционные заболевания, передающиеся людям, должны перевозиться только по специальной договоренности с перевозчиками и властями.

При полной загрузке воздушного судна живыми животными кондиционеры воздуха должны использоваться при погрузке и транзите и немедленно подключаться по прибытии в пункт назначения.

Погрузка и выгрузка животных в/из контейнера (клетки) должна выполняться грузоотправителем/ пассажиром, грузополучателем или же,. когда есть договоренность, квалифицированным обслуживающим персоналом. Наземная транспортировка и погрузка/разгрузка должна производиться осторожно, чтобы не тревожить животных.

Партии животных не должны оставаться без необходимости ни на открытом воздухе, ни в воздушном судне, если вылет задерживается.

3.4.2 Требования к упаковке

Животные могут быть приняты только в соответствующих специальных чистых контейнерах (клетках), которые должны быть защищены от высыпания или вытекания содержимого (иметь высокие борта), а также исключать возможность побега животных.

Контейнеры (клетки) должны быть сконструированы в соответствии с Правилами ИАТА по перевозке живых животных и позволять обслуживающему персоналу осуществлять обработку клеток с животными без риска для себя.

Если предполагается штабелирование, контейнеры должны быть достаточно прочными, чтобы предотвратить разрушение нижних слоев.

Минимальные требования по упаковке определяются Правилами ИАТА по перевозке живых животных, которые устанавливают конкретные требования к контейнеру (клетке) для каждого вида животных.

Наклейки, сообщающие о содержимом контейнера, должны быть прикреплены к каждому контейнеру с живыми животными, если только к данному контейнеру не предусмотрены иные требования.

Стрелки, показывающая правильное вертикальное положение контейнера, маркировка должны иметься, по-возможности, на всех четырех сторонах контейнера.

3.4.3 Погрузка в воздушное судно

Живые животные должны загружаться в грузовые отделения воздушного судна.

Контейнеры (клетки) партий груза живых животных перед погрузкой должны быть проверены.

Животные должны загружаться непосредственно перед вылетом воздушного судна, выгружаться как можно скорее после его прилета.

Контейнеры (клетки) с живыми животными должны стоять ровно и прямо.

Контейнеры (клетки) с живыми животными должны ставиться не прямо на пол воздушного судна, а на доски, чтобы не допустить передачу холода от фюзеляжа ВС к контейнерам.

Живые животные не должны загружаться внутрь закрытого средства пакетирования грузов ULD, за исключением некоторых видов, например, тропических рыб.



Издание: 05 Изменение: 00

При погрузке контейнеров на паллеты типа «иглу», клетки должны ставиться рядом с отверстием «иглу», при основной вентилируемой стенке, повернутой к открытой стороне «иглу». Оболочка «иглу» должна оставаться закрытой.

Контейнеры (клетки) должны всегда привязываться или закрепляться, чтобы предотвратить удары или падения контейнера с животными при взлете, посадке и во время полета. Средства для привязывания или закрепления клеток должен предоставлять грузоотправитель или агент, оформивший перевозку.

Контейнеры (клетки) должны укладываться таким образом, чтобы было достаточно места между клетками и другим грузом, гарантирующего достаточную циркуляцию воздуха. Клетки не должны находиться под другими грузами.

В зависимости от количества контейнеров (клеток) с животными следует обратить внимание на складирование, чтобы предотвратить разрушения нижних уровней:

- контейнеры должны быть доступны без необходимости производить их разгрузку, когда на транзитных остановках требуется уход за животными;
- в случае непредвиденной задержки необходим особый уход в соответствии с инструкциями грузоотправителей/ пассажиров, например, открытие дверей отделений, дополнительное кормление/вода, выгрузка и т.д., если это необходимо;
- контейнеры не должны загружаться непосредственно впереди или под вентиляционными отверстиями или соприкасаться с полом, стенами, или внутренним освещением.

Живые животные не должны быть погружены рядом с другими грузами, которые могут оказать отрицательное воздействие на их здоровье и состояние.

Животные, являющиеся естественными врагами, не должны быть погружены рядом друг с другом.

Если самцы и самки загружаются в одно и тоже отделение или отсек, они должны находиться как можно дальше друг от друга.

Животных нельзя загружать рядом с криогенными жидкостями (RCL), двуокисью углерода (сухой лед) (ICE) и продуктами питания (EAT).

Живых животных нельзя загружать в одно отделение с ядовитыми (RPB) и инфекционными (RIS) веществами.

Живых животных можно загружать вместе с радиоактивными материалами при условии, что разделительные расстояния, установленные в Правилах IATA по перевозке живых животных, соблюдены.

При перевозке птиц на дальнемагистральных рейсах, освещение в грузовом отделении должно оставаться включенным, чтобы дать птицам возможность питаться во время полета.

Партии лабораторных животных (SPF) должны загружаться отдельно от других животных для уменьшения риска заражения я распространения инфекции.

О наличии на борту груза живых животных и о всех необходимых действиях по управлению обогревом или вентиляцией должно быть сообщено экипажу с помощью заполнения формы уведомления командира воздушного судна NOTOC о наличии на борту груза особых категорий.

При наличии на борту партии живых животных, в соответствующих графах сводной загрузочной ведомости и телеграмме о загрузке воздушного судна, где указывается место загрузки и вес груза, следует также указывать код груза живых животных (AVI), например, AVI/CL.

3.4.4 Обслуживание на борту воздушного судна

Необходимые характер и объем внимания по отношению к некоторым животным во время полета, определяется перевозчиком и/или грузоотправителем.



Издание: 05 Изменение: 00

Контейнеры (клетки) с живыми животными, нуждающимися во внимании во время полета, должны быть доступны в течение полета. Это положение не касается живых животных, принятых к перевозке, как груз, и загруженных в недоступные в полете багажники.

Сопровождающие (если имеются таковые) должны иметь опыт работы и перевозки животных. Использование снотворного во время полета для успокоения нервничающих животных выполняется обученным сопровождающим животных.

3.4.5 Санитария и гигиена (общие положения)

После доставки живых животных в аэропорт назначения, контейнер (клетка) перевозчика (если таковой имеется у перевозчика) должен быть тщательно вычищен и вымыт до возврата и продезинфицирован перед повторным использованием в соответствии с требованиями стран экспорта, импорта и транзита.

Рекомендуется, чтобы никакое оборудование, находившееся в непосредственном контакте с животными, не переносилось в воздушное судно до дезинфицирования и мытья чистой водой, чтобы убрать любые следы дезинфицирующего вещества, которое могло бы вызвать повреждение конструкций воздушного судна.

По возможности необходимо организовать, ветеринарное обследование. для раненых животных или тех, которые заболели во время перевозки.

По возможности организуйте удаление больных или мертвых животных из контейнеров (клеток). Подобные действия должны проводиться только при консультации с экспертом и оформляться короткой запиской. Когда по каким-либо причинам такие действия не могут быть выполнены, следует проинформировать следующие по маршруту аэропорты и пункт назначения.

После выгрузки контейнеров (клеток) соответствующие отсеки воздушного судна должны быть проверены и вычищены в случае протекания или намокания.

3.4.6 Перевозка живых животных на/в средствах пакетирования

При перевозке больших количеств домашних животных, таких как коровы, овцы и свиньи используются два основных способа.

Чтобы воздушное судно можно было полностью загрузить животными, оно должно быть специально оборудовано. В таком случае, информацию по уходу за животными и их погрузке можно найти в инструкциях данной авиакомпании.

В качестве альтернативы живых животных можно перевозить в стойле, установленном на обычной самолетной паллете.

Стойло должно быть абсолютно не протекающим. Под стойло должна быть подложена и закреплена по боковым сторонам прочная полиэтиленовая пленка.

В достаточном количестве должен иметься влагопоглощающий материал.

Следует стараться не использовать в качестве влагопоглощающего материала солому, так как она представляет собой горючий материал и запрещена карантинными правилами некоторых стран.

Должна быть обеспечена достаточная вентиляция. В инструкциях авиакомпаний, должно быть указано максимально допустимое количество животных на один грузовой отсек.

Вполне возможно, что могут потребоваться сопровождающие.

Загрузка животных в контейнер или стойло и выгрузка из него должна проводиться грузо-отправителем или грузополучателем.

После доставки животных в аэропорт назначения, контейнеры или стойла перед повторным использованием должны быть тщательно вычищены.

Издание: 05 Изменение: 00

3.4.7 Перевозка домашних птиц

Домашней птицей авиапредприятие обычно считает однодневных цыплят, индюшат, утят или гусят.

Домашняя птица очень чувствительна к климатическим изменениям, таким как изменения температуры и влажности. Оптимальный температурный диапазон лежит в пределах от 15 °C до 20 °C.

Поскольку домашняя птица обычно перевозится в больших количествах, следует особо позаботиться об обеспечении достаточной циркуляции воздуха и правильном, исключающем их поломку, штабелировании ящиков:

- ящики с домашней птицей нельзя загружать в закрытые средства пакетирования;
- при наземных и воздушных перевозках, а также во время хранения, ящики с домашней птицей нельзя накрывать пластиковой пленкой или брезентом, если только этого не требуют наземные погодные условия, например, дождь;
- при штабелировании ящиков с домашней птицей между верхними ящиками и потолком воздушного судна должно оставаться не менее 40 см;
- при штабелировании ящиков с домашней птицей между ящиками должны оставаться разделительные промежутки, обеспечивающие достаточную циркуляцию воздуха.

3.4.8 Перевозка декоративных рыбок

Декоративные рыбки (как тропические, так и живущие в холодной воде) должны перевозиться в полиэтиленовых пакетах, примерно на треть заполненных водой. Оставшиеся на две трети объема должны быть заполнены чистым кислородом. За использование кубиков льда или химических веществ, таких как метиленовая синь, объем воды в контейнере и количество рыбок в нем отвечает грузоотправитель.

Полиэтиленовый пакет должен быть запечатан эластичной лентой. Этот пакет следует поместить в другой полиэтиленовый пакет, запечатанный таким же образом, как и первый.

Оба пакета с рыбками помещаются во внешний контейнер из картона, дерева или отходов деревообрабатывающей промышленности, любого пластика или пенополистирола, имеющих достаточную прочность. Для того, чтобы острые края или замки внешнего контейнера не прорвали внутренний пакет, рекомендуется использовать внешний контейнер из пенополистирола или укладывать листы пенополистирола по всем сторонам контейнера, включая нижнюю и верхнюю стороны.

При перевозке тропических рыбок каждому средству пакетирования должна быть обеспечена необходимая теплоизоляция, чтобы температура воды оставалась равной 20 °C, по крайней мере, в течение 48 часов.

Тропические рыбки должны располагаться в таких местах, где температура окружающей среды сводит теплообмен к минимуму.

Детальная информация относительно приема, обработки и погрузки живых животных изложена в Инструкциях по перевозке живых животных (Live animal regulations - LAR) IATA, а в случае перевозки живых животных по территории $P\Phi$ – в $P\Gamma\Pi$ -85. Грузовые терминалы должны гарантировать, что действующее издание этой публикации доступно грузовому персоналу для руководства при бронировании, приеме, обработке.

Термин живые животные включает живых животных, птиц, млекопитающих, рептилий, рыб, амфибий и ракообразных.

Информация о загруженных живых животных должна передаваться командиру BC в форме NOTOC (Информация экипажу о специальных грузах).

POCCURCKUE ABNAJUHUH

Руководство по грузовым перевозкам

Издание: 05 Изменение: 00

3.4.9 Прием

Живые животные могут быть приняты к перевозке, когда имеется вся документация (1.3.1, 2.2, 7 LAR):

- грузовая авианакладная;
- сертификат грузоотправителя;
- разрешение на импорт/экспорт (если применяется);
- ветеринарный сертификат (о здоровье животных), ветеринарный паспорт.

и выполнены все требования по упаковке.

Перед принятием живых животных должно быть получено подтверждение от аэропорта (станции) назначения, что разрешение для подобного импорта предоставлено властями. Предприятие перевозит, в основном, домашних животных (кошек, собак, шиншилл, попугайчиков и т.д.), суточных цыплят, как правило, при наличии сопровождающего лица.

Контрольный лист приема живых животных должен заполняться при приеме живых животных (Приложение 2 COM).

Ремарка: отправка живых животных из РФ в Финляндию запрещена.

(а) Исключения для внутренних перевозок

Живые животные на ВВЛ перевозятся с соблюдением требований РГП-85 по перевозке и предоставлению документов.

3.4.10 Сообщения

(а) Предварительный телекс

Для организации необходимой обработки и получения разрешения должен быть отправлен предварительный телекс вовлеченным станциям (аэропортам).

Предварительный телекс должен содержать следующую информацию:

- ремарку AVI
- тип животного
- номер рейса и дата
- номер авианакладной
- количество мест и вес отгрузки в килограммах
- другая дополнительная информация (фамилия, имя и номер телефона грузополучателя) Подтверждение бронирования производится после получения согласия на импорт живых животных от аэропорта назначения.

Телекс о загрузке живых животных также должен быть заполнен и отправлен.

Раздел 3.5 Человеческие останки (груз-200)

3.5.1 Общие положения

Из-за санитарно-карантинных требований импорт человеческих останков строго контролируется большинством стран. Во многих случаях предварительное разрешение должно быть получено для импорта, и должны быть соблюдены дипломатические формальности. Поэтому необходимые меры должны быть предприняты для оформления перевозки человеческих останков, иные, чем для перевозки кремированных останков.

См. информацию TACT Rules по странам.

Информация о загруженных человеческих останках должна передаваться командиру BC в форме NOTOC (Информация экипажу о специальных грузах).

РОССИЯ Руководст

Руководство по грузовым перевозкам

Издание: 05 Изменение: 00

3.5.2 Прием

Человеческие останки принимаются к перевозке, если имеется вся необходимая документация и выполнены все требования по упаковке. Перед приемом должно быть получено подтверждение от аэропорта назначения, что разрешение на импорт предоставлено властями.

3.5.3 Человеческие останки в консолидированном грузе

Человеческие останки не должны быть приняты в консолидированном грузе, загруженном в средства пакетирования груза ULD, если полная загрузка не включает только человеческих останков.

3.5.4 Документация

Отправка человеческих останков сопровождается официальным свидетельством о смерти, справкой санитарных органов об отсутствии с их стороны препятствий к перевозке, справкой о запайке гроба, для кремированных останков - свидетельством о кремации Инструкции по импорту страны назначения могут требовать, чтобы эти документы были легализованы местным дипломатическим представителем. Эти документы должны быть присоединены к авиагрузовой накладной, а не к упаковке.

Примечание: в пакете обязательных документов на груз 200 для отправки в Израиль необходимо консульское разрешение на ввоз груза 200, выданное непосредственно консульствами государства Израиль. Ввоз груза 200 без консульского разрешения недопустимо и является грубым нарушением государственных законов.

В некоторых случаях, государственные органы требуют определенных деталей причины смерти прежде, чем разрешение импортировать человеческие останки будет предоставлено.

Организации, осуществляющие ритуальный сервис и организующие отправку груза, несут ответственность за получение необходимых документов для отправки человеческих останков.

Форма NOTOC должна быть передана командиру ВС. Авиагрузовая накладная и грузовой манифест должны содержать ремарку «НUМ» для обеспечения обработки как специального груза.

3.5.5 Упаковка и маркировка

Кремированные останки

Кремированные останки отправляются в урнах, эффективно защищенных против поломок и уложенных в крепком надежном внешнем контейнере.

Не кремированные человеческие останки

Не кремированные человеческие останки принимаются к воздушной перевозке в металлических или обшитых листовым металлом деревянных гробах, тщательно запаянных, вложенных в деревянные ящики; свободное пространство между металлическим гробом и деревянным ящиком должно быть засыпано опилками, углем, торфом или известью.

Деревянный ящик может быть снова упакован, чтобы быть защищенным от повреждений или может быть покрыт холстом или брезентом так, чтобы характер содержимого не был очевиден. К внешней упаковке должны быть приделаны крепкие ручки.

Для дальнейших деталей см. TACT Rules.

POCCURCKIE ABHARIHHIM

Руководство по грузовым перевозкам

Издание: 05 Изменение: 00

3.5.6 Ограничения

Имеются ограничения по габаритам (размерам) гробов, принимаемых к отправке, в зависимости от типа ВС.

3.5.7 Предварительный телекс

Для получения подтверждения на прием (импорт) должен быть послан предварительный телекс станции (аэропорту) назначения.

Предварительный телекс должен содержать следующую информацию:

- ремарку НИМ
- номер рейса и дата
- номер авианакладной
- количество мест и вес в килограммах
- другая дополнительная информация

Телекс об отправке также должен быть заполнен.

Раздел 3.6 Дипломатический груз

3.6.1 Общие положения

Дипломатические материалы могут быть перевезены как дипломатический груз. Применяются обычные процедуры оформления документации и обработки груза.

3.6.2 Прием и документация

Содержимое должно быть описано в авианакладной как "Дипломатический груз" или "Дипломатическая почта".

3.6.3 Упаковка и маркировка

Дипломатический груз и почта обычно отправляются в запертых сумках или мешках. Особое внимание должно быть уделено тому, чтобы мешки были должным образом маркированы, а старая маркировка удалена.

3.6.4 Обработка и погрузка

Когда дипломатический груз поступил на грузовой терминал для приема, доставки или при следовании трансфертом, груз должен быть немедленно проверен на соответствие авиагрузовой накладной и помещен в зону, защищенную от несанкционированного доступа.

Для дипломатического груза, который из-за своего размера или по другой причине не может быть помещен в безопасной зоне, специальные меры безопасности должны быть предприняты для его сохранности.

Издание: 05 Изменение: 00

Раздел 3.7 Опасные грузы

3.7.1 Общие положения и политика предприятия

Политика предприятия в области перевозки опасных грузов базируется на требованиях ФАП РФ «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации», «Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» - издание ООН (ТИ), «Dangerous goods regulations» - издание ИАТА (DGR).

Распределение ответственности командно-руководящего состава

- 1. Начальник отдела организации грузовых и почтовых перевозок несет ответственность за:
- организацию перевозок опасных грузов в соответствии с действующими изданиями ТИ и DGR;
- 2. Начальник отдела контроля загрузки и подготовки ВС (ОКЗиПВС) несет ответственность за:
- оформление перевозок опасных грузов в соответствии с действующими изданиями ТИ и DGR;
- содержание главы 9-А РПП «Перевозка опасных грузов и оружия», «Инструкции по перевозке опасных грузов на рейсах предприятия», Руководства по грузовым перевозкам;
- своевременный заказ и приобретение последних изданий ТИ и DGR, иных документов, связанных с перевозкой опасных грузов;
- внесение изменений, произошедших в последних изданиях ТИ и DGR, в соответствующие процедуры, инструкции, руководства, программы подготовки.
- 3. Директор департамента по управлению авиационной безопасностью и режимом предприятия несет ответственность за обеспечение авиационной безопасности перевозок опасных грузов в соответствии с руководством по авиационной безопасности, программой по авиационной безопасности, ТИ в части касающейся обеспечения авиационной безопасности.
- 4. Директор департамента по управлению безопасностью полетов осуществляет общий контроль по всем вопросам, связанным с перевозкой опасных грузов. Он подчиняется и отчитывается перед генеральным директором авиапредприятия.

Директор департамента по управлению безопасностью полетов несет ответственность за:

- информирование руководства организаций, имеющих отношение к перевозке опасных грузов, о всех авиационных происшествиях и инцидентах с опасными грузами,
 - сохранение документов, связанных с АП и инцидентами с ОГ в течение двух лет;
- оценку произошедших АП и инцидентов с ОГ для инициирования упреждающих и корректирующих действий, в случае необходимости;
- свои действия в контактах между предприятием и руководством организаций, связанных с перевозкой ОГ;
- свои действия как главного представителя предприятия в расследованиях, связанных с Π и инцидентами с Π .

Командно-руководящий состав предприятия несет ответственность за:

- подготовку авиационного персонала к перевозке опасных грузов с соблюдением установленных ТИ и DGR требований.

Предприятие имеет постоянное разрешение на перевозку ОГ. Это разрешение выдано Министерством транспорта РФ и содержится в действующем сертификате эксплуатанта.

Практические действия по приемке и загрузке ОГ в базовом аэропорту Пулково изложены в «Инструкции по перевозке опасных грузов на рейсах предприятия».

Издание: 05 Изменение: 00

Весь персонал, связанный с перевозкой опасных грузов, должен пройти подготовку в соответствии с требованиями «Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» (ТИ), «Dangerous goods regulations» (DGR) по программам, утвержденным уполномоченным в области ГА РФ органом.

3.7.2 Согласие с Техническими Инструкциями (ТИ) и Dangerous Goods Regulations (DGR)

(а) Общие положения

К опасным грузам относятся вещества, которые при перевозке, погрузке, выгрузке и хранении могут явиться причиной взрыва, пожара, повреждения или порчи ВС и его оборудования, зданий, сооружений, грузов, багажа, и почты, находящихся в аэропортах или на борту ВС, а также увечья, отравления, ожоги, или облучения людей или животных и которые по-именованы в перечне опасных грузов ТИ и DGR и которые классифицируются согласно этих документов.

Лицо, отвечающее за обработку груза на каждой станции (аэропорту), несет ответственность, чтобы использовались только действующие издания ТИ и DGR. Более ранние издания должны быть уничтожены.

Ежегодно, после выхода новых редакций ТИ и DGR, вносятся изменения в действующие документы по организации перевозок $O\Gamma$, которые рассматриваются и утверждаются начальником OK3иПВС.

Ссылки этого подраздела, указанные в скобках (DGR x.x.x), относятся к последнему действующему изданию DGR.

(b) Ответственность персонала

Опасные грузы можно перевозить воздушным путем безопасно, когда все условия действующих изданий ТИ и DGR будут выполнены. Безопасная перевозка достигается тогда, когда персонал, включая агентов по обработке грузов, исполняет ТИ и DGR при приеме, обработке и перевозке этих грузов (DGR 1.4).

Грузоотправитель несет ответственность за правильную классификацию, идентификацию, упаковку, маркировку и оформление документации для перевозки опасных грузов (DGR 1.3).

Грузовые менеджеры (руководители обслуживающих компаний) на станциях (аэропортах) несут ответственность за гарантию, что имеются соответствующим образом обученные и подготовленные бригады, чтобы выполнять операции по приему и обработке опасных грузов.

Грузовые терминалы (обслуживающие компании) несут ответственность, чтобы соответствующие предупреждения были вывешены в местах приема грузов, доводя информацию о перевозке опасных грузов.

Члены складских бригад приемщиков (приемосдатчики, заведующие складами) несут ответственность за принятие опасных грузов на склад и правильное размещение на хранение.

Члены загрузочных бригад несут ответственность за прием не поврежденных и не протекающих упаковок с ОГ, их транспортирование до самолета.

В базовом аэропорту Пулково ведущий инженер по контрою загрузки работе с опасными грузами несет ответственность за прием опасных грузов с использованием проверочных листов приема, подготовку NOTOC в электронном и/или рукописном виде. Во внебазовых аэропортах эта ответственность возлагается на обслуживающие компании (грузовые терминалы) и представителя предприятия.



Издание: 05 Изменение: 00

Члены загрузочных бригад несут ответственность за загрузку груза в багажники BC согласно указаниям диспетчера по центровке, его закрепление и передачу «NOTOC - Информации экипажу о специальном грузе» с указанием места размещения опасного груза под роспись командиру BC.

Перронный диспетчер по загрузке несет ответственность за контроль размещения и закрепления груза согласно указаниям диспетчера по центровке.

Диспетчер по центровке несет ответственность за указание о правильном размещении опасного груза в багажниках BC, за внесение информации об опасном грузе на борту BC в сводную загрузочную ведомость (Load sheet and Load message), в форму LDM в компьютерном виде, распечатку электронной формы информации экипажу об опасных грузах NOTOC и передачу ее экипажу вместе со сводной загрузочной ведомостью.

Во внебазовых аэропортах планировщик загрузки несет ответственность за точное размещение груза на самолете и подготовку NOTOC - информации экипажу о специальном грузе.

Весь персонал несет ответственность за информирование и доклады, если не задекларированные или неправильно задекларированные опасные грузы найдены в грузе или почте.

Весь персонал, выполняющий обязанности, связанные с опасными грузами, должен быть обучен согласно требованиям СОМ 1.5.4.

3.7.3 Ограничения

Некоторые опасные грузы настолько опасны, что их запрещено перевозить самолетом при любых обстоятельствах (DGR 2.1), другие вещества можно перевозить под государственным освобождением, некоторые можно перевозить только на грузовом самолете, другие приемлемы к перевозке и на грузовом и на пассажирском самолете (DGR 2.6). Имеются и другие ограничения по перевозке опасных грузов, разрешенных к перевозке воздушным путем, которые изложены в ТИ и DGR.

И государства и эксплуатанты могут налагать другие ограничения, названные расхождениями (DGR 2.9).

Перевозить опасные грузы в салоне самолета, занятого пассажирами, в кабине экипажа или на полетной палубе запрещается, кроме $O\Gamma$, внесенных в список РПП -A 9.4.4., таблицы 2.3 A DGR.

Все разумные меры должны быть предприняты, чтобы гарантировать, что опасные грузы, запрещенные к перевозке при любых обстоятельствах, не были погружены в ВС и перевезены. Для перевозки некоторых видов запрещенных к отправке опасных грузов, если ОГ не могут быть доставлены другими видами транспорта или в случае чрезвычайных происшествий для спасения людей, могут выдаваться государственные освобождением, но при этом необходимо одобрение предприятия.

Имеются отдельные категории опасных грузов (веществ), перевозимых на самолете, для которых существуют свои ограничения:

- опасные грузы, перевозимые пассажирами или экипажем (DGR 2.3, РПП -A 9.4.4.1, таблица 2.3 A DGR)
 - опасные грузы эксплуатанта (DGR 2.5, РПП -A 9.4.4.2)
- опасные грузы для ветеринарной помощи животным или для медицинской помощи больным пассажирам (DGR 1.2.3, РПП -A 9.4.4.3)
 - опасные грузы в авиапочте (DGR 2.4, РПП -A 9.4.5.1)
- опасные грузы в освобожденных количествах (DGR 2.7), радиоактивный материал в освобожденных упаковках (DGR 10.5.9) и биологические вещества, категория B (DGR 3.6.2.2).



(а) Запреты на опасные грузы

Отдел организации грузовых перевозок по согласованию с отделом контроля загрузки подготовки BC предприятия устанавливает и снимает ограничения (запреты) на перевозку опасных грузов.

Любая станция (аэропорт), желающая установить или снять запреты должна послать запрос с детальным обоснованием причины.

Запреты передаются SITA-сообщениями или электронной почтой. Это уведомление посылается всем представителям предприятия и грузовым агентам.

Представители и агенты сообщают о запретах всем уместным сторонам.

ПРИМЕЧАНИЕ: ОАО «АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» НЕ ОСУЩЕСТВЛЯЕТ ПЕРЕВОЗКИ РАДИОАКТИВНЫХ МАТЕРИАЛОВ, ВКЛЮЧАЯ ОСВОБОЖДЕННЫЕ УПАКОВКИ

3.7.4 Прием опасных грузов

Назначенный для принятия общего груза персонал должен быть обучен согласно категории 7 DGR (COM 1.5.4). Если программа обучения включает требования, связанные с принятием опасных грузов, которые не требуют декларации грузоотправителя, они могут, используя соответствующий проверочный лист приемки, принять отгрузки сухого льда.

Назначенный для приема опасных грузов с применением проверочного листа приема персонал эксплуатанта и обслуживающей компании, должен быть обучен согласно категории 6 DGR (COM 1.5.4). Назначенный для приема, обработки, хранения и погрузки опасных грузов персонал должен быть обучен согласно категории 8 DGR (COM 1.5.4).

При международных перевозках для маркировки и оформления документации должен использоваться английский язык (и язык страны назначения, если применимо), при внутренних перевозках и перевозках в страны СНГ используется русский язык (если применимо в странах СНГ).

(a) Перевозка опасных грузов под государственным освобождением и одобрением эксплуатанта.

Опасные грузы, описанные в DGR 2.1.2 нельзя перевозить на самолете, если не получено государственное освобождение согласно DGR 2.6.1. Также требуется одобрение предприятия.

Отдел организации грузовых и почтовых перевозок по согласованию с отделом контроля загрузки подготовки ВС может ходатайствовать перед Генеральным директором о разрешении на перевозку опасных грузов, следующих под государственным освобождением при выполнении специальных положений (например A1, A2, A106 и A109) (DGR 2.6.1.3).

В обоих случаях перед приемом нужно связаться с ОГП и ОКЗиПВС и переслать копии DGD, государственного освобождения и всех применяемых документов лично, факсом или другими средствами. Если предприятие свое одобрение предоставит, отгрузка должна быть проверена согласно нормальной процедуре проверки, но также на соответствие условиям и требованиям освобождения и одобрения.

(b) Перевозка опасных грузов в средствах пакетирования груза (ULD) грузоотправителя или грузового агента.

Средство пакетирования груза (ULD), содержащее иные опасные грузы, чем описанные ниже, не должны приниматься к перевозке в контейнерах от грузоотправителя и/или грузового агента:

- грузовой контейнер для радиоактивного материала. Ограничения при погрузке, в зави-

Дата: 15.02.2011 73



Издание: 05 Изменение: 00

симости от типа самолета, должны быть выполнены (СОМ 3.7.6.5);

- контейнер, паллета или поддон, содержащий потребительские товары ID 8000, упакованный согласно инструкции по упаковке 910;
- контейнер, паллета или поддон, содержащий сухой лед UN 1845 используемый как охладитель для не опасного груза. Ограничения по количеству в зависимости от типа самолет и багажного отсека должны быть выполнены (COM 3.7.6.7);
- контейнер, паллета или поддон, содержащий намагниченный материал UN 2807. Одобрение от предприятия должно быть получено.

(с) Использование проверочного листа приемки опасных грузов (чек - лист)

Прежде, чем принять опасные грузы к воздушной перевозке, грузовая отправка должна быть проверена с использованием проверочного листа приема опасных грузов, чтобы гарантировать в максимально возможной степени, что опасные грузы должным образом классифицированы, упакованы, маркированы и что упаковки, внешние упаковки и контейнеры не повреждены и не имеют протечек, контейнеры (паллеты) с опасными грузами правильно помечены и замаркированы, декларация отправителя и другие документы для перевозки опасных заполнены правильно, согласно требованиям IATA DGR.

Начальники ОГП и ОКЗиПВС несут ответственность за внесение уместных изменений в проверочные листы приема ОГ.

Предприятие имеет:

- проверочный лист приема не радиоактивных опасных грузов (Приложение 2 СОМ);
- проверочный лист приема радиоактивных опасных грузов (Приложение 2 СОМ);
- проверочный лист приема живых животных (Приложение 2 СОМ);
- проверочный лист приема сухого льда.

Грузовые агенты (обслуживающие компании) должны использовать проверочные листы приема предприятия (Приложение 2 COM).

Упаковка, маркировка и документация должны быть тщательно проверены и принято решение об отказе или приеме, пока процедура проверки не закончена, и применимый проверочный лист приема не заполнен полностью. Условие обеспечения безопасности полетов – главное требование и, если есть любое сомнение, отгрузка не должна быть принята.

(d) Прием биологических веществ категории B (RDS) и опасных грузов в освобожденных количествах (REQ).

Прием биологических веществ категории В (RDS) и опасных грузов в освобожденных количествах (REQ) не требует, согласно положениям DGR, использования проверочного листа приема.

(е) Приемлемые к перевозке опасные грузы

Если отгрузка приемлема для перевозки и нет причины для отказа, одна копия проверочного листа приема должна прикладываться к авианакладной совместно с декларацией грузоотправителя на опасный груз DGD и другими документами. Декларация грузоотправителя на опасный груз (DGD), авианакладная (AWB), проверочный лист приема должны быть заполнены согласно требованиям государства, где принимается груз и требованиями действующего DGR. Специальная форма «Информация экипажу о специальном грузе» (NOTOC) должна быть заполнена в соответствии с COM 3.7.7.2.

(f) Отклоненные отгрузки опасных грузов

Если отгрузка опасного груза не принимается к перевозке по каким-либо причинам, это должно быть отражено в проверочном листе приема, груз и документация возвращаются гру-



Издание: 05 Изменение: 00

зоотправителю или грузовому агенту. Не принятые упаковки с грузом и документы не должны находиться вместе с принятыми грузами и документами.

В случаях, когда не приемлемые упаковки грубо нарушают обеспечение авиационной безопасности (поврежденные упаковки, со следами протечек, с явно нарушенными ограничениями) должна быть выполнена соответствующая процедура о докладе (СОМ 3.7.9).

(q) Повторная проверка

Если отклоненный груз снова предлагается к отправке, все вопросы должны быть проверены вновь, но только не сейчас же после того, как груз был отклонен от перевозки.

(h) Размещение опасных грузов после приемки

Не принятые упаковки не должны находится в одной зоне с принятыми. Принятые упаковки должны быть перемещены в применимые складские места, предназначенные для хранения, обработки и погрузки опасных грузов (COM 3.7.5)

3.7.5 Обработка и погрузка опасных грузов

(а) Проверка

Перед погрузкой опасных грузов в самолет, на/в ULD и после выгрузки из самолета, ULD упаковки, внешние упаковки и контейнеры с опасными грузами (в том числе упаковки, внешние упаковки и контейнеры с радиоактивными материалами) должны быть осмотрены на предмет отсутствия повреждений, следов протечек и целостности упаковки. Протекающие или поврежденные упаковки, внешние упаковки и контейнеры (в том числе упаковки, внешние упаковки и контейнеры (в том числе упаковки, внешние упаковки и контейнеры с радиоактивными материалами) не должны быть загружены в самолет, на/в ULD, не должны доставляться к самолету или перевозиться другими видами транспорта, пока они не будут переупакованы квалифицированным персоналом, обученным исполнению обязанностей грузоотправителя. При появлениях повреждений, протечек или загрязнений должны быть выполнены процедуры СОМ 3.7.8.

(b) Общие ограничения при погрузке

Опасные грузы не должны перевозиться в пассажирских салонах, кабинах экипажа и на полетной палубе, кроме перечисленных в DGR 2.3; 2.5, РПП -A 9.4.4.

Опасные грузы, принятые к перевозке только на грузовом самолете и имеющие знак «Только на грузовом самолете», не должны перевозиться на самолете, перевозящем пассажиров. Из контекста пассажир исключаются члены экипажа, служащие перевозчика, обслуживающие оборудование (РПП - А 9.12), уполномоченные представители администрации и должностные лица, связанные со специфической отгрузкой опасных грузов или другого груза на борту ВС.

Опасные грузы должны быть погружены, размещены (уложены) и закреплены на самолете, как требуется DGR 9.3. Это включает:

- отделение упаковок, содержащих несовместимые опасные грузы, друг от друга;
- закрепления упаковок таким образом, чтобы их ориентация и положение не изменилось до степени, когда они могут быть повреждены и воздействовать на пассажиров. Это может быть достигнуто связыванием упаковок между собой, привязыванием их к полу с использованием соответствующих узлов крепления на полу багажного помещения, или таким располо-

Дата: 15.02.2011 75



Издание: 05 Изменение: 00

жением другого груза, чтобы предотвратить любое смещение;

- главным принципом погрузки является тот, чтобы различные опасные грузы с различными номерами ООН были при погрузке отделены друг от друга. Тяжеловесные грузы и предметы с острыми краями не должны грузиться рядом с опасными грузами, чтобы это не привело к их повреждениям и порезам.

(с) Знаки опасности и знаки обработки грузов

Упаковки с ОГ должны храниться и загружаться по мере возможности так, чтобы маркировка и знаки обработки грузов были видны. Если маркировка отлетела или пришла в негодность, она должна быть заменена на адекватную в соответствии с информацией, изложенной в DGD или AWB (где имеется информация). Это правило не применяется, если маркировка отлетела или пришла в негодность во время приема груза. Грузовые терминалы (обслуживающие компании) должны иметь полный комплект знаков опасности и знаков обработки грузов, отвечающих по содержанию, форме, размерам действующему изданию DGR 7.3, 7.4.

В базовом аэропорту Пулково предприятие имеет полный комплект знаков опасности и обработки грузов, замену знаков производят специалисты ОКЗиПВС.

(d) Отгрузки, перевозимые только на грузовых ВС

Упаковки, внешние упаковки опасных грузов, имеющие знак "Только на грузовом самолете", ни в коем случае не должно быть загружены на пассажирское ВС. На грузовом ВС они должны быть загружены:

- 1) В грузовые отсеки класса С, или
- 2) В ULD, оборудованном системой обнаружения/подавления огня, в соответствии с требованиями свидетельства класса «С», или
- 3) таким образом, чтобы член экипажа или другое уполномоченное лицо могло увидеть и иметь доступ к ручкам, и, если размер и вес упаковки позволяют, отделить такие упаковки или внешние упаковки от другого груза во время полета. Предупреждающий ярлык «Только на грузовом самолете» (САО) и знаки опасности должны быть видны.

Эти условия не применяются к:

- веществам класса 3, группе упаковывания III, без дополнительной опасности;
- ядовитым и инфекционным веществам класса 6;
- радиоактивным материалам класса 7;
- прочим опасным грузам класса 9.

(e) Идентификация средств пакетирования грузов (ULD), содержащих опасные грузы

На внешней поверхности средств пакетирования груза (ULD), содержащих опасные грузы, должно быть ясно обозначено, что опасные грузы содержаться в ULD. Это обозначение производится прикрепленной к контейнеру идентификационной биркой (ярлыком), с красной штриховкой с обеих сторон и минимальными размерами 148 х 210 мм. Классы и категории содержащихся опасных грузов должны быть обозначены на этой бирке (ярлыке). Рекомендуется также использовать также IMP коды, например 3/RFL и 6.1/RPB.

Если ULD содержит упаковки, имеющие знак "Только на грузовом ВС", бирка (ярлык) должна также указывать, что средство пакетирования груза ULD должно быть загружено только в грузовой самолет, отмечая это аббревиатурой "САО" на бирке (ярлыке).

Бирка (ярлык) должна быть немедленно удалена с ULD после того, как опасные грузы будут выгружены.

Издание: 05 Изменение: 00

(f) Невостребованные опасные грузы

Если грузополучатель отказывается получать опасный груз, или отгрузка не может быть доставлена в аэропорт назначения, то нужно проконсультироваться с грузоотправителем, что-бы получить дальнейшие инструкции. К расследованию причин не получения или отказа от опасных грузов могут быть привлечены правоохранительные органы на транспорте и служба авиационной безопасности. Если опасные вещества должны быть уничтожены или выброшены, грузовой терминал несет ответственность, что это было сделано в соответствии с местным экологическим законодательством. От опасного груза нельзя избавляться, как от обычного мусора.

В случае, если упаковка содержит радиоактивный материал или инфекционные вещества, соответствующие компетентные органы должны быть проинформированы как можно скорее.

3.7.6 Специфические требования по обработке опасных грузов

Опасные грузы должны обрабатываться с осторожностью, нужно обращать внимание на определенные инструкции по обработке, если они имеются. Погрузку надо выполнять с учетом расхождений государств и авиакомпаний (DGR 2.9; COM 3.7.6.11).

(а) Упаковки, содержащие жидкие опасные грузы

Упаковки, на которых нанесены манипуляционные знаки «Размещение грузового места» (стрелки), должны всегда грузиться, храниться и обрабатываться в соответствии со знаком. Отдельные упаковки с жидкими опасными грузами, имеющие крышки, должны всегда грузиться, храниться и обрабатываться крышками вверх, особенно сосуды Дьюара с криогенной жидкостью и предохранительными клапанами.

(b) Погрузка и размещение несовместимых опасных грузов (DGR 9.3.2)

Упаковки, содержащие опасный груз, которые могут вступать в опасное взаимодействие друг с другом, должны храниться и перевозиться раздельно. Некоторые ОГ могут быть несовместимы с некоторыми не опасными грузами.

Запрещение совместной погрузки, указанные в нижеследующей таблице знаком «Х» при пересечении строки и столбца, обозначает, что упаковки с данными ОГ должны быть разделены при хранении и перевозке (смотри нижеследующую таблицу).

Предупреждение 1: Категория 4.1 и классы 6,7 и 9 не включены в таблицу, поскольку они не требуют отделения от других классов $O\Gamma$.

Предупреждение 2: Эта таблица применяется только для пассажирских самолетов с условием, что класс 1 (взрывчатые вещества) только с группой совместимости 1.4S разрешается перевозить на пассажирских ВС.

Дата: 15.02.2011 77

Издание: 05 Изменение: 00

ОТДЕЛЬНОЕ РАЗМЕЩЕНИЕ ГРУЗОВЫХ МЕСТ

Знаки	1.4S	2	3	4.2	4.3	5.1	5.2	8
опасности								
1.4S	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	X	-	-
4.2	-	-	-	-	-	X	-	-
4.3	-	-	-	-	-		-	X
5.1	-	-	X	X	-	-	-	-
5.2	-	-	-		-		-	
8	-	-	-	-	X	-	-	-

Все несовместимые упаковки с ОГ должны быть физически разделены (в разные багажно- грузовые отделения ВС), при загрузке на паллетах или в грузовой отсек они быть размещены таким образом, чтобы паллеты (контейнеры) с не опасными грузами размещались между паллет (контейнеров) с несовместимыми ОГ.

(c) Хранение и размещение токсических и инфекционных веществ (DGR 9.3.14.3)

Вещества класса 6 (RIS, RPB) и вещества, обладающие дополнительной опасностью "Токсическое вещество" не должны укладываться (размещаться) в один багажный отсек с животными (AVI), пищевыми продуктами, посудой и другими веществами, предназначенными для потребления людьми или животными. Это правило не применяется, когда они загружены в самолет в отдельные ULD, не смежные друг с другом.

(d) Хранение и размещение радиоактивных материалов (DGR 9.3.10)

Грузовой терминал (обслуживающая компания) должны гарантировать, что радиоактивный материал достаточно отделен от работников, чтобы регулярно занятые в этой зоне работами люди не получали дозу, превышающую 5 мЗв в год. Все приемосдатчики, водители и грузчики должны получить инструктаж относительно опасности и предосторожностей, которые они должны соблюдать.

Радиоактивный материал должен быть загружен в самолет в соответствии с DGR 9.3.10. Радиоактивный материал категорий I — белая (RRW), II-желтая (RRY), III- желтая (RRY) никогда не должен загружаться в салон BC с пассажирами или экипажем.

Транспортный индекс (ТИ) указывает уровень излучения упаковки, содержащей радиоактивный материал. Он используется, чтобы контролировать количество упаковок, которые могут быть загружены на самолет.

Транспортный индекс присваивается радиоактивным упаковкам категорий II-желтая и III-желтая (ТИ для категории I - белая = 0).

Упаковки І-белая и освобожденные упаковки радиоактивного материала (RRE) могут быть загружены в неограниченных количествах без выдерживания расстояний до перегородок пассажирского салона или кабины экипажа. Транспортный индекс, указанный на знаке опасности определяет:



Издание: 05 Изменение: 00

- минимальные расстояния от верхней или боковой поверхности упаковки до ближайших внутренних поверхностей перегородок пассажирского салона или кабины экипажа, чтобы не подвергать пассажиров и экипаж опасным уровням излучения.

Это означает, что максимальная высота содержащих радиоактивные материалы упаковок ограничена величиной транспортного индекса. Не требуется обязательно, чтобы упаковки были загружены только на пол багажного отсека, если минимальное расстояние между поверхностью упаковки и перегородкой этажа не применено.

Если упаковки группируются, максимальная высота отдельной упаковки в группе ограничена суммой транспортных индексов всех упаковок в группе. Для разделения упаковок или групп упаковок с различными транспортными индексами применяется минимальное расстояние разделения, как минимум в три раза превышающее требуемое для упаковки или группы упаковок с большим транспортным индексом (таблицы 7-5 ТИ, 9.3.D DGR)

Радиоактивные упаковки должны также быть отделены от негативов фотографических пленок, пластин (таблицы 7-7 ТИ и DGR 9.3.F) Минимальное расстояние разделения между упаковками и ближайшими внутренними поверхностями перегородками салона должно также быть применено между упаковками и живыми человеческими органами/ кровью (LHO) и RRY (3.7.6.8 COM).

(е) Погрузка радиоактивных материалов в Ту-154

При загрузке радиоактивных материалов в самолет Ту-154 требуется выдерживать расстояние между упаковками или группами упаковок в зависимости от транспортного индекса, погруженных в 4 отсек переднего багажника и в 5 отсек заднего багажника.

(f) Погрузка намагниченных материалов (DGR 9.3.14)

Намагниченный материал должен загружаться в таком положении (позиции), чтобы максимально избежать существенного воздействия на магнитные компасы прямого действия или на индукционные датчики гиромагнитных компасов. Ограничения DGR 9.3.11 должны быть соблюдены. Большое количество упаковок производят совокупный эффект.

Следующие изделия из железа или стали должны всегда обрабатываться как намагниченный материал (это не подразумевает, что они должны быть объявлены как перевозка опасная грузов):

- металлические части, весящие больше чем 300 кг;
- собранные отдельные запасные металлические части, весящие более 150 кг и длиной более 200 см.

(q) Погрузка углекислого газа, твердого (сухой лед) (DCR 9.3.12)

Углекислый газ, твердый (сухой лед), отправляемый отдельно или используемый как охладитель для других предметов потребления, может перевозиться при условии, что необходимые меры, зависящие от типа самолета, уровня вентиляции самолета, методов упаковки и укладки, перевозятся ли живые животные на том же самом рейсе и в зависимости от других факторах. Наземный персонал перевозчика должен обеспечиваться информацией, что сухой лед загружается на борт самолета.

ПРЕДОСТЕРЕЖЕНИЕ:

Никакие живые животные (AVI) не могут быть загружены в одном багажном отсеке вместе с сухим льдом.



Издание: 05 Изменение: 00

Таблица максимального количества загружаемого сухого льда

Не широкофюзеляжное пассажир- ское BC	Максимум 200 кг
Широкофюзеляжное пассажирское	200 кг/ упаковку, 400 кг/ багажный
BC	помещение, максимум 800 кг

(h) Погрузка живых животных (AVI) с опасными грузами (DGR 9.3.14)

Живые животные не должны размещаться вблизи или загружены в одно багажное помещение с криогенными жидкостями (RCL) или сухим льдом.

Упаковки опасных грузов класса 6 токсические и инфекционные вещества (RIS, RPB) не должны размещаться в одном багажном отсеке с живыми животными.

Радиоактивные упаковки категорий II-желтая и III-желтая, внешние упаковки и грузовые контейнеры (RRY) должны быть отделены от живых животных таким же образом, как пассажиры (см. DGR $9.3~\rm D$).

(i) Погрузка полимерных гранул (DGR 9.3.13)

Общее количество растяжимых полимерных гранул UN 2211 (RSB) или пластиковых заготовок не должно превышать 100 кг нетто и должно перевозиться в недоступном багажнике на любом самолете

(j) Погрузка органических перекисей и само реагирующих веществ (DGR 9.3.16)

Упаковки или средства пакетирования груза (ULD), содержащие самореагирующие вещества категории 4.1 и/или органические перекиси категории 5.2 должны быть защищены от прямого солнечного света и храниться вдали от источников тепла в хорошо проветриваемой зоне в течение всего времени погрузки. Эти упаковки должны иметь знак «Беречь от перегрева».

(к) Другие ограничения при погрузке

У различных стран имеются расхождения в ограничениях при погрузке опасных грузов, например на рейсах на, из или до Японии радиоактивные материалы (RRW и RRY), за исключением освобожденных упаковок с радиоактивными материалами (RRE), не должны грузиться вместе с упаковками, содержащими классы 1, 2, 3 или 8 опасных грузов (DGR 2.9. JPG-11).

3.7.7 Обеспечение информацией и ее сохранение

(а) Информация для служащих и клиентов

Грузовые терминалы (обслуживающие компании) должны гарантировать, что их персонал обеспечен инструкциями по обработке опасных грузов. Как минимум эта инструкции должны состоять из: руководств эксплуатантов или других соответствующих руководств и инструкций, информации служащим, занятым в обработке опасных грузов, которая позволяла бы выполнять с ответственностью их обязанности, относящиеся к опасным грузам. Если осуществляется прием опасных грузов, действующее издание DGR должно быть доступно людям, привлеченным к приему опасных грузов. Где применимо, информация должна быть доступна для агентов по наземной обработке грузов. Эта информация должна включать:



Издание: 05 Изменение: 00

- действия, которые необходимо предпринять в случае чрезвычайных ситуаций с опасными грузами;
- детали расположения и идентификации грузовых (багажных) помещений и отсеков BC;
- инструкции по погрузке опасных грузов, включая максимальную полную сумму транспортных индексов радиоактивных материалов, разрешенных для погрузки в каждом багажном отсеке BC;
- максимальное количество сухого льда, разрешенного к перевозке в каждом багажном помещении.

Грузовые терминалы (обслуживающие компании) должны гарантировать, что достаточно заметные информационные стенды с информацией о правилах перевозки опасных грузов размещены в местах приема грузов.

Информация о загружаемых и перевозимых опасных грузах должна всегда доводится до сведения специалиста, ответственного за контроль коммерческой загрузки рейса. Такая информация должна включать, как минимум:

- 1) номер грузовой авианакладной;
- 2) надлежащего отгрузочного наименования с добавлением технического наименования (если применимо), номера ООН или идентификационного номера;
 - 3) класс или категория опасности, для класса 1 группу совместимости;
 - 4) группу упаковывания;
- 5) для нерадиоактивного материала: количество партий, количество мест, вес каждой партии (за исключением индекса ООН 1845 углекислый газ, сухой лед), номер по классификации ООН, имя отправителя, класс опасности, размещение, аэропорт назначения;
- 6) для радиоактивного материала: количество упаковок, контейнеров, транспортный индекс и размеры каждого места:
- 7) имеются ли ограничения типа «CARGO AIRCRAFT ONLY» («Только для грузовых BC»);
 - 8 аэропорт (станция разгрузки опасного груза);
 - 9) если применимо, то указание, что опасный груз имеет государственное освобождение;
- 10) идентификационные номера средств пакетирования грузов (ULD) с загруженными в них опасными грузами.

(b) NOTOC - Информация экипажу о специальном грузе (DGR 9.5.1)

Командир самолета, на котором будут перевозиться опасные грузы, должен быть информирован перед рейсом об этих опасных грузах. Эта информация должна быть оформлена выпуском специального бланка Notification to Captain (NOTOC) «Информация экипажу о специальных грузах».

. В базовом аэропорту Пулково информация об опасных грузах в виде заполненной электронной формы вносится в автоматизированную систему OpenSky, заполняется экран LNTC DCS для распечатки и передачи бланка NOTOC командиру ВС диспетчером центровки, рукописная форма NOTOC с заполненным местом размещения опасного груза передается командиру ВС сотрудниками обслуживающей компании (грузчиками грузового терминала) под роспись.

NOTOC (Приложение 2 COM) во внебазовом аэропорту для опасного груза подготавливается назначенным грузовым агентом, который вникает во все детали декларации грузоотправителя на опасные грузы, авианакладной и других документов и передает всю требуемую п. 3.7.7 (а) информацию диспетчеру по загрузке.

NOTOC для опасных грузов должен быть заполнен как минимум в двух экземплярах. Первый экземпляр передается командиру ВС и прикладывается им к отчету о рейсе (заданию на полет), второй экземпляр должен находится на станции (аэропорту) отправления.

NOTOC для опасного груза в базовом аэропорту Пулково храниться до конца рейса в



Издание: 05 Изменение: 00

группе учета услуг предприятия (тел. (812) 331-4873.

Представители предприятия должны знать о месте нахождения NOTOC в своем аэропорту (номера телефонов и факсов) или иметь копию NOTOC у себя.

В базовом аэропорту Пулково рукописную форму NOTOC подготавливает ведущий инженер по контролю загрузки и работе с опасными грузами и заполняет электронную форму NOTOC в программе OpenSky и экране DCS.

Детали погрузки (номер отсека и багажника по указанию диспетчера по центровке) в рукописной форме NOTOC заполняются грузчиками грузового терминала под наблюдением диспетчера по загрузке, осуществляющим контроль загрузки самолета и передаются под роспись командиру ВС или второму пилоту. Электронную форму NOTOC с экрана DCS распечатывает диспетчер по центровке и передает командиру ВС вместе с другими перевозочными документами.

Во внебазовом аэропорту NOTOC подготавливает планировщик загрузки или обслуживающая компания, которые вникают во все детали декларации грузоотправителя на опасные грузы, авианакладной и других документов.

Информация, содержащаяся в NOTOC должна включать:

- номер авиагрузовой накладной;
- надлежащая отгрузочное наименование, номер ООН или ID номер. Если химический генератор кислорода, входящий в состав защитного дыхательного аппарата, перевозиться по специальному положению 144, то надпись «Защитный дыхательный аппарат экипажа воздушного судна (дымозащитный колпак) РВЕ в соответствии со специальным положением 144» должна иметься в NOTOC. Все требования специального положения 144 должны быть выполнены;
- класс или категория $O\Gamma$, класс или категория дополнительной опасности, для взрывчатых веществ группа совместимости;
- группа упаковывания (когда применяется);
- для не радиоактивных веществ: количество мест, нетто на упаковку или масса брутто (когда применяется);
- для радиоактивных материалов: количество мест, транспортный индекс и категория;
- размещение упаковок с опасными грузами в отсеке багажников или местоположение ULD на самолете:
- аэропорт загрузки;
- аэропорт разгрузки;
- номер рейса;
- дата рейса;
- подпись и фамилия лица, подготовившего документ;
- когда форма NOTOC снабжена полем для IMP-кода, то код должен быть вписан;
- подтверждение, что нет данных о загрузке в несоответствующей упаковке (поврежденной или протекающей).

На рукописном бланке NOTOC указывается номер телефона и факса, где NOTOC сохраняется до завершения рейса, и откуда можно получить его копию.

(с) сохранение документов

Ответственность за хранение документов несет КРС в соответствии с распределением ответственности п. 9.1.1.

Начальник ОКЗиПВС несет ответственность за то, чтобы одна копия каждого из примененных документов, использованных для воздушной перевозки ОГ, сохранялся как минимум три месяца после полета, на котором были перевезены опасные грузы. В базовом аэропорту Пулково информация храниться у ведущего инженера по контролю загрузки и работе с опасными грузами, в других аэропортах (станциях) – у обслуживающей грузовой компании.



Издание: 05 Изменение: 00

Документы, которые сохраняются после перевозки ОГ:

- декларация грузоотправителя на опасные грузы;
- вторая копия контрольного листа приема (check list);
- копия информация экипажу об опасных грузах NOTOC.

Может дополнительно сохраняться: вторая копия заявления на отправку опасного груза. Второй (подписанный экипажем) лист «Информация экипажу ВС о специальных грузах» NOTOC сохраняется до конца рейса, на который загружен опасный груз (и далее на срок не менее 3 месяцев), в группе учета услуг предприятия (в базовом аэропорт Пулково), или диспетчера по загрузке аэропорта (станции), где был загружен на борт ВС опасный груз.

Первый лист «Информации экипажу BC о специальных грузах» NOTOC прикладывается экипажем к выполненному заданию на полет (отчете о рейсе) и храниться со всеми документами о рейсе в экономическом отделе летных отрядов авиапредприятия.

3.7.8 Действия в чрезвычайных ситуациях, связанных с опасными грузами

Все лица, узнавшие о вскрытии, повреждении или протечках упаковок, содержащих ОГ или при обнаружении других нарушений, которые могут представлять опасность безопасной перевозке ОГ, должны немедленно информировать лиц, ответственных за загрузку багажа и груза и представителя авиапредприятия.

Если авиапредприятию стало известно, что в багаже или грузе содержаться опасные вещества, или имеются подозрения, что подобные вещества могут находиться в багаже или грузе, должны быть предприняты меры по выяснению происхождения данного багажа или груза до погрузки их в багажники BC.

Если выяснится или подозревается, что вещества, содержащиеся в багаже или грузе, подпадают под определение опасных веществ согласно положениям ТИ и DGR, предприятие должно принять меры по изолированию багажа или груза, и определению опасности для дальнейшей перевозки.

Общие аварийные процедуры включают следующее:

- немедленное извещение представителя предприятия;
- изолирование упаковки с ОГ перемещением других упаковок с грузом и имущества, и удаление ее из/с ULD и самолета;
 - предотвращение контактов с содержимым упаковки с ОГ;
 - если содержимое попало на части тела или одежду, то следует:

промыть эти части тела большим количеством воды, снять испачканную одежду, не кушать и не курить, не дотрагиваться руками до глаз, рта и носа, обратиться за медицинской помощью;

- бригады бортпроводников, члены летных экипажей, бригады грузчиков, связанные с инцидентами, произошедшими с ОГ, должны быть взяты под медицинский контроль. Упаковки, внешние упаковки, содержащие опасные грузов должны быть осмотрены (проверены) для обнаружения признаков повреждения или протечек, наличие знаков опасности до и после погрузки/разгрузки самолета или средства пакетирования груза. Проверку исправности, целостности и отсутствия следов протечек упаковок, внешних упаковок, контейнеров (ULD) с опасными грузами производят члены загрузочных бригад (грузчики) грузовых терминалов и сотрудник авиапредприятия, осуществляющий прием или сдачу грузовой загрузки. Если найдено повреждение или протечка перед погрузкой в ВС, то упаковки, внешние упаковки и контейнеры (ULD) с опасными грузами ни при каких условиях не загружаются в самолет. Если найдено повреждение или протечка упаковки, внешней упаковки или контейнера (ULD), содержащего опасные грузы во время загрузки и после разгрузки самолета, то упаковки, внешние упаковки, контейнеры (ULD) и место в самолете, где перевозились опасные грузы или размещался контейнер (ULD) должно быть проверено (осмотрено) на предмет обнаружения повреждений или загрязнений и безопасного удаления с BC или из/с ULD, и удаления любого опасного загрязнения. Первоначальную проверку мест, загрязненных опасными грузами, осу-



Издание: 05 Изменение: 00

ществляют специалисты инженерно-технического персонала по заявлению сотрудника авиапредприятия или члена загрузочной бригады. Удаление поврежденных упаковок, внешних упаковок или контейнеров (ULD) с ВС осуществляют грузовые терминалы (склады). Подразумевается наличие на каждой станции (аэропорту) аварийных наземных бригад, которые должны производить предусмотренные местными государственными правилами действия с поврежденными или протекающими упаковками с опасными грузами. В случае протечки производится оценка, чтобы гарантировать, что остаток от отгрузки (партии) находится в надлежащих условиях для дальнейшей перевозки воздушным путем и что никакая другая упаковка, груз, ULD, другие транспортные устройства не были загрязнены или повреждены.

Должно быть обеспечено, чтобы этот самолет был выведен из обслуживания и не возвращался, пока не будет определено, что нет никакой угрозы здоровью людей.

Грузоотправитель/грузополучатель опасного груза в случае инцидента или авиационного происшествия с опасными грузами, должен быть немедленно извещен и он должен незамедлительно получить поврежденную или протекающую упаковку по получению информации в любое время суток.

Должны быть осуществлены процедуры при чрезвычайных ситуациях с опасными грузами (ERP приложение №24)

Специалист, ответственный за перевозку или вскрытие упаковок с **инфекционными веществами** обнаруживший повреждение или протечку такой упаковки, должен:

- не обрабатывать и не контактировать с упаковкой или свести контакты к минимуму;
- осмотреть смежные упаковки на предмет загрязнения, и отложить все которые, возможно, были загрязнены;
- сообщить соответствующим местным органам здравоохранения, санитарного и ветеринарного контроля. Сообщить о случившемся соответствующим органам государства транзита, где люди, возможно, были подвергнуты опасности заражения;
 - уведомить грузоотправителя и грузополучателя.

Если обнаружилось, что упаковка или внешняя упаковка с радиоактивным материалом или грузовой контейнер для радиоактивного материала повреждены или протекают, или если подозревается, что упаковки, внешние упаковки или грузовой контейнер, возможно, были повреждены или протекали, доступ к упаковке, внешней упаковке и грузовому контейнеру должен быть ограничен, и квалифицированный персонал должен, как можно скорее, оценить степень загрязнения и лучевого излучения упаковки, внешней упаковки или грузового контейнера. В область исследования надо также включить самолет, оборудование самолета, зоны загрузки и разгрузки и прилегающие к ним территории, и, если необходимо, весь другой груз и багаж, перевезенный на самолете. Когда необходимо, должны быть предприняты дополнительные шаги для защиты человеческого здоровья в соответствии с условиями, установленными местными полномочными органами, чтобы избавиться и минимизировать последствия такой протечки или повреждения.

3.7.9 Сообщения об инцидентах и авиационных происшествиях с опасными грузами

Акт о событии с опасными грузами (DGR Figure 9.6.A, Приложение 2 COM) должен быть немедленно заполнен и отправлен в Центр управления полетами (ЦУП), ОГП, ОКЗиПВС, представителю предприятия по следующим средствам связи:

Fax: (812)331-4922; (812)324-3568

LEDAPFV, LEDFPFV, LEDCGFV, LEDCBFV@gms.pulkovo.ru;

E-mail: <u>operation@rossiya-airlines.com;</u> <u>cargogroup@rossiya-airlines.com;</u> a.stepanov@rossiya-airlines.com

В случае отсутствия акта о событии с опасными грузами (DGR Figure 9.6.A), разрешается использовать любые акты о неисправности с грузами, внося туда всю приемлемую информацию.

В4 Дата: 15.02.2011



Издание: 05 Изменение: 00

В случае обнаружения не заявленных или неправильно заявленных опасных грузов, обнаруженных в грузе или почте, заполняется «Акт обнаружения и изъятия из грузового отправления воздушного судна при производстве досмотра запрещенных к перевозке опасных грузов, предметов или веществ» (приказ Минтранса РФ от 25 июля 2007 г. 104 "Об утверждении Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров") или аналогичный зарубежный документ и направляется в предприятию по следующим адресам:

LEDCGFV, <u>LEDCBFV@gms.pulkovo.ru</u>

E-mail: cargogroup@russiya-airlines.com;

Fax: (812)324-3568, (812)331-4922

Предприятие должно представлять отчет о всех случаях не заявленных или неправильно заявленных опасных грузов соответствующим полномочным органам государств эксплуатанта и государства, в котором подобный случай имел место

Грузовые терминалы (обслуживающие компании) несут ответственность за то, чтобы доклады о происшествиях или инцидентах с опасными грузами доводились до эксплуатанта, соответствующих государственных властей страны эксплуатанта и страны, в которой происшествие произошло, в соответствии с требованиями соответствующих властей.

Первичное сообщение должно быть послано в течение 72 часов после события государственным органам страны эксплуатанта и страны, где произошло событие, если исключительные обстоятельства не препятствуют этому. Форму сообщения о событии с опасными грузами (DGR Figure 9.6 A, Приложение 2 COM), должным образом заполненную, надлежит отправить в возможно короткий срок, даже в случае отсутствия полной информации. Копии всех уместных документов, типа AWB, DGD, NOTOC и т.д., и любые фотографии должны быть присоединены к сообщению.

Если это возможно по условиям обеспечения безопасности нужно сделать так, чтобы все опасные грузы, упаковки, документы, относящиеся к событию должны быть сохранены до того, пока начальное сообщение не послано вышеперечисленным органам и от них не получено указание, следует ли действительно продолжать все это сохранять.

Вся документация и информационные сообщения об АП и инцидентах с опасными грузами сохраняется, как минимум два года. Предприятие должно предоставлять отчет о происшествиях и инцидентах, связанных с опасными грузами, соответствующим полномочным органам государства эксплуатанта и государства, в котором произошло событие, согласно требованиям этих органов.

В базовом аэропорту Пулково информация сохраняется у инженера по организации грузовых перевозок в специальной папке, во внебазовых аэропортах – в обслуживающих компаниях и у представителей предприятия.

Примечание 1: Авиационное происшествие с опасным грузом — это событие, связанное с перевозкой опасных грузов или имеющее отношение к перевозке опасных грузов, которое приводит к получению людьми травм со смертельным исходом или серьезных травм или к значительному ущербу. В связи с этим серьезная травма определяется как травма, полученная человеком в результате несчастного случая, которая: а) делает необходимой госпитализацию на период более 48 часов, осуществленную в течение 7 дней с момента получения травмы; или (б) приводит к перелому любых костей (за исключением несложных переломов пальцев рук или ног, а также носа), или (в) приводит к возникновению рваных ран, сопровождающихся обильным кровотечением, к повреждению нервов, мышц или сухожилий или (г) приводит к повреждениям каких-либо внутренних органов; или (д) приводит к ожогам второй и или третьей степени или к любым ожогам, охватывающим более 5% поверхности тела; или (е) приводит к подтвержденному воздействию инфицирующими веществами или вредного излучения. Авиационное происшествие с опасным грузом может также может представлять собой аварию ВС; в этом случае необходимо придерживаться обычной процедуры представления отчетов об авиационных авариях.

Примечание 2: **Инцидент с опасными грузами** — это событие, не являющееся авиационным происшествием с опасным грузом, но связанное с перевозкой опасных грузов или

Издание: 05 Изменение: 00

имеющее отношение к перевозке опасных грузов (местом такого инцидента не обязательно является борт BC), которое приводит к получению людьми травм или к материальному ущербу, пожару, поломке, разливу, утечке жидкости, или к возникновению излучения, или к другим проявлениям нарушения целостности упаковки. Любое событие, имеющее отношение к перевозке опасных грузов, которое создает серьезную угрозу BC или для находящихся на нем людей, также следует рассматривать как инцидент с опасным грузом.

Раздел 3.8 Тяжеловесные, габаритные и хрупкие грузы

3.8.1 Общие положения

Из-за веса или размера отгрузки перевозка тяжеловесного и габаритного груза нуждается в специальном погрузочно-разгрузочном оборудовании. Поэтому по мере поступления заявок для подобных отгрузок необходимо сделать предварительные запросы грузовому терминалу отправления, назначения на возможность обработки тяжеловесных и габаритных грузов. Без их подтверждения грузы не бронируются и не принимаются к перевозке. Максимальные габариты допустимых к перевозке грузов оговорены в таблицах по типам ВС (глава 4), максимальный вес груза установлен 200 кг для ВС без средств пакетирования грузов. Тяжеловесные и габаритные грузы должны быть упакованы в крепкую, надежную тару и снабжены надежными крепкими ручками для их перемещения и загрузки, при указании габаритов грузового места размеры указываются с учетом ручек. Тяжеловесные грузы без тары — электромоторы, двигатели и т.д. должны предъявляться к перевозке смонтированными на специальных деревянных поддонах, чтобы нагрузка на пол не превышала установленных ограничений. Грузоотправители или грузовые агенты должны прикладывать специальные средства загрузочного и швартовочного оборудования (распределители нагрузок, ремни, веревки, фитинги и т.д.).

Примечание: По требованиям авиационных властей аэропорта Бен-Гурион при планировании отправки грузов в Тель-Авив следует учитывать следующее:

- вес каждого отдельного места груза не должен превышать 50 кг;
- в случае превышения веса одного места груза 50 кг, но не более 100 кг, необходимо за 4-6часов до прибытия рейса информировать авиационные власти через грузового агента «Unitag LTD» в SITA адрес: <a href="mailto:talexalgrengerge-number-nu
- допускается перевозка груза с весом одного места более 100 кг только в случае, если груз является запасной частью самолета и/или грузом 200. В этом случае также необходимо отправить сообщения в вышеуказанные адреса.

Из-за возможности повреждения хрупкие грузы требуют бережной обработки при приеме, хранении, погрузке/разгрузке, транспортировке на автомашинах. При приеме хрупкого груза следует обратить внимание на наличие надписей «Fragile», «Хрупкое» или знака хрупкого груза — рюмки и отсутствие повреждений груза (звон битого стекла, измятые, изломанные коробки, подтекания и т.д.). Грузы с признаками внутренних повреждений и повреждения упаковки не следует принимать к отправке.

3.8.2 Документация

В авиагрузовой накладной и грузовом манифесте должны указываться специальный код обработки груза «HEA» или «BIG» («Тяжеловесный» или «Габаритный»), «Fragile» («Хрупкий»).

3.8.3 Предварительный телекс

Перед грузовым бронированием предварительный телекс нужно послать станции (аэропорту) назначения.

Предварительный телекс должен содержать следующую информацию:

- ремарку HEA/BIG («Тяжеловесный» или «Габаритный»);

POCCURCKIE ABHATIHHII

Руководство по грузовым перевозкам

Издание: 05 Изменение: 00

- номер рейса и дата;
- номер авиагрузовой накладной;
- количество мест, вес в килограммах, размеры каждого тяжеловесного или габаритного груза;
 - другая дополнительная информация.

Без получения подтверждения от станции (аэропорта) назначения груз к перевозке не принимается.

Телексы об отправке хрупких грузов не посылаются.

Раздел 3.9 Скоропортящийся груз

3.9.1 Общие положения

Из-за своего характера быстро терять потребительские качества скоропортящийся груз зачастую нуждается в специальной упаковке и обработке. Скоропортящиеся грузы. - любые грузы, которые, если не содержать их в определенных условиях, теряют свои свойства или существенные качественные компоненты, и, как следствие, больше не могут быть использованы для первоначально предназначения. Они могут включать:

- продукты;
- некоторые виды фармацевтических препаратов (вакцины и наркотики);
- органы; ткани; культуральные среды, биологические продукты;
- живые организмы и микроорганизмы;
- электронные компоненты, экспонаты;
- сперму;
- семена, корни и луковицы;
- фрукты, овощи;
- мясо, рыбу, дары моря;
- молочные продукты;
- замороженные продукты;
- свежесрезанные цветы;
- выпечку;

и любые другие продукты, которые легко подвергаются порче и поэтому требуют особых условий хранения и транспортировки. Оптимальная температура и влажность играют важную роль в этом процессе.

Скоропортящиеся грузы обслуживаются в соответствии с требованиями настоящего Руководства, Руководства по скоропортящимся грузам (Perishable Cargo Manual - PCM) IATA и других установленных (опубликованных) документов, основанных на требованиях государств-импортеров груза.

Скоропортящиеся грузы принимаются на грузовые терминалы к перевозке при обязательном бронировании груза на соответствующий рейс авиапредприятия.

Скоропортящиеся грузы принимаются к перевозке по предъявлении отправителем качественных удостоверений или сертификатов установленной формы.

Скоропортящиеся грузы животного происхождения принимаются к перевозке при наличии ветеринарных свидетельств (удостоверений) или сертификатов.

Качественные удостоверения (сертификаты) должны быть выписаны в день сдачи груза на склад ГТП к перевозке и предъявлены отправителем отдельно на каждую грузовую отправку.

В качественных удостоверениях и сертификатах обязательно указываются сроки доставки грузов.

Контроль над перевозкой скоропортящихся грузов осуществляет Россельхознанзор. Прием к перевозке и терминальная обработка скоропортящихся грузов, как правило, должна осуществляться на основании договоров, заключенных между грузовыми терминалами и отправителем.

Дата: 15.02.2011 87



Издание: 05 Изменение: 00

В этих договорах обуславливаются обязанности сторон и предусматривается четкий порядок и время ввоза грузов на грузовой терминал, температурный режим хранения, необходимость сопровождения, порядок проверки качества предъявляемых к перевозке грузов и тары и другие вопросы, связанные с обеспечением качества и сохранности грузов при терминальной обработке и перевозке.

Для обеспечения температурного режима хранения грузовые терминалы должны иметь холодильные камеры.

Скоропортящиеся грузы должны быть упакованы в стандартную тару, отвечать требованиям технических условий, что подтверждается качественным удостоверением.

В поле «Handling information» авиагрузовой накладной и грузовом манифесте должны быть указаны специальные коды обработки. Например, PER (скоропортящийся груз), PES (морепродукты), PEF (цветы). К отправляемым партиям прикладываются требуемые сертификаты. О прибытии скоропортящихся грузов на BC грузовой терминал обязан в течение 1 часа известить грузополучателя телеграммой или по телефону.

3.9.2 Прием груза к перевозке

Скоропортящиеся грузы должны приниматься к перевозке только в том случае, если известно наверняка, что груз прибудет в пункт назначения в хорошем состоянии.

Грузоотправитель должен предоставить письменные инструкции касательно максимально приемлемого времени транспортировки и любого специально требуемого процесса по обработке. Эти инструкции должны указываться в авиагрузовой накладной и на местах груза.

До приема груза сотрудник склада должен убедиться, в наличии соответствующих качественных удостоверений или сертификатов установленной формы.

Знак (наклейка) IATA "Скоропортящиеся грузы" должна прикрепляться к каждому месту груза, а так же, где необходимо, должна быть наклейка «Верх» (стрелки).

3.9.3 Общие требования к упаковке и маркировке

Для перевозки скоропортящихся грузов необходимо, чтобы упаковка была качественной и соответствовала характеру груза и условиям перевозки (например, условиям температуры во время перевозки таких грузов как сыворотка, вакцина и др.).

Каждое место скоропортящегося груза должно иметь маркировку:

- с указанием наименования и адреса адрес отправителя и получателя груза;
- и на всех 4-х сторонах упаковки в верхней половине наклейки с надписью «PERISHABLE» и наклейки с номером авианакладной. При партиях с большим количеством мест не обязательна наклейка специальных маркировочных этикеток на всех четырех сторонах упаковки каждого места

С охлаждаемыми льдом грузами и скоропортящимися грузами, содержащими жидкость, которая может попасть на пол склада и багажника самолета, следует обращаться как с мокрыми грузами.

Охлаждаемые сухим льдом партии груза должны иметь быть маркированы надписью «UN1845, Сухой лед, вес нетто сухого льда в упаковке»

В разделе грузовой авианакладной в поле «Nature and Quantity of goods» после наименования груза следует сделать надпись:

UN1845, Сухой лед, вес нетто сухого льда в отправляемой партии

Вес нетто сухого льда не должен превышать количество сухого льда, допустимого к перевозке в багажнике конкретного воздушного судна. Авиапредприятие должно быть поставлено в известность о загрузке в качестве охладителя сухого льда.

Издание: 05 Изменение: 00

Пищевые продукты, не находящиеся в герметически закрытых сосудах, нельзя размещать и перевозить в багажнике или контейнере вместе с токсическими веществами (RPB) категории 6.1, с живыми животными (AVI), бренными останками (HUM) или с инфекционными веществами (RIS) категории 6.2.

Скоропортящиеся грузы необходимо укладывать на складе и на ВС невысокими штабелями, чтобы снизить вероятность порчи упаковки и товара. Упаковка должна выдерживать нагрузку, используемый материал упаковки должен быть достаточно прочным, чтобы груз можно было штабелировать.

3.9.4 Овощи и фрукты

(а) Общая информация

Овощи и фрукты должны быть надлежащим образом упакованы.

Допустимы различные виды упаковки, например, деревянные ящики, поддоны, картонные коробки, плетенные из ивовых прутьев корзины и т.п.

Для сохранения большинства овощей и фруктов в хорошем состоянии необходима вентиляция. Для этой цели в упаковке обычно должны быть вентиляционные отверстия.

Упаковочный материал должен быть достаточно прочным, чтобы упаковки можно было складывать одну на другую в штабель.

Ко всем упаковкам должны быть прикреплены наклейки "ВЕРХ" (стрелки) и "СКОРОПОРТЯЩИЙСЯ ГРУЗ" «PERISHABLE».

Если для охлаждения используется сухой лед, то охлаждаемые сухим льдом партии груза должны иметь быть маркированы надписью «UN1845,

Сухой лед, вес нетто сухого льда в упаковке»

В разделе грузовой авианакладной в поле «Nature and Quantity of goods» после наименования отправки следует сделать надпись:

UN1845,

Сухой лед, вес нетто сухого льда в отправляемой партии

Вес нетто сухого льда не должен превышать количество сухого льда, допустимого к перевозке в багажнике конкретного воздушного судна. Авиапредприятие должно быть поставлено в известность о загрузке в качестве охладителя сухого льда.

(b) Загрузка в воздушное судно

Овощи и фрукты должны штабелироваться в средствах пакетирования или багажногрузовых отсеках для непакетированного груза таким образом, чтобы штабели не могли развалиться и повредить при этом другой груз или отсеки воздушного судна.

Поверх упаковок, содержащих овощи и фрукты, нельзя ставить никакие другие тяжелые упаковки, которые могли бы вызвать их повреждение.

Овощи и фрукты нельзя загружать в непосредственной близости от не кремированных человеческих останков и живых животных. Овощи и фрукты нельзя размещать и перевозить в багажнике или контейнере вместе с токсическими веществами (RPB) категории 6.1 и с инфекционными веществами (RIS) категории 6.2.

При перевозке пищевых продуктов, по сообщениям представителя авиапредприятия в службы аэропорта, обеспечивающие информационное сопровождение рейса, в соответствующих графах сводной загрузочной ведомости (Loadsheet) и телеграммы о загрузке LDM (Loadmessage) воздушного судна указывается местонахождение, вес груза и код пищевых продуктов (EAT).

Издание: 05 Изменение: 00

3.9.5 Яйцо

Грузоотправитель должен указать для чего предназначается данная поставка яиц, для инкубации или употребления в пищу.

Инкубационным яйцом считаются оплодотворенное яйцо, содержащее живой, находящийся в состоянии покоя эмбрион.

Оплодотворенным яйцом считается инкубированным, как только в нем начнется инкубационный процесс.

(а) Общая информация

Яйцо должно быть правильно упакованы. Яйцо обычно укладывают на напоминающие пчелиные соты разделительные ячейки и упаковывают в картонные или деревянные коробки. Упаковочный материал должен быть достаточно прочным, чтобы позволять штабелирование коробок друг на друга.

Ко всем упаковкам должны быть прикреплены наклейки "ВЕРХ" (стрелки) и "СКОРОПОРТЯЩИЙСЯ ГРУЗ" «PERISHABLE».

Для гарантии доставки яиц в хорошем состоянии важно свести время перевозки к минимуму

(b) Загрузка в воздушное судно

Чтобы при загрузке средств пакетирования не было повреждения нижних упаковок, максимально допустимая высота штабелирования коробок с яйцами устанавливается 160 сантиметров для загрузки на паллеты ВС Боинг-767/300ER..

Яйцо должны загружаться в багажники, предназначенные для перевозки груза россыпью, таким образом, чтобы сложенные в штабель упаковки не могли развалиться и повредить при этом другой груз или отсеки воздушного судна

Поверх груза яиц нельзя ставить никакие другие грузы.

Яйцо нельзя загружать в непосредственной близости от не кремированных человеческих останков и живых животных. Яйцо нельзя размещать и перевозить в багажнике или контейнере вместе с токсическими веществами (RPB) категории 6.1 и с инфекционными веществами (RIS) категории 6.2.

Инкубаторное яйцо не должно укладываться вблизи сухого льда (ICE) и криогенных жидкостей (RCL). Инкубаторное яйцо должно отделяться от радиоактивных материалов категорий II и III в соответствии с АНМ 340.

Если инкубационное яйцо загружается рядом с партиями радиоактивных материалов, между ними должно оставляться минимально необходимое разделяющее расстояние, указанное в последнем издании Правил ИАТА по перевозке живых животных и Правил ИАТА по перевозке опасных грузов.

Инкубационное яйцо нельзя загружать в непосредственной близости от сухого льда и криогенных жилкостей.

(с) Температурные требования

Поскольку для перевозки данного груза в грузовых отсеках необходима низкая температура, то для того, чтобы сообщить об этом командиру воздушного судна, который обязан обеспечить соответствующую вентиляцию и температуру, используется бланк уведомления командира воздушного судна о наличии на борту груза особых категорий NOTOC. Данное уведомление оформляет и доставляет экипажу представитель предприятия.



Издание: 05 Изменение: 00

Для инкубационных яиц необходима температура от 10°C до 15°C. Яйцо ни в коем случае не должно подвергаться воздействию экстремальных температур.

3.9.6 Цветы

3.9.6 (а) Общая информация

Цветы должны быть правильно упакованы. Цветы обычно оборачивают защитной бумагой и укладывают в картонные коробки или плетенные из ивовых прутьев корзины.

Упаковочный материал должен быть достаточно прочным, чтобы позволять штабелирование коробок друг на друга.

Ко всем упаковкам должны быть прикреплены наклейки "ВЕРХ" (стрелки, при необходимости) и "СКОРОПОРТЯЩИЙСЯ ГРУЗ" «PERISHABLE».

Цветы нельзя размещать в одном отсеке или средстве пакетирования со свежими фруктами и овощами, поскольку овощи выделяют этиленовый газ, который может испортить цветы.

(b) Загрузка в воздушное судно

Чтобы при загрузке средств пакетирования не было повреждения нижних упаковок, максимально допустимая высота штабелирования цветов устанавливается в 5 больших коробок, расположенных горизонтально.

Цветы должны загружаться в средства пакетирования или в отсеки, предназначенные для перевозки груза россыпью, таким образом, чтобы сложенные в штабель упаковки не могли развалиться.

Поверх упаковок, содержащих цветы, нельзя ставить никакие другие тяжелые упаковки, которые могли бы вызвать их повреждение.

3.9.7 "Мокрый груз"

(а) Общая информация

Партии грузов, содержащие жидкости или способные по своей природе вырабатывать жидкости, но не указанные в Правилах ИАТА по перевозке опасных грузов, должны считаться "мокрым грузом".

К "мокрому грузу" относятся следующие виды груза:

- жидкости в водонепроницаемых контейнерах;
- мокрые материалы, не запакованные в водонепроницаемые контейнеры, например, рыба или моллюски, упакованные с использованием мокрого льда, свежее или замороженное мясо, мокрые кожи или шкуры и т.д.;
- грузы, способные выделять жидкости, например, живые животные.

В процессе воздушной перевозки на все виды груза влияет множество факторов, таких как изменение температуры, изменение влажности, изменение давления и вибрация. Кроме того, при наборе высоты и снижении воздушное судно при нормальных условиях полета имеет некоторый угол наклона, то есть угол между полом воздушного судна и горизонтом, который может составлять до 30°.

При таких условиях "мокрый груз" может проливаться или протекать, а это может привести к коррозии или какому-то другому повреждению конструкции воздушного судна или к порче остального груза.

Для предотвращения течи или протекания должны соблюдаться специальные требования по перевозке "мокрого груза".



Издание: 05 Изменение: 00

(b) Общие требования к упаковке

Упаковки должны надежно закрываться и иметь такую конструкцию, которая бы предотвращала протечку содержимого. Мешки или кули должны быть водостойкими и туго завязываться, чтобы их содержимое не высыпалось при транспортировке.

Водонепроницаемые контейнеры должны удовлетворять требованиям Правил ИАТА по перевозке опасных грузов. Такие контейнеры обычно используются для перевозки вина, эфирных масел, красителей и т.д.

Водонепроницаемые контейнеры должны быть изготовлены из высококачественных водонепроницаемых материалов и, более того, сконструированы таким образом, чтобы выдерживать штабелирование до указанной перевозчиком высоты.

(с) Общие меры предосторожности при погрузке на воздушное судно

Воздушное судно, средства пакетирования и другие грузы должны быть защищены от возможного разливания из "мокрого груза". Поэтому необходимо соблюдать следующие меры предосторожности:

- пол и стенки воздушного судна и/или средства пакетирования должны быть защищены пластиковыми листами или брезентом, задерживающими пролившуюся или вытекшую жидкость. Края пластиковых листов или брезента должны быть загнуты вверх у стенки багажника воздушного судна или средства пакетирования и другого груза, образуя вокруг "мокрого груза" некое подобие корыта. Водонепроницаемый материал должен предоставить грузоотправитель или агент;
- контейнеры для "мокрого груза" должны устанавливаться в вертикальном положении, то есть так, чтобы запорное средство находилось сверху. Необходимо строго соблюдать правила обращения с данным товаром, приведенные в прикрепленных к контейнеру особых инструкциях (наклейках и штампах), таких, как наклейка "ВЕРХ" (стрелки);.
- если партия "мокрого груза" загружена в контейнеры, не являющиеся водонепроницаемыми, то для гарантии сбора пролитой жидкости должны быть приняты дополнительные меры.

"Мокрому грузу", уложенному в штабель из нескольких уровней, необходимо уделять особое внимание, чтобы исключить разрушение нижних контейнеров, особенно в том случае, если на прочность контейнера влияет намокание и влажность.

Поврежденные упаковки или упаковки, которые можно считать поврежденными, то есть упаковки с дырами, разрывами, следами протечки, неисправными крышками или запирающими приспособлениями, в средство пакетирования или в воздушное судно загружать нельзя.

(d) Мясо

На всех этапах работы с мясом необходимо соблюдать строго правила гигиены. Мясо должно быть закрыто, упаковано водонепроницаемым материалом и обрабатываться как «мокрый груз».

Необходимые температурные пределы составляют: для свежего мяса от O °C до 5 °C °; для замороженного мяса ниже —12 °C.

Загрузка мяса в средства пакетирования должна производиться в следующей последовательности:

- внутри средства пакетирования должна быть постелена пластиковая пленка. Защитный материал должен быть достаточно большого размера, чтобы полностью окружать запланированную партию мяса;



Издание: 05 Изменение: 00

- края пленки должны быть подняты вверх и прикреплены лентой к стенкам средства пакетирования, после чего средство пакетирования можно загружать в ВС;
- по окончании загрузки края пленки должны быть вытащены поверх мяса и закреплены клейкой лентой;
- если необходимо охлаждение, поверх партии должны быть уложены коробки с сухим льдом. В таком случае, обращаться с этой партией товара нужно также, как с сухим льдом;
- при использовании бескаркасного средства пакетирования, например, поддона (паллеты), груз должен закрепляться с помощью брезента или сетки.

Загрузка мяса в отсеки для непакетированных грузов должна производиться в следующей последовательности:

- в швартовочных гнездах в полу багажно-грузового отделения должны быть установлены швартовочные кольца;
- в багажно-грузовом отделении должна быть постелена пластиковая пленка. За-щитный материал должен быть достаточно большого размера, чтобы полностью окружать запланированную к погрузке партию мяса;
- края пленки должны быть подняты вверх и прикреплены лентой к стенкам багажногрузового отделения;
- на пленку должен быть положен мат из микропористой резины или прочной гофрированной бумаги, слой упаковочной ваты или другого впитывающего влагу материала и слой изолирующего материала, после чего багажно-грузовое отделение готово к загрузке;
- по окончании загрузки края пластиковой пленки должны быть вытащены по верх мяса и закреплены липкой лентой;
- чтобы груз не мог перемещаться, его необходимо закрепить;
- если необходимо охлаждение, поверх партии должны быть уложены коробки с сухим льдом. В таком случае, обращаться с этой партией товара нужно так же, как с сухим льдом.

(е) Свежая рыба

Свежая рыба должна целиком находиться в водонепроницаемых контейнерах и обрабатываться как "мокрый груз". Температура не должна превышать 5 °C. Существуют несколько методов упаковывания свежей рыбы

Способ упаковки с помощью пакетов со льдом

Внешний контейнер должен представлять собой деревянную, пластмассовую или картонную коробку, которая изнутри должна быть застелена водонепроницаемой полиэтиленовой пленкой.

Если для охлаждения используются кубики льда, они должны быть упакованы в водонепроницаемые полиэтиленовые пакеты, завязанные эластичной лентой.

Свежая рыба должна быть окружена пакетами со льдом и уложена в другой полиэтиленовый пакет, прочно закрытый и завязанный эластичной лентой. Важно, чтобы перед перегибанием горловины из мешка был выпущен воздух, который при снижении давления в грузовом отделении стал бы расширяться и мог бы разорвать упаковку

Затем вся партия товара должна быть уложена во внешний контейнер и закрыта оставшейся частью полиэтиленовой пленки.

Крышка внешнего контейнера должна быть закрыта и заклеена клейкой лентой. На внешние стороны контейнера должны быть помещены наклейки "BEPX" (стрелки).

Способ упаковки с помощью отдельных кубиков льда

Внешний контейнер должен представлять собой деревянную, пластмассовую или картонную коробку, которая изнутри должна быть застелена водонепроницаемой полиэтиленовой пленкой.

Дата: 15.02.2011 93



Издание: 05 Изменение: 00

Используемые для охлаждения кубики льда и свежая рыба должны упаковываться вместе в водонепроницаемый полиэтиленовый мешок и перевязываться эластичной лентой. Прежде чем перевязывать мешок, из него необходимо выпустить воздух. Этот мешок должен быть уложен во второй полиэтиленовый мешок, верхняя часть которого должна быть перевязана так же, как первый мешок.

Находящиеся в двух мешках свежая рыба и кубики льда должны быть уложены в коробку и закрыты оставшейся частью полиэтиленовой пленки.

Крышка внешнего контейнера должна быть закрыта и заклеена клейкой лентой. На внешних сторонах контейнера должны быть помещены наклейки "BEPX".

(f) Замороженная рыба

Замороженная рыба должна упаковываться в картонные коробки, покрытые изнутри парафином.

Температура в коробках не должна превышать -12°C. Если необходимо, охлаждение таких партий товара должно осуществляться с помощью сухого льда.

3.9.8 Процедуры при задержках рейсов

При перевозке скоропортящихся грузов задержки рейса должны сводиться к минимуму.

В случае задержки рейса, перевозящего такой груз, должен рассматриваться один из следующих вариантов действия; выбор зависит от таких факторов, как продолжительность задержки и наличие помещений, оборудования или альтернативных рейсов:

- обеспечение кондиционирования на воздушном судне, если подобное действие полезно для скоропортящегося груза;
- передача скоропортящихся грузов на грузовой склад, имеющий соответствующие помещения с холодильным отделением;
- снятие груза и перебронирование на другой рейс;
- отслеживание контроля температуры и добавление двуокиси углерода (сухого льда) в случае использования контейнеров с охлаждением, контролируемым температурным режимом.

Во всех случаях ответственность за принятие решения возлагается на грузоотправителя и агента, оформившего перевозку.

В аэропорту назначения скоропортящихся грузов о прибытии груза должны быть проинформированы грузоотправитель и грузополучатель. Кроме того, в случае изменения рейса/маршрута все последующие перевозчики, резервирующие место для этого груза, также должны быть проинформированы.

Если грузоотправитель или агент, оформивший перевозку, не заявил особых условий хранения и транспортировки, то груз не будет обслуживаться, как специальный.

Детальная информация о перевозке скоропортящегося груза находится в действующем Руководстве по скоропортящимся грузам (Perishable Cargo Manual - PCM) IATA и в Руководстве по грузовым перевозкам на внутренних воздушных линиях Союза ССР (РГП-85).

Также следует руководствоваться ФАП «Общие правила воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», другими применимыми правилами Авиационных властей и требованиями Россельхознадзора..

. Перевозка скоропортящихся грузов производится, как правило, только прямыми рейсами.

Информация о загруженных скоропортящихся грузах должна передаваться командиру ВС по форме NOTOC (Информация экипажу о специальных грузах).

Издание: 05 Изменение: 00

3.9.9 Документация

В базовом аэропорту Пулково информация о перевозке скоропортящегося груза вводится в автоматизированную систему OpenSky и в экран DCS LNTS. Во внебазовом аэропорту информацию экипажу предоставляют назначенный грузовой агент или представитель предприятия в виде NOTOC (Приложение 2 COM).

В авиагрузовой накладной, грузовом манифесте, NOTOC должны указываться применимый специальный код обработки. Например, PER (скоропортящийся груз), PES (морепродукты), PEF (цветы). В зависимости от вида скоропортящегося груза, к отправляемым партиям прикладывается необходимая документация:

- ветеринарное свидетельство (сертификат),
- удостоверение качества,
- сертификат соответствия (если применимо),
- сертификат происхождения (если применимо),
- фитосанитарные сертификаты,
- карантинные сертификаты на фитопродукцию (из регионов РФ и в регионы),

и другие документы, предусмотренные Россельхознадзором и Авиационными властями РФ.

На ввозимую фитосанитарную продукцию из-за границы по прибытии груза грузополучателю необходимо получить импортное карантинное разрешение Россельхознадзора РФ.

3.9.10 Предварительный телекс

Предварительный телекс должен посылаться станции (аэропорту) назначения.

Предварительный телекс должен содержать следующую информацию:

- ремарку PER;
- номер рейса и дата;
- номер авианакладной;
- количество мест и вес партии в килограммах;
- другая необходимая информация.

3.9.11 Ограничения

Предприятие не принимает к перевозке сильно пахнущие фрукты, овощи и т.д.

Лата: 15.02.2011 95

Издание: 05 Изменение: 00

Глава 4. Размеры и объемы багажных помещений, люков, допустимые нагрузки по типам BC

Раздел 4.1 Информация по типам ВС

Эта глава содержит данные для погрузки и ограничения всех используемых предприятием типов самолетов, более подробную информации об этих самолетах можно найти в Руководствах по летной и технической эксплуатации самолетов.

Для определения максимально допустимых габаритов места груза выберите из таблицы столбец с данной шириной изделия, двигайтесь вниз или вверх до пересечения со строкой данной высоты изделия. В точке пересечения считываете максимальную длину изделия, допустимую для перевозки на данном типе ВС (рядом может указываться максимальный вес).

Обычно высота и ширина взаимозаменяемы, но если на изделии имеется знак размещения груза (стрелки), или имеется информация о порядке загрузки именно этого изделия, то взаимозаменяемость не возможна.

Необходимо иметь ввиду, что места груза с максимальными габаритами забирают весь объем багажников воздушного судна значительно быстрее, чем обычный груз, поэтому для определения количества принимаемых к отправке грузов нельзя считать по объемам багажников, допустимое количество необходимо считать по расположению мест габаритного груза в багажнике.

4.1.1 Боинг 737-500

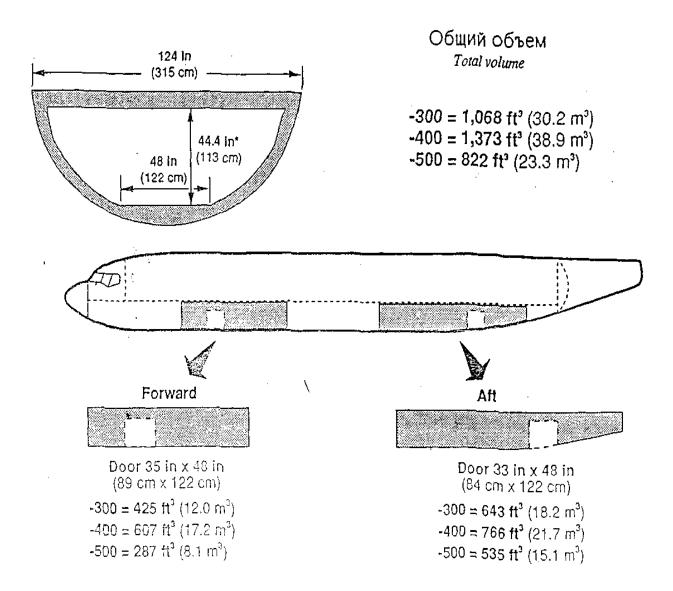
Груз и почта, загружаются в два герметичных не вентилируемых багажно – грузовых помещения, расположенных под полом пассажирского салона, соответствующих классификации C.

В каждом БГО имеются разделительные и ограничительные сетки.

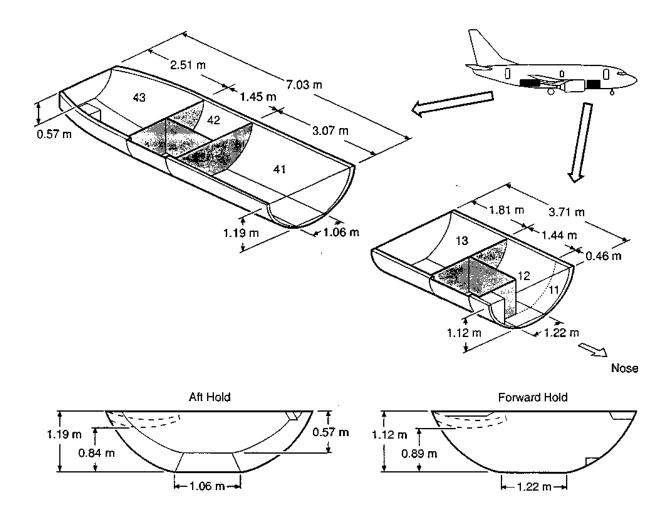
Ниже приведены рисунки объемов грузовых отделений и отсеков, размеры и схемы грузовых отсеков, ограничения веса по нагрузке на пол и погонной нагрузки по отсекам, максимальные габариты грузовых мест.

Издание: Изменение: 00

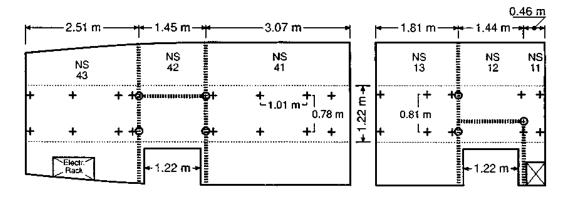
05







Hold layout Tie-down points are marked by +



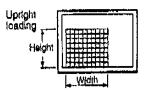
Грузовой участок	Рабочий объем (м ³)	Максимальная нагрузка на площадь (кг / м²)	Максимальная погонная нагрузка (кг/м)	Максимальный вес в расчете на грузовой участок (кг)	Максимальная вместимость отсека (кг)
11	1,1	732	482	220	1 572
12	1,4		333	483	
13	4.3		482	869	
41	7,5]	571	1 756	2 888 *
42	1,7] .	265	419 *	
43	3,6		285	713	

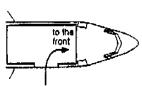
Температура в багажно-грузовых помещениях Боинга – 737/500

	Время по.	пета (часы)		
	0,5	1,0	1,5	2,0
Начальная температура (°C)				
30	24	20	18	16
25	21	18	17	16
20	18	17	18	15
15	15	15	15	15
10	13	14	15	15
5	10	13	14	14
0	8	11	13	14
- 5	6	8	12	13
	<u>.</u>			_

Дата: 15.02.2011 99

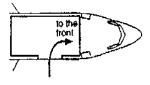






		Width (cm)							
Height (cm)	12	25	38	50	63	76	88	101	114
up to 86	210	200	193	185	180	170	162	142	127
		Length (cm)							

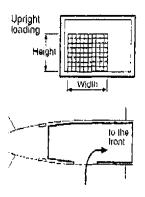




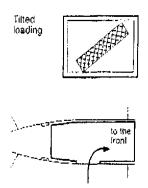
	Width (cm)									
Height (cm)	12	25	38	50	63	76	88	101	114	
12	307	281	254	236	218	200	175	152	137	
25	299	269	248	236	218	200	175	152	137	
30	289	266	246	236	218	200	175	152	137	
35	284	266	246	236	218	200	175	152	137	
40	279	264	246	236	218	200	175	152	137	
45	274	261	246	236	218	200	175	152	137	
50	271	261	246	236	218	200	175	152	137	
55	269	261	246	236	218	200	175	152	137	
60	269	259	246	236	218	200	175	152	137	
66	266	259	246	236	218	200	175	152	137	
71	266	259	246	236	218	200	175	152	137	
76	266	256	246	236	218	200	175	152	137	
81	264	256	246	236	218	200	175	152	137	
86	264	256	246	236	218	200	175	152	137	
				Lei	ngth (c	m)				







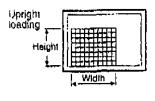
		Width (cm)									
Height (cm)	12	25	38	50	63	76	88	101	114		
12	414	325	269	231	203	177	152	134	119		
25	370	304	261	228	203	177	152	134	119		
30	360	299	259	228	203	177	152	134	119		
35	353	297	256	228	203	177	152	134	119		
40	345	294	256	228	203	177	152	134	119		
45	342	292	256	228	203	177	152	134	119		
50	337	289	254	228	203	177	152	134	119		
55	335	289	254	228	203	177	152	134	119		
60	332	287	254	228	203	177	152	134	119		
66	330	287	254	228	203	177	152	134	119		
71	330	287	254	228	203	177	152	134	119		
76	327	287	254	228	203	177	152	134	119		
81	327	284	254								
				Lei	ngth (c	m)					

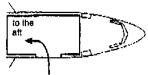


		Width (cm)								
Height (cm)	12	25	38	50	63	76	88	101	114	
12	510	457	373	312	269	236	210	185	165	
25	472	398	337	294	264	236	210	185	165	
30	457	383	330	292	264	236	210	185	165	
35	442	373	325	289	264	236	210	185	165	
40	426	365	322	289	264	236	210	185	165	
45	416	360	320	289	264	236	210	185	165	
50	406	355	317	289	264	236	210	185	165	
55	398	350	314	289	264	236	210	185	165	
60	393	347	314	289	264	236	210	185	165	
66	388	347	314	289	264	236	210	185	165	
71	386	345	314	289	264	236	210	185	165	
76	383	342	314	289	264	236	210	185	165	
81	381	342	314	289						
				Lei	ngth (c	m)				



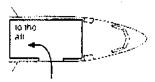
B 737-500





		Width (cm)									
Height (cm)	12	25	38	50	.63	76	88	101	114		
12	327	317	287	243	213	187	162	142	127		
25	327	309	269	238	213	187	162	142	127		
30	327	302	266	238	213	187	162	142	127		
35	327	297	266	238	213	187	162	142	127		
40	327	294	264	238	213	187	162	142	127		
45	325	292	264	238	213	187	162	142	127		
50	325	292	264	238	213	187	162	142	127		
55	322	292	264	238	213	187	162	142	127		
60	320	289	264	238	213	187	162	142	127		
66	320	289	264	238	213	187	162	142	127		
71	317	289	264	238	213	187	162	142	127		
76	317	289	264	238	213	187	162	142	127		
81	317	289	264	238	213	187	162	142	127		
86	317	289	264	238	213	187	162	142	127		
				Lei	ngth (c	m)					





···	Width (cm)								
Height (cm)	12	25	38	50	63	76	88	101	114
12	429	358	307	269	241	213	187	165	147
25	388	333	294	266	241	213	187	165	147
30	375	327	294	266	241	213	187	165	147
35	368	322	292	266	241	213	187	165	147
40	360	320	292	266	241	213	187	165	147
45	355	317	292	266	241	213	187	165	147
50	353	317	292	266	241	213	187	165	147
55	347	314	292	266	241	213	187	165	147
60	345	314	292	266	241	213	187	165	147
66	345	314	292	266	241	213	187	165	147
71	342	312	292	266	241	213	187	165	147
76	340	312	292	266	241	213	187	165	147
81	340	312	292	266	241	213	187	165	147
86	340	312	292	266	241	213	187	165	147
				Lei	ngth (e	m)			

Издание: 05 Изменение: 00

4.1.2 Аэробус А-319

Груз и почта загружаются в два герметичных багажно - грузовых помещения, расположенных под полом пассажирского салона.

Передний БГО состоит из одного отсека (отсек 1, который разделен на секции 11 и 12) и предназначен для перевозки грузов в контейнерах и навалом. ГТК «Россия» не использует контейнеры, грузы загружаются навалом. Тяжеловесные места груза весом более 150 кг перевозятся только в контейнерах, исключение делается только для гробов с бренными останками (груз-200).

Задний БГО состоит из двух отсеков (отсеки 4 и 5). Отсек 4 (который разделен на секции 41 и 42) предназначен для перевозки грузов в контейнерах и навалом. ГТК «Россия» не использует контейнеры, грузы загружаются навалом. Тяжеловесные места груза весом более 150 кг перевозятся только в контейнерах, исключение делается только для гробов с бренными останками (груз-200). Отсек 5 (секция 51) предназначен для загрузки грузов навалом.

В каждом БГО имеются ограничительные и разделительные сетки. Ограничения по весу и объему

	ПЕРЕДНЕЕ БАГАЖНО-ГРУЗОВОЕ ПОМЕЩЕНИЕ / СЕКЦИЯ 1						
	11 отсек	12 отсек	Общая переднего БГО				
Загрузка навалом (кг)	1045	1223	2268				
Объем (м куб.)	3,88	4,42	8,3				
Нагрузка на пол кг/м кв.	732	732	732				

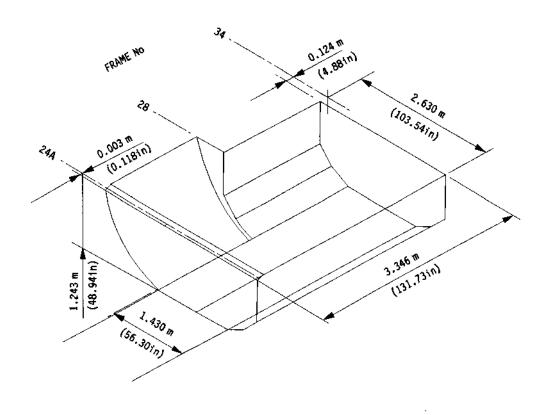
	ЗАДНЕЕ	Е БАГАЖНО-ГРУЗ	ВОВОЕ ПОМЕЩЕНИЕ /				
	СЕКЦИЯ 4						
	41 отсек	42 отсек	Общая секции 4				
Загрузка навалом	1326	1695	3021				
(кг)							
Объем (м куб.)	5,23	6,60	11,83				
Нагрузка на пол кг/м	732	732	732				
KB.							

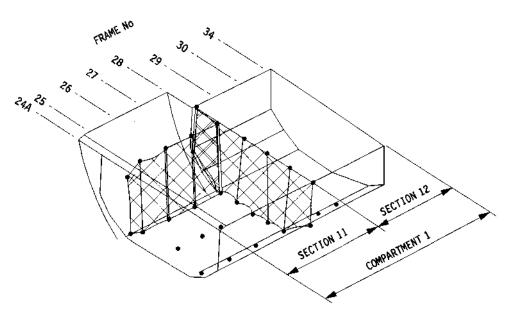
	ЗАДНЕЕ БАГАЖНО-ГРУЗОВОЕ ПОМЕЩЕНИЕ / СЕКЦИЯ 5		
	51 отсек Общая сек-		
	ции 5		
Загрузка навалом (кг)	1497	1497	
Объем (м куб.)	7,22	7,22	
Нагрузка на пол кг/м кв.	732	732	

Размеры люков багажно – грузовых помещений

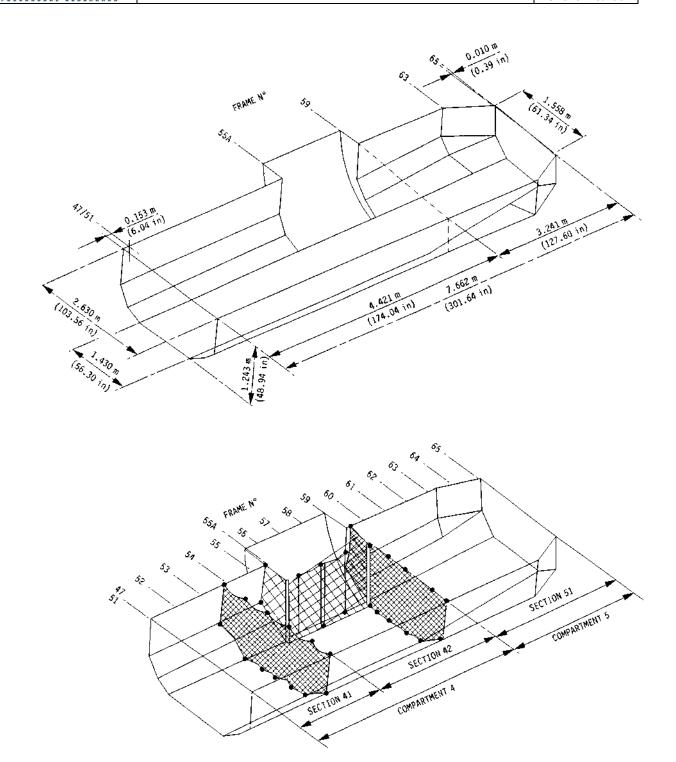
	ВЫСОТА х ШИРИНА (см)
Передний	124 x 182
БГО	
Задний БГО	124 x 182







Arrangement Forward Cargo Hold (Compartment 1)



Arrangement Aft Cargo Hold



Таблица максимальных габаритов груза переднего БГО

	Высота (см)		
Ширина	79 106 119		
(см)			
59	320	320	320
69	320	320	315
79	320	320	295
89	320	320	274
99	320	320	254
109	320	320	234
119	320	307	214
129	320	286	194
139	319	266	173
149	298	245	-
159	275	224	-
165	251	202	-
	Длина (см)		

Таблица максимальных габаритов груза заднего БГО

	Высо	та (см)		
Ширина (см)	74	101	119	
9	436	436	436	
19	436	436	424	
29	436	436	404	
39	436	436	384	
49	436	436	364	
59	436	436	344	
69	436	418	324	
79	436	398	303	
89	434	378	283	
99	414	354	263	
109	393	337	243	
119	373	317	223	
129	352	297	202	
139	331	276	182	
149	310	256	-	
159	288	235	-	
169	265	214	-	
179	241	193	-	
Длина (см)				



4.1.3 Аэробус А-320

	багажник 1 / секция 1			
	Отсек 11	Отсек 12	Отсек 13	Всего
Вес загрузки навалом, кг	1045	1225	1132	3402
Bec брутто ULD, кг	1134	1134	1134	3402
Объем, куб. м	4,09	4,77	4,42	12,28
Допустимая нагрузка на	732	732	732	732
пол кг/кв.м				

	багажник 2 / секция 3 Отсек 31 Отсек 32 всего			
Вес загрузки навалом, кг	1301	1125	2426	
Bec брутто ULD, кг	1134	1134	2268	
Объем, куб. м	5,23	4,53	9,76	
Допустимая нагрузка на пол	732	732	732	
кг/ кв.м				

	багажник 2 / секция 4				
	Отсек 41 Отсек 42 Всего				
Вес загрузки навалом, кг	928	1182	2110		
Bec брутто ULD, кг	1134 1134 2268				
Объем, куб. м	3,75 4,75 8,5				
Допустимая нагрузка на пол	732 732 732				
кг/кв. м					

	багажник 2 / секция 5			
	Отсек 51 Отсек 52 Отсек 53 всего			всего
Вес загрузки навалом, кг	374	353	770	1497
Объем, куб. м	1,46	1,38	3,04	5,88
Допустимая нагрузка на	732	732	732	732
пол				
кг/кв.м				

	Общая загрузка /секции 3+4
Вес загрузки навалом, кг	4536
Bec брутто ULD, кг	4536
Объем, куб. м	18,26
Допустимая нагрузка на пол	732
кг/кв. м	



Передний багажник предназначен для перевозки пакетированных грузов в контейнерах АКН, или грузов, загруженных навалом.

Основные характеристики контейнеров для А320, А321:

IATA код АКН
Размеры основания 153 х 156 см
Высота 114 см
Объем 3,5 куб. м
Вес пустого 85 кг
Максимальный вес брутто 1134 кг

Если грузы перевозятся загруженными навалом, то допускаются следующие максимальные размеры одного места груза:

Ширина 150 см X Длина 152 см X Высота 119 см

Примечание: размеры указаны приблизительные, расчет количества мест с максимальными размерами, которые могут поместиться в переднем багажнике, должен производиться на каждом конкретном рейсе.

Максимальные габариты отдельных мест длинномерных грузов, предназначенных к загрузке навалом в передний багажник, можно определить по следующей таблице:

Ширина/Высота	25	50	75
CM			
25	500		
50		493	
75			489
	Длина, см		

Максимальные габариты отдельных мест грузовых отправок, предназначенных для загрузки в передний багажник можно определить по нижеследующей таблице

	Высота (см)			
Ширина	79	106	119	
(см)				
59	320	320	320	
69	320	320	315	
79	320	320	295	
89	320	320	274	
99	320	320	254	
109	320	320	234	
119	320	307	214	
129	320	286	194	
139	319	266	173	
149	298	245	-	
159	275	224	-	
165	251	202	-	
Длина (см)				

Издание: 05 Изменение: 00

Секции 3 и 4 заднего багажника предназначены для перевозки пакетированных грузов в контейнерах типа АКН или грузов, загруженных навалом.

Если грузы перевозятся загруженными навалом, то допускаются следующие максимальные размеры одного места упаковки груза:

Ширина 150 см X Длина 152 см X Высота 119 см

Примечание: размеры указаны приблизительные, расчет количества мест с максимальными размерами, которые могут поместиться в заднем багажнике, должен производиться на каждом конкретном рейсе.

Максимальные габариты отдельных мест длинномерных грузов, предназначенных к загрузке навалом в задний багажник, можно определить по следующей таблице:

Ширина/Высота	25	50	75
СМ			
25	530		
50		514	
75			491
	Длина, см		

Максимальные габариты отдельных мест грузовых отправок, предназначенных для загрузки в задний багажник можно определить по нижеследующей таблице

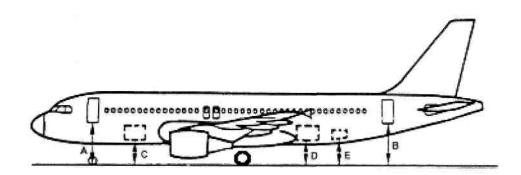
	Высота (см)			
Ширина	74	101	119	
(см)				
9	436	436	436	
19	436	436	424	
29	436	436	404	
39	436	436	384	
49	436	436	364	
59	436	436	344	
69	436	418	324	
79	436	398	303	
89	434	378	283	
99	414	354	263	
109	393	337	243	
119	373	317	223	
129	352	297	202	
139	331	276	182	
149	310	256	-	
159	288	235	-	
169	265	214	-	
179	241	193	-	
		Длина (см	1)	



Секция 5 заднего багажника предназначена для загрузки груза только навалом.

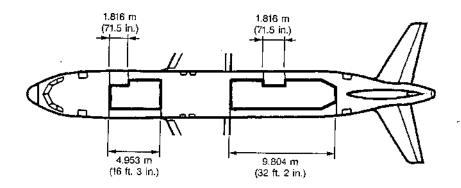
Максимальные габариты отдельных мест груза, предназначенных к загрузке в 5 секцию заднего багажника, можно определить из следующей таблицы:

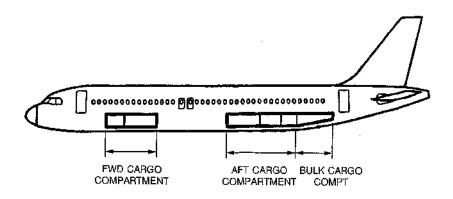
Ширина/Высота, см	10	20	30	40	50	60	65
10	282	282	282	282	279	279	279
20	267	262	261	261	261	261	261
30	244	243	243	243	243	243	243
40	225	225	225	225	225	225	225
50	205	205	205	205	205	205	205
60	186	186	186	186	186	186	165
70	165	165	165	165	165	165	165
80	148	148	148	148	148	148	148
85	141	141	141	141	141	141	141
	Длина, см						

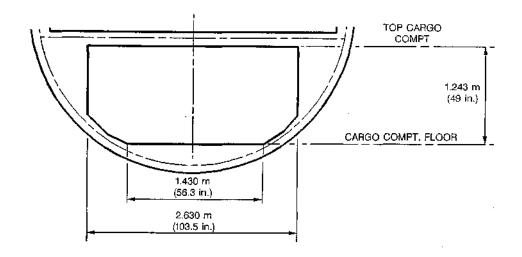


	DOOR DIMENSIONS	
	HEIGHT x WIDTH	
A	183 X 81	
В	183 X 81	= 0
C	124 X 182	
D	124 x 182	
E	81 x 95	

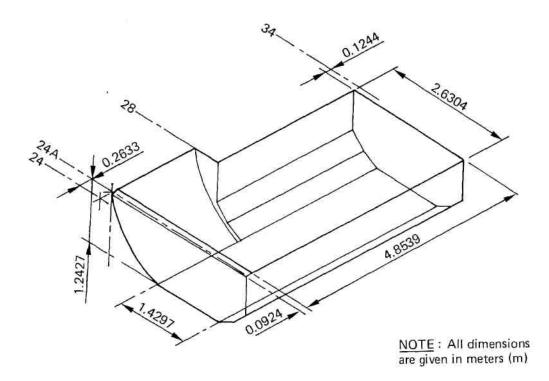


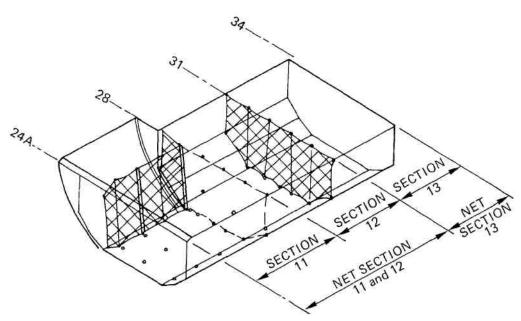






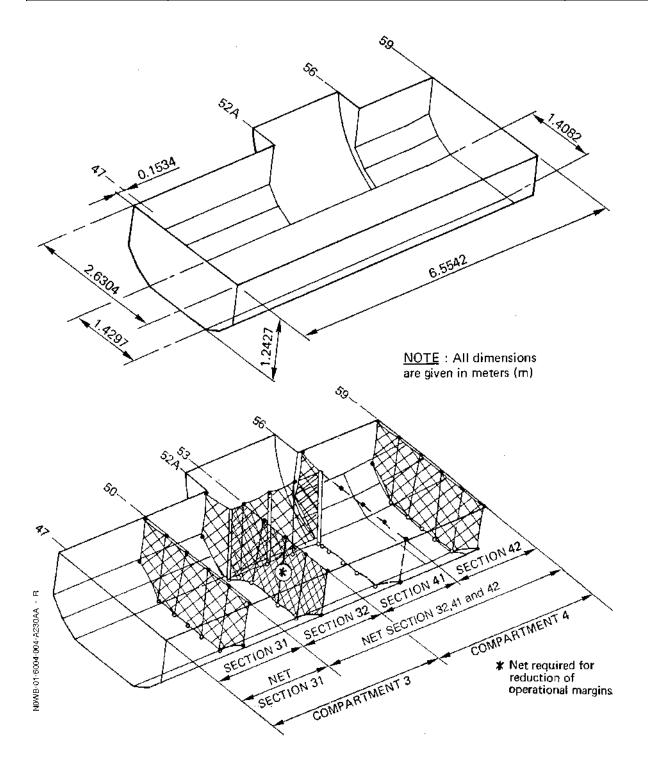






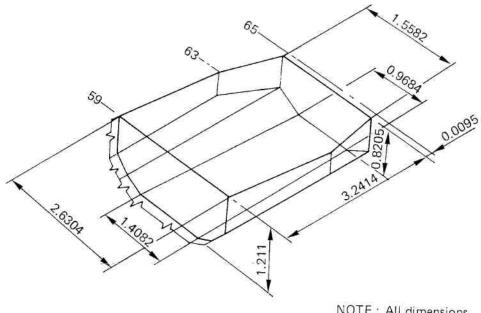
Arrangement Forward Cargo Hold (Compartment 1) for Loading with Bulk Load



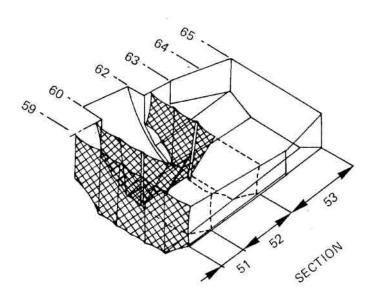


Arrangement Aft Cargo Hold (Compartment 3 and 4) for Loading with Bulk Load





NOTE: All dimensions are given in meters (m)



Arrangement Rear (Bulk) Cargo Hold (Compartment 5)

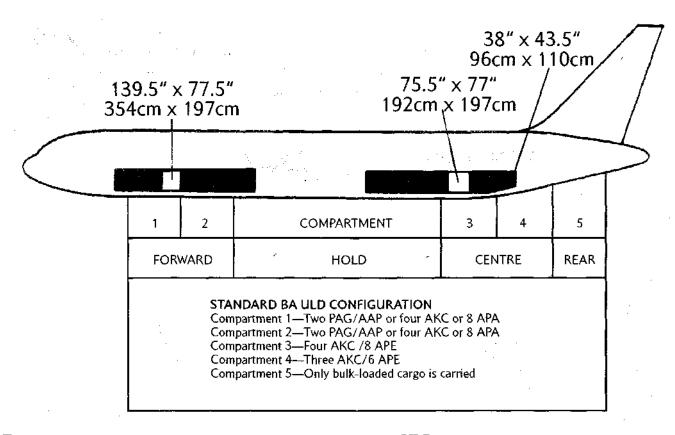
Издание:

05 Изменение: 00

4.1.4 Боинг 767-300ER

Самолет имеет два багажника на нижней палубе, которые делятся на 5 отсеков:

- передний багажник предназначен для перевозки грузов в средствах пакетирования грузов (ULD) и делится на два отсека: отсек 1 и отсек 2;
- задний багажник делится на три отсека: отсек 3 и отсек 4 предназначены для перевозки грузов в средствах пакетирования грузов (ULD), отсек 5 – для загрузки груза только навалом. Имеется три багажных люка для загрузки груза.



Для перевозки грузов у предприятия имеются следующие ULD:

- 10 футовые паллеты предназначены для загрузки только в передний багажник;
- контейнеры LD2 предназначены для загрузки в передний и задний багажники;
- возможно использование контейнеров LD3 (от BC Ил-86).

Характеристики/Название ULD	10 футовая паллета	Контейнер LD2	Контейнер LD3 (от Ил-86)
IATA код ULD	PMC	DPE	AKE
Размеры основания	244х318 см	119х153 см	153х156 см
Высота	Пакетированный	162 см	163 см
	груз не более 162 см		
Объем		3,3 куб. метра	4,0 куб. метра
Стандартный вес	115 кг	71 кг	80-150 кг
Максимальный вес брутто	6804 кг	1225 кг	1500 кг



Издание: 05 Изменение: 00

В передний багажник помещаются:

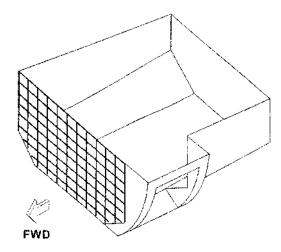
- 4 10-футовые паллеты (РМС), или
- 16 контейнеров LD2 (DPE), или
- 8 контейнеров LD3 (AKE).

В задний багажник (отсеки 3 и 4) помещаются:

- 14 контейнеров LD2 (DPE), или
- 7 контейнеров LD3 (АКЕ).

Характеристики отсека 5 заднего багажника для загрузки груза навалом:

- объем 5 куб. метра;
- допустимая грузовая загрузка 1950 кг;
- допустимая нагрузка на пол 600 кг/кв. м



Порядок загрузки одного места груза максимальных габаритов показан на следующей иллюстрации



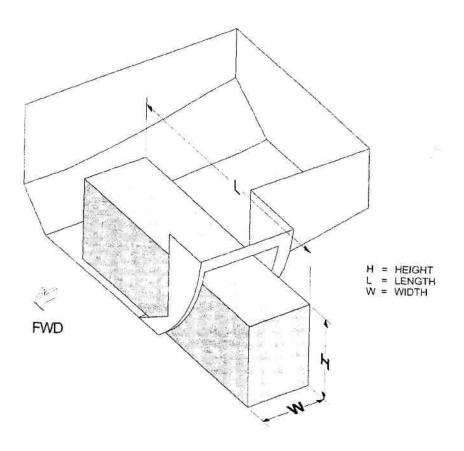


Таблица максимальных габаритов мест груза, загружаемых в отсек 5

Высота/Ширина, см	10	25	50	75	90
10	300	300	300	300	300
25	300	300	300	300	300
50	300	300	300	300	300
90	300	300	300	300	
100	300	300	300	300	
110	300	300	300		
	Длина, см				

Издание: 05 Изменение: 00

4.1.5 Ан-148

Самолет имеет два подпольных багажника: передний и задний (каждый делится на три отсека), которые соответствуют классу С, и задний багажник в конце салона, который соответствует классу В.

Весовые и объемные характеристики багажников

Задний багажник (в конце фюзеляжа) Вес багажа (грузов)	620 кг	Объем	3,65 куб м
Распределение багажа (грузов) по отсекам:			
- под полками	280 кг		
- на полках	340 кг		
Передний подпольный багажник Вес багажа (грузов) Распределение багажа (грузов) по отсекам	1360 кг	Объем	8,55 куб. м
- передний	470 кг		
- средний	360 кг		
- задний	530 кг		
- вес багажа (грузов) на поддоне	250 кг		
Задний подпольный багажник Вес багажа (грузов)	730 кг	Объем	4,35 куб. м
Распределение багажа (грузов) по отсекам:			
- передний	390 кг		
- средний	235 кг		
- задний	105 кг		
- вес багажа (грузов) на поддоне	195 кг		

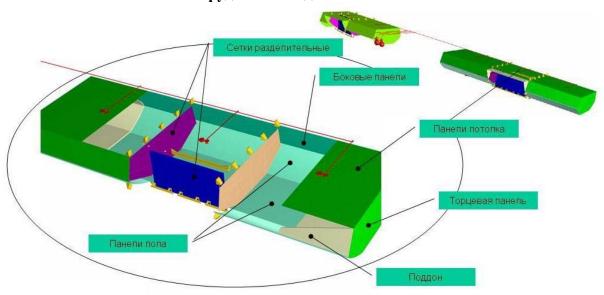
Размеры дверей и люков

Двери и люки	Ширина	Высота	Высота от земли	до порога двери, люка
			Для пустого самолета	Для загруженного самолета
Дверь задняя служебная	0,61 м	1,22 м	1,784 м	1,727 м
(правый борт)		ĺ	,	,
Люк переднего багажника	1,55 м	1.00 м	0,904 м	0,834 м
(правый борт)			,	ŕ
Люк заднего подпольного	1.00 м	1,00 м	0,966 м	0,854 м
багажника (правый борт)		ĺ	,	ŕ
Люк заднего багажника	0,75 м	0,95 м		
Дверь в задний багажник из салона	0,60 м	1,69 м		

Подпольные багажники имеют системы дымо и пожароизвещения и пожаротушения, противопожарные панели.



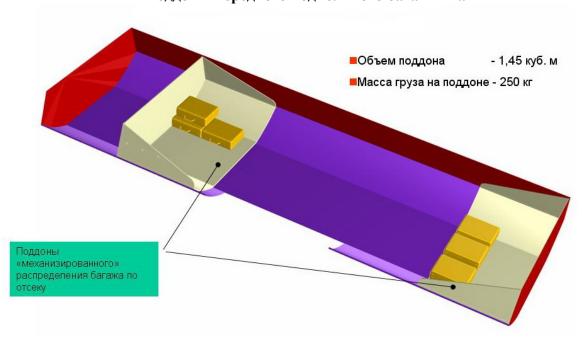
Оборудование подпольных багажников



В подпольных багажниках имеются средства механизации, которые состоят из:

- поддонов, в переднем багажнике 2 поддона (слева и справа от люка) длиной 110 см по направлению полета, повторяют нижний контур багажника, в заднем багажнике 1 поддон (справа от люка, меньшего размера, чем в переднем багажнике) длиной 85 см по направлению полета, повторяет нижний контур багажника;
- направляющих, обеспечивающих перемещение поддонов;
- средств фиксации поддонов в крайних положениях.

Поддоны переднего подпольного багажника





Издание: 05 Изменение: 00

Основные геометрические данные подпольных багажников:

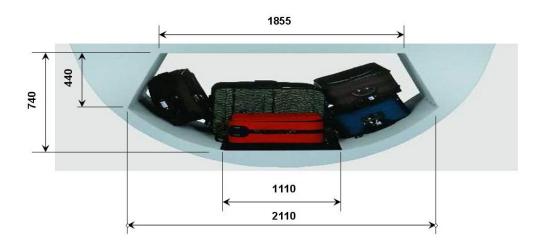
передний:

- длина 6,2 м;
- ширина максимальная 2,1 м;
- высота 0,74 м;

задний:

- длина 3,3 м;
- ширина максимальная 2,1;
- высота максимальная 0,70 см в передней части багажника, к задней части уменьшается.
- толщина поддонов 3 см

Поперечное сечение подпольных багажников



Багажники приспособлены для загрузки партий груза, состоящих из легких, мелких мест. Загрузка-выгрузка груза и почты в подпольные БГО осуществляются вручную с транспортных тележек, в задний БГО груз и почта подается в люк или багажную дверь ленточным транспортером.

Груз и почта загружаются преимущественно в задние багажники.

Максимальные габариты отдельных мест:

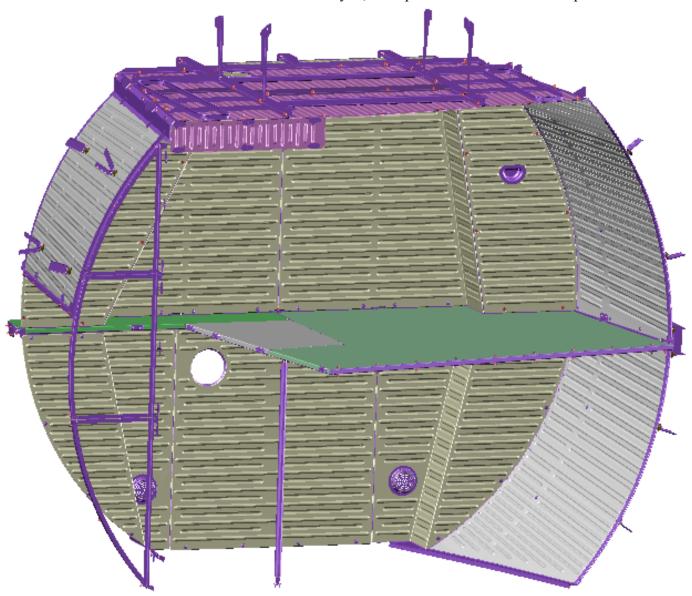
- передний подпольный багажник 1,0 x 1,45 x 0,7 м;
- задний подпольный багажник 1,0 х 0,95 х 0,65 м



Задний багажник

В багажнике имеются:

- датчики обнаружения дыма, которые выдают сигнал о возникновении пожара,
- конструкция багажника предотвращает попадание дыма в пассажирский салон в случае возникновения пожара,
- система подачи теплого воздуха, которая обеспечивает поддержание положи-



тельной температуры в багажнике.

Багажник оборудован полками для равномерного размещения багажа по объему багажника.

Для предотвращения перемещения багажа на полках и попадания грузов в зону багажной двери предусмотрена багажная сетка.

Одна из полок заднего багажника отклоняемая, что обеспечивает удобство при загрузке.

Издание: 05 Изменение: 00

Основные геометрические данные заднего багажника

Верхняя полка

Длина по передней части – 115 см;

Длина по задней части – 105 см;

Ширина 1,5 м;

Высота – 93 см

Максимальный размер места груза 80 х 65 х 65 см.

Под полочное пространство

Длина 115 см

Ширина в передней части 100 см

Ширина в задней части 98 см

Высота 86 см

Максимальный размер места груза 90см х 50 см х 84 см

Раздел 4.2 Размеры и объемы контейнеров и паллет (ULD), максимальные массы

Тип ULD	Макс. вес брут- то кг	Стандартный вес тары, кг	Внутренний объем, куб.м	Базовые размеры (см)	Коды IATA для ULD	Типы ВС
Конт. LD3	1300	100	3,75	153x156	AKE	Б-767
Конт. LD2	1500	150	4,4	119x156	DPE	Б-767
Паллета ПАН-3	3000	120		153x317,5	PLA	Б-767
10 фут паллета	6804	115		244x318	PMC	Б-767

Раздел 4.3 Температура в багажно - грузовых помещениях ВС

Боинг 737/500

Багажно-грузовые отделения (БГО) ВС Боинг-737/500 удовлетворяют требованиям классификации C:

- недоступны во время полета;
- в них установлена система дымового пожарного оповещения:
- в них установлена система пожаротушения;
- в них имеется облицовка, задерживающая распространение дыма и огня, а также огнегасительные панели;
- оснащены системой герметизации.

Передний БГО вентилируется, в заднем БГО отсутствует нагревание и вентиляция. Значение температуры в БГО зависит от начальной температуры и от времени полета. Значения подходят для всего грузового отсека, за исключением участка, расположенного рядом с дверью, где значение температуры ниже.

Аэробус А-319

Багажно - грузовые отделения (БГО) ВС A-319 удовлетворяют требованиям классификации C:

- недоступны во время полета;
- в них установлена система дымового пожарного оповещения:
- в них установлена система пожаротушения;



Издание: 05 Изменение: 00

- в них имеется облицовка, задерживающая распространение дыма и огня, а также огнегасительные панели;
- оснащены системой герметизации.

В переднем БГО отсутствует система обогрева, нет возможности воздействовать на температуру. В заднем БГО имеется система обогрева и вентиляции, температуру можно поддерживать в диапазоне от +5 до +26 градусов Цельсия, показания температуры замеряются во время полета датчиком, расположенным в кабине экипажа. Наибольший эффект по изменению и поддержанию температуры достигается в отсеке 5.

Аэробус А-320:

В переднем БГО отсутствует система обогрева, нет возможности воздействовать на температуру. В заднем БГО имеется система обогрева и вентиляции, температуру можно поддерживать в диапазоне от +5 до +26 градусов Цельсия, показания температуры замеряются во время полета датчиком, расположенным в кабине экипажа. Наибольший эффект по изменению и поддержанию температуры достигается в отсеке 5, предназначенном для загрузки навалом.

Боинг767-300ER

Багажники ВС удовлетворяют требованиям классификации С.

Температура в багажниках во время полета поддерживается в пределах +7 - +14 градусов Цельсия, в отсеке 5 (предназначенном для загрузки груза навалом) температуру можно регулировать от +10 до +20 градусов Цельсия.

Температура в БГО самолета Боинг 737

	Время полета (часы)				
	0,5	1,0	1,5	2,0	
Начальная температура (°C)					
30	24	20	18	16	
25	21	18	17	16	
20	, 18	17	18	15	
15	15	15	15	15	
10	13	14	15	15	
5	10	13	14	14	
0	8	11	13	14	
- 5	6	8	12	13	



Издание: 05 Изменение: 00

AH-148

Обеспечена вентиляция подпольных багажников воздухом, поступающим из пассажирского салона. В режиме «автомат» обеспечено поддержание температуры в зонах подачи теплого воздуха в подпольное пространство в диапазоне $8-15^{\circ}$ С. Клапана подмеса горячего воздуха включаются, если температура в зонах обогрева в диапазоне $5^{\circ}-12^{\circ}$ С. Температура вблизи люков подпольных багажников несколько ниже.

Задний багажник вентилируется и обогревается воздухом, обеспечивающим вентиляцию и обогрев пассажирского салона, в багажнике обеспечивается положительная температура.

Издание: 05 Изменение: 00

Глава 5. Загрузка воздушных судов

Раздел 5.1 Распределение нагрузки

5.1.1 Общие положения

Самолет сконструирован, чтобы быть эффективным и перевозить груз при минимальном весе конструкции самолета. Как результат, конструкция самолета легкая и не достаточно крепкая, чтобы разрешить загружать самолет безо всяких ограничений.

Поэтому имеются ограничения на загрузку, которую можно перевозить на ВС и на способы передачи нагрузки через пол багажных отсеков на конструкцию самолета.

Имеются следующие ограничения:

- Максимальная нагрузка на пол это максимальный вес груза на единицу площади (кг/кв. м), который позволяется загружать в пределах указанного багажного помещения (отсека). Для применимой максимальной нагрузки на пол следует обратиться к Руководствам по летной и технической эксплуатации самолета (СОМ 4);
- Максимальная погонная нагрузка это максимальный вес груза на единицу длины (кг/м), измеренный в длину по направлению от носа самолета к хвосту, который позволяется загружать в багажное отделение или отсек багажника. Для применимой максимальной погонной нагрузки следует обратиться к Руководствам по летной и технической эксплуатациям самолетов Боинг(СОМ 4).

Чтобы загрузить изделия, которые превышают максимальную нагрузку на пол или максимальную погонную нагрузку, под такие изделия должны подкладываться распределители нагрузки (доски или платформы), распределяющие вес на большую площадь.

5.1.2 Фактическая площадь и длина зоны соприкосновения с полом

Всякий раз, когда загружается тяжеловесное изделие, всегда вначале определяется:

- фактическая площадь соприкосновения с полом;
- длина поверхности, которой изделие фактически соприкасается с полом (для ВС Бо-инг).

Нагрузка на пол и погонная нагрузка должны всегда определяться вместе. Иногда часть веса при загрузке необходимо распределить, чтобы фактическая нагрузка на пол и погонная нагрузка не превысили допустимый максимум. Эта процедура должна выполняться также при погрузке тяжеловесных изделий в/на средства пакетирования груза (ULD).

Пример:

Груз длиной 1,5 м размещен на деревянной европалете, имеющей в основании три платформы (доски), длиной 1, 2м и шириной 0,2м каждая.

Только эти доски соприкасаются с полом, и площадь соприкосновения составит:

-1,2м х 0,2м х 3 = 0,72кв. метра;

длина зоны соприкосновения для определения погонной нагрузки составит:

-1,5 м



Вес изделия (кг)

Руководство по грузовым перевозкам

Издание: 05 Изменение: 00

5.1.3 Минимально требуемые площади и длины зон соприкосновения с полом

Чтобы предотвратить перегрузку конструкции самолета, изделие должно быть в соприкосновении с полом багажного отсека на некоторой минимальной площади. Это требование определяет вес изделия, максимальную нагрузку на пол багажного отсека, максимальную погонную нагрузку. Минимальная требуемая площадь соприкосновения рассчитывается следующим образом:

	= мин. требуемая площадь соприкосновения
Максимально допустимая нагрузка на пол (кг/кв. м)	
Минимально требуемая длин шим образом (для ВС Боинг):	на зоны соприкосновения с полом рассчитывается следую-
Вес изделия (кг)	= мин. треб. длина зоны соприкосновения
Максимальная погонная нагрузка (кг/м)	лин. Троо. данна зоны соприкосповения

Минимальные требования по нагрузке и длине применяются при условии, что никакой другой груз не будет размещен на верху и/или вдоль изделия, или на паллете, на котором помещено изделие.

После выполнения работ по определению минимально требуемой площади соприкосновения и минимально требуемой длины зоны соприкосновения, определяется необходимость распределения нагрузки на большую площадь и/или длину. Распределение нагрузки необходимо производить всегда, если фактическая нагрузка на пол по весу или длине превысит максимально допустимую нагрузку при минимально требуемой площади соприкосновения и минимально требуемой длине зоны соприкосновения.

Площадь поверхностей, соприкасаемых с полом (досок) определяется из необходимости обеспечения, как минимум, минимальной требуемой площади соприкосновения.



Издание: 05 Изменение: 00

Требуемое количество досок должно быть равномерно распределено по всей длине изделия, чтобы препятствовать его прогибу. Доски могут быть подложены как по длине перевозимого изделия, так и по ширине. Доски должны быть одной толщины. Если доски выходят за длину или ширину груза, они должны быть достаточно прочными (жесткими), чтобы обеспечить распределение нагрузки. Степень жесткости доски — функция отношения между шириной и толщиной доски.

ПРИМЕР

Пример иллюстрирует, как ранее данные инструкции, должны быть применены. Вес изделия 250 кг. Габариты:

- длина 90 см;
- ширина 74 см;
- высота 80 см.

Изделие опирается на две доски шириной 15 см по всей длине изделия.

Груз должен быть загружен в заднее багажное помещение ВС Боинг 737/500.

Груз, для облегчения процесса загрузки-разгрузки, предполагается разместить на грузовом участке 42 (напротив люка заднего багажного помещения).

- Шаг 1 в соответствии с таблицей максимально допустимых габаритов груза для загрузки в задний багажный отсек Боинг737/500, изделие по указанным габаритам может быть загружено;
 - Шаг 2 фактическая площадь соприкосновения $0.15 \text{ м} \times 0.9 \text{ м} \times 2 = 0.27 \text{ кв. м}$
- Шаг 3 Минимальная необходимая площадь соприкосновения 250 кг/732 кг/кв.м = 0.34 кв. м
- Шаг 4 Сравнение фактической площади соприкосновения (0,27 кв.м) с требуемой (0,34 кв.м), показывает, что нужно распределить вес по большей площади.
 - Шаг 5 Количество необходимых продольных досок: 0,34 кв. м./0,15 м 2, 26

Принимается, что ширина досок 15 см.

- Шаг 6 Согласно вычислениям, 2,26 доски требуются, чтобы увеличить площадь соприкосновения с полом до минимального допустимого значения.
- Шаг 7 Максимальная погонная нагрузка на грузовом участке 42 составляет 265 кг/м, фактическая погонная нагрузка 250 кг/ 0.9 м = 278 кг /м

Поскольку максимальная погонная нагрузка не позволяет использовать поперечные доски или продольную доску длиной 0.9 м в середине изделия, то нагрузку можно распределить на доски большей длины, чем длина изделия: 0.34 m2 / 0.30 m = 1.13 m. (2x0.15 m = 0.30 m)

Результат вычисления:

Поскольку 2,26 доски применять никто не будет, то чтобы перевезти изделие, необходимо две доски с шириной 0,15 м минимальной длиной досок с достаточной жесткостью-1,13 м, или две доски шириной 0,2 м и длиной 1 метр.



Издание: 05 Изменение: 00

Раздел 5.2 Закрепление грузов, загруженных навалом

5.2.1 Общие положения

Все грузы должны быть закреплены таким способом, чтобы во время выполнения рейса они свободно не перемещались и не смещали опасно центр тяжести самолета, не ранили пассажиров или членов экипажа, не повреждали внутренние переборки самолета как при обычном рейсе, так и в случае вынужденных приземлений, и не повреждали соседних грузов.

5.2.2 Объяснение

- Силовые факторы

Чтобы предотвратить перемещение груза во время взлета, приземления и в полете, груз должен быть удерживаться от воздействия сил, направленных вверх, вперед, назад, и боковых сил.

- Фактор перегрузки

Любой груз, перевозимый на борту самолета, подвергается воздействию силы инерции, вызываемой ускорением или замедлением самолета. Эти силы могут вызвать смещение груза, если их должным образом не удерживать (закреплять).

Сила инерции, выраженная в единицах "G", принимается в расчет для вычисления крепежных средств. Например, крепеж против перегрузки равной 3 G должен быть способен ограничить перемещение груза, без повреждения, против силы равной трехкратному весу.

Предупреждение:

Для определения прочности удерживающих средств обратитесь к таблице СОМ 5.2.6

Отдельные веревки или ремни, которые присоединяются к двум нижним узлам крепления, установленным на противоположных сторонах грузового места, и удерживают от перемещения в одном или более направлениях, считаются как одно крепление.

5.2.3 Закрепление (швартовка) грузов

Методы

Все грузовые места, которые по своей природе, форме или плотности могут составить опасность, должны быть закреплены. Это достигается:

- заполнением багажного помещения или его секции до полной объемной вместимости, таким образом защищающей груз от перемещений во всех направлениях полом, стенами и перекрытием;

Ремарка: багажник или отсек, заполненный на 3/4 высоты определяется загруженным полностью.

- привязыванием отдельных мест груза к фиксированным узлам крепления на полу посредством фитингов, веревок или ремней.

Грузовые места, требующие закрепления:

- изделия, весящие 150 кг или более, безотносительно, являются ли багажник или секция заполненными или нет;
 - изделия весом между 50 кг и 150 кг, если багажник не заполнен;
- изделия весом менее 50 кг, но плотностью больше чем 240 кг/куб. м, такие как части машин, металлические бруски и т.д. Крепеж не требуется, если багажник или секция загружены полностью и останутся полными до пункта разгрузки этих изделий;
 - опасные грузы.

Издание: 05 Изменение: 00

5.2.4 Загрузочные факторы

Загруженный груз должен быть закреплен, чтобы противостоять перегрузкам, указанным в таблице:

Направление действия перегрузки (силы)	Сила перегрузки (G)
Вперед	1,5
Назад	1,5
Боковая нагрузка	1,5
Вверх	3,0

5.2.5 Удерживающие возможности крепежного оборудования

Для обеспечения крепления груза должны иметься веревки, ремни, фитинги, выдерживающие различные нагрузки. Самый слабый компонент в веревке, ремне и фитинге определяет удерживающую способность крепежа. Кроме того, угол между фактическим направлением действия силы и ремнем должен быть также учтен. Максимальная удерживающая способность веревки или ремня применяется, если угол между фактическим направлением силы и ремнем - 0°. Чем больше этот угол, тем более уменьшается способность ремня к удержанию. Привязывание места груза должно производиться под углом 45° между фактическим направлением силы и ремнем.

5.2.6 Максимально возможные удерживающие способности крепежа

Удерживающее оборудование	Удерживающая способ-
	ность
Сертифицированная веревка	300 кг
Фитинги для легковесных грузов (с кольцами)	900 кг
Фитинги для тяжеловесных грузов (сплошные)	2250 кг
(широкофюзеляжные, паллеты, контейнеры)	
Ремни широкие (широкофюзеляжные, паллеты, кон-	2250 кг
тейнеры)	
Ремни узкие (паллеты, контейнеры)	650 кг

5.2.7 Минимально требуемое количество веревок и фитингов

Вес груза		Вверх	Другие	Другие направления	
КΓ	Веревки	Фитинги	Веревки	Фитинги	
До 199 кг	1	2	1	2	
200-399	2	2	1	2	
400-599	3	2	2	2	
600-799	4	4	2	2	
800-999	5	4	3	2	

В данной таблице имеются в виду фитинги для легковесных грузов.



Издание: 05 Изменение: 00

Предупреждение: Таблица действительна для обвязки груза вокруг от одного приспособления до другого.

- веревки и фитинги должны иметь типы, одобренные предприятием;
- фитинги должны быть установлены с минимальным интервалом 50 см;
- веревки должны быть присоединены и/или обвязаны вокруг изделия или сетки;

Максимум 3 веревки прикрепляются к одному фитингу или крепежному устройству одних и тех же направлений.

5.2.8 Правила крепления

Минимальное количество 900-килограммовых фитингов, требуемых для закрепления груза, должно определяться в соответствии с весом груза (СОМ 5.2.7).

ВНИМАНИЕ:

Влажный крепежный материал не должен использоваться, поскольку натяжение уменьшится после высыхания.

ПРИМЕЧАНИЕ: Авиакомпания не эксплуатирует ВС в грузо-пассажирском варианте (с частичным размещением груза в пассажирском салоне ВС)

Издание: 05 Изменение: 00

Глава 6. Средства пакетирования грузов (ULD)

Раздел 6.1 Общие положения

Во всех случаях перевозки груза в ULD средства пакетирования груза (ULD) и сам груз должны быть проверены для обеспечения авиационной безопасности, эксплуатационной надежности и пригодности для перевозки.

Требования авиационной безопасности диктуют, чтобы загруженные в ULD грузы были должным образом ограничены в перемещениях в соответствии с нормами летной годности самолета. Это особенно важно при перевозке тяжеловесных и изделий с большой плотностью (механизмы, электромоторы, металлические бруски и т.д.), которые должны быть закреплены соответствующим образом во избежание перемещений вперед, назад, вверх независимо от типа ВС.

Ограничения максимального веса брутто и габаритов груза должны применяться соответственно типам применяемых ULD. Сетки паллет и связочные ремни должны быть правильно натянуты для закрепления груза и во избежание наклонения и выпадения груза с паллеты или контейнера. Груз, загруженный на/или в ULD, должен быть уложен (размещен) так, чтобы не повредить конструкцию или исказить контур ULD.

Требования эксплуатационной надежности диктуют, что ULD должен быть в пригодном и надлежащем состоянии для перевозки груза. Это означает, что они не должны иметь серьезных повреждений, чтобы скомплектованная паллета или контейнер могли свободно соединяться с погрузочно - крепежным оборудованием багажно — грузовых помещений самолета, и системами наземного погрузочно-разгрузочного оборудования. Критерии эксплуатационной надежности распространяются не только на паллеты и контейнеры, но также и на вспомогательное оборудование типа сеток, дверей, фитингов, покрытий и т.д.

Требования по перевозке грузов диктуют, чтобы груз перевозился на указанных рейсах, предназначенным самолетом, и доставлен в удовлетворительном состоянии в аэропорт назначения.

Раздел 6.2 Перевозка специальных грузов в ULD

Определенные виды грузов, перевозимых воздушным путем, считаются специальными грузами, поскольку они требуют индивидуальных методов обработки, в частности, под это определение подпадают различные виды скоропортящихся грузов, опасные грузы и т.д.

6.2.1 Опасные грузы

Опасные товары можно благополучно перевозить воздушным путем при условии, что они были подготовлены в соответствии с детальными требованиями действующих изданий IATA DGR и ИКАО ТИ.

Приемка, хранение, контроль, обработка и погрузка опасных грузов должны выполняться квалифицированным и обученным персоналом (СОМ 3.7).

6.2.2 Живые животные

Некоторых виды живых животных можно перевозить на или в средствах пакетирования груза ULD, но при этом требуется соблюдение и других правил.

Перевозка живых животных имеют особые, сильно отличающиеся от перевозки общих грузов, требования для транспортировки. Руководство по перевозке живых животных LAR IATA описывает прием, стандарты обработки и инструкции для транспортировки живых животных воздушным путем. Это Руководство - принудительные требования для предприятия и всех авиакомпаний и грузовых агентов - членов IATA. Следующие широкие распространенные руководящие принципы относительно перевозки животных в или на ULD должны быть



Издание: 05 Изменение: 00

учтены:

- теплокровные животные, и некоторые холоднокровные животные, нуждаются в хорошем поступлении воздуха для дыхания и охлаждения. Поэтому большинство контейнеров, утвержденной или не утвержденной конструкции не подходят для перевозки живых животных. По этой причине предприятие запрещает перевозку живых животных в контейнерах с железными дверями;
- птенцы (цыплята) домашней птицы могут быть упакованы и перевезены на паллете с сеткой, но упаковка должна быть сделана таким способом, чтобы обеспечивался свободный доступ вентилируемого воздуха вокруг и к коробкам с цыплятами. Особое внимание должно быть уделено укладке коробок, чтобы стопка не была настолько высока, что коробки повреждались;
- некоторые холоднокровные животные, например тропические рыбы и многие ракообразные, упаковываются так, что никакой дополнительный кислород им не нужен во время перевозки. Если соответствующая упаковка произведена, эти отгрузки могут быть загружены в или на ULD.

ПРИМЕЧАНИЕ: Полная информацию относительно перевозки всех видов живых животных содержится в действующем издании IATA LAR Live Animals Regulations.

6.2.3 Скоропортящиеся грузы

Специальные условия применяются к перевозке широкого диапазона скоропортящихся продуктов в средствах пакетирования грузов. Полная информация относительно использования ULD для перевозки скоропортящихся продуктов может быть найдена в IATA Perishable Cargo Manual.

ПРМЕЧАНИЕ: Скоропортящийся груз должен сохранять доброкачественность при хранение и перевозке в течение, по крайней мере 36 часов, или такого более длительного времени, как определено условиями перевозки, без специальных мер перевозчика.

6.2.4 Ценный груз

Имеются различные высокоценные предметы потребления, из-за своего характера исключенные из ULD тарифных правил. Когда предметы потребления типа золота в слитках, банкнот и драгоценных камней перевозятся в ULD, должны быть предприняты соответствующие меры безопасности.

Раздел 6.3 Идентификация и технические данные ULD

Тип ULD	Макс. вес брут- то кг	Стандартный вес тары, кг	Внутренний объем, куб.м	Базовые размеры (см)	Коды IATA для ULD	Типы ВС
Конт. LD3	1300	100	3,75	153x156	AKE	Б-767
Конт. LD2	1500	150	4,4	119x156	DPE	Б-767
Паллета ПАН-3	3000	120		153x317,5	PLA	Б-767
10 фут паллета	6804	115		244x318	PMC	Б-767

6.3.1 Ярлыки (бирки) для контейнеров / паллет

Все контейнеры и другие средства пакетирования груза должны иметь надлежащие ярлыки (бирки). Существуют стандарты, детали которых определены IATA Airport Handling

Издание: 05 Изменение: 00

Manual.

Следующая таблица резюмирует требования этих стандартов.

(а) Таблица спецификаций ярлыков (бирок)

Название ярлыка (бирки)	Описание
Для опасных грузов	Черные буквы на белом фоне с красными штриховыми линиями с обеих боковых сторон размером А 5 (148х210 мм)
Для неиспользуемых (пустых) средств пакетирования груза	Черные буквы на оранжевом фоне размером А 5 (148x210 мм)
Для других грузов	Черные буквы на белом фоне размером А 5 (148х210 мм)

(b) Заполнение (содержание) ярлыков (бирок)

Ярлык (бирка) должен быть заполнен для каждого индивидуального контейнера/(паллета) поддона, включая пустые ULD следующим образом:

Контейнер/паллета

Удалите (зачеркните) не соответствующее слово "Контейнер" или "Паллета" и внесите серийный номер владельца

Аэропорт назначения

Укажите трехбуквенный код ІАТА аэропорта назначения.

Укажите вес нетто загруженного груза (кг), вес тары (кг) и общий вес брутто (кг).

Запись о каждом весе должна быть сделана раздельно.

Примечание: Загружаемый ULD должен быть взвешен до погрузки в самолет, внимательно вычтен вес тары или другого наземного погрузочно-разгрузочного оборудования из показаний измерений по взвешиванию. Только вес тары ULD должен быть введен в ярлык (бирку).

Аэропорт отправления и трансферта

Укажите трехбуквенный код ІАТА аэропорта отправления и номер рейса.

Укажите трехбуквенный код ІАТА аэропорта трансферта и номер рейса

Местоположение на самолете

Укажите место размещения на ВС.

Содержимое

Укажите код груза, номера AWB загруженного груза, количество загруженных мест по указанной AWB (если не вся партия загружена в ULD).

Ремарка

Укажите трехбуквенный код специального, опасного груза, его (их) класс или категорию.



Издание: 05 Изменение: 00

Обратите внимание: пустой ULD должен быть отмечен большим символом «X».

(с) Приспособление для хранения (вложения) ярлыков (бирок)

Для контейнеров ярлык (бирка) должен быть вставлен в установленный держатель.

У паллет с сеткой ярлык (бирка) должна быть прикреплена к сетке. Ярлык (бирка) должны находиться в удобочитаемом положении, предпочтительно на уровне глаз.

(d) Смешанное содержимое (багаж и груз) в одном контейнере

Загрузка смешанного содержимого (багажа и груза) на одно ULD допускается только в исключительных случаях, при этом при использовании контейнера или паллеты с зарегистрированным багажом или смешанным багажом и грузом, должен использоваться ярлык (бирка) с красной пометкой. В этом контексте, зарегистрированный/несопровождаемый багаж нужно рассматривать как груз.

(е) Использование ярлыков (бирок) для контейнеров и паллет

Важно помнить что:

- на паллетах ярлык (бирка) должна быть присоединена к сетке на уровне глаз:
- на контейнерах ярлык (бирка) должен быть вставлен в держатель;
- на других ULD ярлык (бирка) помещается в держатель, где он имеется;

Вес нетто, показанный на ярлыках (бирках) - фактический вес груза, включая его упаковку.

Веса, введенные в ярлыки (бирки) должны быть точны согласно взвешиванию на утвержденных складских весах. Перенос веса из недостоверных источников информации типа инвойсов, извещений о доставке или декларации строго запрещается.

Когда груз, требующий специальной обработки, загружен в/на ULD, соответствующий трехбуквенный код обработки должен быть введен в секцию «ремарка» ярлыка (бирки). Для опасных грузов указывается применимый класс или категория и IMP код ОГ. Для опасных грузов используется соответствующий ярлык с красными штриховыми линиями по бокам. Если ULD содержит упаковки опасного груза с обозначением «CAO» (Cargo aircraft only-Только на грузовом самолете), то такие ULD следует загружать только в грузовые воздушные суда.

Раздел 6.4 Обработка средств пакетирования грузов ULD

6.4.1 Введение

Этот раздел описывает, как ULD должен и не должен быть обработан, чтобы максимально долго их эксплуатировать без ремонта и свести затраты по обслуживанию к минимуму. Это также помогает держать их в хорошем состоянии для защиты перевозимого груза.

Надо заметить, что ULD классифицируются на сертифицированные и не сертифицированные. Сертифицированные ULD - те, для которых свидетельства о пригодности их к использованию на самолете предоставили изготовители, уполномоченные соответствующими государственными органами, определяющими годность самолета к полету. Не сертифицированные ULD - те, для которых свидетельство о пригодности к использованию на самолете согласно нормам летной годности, не предоставлены.



Издание: 05 Изменение: 00

6.4.2 Основные требования при обработке средств пакетирования грузов ULD

ULD не должны размещаться на земле, они должны всегда находиться на специальных поддерживающих устройствах (стеллажах, роликовых дорожках, тележках и т.д.) для средств пакетирования груза, в крайнем случае ULD следует размещать на деревянных или металлических поддонах Это предотвращает повреждение и чрезмерный износ основания. Если повреждение или чрезмерный износ действительно произойдет, средство пакетирования груза может загрязнить и повредить наземное и/или самолетное погрузочноразгрузочное и удерживающее оборудование.

Основные системы поддержки, например конвейеры, стеллажи, роликовые дорожки и тележки должны соответствовать применимым техническим требованиям.

Основные системы поддержки, которые соответствуют рекомендации IATA (AHM 911), должны отвечать требуемым стандартам обработки, поскольку содержание самого оборудования требует этого.

Однако, такое оборудование тогда исполнит свою задачу должным образом, когда оно находится в хорошем рабочем состоянии. Нет никакого смысла в наличии стеллажей, если ролики сломаны или они вообще отсутствуют из-за недостатков в обслуживании. Такие не-исправности могут привести к повреждению ULD.

Первое и, возможно, наиболее важное требование при обработке ULD:

ПЕРЕД ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ПРОВЕРЬТЕ, ЧТО ВСЕ НАЗЕМНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ПОДДЕРЖКИ НАХОДИТСЯ В ХОРОШЕМ РАБОЧЕМ СОСТОЯНИИ

ULD, конечно, должно также быть в полностью пригодном к эксплуатации состоянии. Поврежденное ULD может вызвать проблемы при обработке, нанести повреждения наземному и самолетному погрузочно-разгрузочному и удерживающему оборудованию. Вторым требованием при обработке ULD, и не мене важным, является:

ПЕРЕД ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ УБЕДИСЬ, ЧТО ULD НАХОДИТСЯ В ПРИГОДНОМ К ЭКСПЛУАТАЦИИ СОСТОЯНИИ

Поврежденное средство пакетирования груза ULD должно быть изъято из обращения и отправлено на ремонт.

6.4.3 Хранение средств пакетирования грузов

ULD должны храниться в закрытом от неблагоприятных метеорологических условий месте всегда, когда возможно и всегда на подходящей системе поддержки, например стеллажах, тележках, и т.п.

Соответствующие меры хранения должны быть обеспечены для ULD, которые не хранятся под крышей. Контейнеры могут быть опрокинуты порывом ветра 50 км/час (15 метров/сек). Использование балласта для обеспечения устойчивости контейнера не рекомендуется, но если он использовался, то должно быть удален перед использованием ULD.

Контейнеры должны храниться с надежно закрытыми дверями контейнеров, чтобы предотвратить повреждение дверей и защелок.

He храните ULD на земле (асфальте) без поддонов для поддержки и защиты от повреждений.

He складывайте одно ULD на другое. ULD. Эксплуатируемые предприятием ULD не предназначены для подобного размещения (укладки).



Издание: 05 Изменение: 00

6.4.4 Подготовка средств пакетирования грузов (U LD) к использованию

Удалите лед, снег, воду, ошметки упаковок, целлофан которые, возможно, накопились в и на ULD во время хранения и предыдущей перевозки. Особое внимание нужно обратить на двери, крыши контейнеров.

Удалите все ярлыки (бирки) и маркировку, которая была нанесена при отправке контейнера до аэропорта назначения на предыдущем рейсе. Это могут быть любые специальные ярлыки, например живые животные, радиоактивные материалы и т.д.

Средство пакетирования груза должно быть полностью очищено, если перед этим использовалось для перевозки живых животных, мяса, сельскохозяйственных и садоводческих изделий. В этом контексте, может быть необходимо, выполнить определенные требования министерства здравоохранения данного государства.

Приложите правильные ярлыки (бирки), предназначенные для дальнейшей отправки данного ULD в аэропорт назначения.

Всегда удаляйте неиспользованный сухой лед из ULD, и удостоверьтесь, чтобы такие ULD были хорошо проветрены перед использованием.

6.4.5 Перемещение средств пакетирования грузов ULD

Перед транспортировкой ULD на тележках или других транспортных средствах, должно быть обеспечено, чтобы все средства удержания, замки или другие устройства обеспечения безопасности при перевозке были правильно применены.

Перед подъемом или опусканием ULD на складских подъемных лифтах убедитесь, что все остановочные средства, замки или другие устройства обеспечения безопасности исправны и правильно применяются.

Перед передачей ULD от одной системы транспортировки или погрузки другой, например с машины - контейнеровоза в самолет должно быть гарантировано, что уровни высот платформ одни и те же. Это предотвратит повреждение ULD - особенно краев - во время перемещений. Максимальное горизонтальное расстояние между роликами этих двух устройств не должно превышать 250 мм.

Хотя грузоподъемник (вилочный погрузчик) - чрезвычайно универсальное и полезное транспортное средство, он не должен на постоянной основе использоваться для того, чтобы обрабатывать ULD, если ULD определенно не предназначены для подъема вилочным погрузчиком. Если ULD не предназначен для подъема вилами погрузчика в правильном положении, должно использоваться вспомогательное погрузочно-разгрузочное оборудование для погрузки ULD на деревянный поддон, прежде чем быть обработанным грузоподъемником.

Запрещено бросать (ронять) ULD с тележек, погрузчиков, транспортных средств и т.д. Такое плохое обращение кончается повреждением боковых граней и/или углов, и пробитыми днищами (основаниями). Также может получить повреждение груз на или в ULD, если ULD загружено.

Запрещено сталкивать ULD на землю и волочить ULD по земле.

Не используйте ломы или подобные устройства, чтобы переместить ULD.

Не сбрасывайте ULD с подъемных кранов. Никакие ULD, используемые предприятием, не предназначены для бросания. Любая попытка сделать это очень опасна.

Не обрабатывайте контейнеры, имеющие габариты с наклонными сторонами (типа АКЕ, АКН) на оборудовании, на котором стопорные упоры превышают 50 мм высотой. Упоры сверх этой высоты повредят наклонную сторону этих контейнеров.

6.4.6 Предотвращение повреждений

Не размещайте груз в крыше ULD.

Не давайте контейнерам опрокидываться на их боковые стороны или на концы.



Издание: 05 Изменение: 00

Не держите паллеты (поддоны) на их гранях, если они не хранятся в специальной стойке, предназначенной для этой цели.

Не загружайте контейнеры в самолет, если контейнерные двери не были закрыты и надежно не заперлись.

6.4.7 Поврежденные средства пакетирования груза ULD

Поврежденные средства пакетирования грузов ULD должны всегда храниться отдельно от пригодных к эксплуатации.

Степень повреждения должна ясно определяться, чтобы решить, является ли ULD с имеющимся повреждением пригодным к эксплуатации или нет.

Станция (аэропорт), грузовые терминалы (обслуживающая компания) повредившая или обнаружившая любого вида повреждения ULD, несет ответственность за принятие нижеприведенных мер.

Поврежденные ULD делятся на две категории следующим образом:

- а) непригодное к эксплуатации оборудование
- Оборудование нужно считать непригодным к эксплуатации когда:
- средство пакетирования груза, которое, из-за вида повреждения, не может быть загружено или закреплено в самолете;
 - ULD с отсутствующими частями, например паллета без сетки.
- ULD определяют непригодным к эксплуатации проверкой на соответствие критериям повреждений (COM 6.8).
 - б) поврежденное, но все еще пригодное к эксплуатации оборудование.

Оборудование с любым повреждением, меньшим чем описанные в СОМ 6.8 или с нечитаемым IATA ID кодом, вообще считается пригодным к эксплуатации, то есть может использоваться для перевозки с ограничениями. За проверку и определение пригодности ULD несут ответственность специально назначенные лица обслуживающих компаний, станций (аэропортов), получающие средства пакетирования грузов для использования.

В базовом аэропорту Пулково специалисты отдела центровки делают окончательную проверку пригодности средств пакетирования грузов ВС Боинг-767 и намечают необходимый ремонт.

Средства пакетирования грузов ВС Ил-86 (контейнеры) принадлежат аэропорту Пулково, окончательную проверку пригодности и необходимый ремонт намечают специалисты службы главного механика аэропорта.

Любые непригодные к эксплуатации средства пакетирования груза изымаются из обслуживания немедленно.

6.4.8 Двери

Закройте и надежно заприте контейнерные двери и обеспечьте размещение сетки на паллете перед перемещением средства пакетирования груза независимо, загружено оно или нет.

6.4.9 Сетки

Удостоверьтесь, что фитинги должным образом прикреплены к паллете перед его перемещением или транспортировкой.

Удостоверьтесь, что сетка, стягивающие устройства и ремни не свисают за края ULD. Приберите на паллету любые свободные концы.

При хранении сеток, разделяйте различные типы сеток по размерам, чтобы избежать беспорядка при отборе нужных сеток для уходящих грузов. Один из способов состоит в том,



Издание: 05 Изменение: 00

чтобы разместить сетки в соответственно идентифицированный матерчатый или полиэтиленовый мешок. Это поможет держать сетки чистыми, и препятствуют их запутыванию.

Всегда храните сети в защищенном от воздействия неблагоприятных метеорологических условий (дождь, снег, мороз и т.д.) местах.

Никогда не перерезайте ячейки сеток или ремни, чтобы отсоединить сетки от паллет (поддонов). Всегда вытаскивайте фитинги из пазов на паллетах.

Не удаляйте скомплектованную сетку от неструктурных контейнеров, если ULD не посылают для ремонта.

Раздел 6.5 Общие правила загрузки средств пакетирования грузов (ULD)

- попытайтесь представить визуально порядок заполнения контейнера грузом перед началом загрузки. Знайте, что тяжеловесные, габаритные, неуклюжие, хрупкие предметы требуют специальной обработки;
- разместите габаритные или тяжеловесные предметы на днище (основании), маленькие и легкие предметы наверху;
- разместите длинные предметы на дне; если необходимо, эти предметы должны быть помещены в распорки (распределители нагрузки);
- расположите грузы не оставляя больших зазоров и пустых пространств, насколько это возможно;
 - видимо слабые или очень легкие упаковки располагайте наверху;
- если контейнер заполнен частично, то упаковки должны быть по отдельности привязаны, предпочтительно ремнями и фитингами, которые используют соответствующие пазы ULD:
- упаковки на паллетах должны быть сложены так, чтобы груз был устойчиво держал конфигурацию, не заваливался набок и не свисал с паллеты.

Предосторожности для безопасности

- все грузы, которые по их характеру, форме или плотности могут представлять опасность, должны быть закреплены. Закрепление может быть достигнуто заполнением ULD до полного объема или привязыванием;
- ULD, которые заполнены на $\frac{3}{4}$ их высоты, считаются заполненными полностью по объему;
- запчасти, весящие 150 кг или более, размещенные в сертифицированном ULD, должны быть привязаны независимо от того, что контейнер заполнен по объему;
- не сертифицированный ULD не должен содержать предметов весом свыше 150 кг или предметов, которые по их характеру, форме или плотности могут представлять опасность;
- грузы в контейнеры с наклонными сторонами надо грузить, чтобы обеспечить такое расположение центра тяжести, чтобы избежать опасности опрокидывания контейнера, тяжеловесные предметы должны быть размещены в центре днища (основания), насколько возможно далее от наклонного конца.

6.5.1 Ограничения по укладке

В дополнение к вышеизложенным правилам укладки упаковок с грузами, есть некоторые специальные правила и строгие ограничения относительно загрузки типов средств пакетирования грузов и самолетов Смотри СТМ.

6.5.2 Максимальный вес брутто

Каждый ULD имеет максимальное ограничение массы брутто. Это ограничение включает вес тары ULD со всем ее приложенным оборудованием, например фитинги, ремни и сетки. Вес тары ULD указывают на средстве пакетирования груза непосредственно. К весу



Издание: 05 Изменение: 00

тары должен быть добавлен вес груза, упакованного на/в ULD. Максимальный допустимый вес нетто также указывается на средстве пакетирования груза. Вес брутто ULD обычно устанавливается взвешиванием на весах погрузочно – разгрузочного устройства склада.

НИ В КОЕМ СЛУЧАЕ НЕ ДОЛЖЕН БЫТЬ ПРЕВЫШЕН МАКСИМАЛЬНЫЙ ВЕС БРУТТО

В некоторых обстоятельствах максимальный вес брутто не должен быть достижим для всех ULD из-за их положений (позиций) на специфическом самолете. Структура фюзеляжа самолета может требовать некоторых применяемых ограничений веса. Полная вместимость полезного груза самолета может также наложить ограничения веса на некоторые ULD.

Общее правило загрузки груза - то, что загрузка должна быть равномерно распределена по всей доступной поверхности основания (днища) ULD. Этим можно избежать проблем, являющихся результатом концентрации веса на небольших площадях или областях.

Каждый ULD имеет максимальную нагрузку на пол, выраженную в кг/кв. м. Индивидуальные тяжеловесные предметы груза, которые не имеют плоских поверхностей, могут превысить ограничение по нагрузке на пол. Если предмет превышает ограничение, нужно применить спредеры (доски достаточной толщины, жесткости и прочности и т. д.), чтобы распределить вес по большей площади (СОМ 4)

6.5.3 Использование распределителей нагрузки (спредеров)

Когда требуются спредеры (доски)

Если было установлено, что место груза превышает ограничения по нагрузке на пол ULD, то требуются спредеры (доски) в зависимости от:

- веса места;
- габаритов места,
- ограничение по нагрузке на пол грузовой кабины самолета и в ULD.

Во-первых, надо определить площадь соприкосновения между нижней поверхностью груза и днищем (основанием) ULD. Например, если деревянная короб, который будет загружен, весит 1000 кг и имеет следующие габариты:

длина = 2м., ширина = 1м., высота = 1м.; площадь соприкосновения зависит, какой стороной коробка помещена в ULD. Если место размещено в длину, то нагрузка на пол составит $1000~\rm kг/2~kв.m$ = $500~\rm kг/kв.m$. Если место размещено на «попа», то нагрузка составит $1000~\rm kг/kв.m$

Чтобы минимизировать использование спредеров (досок), место груза должно, если возможно, быть помещено ее самой длинной стороной по основанию (днищу) ULD.

Взятый для примера груз должен размещен на основании (днище), которая имеет максимальное ограничение по нагрузке груза 500 кг / кв.м, если его разместить в длину по днищу ULD.

Как распределить нагрузку

Если ограничения по нагрузке на пол превышены, необходимо вычислить размер спредеров (досок или платформы), требуемых для распределения груза, чтобы получить разрешенный максимум. Независимо от того, какое распределяющее устройство используется, оно должно обладать достаточной степенью жесткости, чтобы достигнуть распределения нагрузки. Степень жесткости, которая определяется взаимными измерениями (толщиной и шириной) доски, зависит от двух главных факторов:

- веса груза, помещенного на спредеры;
- длины спредеров за пределами каждой стороны упаковки.

Заключение - если пол имеет ограничение по нагрузке в ULD - 900 кг / кв.м, то пред-



Издание: 05 Изменение: 00

мет, взятый из примера, помещенный в положении в длину, не требует спредеров, а помещенный на «попа», требует увеличения площади соприкосновения с полом и соответствующих спредеров.

Разделите фактический вес места груза на разрешенный максимум 1000 кг/900 кг/кв.м = 1,12. Таким образом, площадь опоры при данных условиях необходимо увеличить в 1,12 раза.

Кроме тенденции повреждения ULD и роликовых систем пола самолета, сконцентрированные грузы давят на пол под ULD и искажают его профиль и могут вызвать трудности во время погрузочно – разгрузочных работ.

6.5.4 Металлические алюминиевые паллеты

Паллеты ПАН-3 могут использоваться на ВС Боинг-767, они более гибки, чем другие типы поддонов. Поэтому более важно распространить груз равномерно по всей поверхности паллеты. Для тяжеловесных или сконцентрированных (большой вес при малой площади опоры) грузов надо всегда убеждаться, необходимо ли использование спредеров. Это позволит избежать повреждений роликовых систем пола самолета. Паллеты РМС, используемые на ВС Боинг-767, более прочны, но также могут требовать использование распределителей нагрузки.

6.5.5 Формирование загрузки на паллете

Твердые контейнеры сконструированы так, чтобы они свободно помещались в самолет, для которых они предназначены. Паллеты с сеткой имеют некоторые преимущества при обработке, но должны быть так скомплектованы, чтобы соответствовать контуру самолета, в который они будут загружены.

IATA определила набор стандартных контуров для паллет, каждый из которых предназначен для погрузки в один или более тип самолета.

Внимание: для опасных грузов, требующих погрузки "Только на грузовой самолет", ярлык (бирка) должен быть доступен (виден) во время рейса. Такое расположение опасных грузов на паллете должно быть принято во внимание.

На паллетах нельзя применять никаких форм картона, полок или клиньев в целях поддержания нависающего груза. Есть одно условие - полученный в результате погрузки груза контур не должен менять свою форму в течение всего рейса и не должен свешиваться с паллеты.

6.5.6 Использование оборудования для обработки грузов

Оборудование и инструменты, используемые наземным персоналом, если их правильно не использовать, могут причинить серьезное повреждение ULD. Лом, используемый как рычаг, может причинить серьезное повреждение ULD в форме прокола днища или боковины при погрузке очень тяжелого груза, размещенного на очень маленькой площади опоры. Средство избежать этого очевидно: разместите устройство защиты пола в точке опоры "рычага" до обработки груза, например кусок крепкой фанеры.

Грузоподъемник может быть очень полезен для того, чтобы переместить тяжелые предметы, размещенные на складских поддонах, а также для загрузки ULD. Но грузоподъемник может также причинить сильное повреждение, если он используется небрежно. Следует руководствоваться следующими принципами:

- уменьшить скорость до абсолютного минимума при приближении непосредственно к ULD;
- только ULD, которые специально обеспечены щелями для вил грузоподъемника, могут быть подняты им.



Издание: 05 Изменение: 00

Общее правило: никогда грузоподъемник не должен поднимать загруженный ULD, если на контейнере или паллете нет специальных приспособлений для грузоподъемника.. ULD могут быть подняты грузоподъемником в исключительных случаях, пустыми на обе вилки одновременно.

Днища ULD имеют истирающуюся нижнюю поверхность и выдерживают только ограниченную боковую нагрузку, поэтому они должны перемещаться по роликовой системе. Вилы грузоподъемника карябают и истирают, а при неудачном подъезде повреждают нижнюю поверхность при подхвате ULD. Поэтому следующие правила должны всегда соблюдаться:

Помещайте вилы грузоподъемника только в предназначенные щели.

Вилы должны быть достаточной длины, то есть они должны достигать по крайней мере двух третей поперечного размера ULD.

He суйте вилы непосредственно под днище ULD - используйте деревянный или металлический поддон.

Нужно учитывать расположение центра тяжести загруженного ULD, чтобы ULD не свалилось набок.

Примечание: Расширенные вилы или вилы с башмаками улучшают обработку, но не увеличивают подъемную способность грузоподъемника. Проверьте грузоподъемность на пластине данных изготовителя.

При опускании вил с грузом на паллету или в контейнер груз не бросать, опускать плавно, пытаясь перемещать груз горизонтально. Если необходимо подготовьте платформы так, чтобы вилы могли быть легко забраны.

Избегайте подталкивать упаковки с грузом или ULD концами вилок, чтобы переместить их. Если это единственный доступный способ подвинуть груз, используйте защитные приспособления, чтобы защитить груз и ULD от острых концов вил.

6. 5.7 Закрепление грузов внутри контейнеров

Если контейнер полностью не загружен, упаковки с грузом могут перемещаться внутри контейнера во время перевозки, повреждаться сами, наносить ущерб контейнеру и приносить убытки. Всегда нужно обеспечивать крепление груза, чтобы обеспечить его безопасную транспортировку в частично заполненном контейнере.

Есть несколько способов крепления упаковок с грузом. Где контейнер обеспечен сетками или ремнями, их надо всегда использовать. Допускается использование нескольких веревочных концов, закрепляющих груз соответственным его перекрещиванием.

Если грузовые места очень тяжелы или имеют острые законцовки, они должны быть индивидуально привязаны независимо от того, может ли бы другой груз предотвратить их перемещение. Должны использоваться ремни и веревки, привязанные к крепежным узлам контейнера.

(а) Крепежное оборудование

Для закрепления груза используется разнообразное оборудование. Наиболее часто используемое оборудование – фитинги, ремни, веревки и натяжные приспособления.

Имеются существенные различия в силе крепежных устройств, расположенных на полах и стенах багажников самолета, а также материалов, из которых изготовлены крепежные материалы.

Предприятие дает инструкции о том, сколько крепежного оборудования должно использоваться для каждого ULD, чтобы сделать силу закрепления адекватной грузовой нагрузке в каждом направлении.



Издание: 05 Изменение: 00

(b) Метод стяжки

Крепеж - веревка или ремень присоединяются к двум крепежным фитингам и опоясывают груз, или когда веревка или ремень проложены непосредственно от груза (или от накинутой на груз сетки) к пазу пола ULD..

Оба этих способа крепления имеют одну и ту же удерживающую силу и являются одним креплением.

Правила, которые применяются для стандартного крепежа:

- стандартный крепеж требует четырех крепежных колец, четырех крепежных веревок (ремня) и одной веревки (ремня) безопасности;
- две веревки или ремня должны использоваться против смещения вверх, по одной веревке или ремню против смещения вперед и назад;
- веревка безопасности удерживает крепежные веревки/ремни от перемещений на упаковке;
- поскольку боковые силы уже включены в стандартный крепеж, никакого дополнительного крепежа против этих сил не требуется.

Однако если загружен высокий и узкий предмет, высота которого превышает вдвое его ширину, требуется дополнительная стяжка против боковых сил вдобавок к стандартному крепежу. Эта дополнительная стяжка должна быть помещена между половиной двух третей высоты предмета и должна защищаться двумя веревками безопасности, чтобы препятствовать перемещению крепежа.

- в зависимости от веса предмета и материала используемого крепежа может потребоваться дополнительный крепеж.

Раздел 6.6 Закрытие средств пакетирования грузов (ULD)

6.6.1 Паллеты с сетками

Закрытие паллеты подразумевает установку сетки с надлежащим натяжением. Имеются практические трудности в выполнении данной операции, но следующие советы могут оказать помощь:

- (а)перед началом закрытия скомплектованного на паллете груза, убедитесь, что форма груза в пределах контура, допустимого для конкретного типа самолета;
- (b)загруженные упаковки могут быть покрыты пластиковым покрытием для защиты от непогоды;
- (с)разложите сетки на земле, определите правильные стороны и распутайте их, если это необходимо;
- (d) распределите сетку равномерно вокруг паллета, чтобы все упаковки были охвачены сеткой:
- (е)вставьте фитинги перед натягиванием сетки. Фитинги должны быть равномерно распределены в пазах.
- (f) натягивайте сетку с достаточной силой, чтобы сделать ее туго равномерно натянутой со всех четырех сторон. Нет необходимости натягивать сетку и ремни со всей силой. Чрезмерный натяг согнет паллету и будет препятствовать закрытию замков пола самолета и боковых креплений. Сетки должны быть достаточно натянуты, но не напряжены сверх меры;
- (g) подберите свободные концы веревок, ремней и сетки, чтобы они не свешивались с паллеты. Привяжите их так, чтобы они не загрязнили и не повредили наземное оборудование.

Издание: 05 Изменение: 00

6.6.2 Контейнеры с сеточными (мягкими) дверьми

Контейнеры с сеточными (мягкими) дверями должны быть закрыты на манер закрытия паллеты. Необходимо удостоверится, что загрузка контейнера совпадает с контуром двери и не выпирает вперед.

6.6.3 Контейнеры с твердыми металлическими дверьми

Контейнеры предприятия имеют твердые двери, которые опускаются сверху к основанию (днищу) и предназначены для закрытия на замки. Надо обеспечивать загрузку так, чтобы внутренняя укладка груза оставляла достаточно места для дверных панелей, которые будут установлены в соответствующие пазы. Если ULD стоит на ровной поверхности и груз внутри расположен равномерно, не должно быть никакой потребности прилагать силу, чтобы закрыть дверь. Если проявляются трудности с закрытием, проверьте внутренние упаковки и укладку груза. Удостоверьтесь, что понимаете механизм закрытия замков и их закрытие не требует излишних усилий. Заприте дверь на замок.

6.6.4 Разгрузочные процедуры

Следующие процедуры должны выполняться при распаковке ULD.

- проверьте по ярлыку (бирке) аэропорт назначения ULD перед открытием дверей и распаковкой.
- отоприте металлические двери в обратной последовательности закрытию ULD.
- ослабьте натяжные приспособления сетки и мягких дверей.
- не перерезайте сетки или ремни.
- когда груз из ULD выгружен, удалите все вспомогательное оборудование типа спредеров (досок), подпорок, оборудования крепления и ошметков после груза.
- оставьте сетки и двери в таком положении, чтобы ULD была готова к осмотру и немедленному повторному использованию.
- осмотрите пустую ULD для обнаружения очевидных признаков повреждения, включая осмотр основания (днища). Слушайте, как движется ULD по роликам. Это укажет на состояние днища.
- убедившись в исправности ULD путем осмотра, закройте дверь ULD на замок, опустите сетку или мягкие двери и поместите ULD на место хранения.

Раздел 6.7 Трансфер и интерлайн средств пакетирования груза

Предприятие не имеет соглашений о трансферте и интерлайне средств пакетирования грузов с другими авиакомпаниями.

Тем не менее, постоянно происходят процедуры передачи средств пакетирования грузов грузовым терминалам, аэропортам для обработки и погрузки-выгрузки багажа, грузов и почты.

6.7.1 Использование идентификационных кодов ИАТА

Все средства пакетирования груза ULD должны быть маркированы девятизначным идентификационным кодом IATA. Во всех процедурах и документах, касающихся процессов информирования об ULD, следует использовать присвоенный код для описания средства пакетирования груза. Код дает точное описание типа, владельца и серийного номера контейнера. Система ULD контроля предприятия базируется на этих идентификационных кодах.

6.7.2 Акты, контрольные квитанции для средств пакетирования грузов

«Инструкцией по организации авиационных перевозок багажа, груза и почты в кон-



Издание: 05 Изменение: 00

тейнерах (на паллетах) ОАО «Авиакомпания «Россия» определен порядок передачи средств пакетирования грузов от предприятия грузовому терминалу и аэропорту, от аэропорта грузовому терминалу и обратно для загрузки багажа, груза и почты. ULD передаются специальным актом с указанием количества, номеров ULD и имеющихся повреждений (если повреждения не препятствуют эксплуатации). Если ULD принимающей стороной определяется как непригодная для эксплуатации, то такое ULD не принимается. Акт составляется стороной, передающей ULD, в двух экземплярах. Один экземпляр остается организации (службе), передающей ULD, второй экземпляр организации (службе), получающей ULD.

Эти акты позволяют предприятию сохранить контроль за перемещением ULD. Акты о приеме и передаче средств пакетирования грузов сохраняются в организации (службе) в течение одного года и предоставляются для проверки движения ULD уполномоченным лицам предприятия.

Кроме заполнения актов о передаче ULD, информация об имеющиеся средствах пакетирования груза должна быть отправлена посредством квитанций (телексов) контроля (перечислением в квитанциях всех имеющихся ULD).

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ПОТЕРЮ ИЛИ ПОВРЕЖДЕНИЕ ULD

Использование полученных ULD должно производиться для целей, указанных в распорядительном телексе. Организация (служба), получившая по акту средство пакетирования груза, несет материальную ответственность за потерю или повреждение ULD. Если в акте о приеме ULD организация (служба) не указала повреждений, а при передаче по акту другой организации (службе) принимающая организация (служба) указывает наличие повреждений, то считается, что передающая ULD организация (служба) повредила ULD и несет материальную ответственность за повреждение. Организация (сторона) последняя получившая ULD, несет ответственность за потерю, если не докажет передачу ULD соответствующим актом.

6.7.3 Логистический контроль

Все квитанции (телексы) контроля получения (передачи), наличия средств пакетирования грузов направляются по адресу SITA – <u>LEDAPFV@gms.pulkovo.ru</u> департамент управления производственной деятельностью (ДУПД) предприятия. Данное подразделение ведет логистический контроль над движением средств пакетирования. Специалисты (ДУПД) могут в любой момент проверить наличие и полноту заполнения актов приема – передачи средств пакетирования в организациях (службах) аэропорта «Пулково».

Квитанции контроля получения (передачи), наличия средств пакетирования грузов важны, но при возникновении спорных моментов, особенно касательно повреждений, доказать правоту организация (служба) сможет только соответствующим образом оформленным актом приема — передачи средств пакетирования грузов.

6.7.4 Заявки на средства пакетирования грузов ULD

Представители предприятия на станциях (аэропортах) и организации (службы) в базовом аэропорту «Пулково» при необходимости получения средств пакетирования грузов посылают запросы по SITA – адресам:

LEDAPFV@gms.pulkovo.ru –ДУПД

LEDFPFV@gms.pulkovo.ru – центр управления полетами (ЦУП) предприятия

или E-mail адресу:

handling@rossiya-airlines.ru – ДУПД.

В базовом аэропорту ДУПД издает и распространяет исполнительные телексы по рас-



Издание: 05 Изменение: 00

поряжению средствами пакетирования грузов предприятия и направляет их непосредственному исполнителю по SITA – адресу:

LEDFFXH@sita.gmsmail.com – грузовой терминал Пулково.

и контролирует их исполнение.

Отдел грузовых перевозок, исходя из забронированной загрузки на рейсе, сообщает в КДЦ о необходимом количестве ULD для выполнения конкретного рейса. в экстренных случаях издает и распространяет исполнительные телексы по распоряжению средствами пакетирования грузов предприятия, необходимые для загрузки груза и почты, и направляет их непосредственному исполнителю по SITA – адресу:

LEDFFXH@sita.gmsmail.com – грузовой терминал Пулково.

6.7.5 Возврат средств пакетирования грузов ULD

Представители предприятия на станциях (аэропортах) или обслуживающие компании должны постоянно вести контроль и учет прибывающих и отправляемых средств пакетирования грузов, после выполнения каждого рейса посылать по вышеуказанным адресам квитанции (телексы) контроля получения (передачи), наличия средств пакетирования грузов ULD. В конце сезона выполнения рейсов на BC, использующих средства пакетирования грузов, принимать меры по возвращению всех ULD в базовый аэропорт.

6.7.6 Процедура контроля сообщений о средствах пакетирования груза ULD

Рекомендуется, чтобы все организации (службы) приняли стандартный формат сообщений для передачи информации о движении ULD. Это сообщение должно включать прибытие, отправление, наличие всех ULD на каждой станции (аэропорту) маршрута. Использование процедуры этих сообщений, описанной в IATA Airport Handling Manual, обеспечит надлежащую базу данных, чтобы поддерживать эффективный контроль над движением ULD.

Раздел 6.8 Эксплуатационная надежность и контроль повреждений

Критерии эксплуатационной надежности, применимые к ULD, распространяются на большой диапазон спецификаций, произведенных овителями самолета и изготовителями средств пакетирования грузов. Хотя нет никакого общего стандарта, есть директива, используемая для принятия передаваемого ULD. Эти приемлемые стандарты нужно рассматривать, как минимальные стандарты, установленные отдельными авиакомпаниями в пределах норм летной голности.

IATA были приняты следующие процедуры для управления (контроля) состоянием передаваемого ULD.

6.8.1 Введение

Приемные стандарты – это руководящие принципы для стороны, принимающей средство пакетирования груза. Эти руководящие принципы устанавливают общие пределы эксплуатационной годности для различных ULD и подчинены дополнительным требованиям пригодности самолета к полету каждой авиакомпании.

Владелец ULD несет ответственность за поддержание средств пакетирования грузов в пригодном к полету состоянии.

Примечание: Эта процедура базируется на требованиях IATA ULD Technical Manual, Technical Standard Specification 50/0.

Стандарты предназначены, чтобы обеспечить сторону принятия ULD основанием для того, чтобы отклонить средство пакетирования грузов:

(a) избежать оплаты за повреждение ULD, которое существовало до принятия средства



Издание: 05 Изменение: 00

пакетирования грузов;

(b)гарантировать, что ULD является способным использоваться неоднократно до его возвращения на базу, не становясь непригодным к эксплуатации при нормальном использовании.

Самолетные ULD соединяются непосредственно с системами перевозки ULD (крепления, стопорные устройства, ролики) самолета и подчинены сертификационным требованиям, установленным нормами летной годности самолета к полету, которые установлены государственными правилами страны перевозчика.

6.8.2 Паллеты

Ограничения, применимые ко всем паллетам

Паллета должна быть исследована на предмет наличия отверстий, выемок, впадин, вогнутости, расслоений панелей, изломов краев для движения по роликам, отсутствия углов и заклепок, изломов пазов для фитингов крепления сеток.

Края для движения по роликам не должны иметь никаких трещин, отсутствующих углов, пазы для крепления сетки не должны отсутствовать или быть изломанными.

Края, предназначенные для движения паллеты по роликам (разгруженной паллеты), опирающейся на плоскую поверхность, не должны быть выше, чем на 50 мм основной поверхности (днища) паллеты. Эти данные получаются вычислением среднего значения двух точек, находящихся непосредственно друг напротив друга, как указано ниже:

A + B / 2 = 50 мм максимум

Края загруженной паллеты, предназначенные для движения по роликам, не должны быть выше, чем на 32 мм основания (днища) паллеты.

6.8.3 Сетки

Сетки должны быть исследованы на следующее:

- на потертость или повреждения сеток и отсутствие или повреждения средств крепления к паллете (фитингов);
 - не должно быть никаких неисправностей, разрезов ремней или веревок или их частей;
- не должны отсутствовать ремни, средства крепления, застежки, кольца паллеты, любые другие приспособления не должны быть сломаны, деформированы до степени, когда они не функционируют.

6.8.4 Не предусмотренные конструкцией контейнеры

Не сертифицированные (неструктурные) контейнеры не подпадают под требования норм летной годности самолета к полету, могут использоваться в соединении с самолетной паллетой и сеткой.

6.8.5 Самолетные контейнеры

Контейнер должен быть исследован на предмет отверстий, искажения или расслоения панелей, на повреждения или отсутствие механизмов запирания дверей и операционных механизмов. Где используются внутренние полки, они должны быть исследованы на повреждения или отсутствие устройств захвата.

ULD должен быть проверен на предмет видимых повреждений до каждой погрузки.

(а) Не пригодные контейнеры:

Панели (боковая, верхняя, дверная) имеют:



Издание: 05 Изменение: 00

- трещину или отверстие превышающую 10 см или расстояние от трещины или отверстия до края контейнера меньше чем 5 см (максимум 1 трещина или отверстие на панель);
- больше чем 10 % заклепок на панели отсутствуют (отсутствие 2 смежных заклепок не допускается);

Дверь

- изогнута и не позволяет вставить панели двери в пазы контейнера;
- замок двери не закрывается;
- механизм захвата поврежден.

Основание (днище)

- край, движущийся по ролику, согнут больше чем на 1 см или в нем есть отверстие или трещина;
 - часть угла повреждена или отсутствует или есть трещина, превышающая 1 см;
- больше чем 4 заклепки в основном листе повреждены или отсутствуют на расстоянии меньше чем 30 см друг от друга;
 - привязные скобы повреждены;
- имеется отверстие или постоянное углубление в днище, превышающее 1 см (просверленные отверстия для дренажа не считаются).

Каркас (рама)

- структурная часть (луч жесткой подкладки) согнута больше чем на 2 см.
- трещина в сварке превышающая 2,5 см.

Маркировка

- ID код (АКЕххххFV) должен быть удобочитаем в обеих сторон;
- табличка изготовителя должна быть удобочитаема.

(b) Не пригодные паллеты и сетки к ним:

Край для передвижения по ролику:

- согнут больше чем на 2 см;
- кусок (часть), превышающая 2,5 см, отсутствует у края паллета, движущемся по роликам, меньше чем в 100 см друг от друга (кроме позиции на замке пола самолета).

Основание (днище)

- лист искорежен больше чем на 2,5 см вертикально;
- есть постоянное углубление, превышающее 0,5 см;
- есть отверстие или трещина (кроме просверленных отверстий дренажа).

Пазы (для привязывания сетки)

- имеются больше чем 3 точки повреждения на расстоянии меньше чем 66 см.

Угол

- отсутствует часть угла;
- трещина в сварке превышающая 2,5 см.

Заклепки

- 5 или более заклепок отсутствуют на расстоянии меньше чем 5 см друг от друга.

Щели для вильчатого погрузчика (при наличии таковых)

- нет никаких поврежденных или отсутствующих щелей.



Издание: 05 Изменение: 00

Сетка для грузовой паллеты

Когда произошло повреждение, сетка может использоваться с уменьшенными весами брутто следующим образом:

Поврежденная часть	Степень повреждения	допустимый вес брутто
Палетные фитинги	1 поврежденный/	50 % максимума
	отсутствующий на стороне	
Палетные фитинги	2 поврежденных/	30 % максимума
	отсутствующих на стороне	
Палетные фитинги	3 поврежденных/	непригодна
	отсутствующих на стороне	
Окантовочный рант	1 повреждение на край	50 % максимума
Окантовочный рант	2 повреждения на край	30 % максимума
Окантовочный рант	3 повреждения на край	непригодна
Петля ниже закрепления крюков	1 повреждение на край	50 % максимума
Петля ниже закрепления крюков	2 повреждения на край	30 % максимума
Петля ниже закрепления крюков	3 повреждения на край	непригодна

6.8.6 Проверка наземного вспомогательного оборудования, калибровка весов

Наземное вспомогательное оборудование должно быть проверено перед использованием.

Специалист, использующий наземное вспомогательное оборудование несет ответственность за проверку эксплуатационной готовности оборудования к использованию.

На моторизованных транспортных средствах, как минимум, должны быть проверены функциональные возможности:

- тормоза, регулировка, операционные системы и общее состояние транспортного средства к использованию.

На немоторизованных транспортных средствах, как минимум, должны быть проверены функциональные возможности:

- колеса, оси, буксировочное устройство и тормоза, механизмы закрепления и удержания ULD.

Если найдены какие-либо дефекты, транспортное средство выводится из обслуживания и должно быть отремонтировано для эксплуатационного использования.

Эксплуатационная надежность наземного вспомогательного оборудования

Складской оператор (грузовой терминал) должен иметь программу профилактического обслуживания наземного вспомогательного оборудования. Складской оператор (грузовой терминал) должен систему сохранения записей о совершенных ремонтах и обслуживании наземного вспомогательного оборудования.

Калибровка весов

Складской оператор (грузовой терминал) должен иметь процедуру, которая предусматривает проверку надежности весового оборудования, предназначенного для взвешивания грузов и ведения учета проведенных калибровок. Калибровка весов должна производиться надежным поставщиком или другим местным сертифицированным оператором. Минимальный период проверки весов - раз каждые два года, калибровки – раз в полгода.

Издание: 05 Изменение: 00

Глава 7. Неисправности

Раздел 7.1 Неисправности при обработке грузов

Неисправность - любое отклонение от нормальной рутинной обработки груза. Когда какие-либо неисправности происходят, предприятие или грузовой терминал (обслуживающая компания) должна предпринять определенные действия.

Неисправность

Неисправность - случай, произошедший вопреки нормальным правилам процедур, вызванный отклонением рейса от намеченного маршрута (посадка на запасном аэродроме), задержкой рейса, нестыковки при перевозке грузов, повреждения груза, нарушения упаковки, потери или засылки груза, отказом бортпроводника принимать груз, недостаточной грузовой вакансии для всего забронированного груза, прибытия груза без документов или документов без груза и т.д.

Инцидент

Инцидентом является случай произошедший вопреки нормальным правилам процедур, причиняющей повреждение оборудованию, самолету, замедляющий или останавливающий процесс перевозки, получения ранения или увечья и т.д.

Действия

Если инцидент произошел в аэропорту «Пулково» с самолетом, грузами предприятия, грузовой терминал Пулково должен предпринять непосредственные действия и сообщить начальнику смены ЦУП предприятия (тел. 331- 4850, 331-4925) и в отдел грузовых перевозок (ОГП).

Если инцидент происходит на станции (аэропорту), где нет местного представителя предприятия ответственное лицо, первым получившее информацию, должно немедленно принять меры согласно процедуры инцидента.

Если инцидент происходит на станции (аэропорту), где имеется представитель предприятия, ответственное лицо, первым получившее информацию, должно немедленно принять меры согласно процедуры инцидента и передать сведения представителю.

7.1.1 Процедуры при авиационных событиях

При наступлении какого-либо авиационного события его надо классифицировать. События делятся на авиационные происшествия (АП) и инциденты

АП наносит серьезный ущерб и характеризуется:

- несчастным случаем;
- сильным ранением или увечьем;
- повреждением ВС.

Об АП, произошедших в базовом аэропорту Пулково и связанных с грузами, нужно немедленно информировать по телефону, телексу или e-mail:

- специалистов отдела грузовых перевозок (COM 1.4.6);
- начальника смены центра управления полетами (ЦУП) (СОМ 1.4.6);
- других ответственных лиц аэропорта (по местным каналам связи), ответственных за передачу информации по аэропорту и принятие мер.

Об АП, произошедших, на станции (аэропорту) и связанных с грузами, нужно немедленно информировать по телефону, телексу или e-mail:

- местную обсуживающую компанию;
- местного и регионального представителя предприятия на станции (аэропорту);
- начальника смены центра управления полетами (ЦУП) (СОМ 1.4.6);



Издание: 05 Изменение: 00

- других ответственных лиц аэропорта (по местным каналам связи), ответственных за передачу информации по аэропорту (станции) и принятие мер.

Инцидент наносит умеренный ущерб и характеризуется следующим:

- не произошел несчастный случай;
- незначительными ранениями;
- незначительными повреждениями грузового оборудования;
- повреждением или утерей грузовых отправок ценного VAL и уязвимого VUN груза;
- кражей ценного VAL и уязвимого VUN груза.

Об инцидентах, произошедших в базовом аэропорту Пулково и связанных с грузами, нужно немедленно информировать по телефону, телексу или e-mail:

- специалистов отдела грузовых перевозок (СОМ 1.4.6);
- начальника смены центра управления полетами (ЦУП) (СОМ 1.4.6);
- других ответственных лиц аэропорта (по местным каналам связи), ответственных за передачу информации по аэропорту и принятие мер.

Об инцидентах, произошедших, на станции (аэропорту) и связанных с грузами, нужно немедленно информировать по телефону, телексу или e-mail:

- местную обсуживающую компанию;
- местного и регионального представителя предприятия на станции (аэропорту);
- начальника смены центра управления полетами (ЦУП) (СОМ 1.4.6);
- других ответственных лиц аэропорта (по местным каналам связи), ответственных за передачу информации по аэропорту (станции) и принятие мер.

7.1.2 Ответственность

Станция (аэропорт), обслуживающая компания (грузовой терминал), которая первая обнаружила неисправность, несет ответственность за сообщение о неисправности в соответствии с применимыми местными инструкциями.

7.1.3 Сообшения

О неисправностях необходимо сообщать перевозчику и аэропорту отправления. Уведомление грузоотправителя - на усмотрение перевозчика. О серьезных неисправностях (АП) и инцидентах нужно сообщать, как описано СОМ 7.1.1, 7.1.2.

7.1.4 Неисправности с грузом

(а) Действия при обнаружении протекающей упаковки при перевозке

Поврежденные упаковки должны быть остановлены в грузовом терминале (обслуживающей компании), если протечка найдена в отправляемых или прибывших партиях груза или средствах пакетирования грузов ULD. Причина протечки должна быть проверена. Предприятие должно быть немедленно проинформировано (СОМ 1.4.6).

Если протечка или разрыв будут замечены в терминальных помещениях (грузовых складах), партия груза с протечкой должна быть отделена от остальных грузов. Место (места) груза с протечкой должны быть повторно переупакованы перед погрузкой в самолет для дальнейшей отправки. Акт о неисправности при перевозке должен быть заполнен и приложен к авианакладной.

(b) Неисправности при перевозке ценных VAL, уязвимых VUN и дипломатических грузов

Предприятие должно быть немедленно проинформировано (СОМ 1.4.6).



Издание: 05 Изменение: 00

(с) Неисправности при перевозке опасных грузов

Опасные вещества, отправка которых выполнена не в соответствии с применимыми инструкциями IATA DGR и ИКАО ТИ, могут причинить серьезный ущерб авиационной безопасности при наземной обработке грузов и безопасности полетов во время полета. В зависимости от содержимого и степени его опасности, неправильная обработка поврежденных упаковок с опасными грузами может причинить серьезное экологическое загрязнение окружающей среды и может подвергнуть опасности персонал, вовлеченный в обработку груза.

Поэтому, правильная аварийная обработка наземным персоналом и немедленное тревожное оповещение соответствующих аварийных служб являются самыми важными мероприятиями при неисправностях с опасными грузами.

При всех инцидентах, связанных с опасными грузами акт о событии с опасными грузами должен быть заполнен (Figure 9.6.A DGR) с приложением всех уместных документов.

(d) Ответственность

Грузовой терминал (обслуживающая компания), действующий от имени предприятия, несет ответственность за выполнение местных чрезвычайных мер при возникновении инцидентов с опасными грузами на станции (в аэропорту).

(е) Руководящие принципы по действиям при инцидентах с опасными грузами

Для своевременного реагирования на возможные инциденты с ОГ члены экипажа и персонал грузовых терминалов (обслуживающих компаний) должны быть готовы к инцидентам с опасными и другими грузами, которые могут представлять опасность. В отношении подобных происшествий на земле предусматривается наличие аварийных служб.

При погрузочно-разгрузочных работах и транспортировке упаковки с опасными и другими грузами, которые могут представлять опасность, могут упасть, что может вызвать повреждение упаковки, просыпку, протечку опасного и других грузов, которые могут представлять опасность, из упаковки.

Общие аварийные процедуры с ОГ включают следующее:

- удаление упаковки с ОГ из самолета, с автомашины;
- немедленное извещение ответственного лица аэропорта (станции), предприятия (COM 1.4.6), грузового терминала (обслуживающей компании);
- изолирование упаковки с ОГ путем перемещением других упаковок с грузом и имущества;
 - предотвращение контактов с содержимым упаковки с ОГ;
- при попадании ОГ на части тела или одежду: промыть эти части тела большим количеством воды, снять испачканную одежду, не принимать пищу и не курить, не дотрагиваться руками до глаз, рта и носа, обратиться за медицинской помощью;
- бригады бортпроводников, члены летных экипажей, бригады грузчиков, связанные с инцидентами, произошедшими с ОГ, должны быть взяты под медицинский контроль.

Грузчики грузового терминала (обслуживающей компании) сообщают о событии оперативному диспетчеру грузового терминала (обслуживающей компании). Дежурные менеджеры грузового терминала (обслуживающей компании) извещают наземные аварийные службы, ответственных представителей аэропорта, предприятия (СОМ 1.4.6) о событии; грузоотправителя (грузополучателя) (адреса и телефоны можно взять из AWB, декларация грузоотправителя на опасный груз) о повреждении опасного груза и необходимости срочного прибытия для получения поврежденного опасного груза.

Грузовые терминалы (обслуживающие компании), ответственные лица предприятия



Издание: 05 Изменение: 00

должны иметь номера телефонов городских и аэропортовых аварийных служб на станциях базирования, по которым необходимо позвонить в случае АП и инцидентов с ОГ.

Нижеприведенная таблица предназначена только для ориентировки по действиям при событиях с опасными грузами, но не заменяет никакие местные инструкции, утвержденные полномочными органами или законодательством.

Квалифицированный персонал аварийных бригад на месте решает, какие действия являются необходимыми.

Доступ в опасную зону должен быть ограничен, и всякий человек должен находиться настолько далеко насколько возможно от места наступившего события до прибытия компетентных органов.



Издание: 05 Изменение: 00

Международные коды ОГ	Описание опасных свойств	Необходимые действия
	TC V	D.
RSM	Коррозийные материалы оказывают	Вызвать пожарную
Класс 8	сильное повреждающее действие на кожу.	команду. Не давать огню
	Пары вещества раздражают и повреждают	распространяться. Изоли-
	слизистые глаз, носоглотки. Они могут вы-	ровать загрязненную зону.
	звать коррозию частей самолета и повре-	Ни к чему не прикасаться.
	дить другие грузы. При контакте с органи-	Убрать другие грузы из за-
	ческими перекисями, окислителями или	грязненной зоны. Если за-
	другими химикатами есть опасность воз-	грязнение найдено в ба-
	никновения пожара. Разлившаяся ртуть	гажных отсеках ВС или
	приводит к быстрой и опасной коррозии	среди прибывшего груза,
	всех частей самолета.	доложить инженерно-
		техническому составу.
RXS	Взрывчатые вещества могут взры-	Вызвать пожарную
Категория 1.4S	ваться при возникновении пожара. На пас-	команду.
	сажирских ВС предприятия перевозятся	Не позволять огню
	взрывчатые вещества только категории	распространяться.
	1.4S	
RFG	Легковоспламеняющийся сжатый газ.	Вызвать пожарную
Категория 2.1	Баллоны и аэрозольные упаковки могут	команду.
	взрываться при возникновении пожара.	Не позволять огню
		распространяться. Выта-
		щить поврежденные упа-
		ковки на открытое место.
		Проветрить багажный от-
		сек для удаления остатков
		газа.
	_	
RFL	Легковоспламеняющиеся жидкости.	Вызвать пожарную
Класс 3	Пламя или искра может вызвать возгорание	команду.
	исходящих из поврежденных упаковок с	Не позволять огню
	ЛВЖ паров.	распространяться. Пламя
		тушить песком.
RFS	Легковоспламеняющиеся твердые	Вызвать пожарную
Категория 4.1	вещества (не взрывчатые). Трение, увлаж-	команду.
	нение вызывают в этих веществах химиче-	Не позволять огню
	скую реакцию, которая может быть причи-	распространяться. Не при-
	ной пожара.	менять воду для тушения,
	•	
		ни при каких обстоятельст-



Издание: 05 Изменение: 00

DEW	D	D.
RFW Категория 4.3	Вещества, реагирующие при взаимодействии с водой. Пролившаяся на эти вещества вода или дождь приводит к выделению легковоспламеняющихся газов и внезапному возгоранию.	Вызвать пожарную команду. Не позволять огню распространяться. Не применять воду для тушения, ни при каких обстоятельствах
RIS Категория 6.2	Инфекционные вещества содержат микроорганизмы или токсины, которые могут быть причиной заболеваний.	Изолировать (оградить) зону загрязнения. Не дотрагиваться частями тела или одежды до упаковок. По возможности, не вдыхать пары инфекционных веществ. Находиться на наветренной стороне от поврежденной упаковки. Обратиться за срочной помощью пожарных команд и медицинских органов.
RMD Класс 9	Прочие опасные грузы не включены в эту таблицу, но могут представлять опасность при перевозке.	Используйте Doc 9481, чтобы определить происхождение веществ и проконсультируйтесь с инженернотехническим составом.
RNG Категория 2.3	Невоспламеняющийся токсический сжатый газ вызывает удушье при высокой концентрации. Газы тяжелее воздуха и концентрируются вблизи земли (пола).	Вентилировать самолетные отсеки и помещения для хранения ОГ. Проконсультироваться с пожарной командой.
ROР Категория 5.2	Органические перекиси бывают жидкими и твердыми. Эти вещества, также как и самолетный кислород, весьма горючи. Трение, увлажнение, абсорбция и химические реакции могут быть причиной пожара.	Вызвать пожарную команду. Не позволять огню распростра- няться. Не применяйте воду для туше- ния, ни при каких обстоятельствах
ROX Категория 5.1	Окислители способны быстро выделять кислород, который усиливает пожар	Вызвать пожарную команду. Не позволять огню распространияться.
RPB Категория 6.1	Токсические вещества опасны при вдыхании, поглощении и при соприкосновении.	Изолировать загрязненную зону. Не прикасаться частями тела или одеждой к упаковкам. По возможности не вдыхать. Всегда находиться на наветренной стороне от поврежденной упаковки. Обратиться за медицинской помощью.

Дата: 15.02.2011 154



Издание: 05 Изменение: 00

RPG	Токсический газ находится под	Эвакуировать людей из зоны за-
Категория	давлением и имеет высокую степень	грязнения и вызвать пожарную ко-
2.3	токсичности при вдыхании. Газы тяже-	манду. Всегда находиться на навет-
	лее воздуха и концентрируются вблизи	ренной стороне от поврежденной
	земли (пола).	упаковки.
	, ,	•
RRW	Радиоактивные вещества испус-	Изолировать зону загрязнения,
RRY	кают опасные излучения, которые не	отвести людей на расстояние мини-
Класс 7	ощущаются, не видны и не имеют за-	мум 25 метров. Обратиться за помо-
	паха. Их присутствие можно опреде-	щью пожарной команды и аварийных
	лить только с помощью дозиметриче-	специальных радиохимических бри-
	ских приборов. Излучение опасно, но	гад. Измерить уровень радиации. Ес-
	его воздействие можно уменьшить, ис-	ли произошло радиоактивное загряз-
	пользуя металлические щиты. Выдер-	нение, воспользуйтесь помощью САБ
	живайте безопасную дистанцию от ра-	и АСФ для измерения радиации. Оп-
	диоактивного источника. Не стойте по-	ределить имеется ли поверхностное
	близости от источника радиоактивного	загрязнение. Если загрязнение под-
	излучения. Всегда находитесь на на-	тверждено, проконтролировать все
	ветренной стороне от источника излу-	удаленные из самолета вещи и грузы,
	чения.	которые находились в этом отсеке.
		_
Поста		_

Примечание

Только квалифицированные организации и специалисты могут удалять любое загрязнение, найденное в результате протечки или повреждения упаковки в самолете или в контейнере, известных или предполагаемых, что в них перевозился опасный груз.

Самолет, загрязненный опасными грузами, должен быть выведен из эксплуатации и не должен возвращаться до тех пор, пока загрязнения опасным грузом не удалены до такой степени, чтобы не нанести ущерб здоровью людей и окружающей среде. Процесс выведения загрязненного самолета из эксплуатации описан 2.2.1.19 Руководства по организации технического обслуживания (РОТО ГТК «Россия»).

Самолет, загрязненный радиоактивными веществами, не может быть допущен к эксплуатации до тех пор, пока уровень излучения выше значений, указанных в главе 10 IATA DGR.

Если разрыв или повреждение упаковки с ОГ случились на складе или рампе, таблица может использоваться как помощь, чтобы минимизировать опасность и удалить загрязнение в сотрудничестве с местными полномочными аварийными службами.

Уничтожение поврежденных упаковок с опасными грузами должно быть сделано в соответствии с местными правилами, утвержденными соответствующими государственными органами.

7.1.5 Акты о событии с опасным грузом (Figure 9.6.A DGR)

Акт о событии с опасными грузами - это разработанная ИАТА форма сообщения должна заполняться всегда в связи с возникновением АП и инцидентов с опасными грузами. Где нет разработанной формы ІАТА, которая обычно используется, акт о событии с опасным грузом должен быть заполнен немедленно после возникновения АП или инцидента в любой доступной форме. Копия акта должна быть немедленно отправлена начальнику смены центра управления полетами ЦУП и в отдел организации грузовых и почтовых перевозок (СОМ 1.4.6).

Издание: 05 Изменение: 00

Раздел 7.2 Заменитель грузовой авианакладной

Предприятие не имеет установленной формы заменителей грузовой авианакладной, но не будет возражать против их выпуска грузовыми терминалами (обслуживающими компаниями) в приемлемых случаях (например, при потере документов на скоропортящийся груз).

Если авиагрузовая накладная потеряна или отсутствует, или произошла засылка грузов, перевозка и доставка груза может быть закончена при помощи заменителя авиагрузовой накладной. Эта процедура объясняется в Рекомендованной Практике IATA 1600s, основные требования которой изложены ниже:

- заменитель авиагрузовой накладной должен быть заполнен в шести экземплярах, один из которых должен быть сохранен обслуживающей компанией, издавшей заменитель;
- размеры и разделы в заменителе авиагрузовой накладной должны быть те же самые, как и в нормальной авиагрузовой накладной;
- электронная передача информации, касающейся заменителя авиагрузовой накладной, должна производиться посредством FWR и FSB сообщений, описанных в Cargo-IMP manual.

7.2.1 Заполнение

Разделы на лицевой стороне заменителя авиагрузовой накладной должны быть заполнены доступной с грузовых мест, грузовых манифестов информацией следующим образом:

- номер авиагрузовой накладной;
- кодовый номер авиакомпании и серийный номер авиагрузовой накладной;
- наименование и адрес перевозчика, выпустившего AWB;
- наименование и адрес обслуживающей компании, выпустившей заменитель AWB;
- наименование и адрес грузоотправителя;
- наименование (фамилия, имя), адрес, страна (или код страны двумя буквами) и один или более методов контакта (номер телефона, факса) грузоотправителя;
 - наименование и адрес грузополучателя;
- наименование (фамилия, имя), адрес, страна (или код страны), и один или более методов контакта (номер телефона, факса) грузополучателя;
 - аэропорт отправления;
 - маршрут в аэропорт назначения;
- коды аэропорта назначения, отправления, перевозчика, маршрут движения в аэропорт назначения.
 - наименование аэропорта или города назначения;
 - информация по обработке груза.

Раздел 7.3 Повреждения, потеря и розыск грузов

Должны быть предприняты быстрые действия, чтобы исправить любую неисправность, как только она обнаружится. Неудача при достижении результата приводит к потере эффективности производства и хорошего отношения клиента. Этот подраздел описывает надлежащие действие, которые должны быть предприняты при различных типах неисправностей и плохого обращения с грузами.



Издание: 05 Изменение: 00

Чтобы достичь ясного понимания корректирующего действия по устранению неисправностей, должны использоваться следующие понятия:

"Cargo Tracer Message" (CTM) – сообщение о потере или находке груза и/или документов.

"Found Cargo" – не заявленный груз и груз без документов, найденный во время складских проверок, или груз, который не может быть идентифицирован. Найденный груз, после расследования, может оказаться ошибочно выгруженным или не отправленным.

"Mislabeled Cargo" - груз, который имеет опознавательные знаки партии груза, к которой он не принадлежит (ошибочно замаркированый).

"Missing Cargo" – груз, который не был получен с рейса, на котором он был внесен в грузовой манифест для отправки.

"Offloaded Cargo" - груз, который был ошибочно или намеренно снят с самолета в аэропорту отправления или в промежуточном аэропорту.

"Over carried Cargo" - груз, который не был снят в аэропорту назначения согласно грузовому манифесту и перелетел его.

"Point of Loading" - аэропорт, где груз загружен согласно грузовому манифесту.

"Point of Unloading" - аэропорт, где груз разгружен согласно грузовому манифесту.

"Short shipped Cargo" - груз, который был указан в грузовом манифесте, но не был загружен.

"Warehouse Check" – инвентаризация (проверка, опись) грузового склада, чтобы найти несоответствия между фактическим наличием грузов и имеющимися авиагрузовыми накладными.

7.3.1 Пропавшие грузы

(а) Общие положения

Когда указанный в грузовом манифесте груз не получен в аэропорту назначения, или когда получено уведомление от аэропорта назначения, что указанный в грузовом манифесте груз отсутствует, должны быть предприняты следующие действия:

Проверьте, было ли получено сообщение, имеющее отношение к недостающему грузу и указано ли в нем, что грузовые места были намеренно выгружены или указаны в грузовом манифесте, но не загружены;

Если такое сообщение не было получено, проверьте все возможные места хранения, где может быть этот груз.

(b) Сообщения о розыске грузов

Если вышеуказанная проверка в грузовом терминале, где отсутствует груз, дала отрицательный результат, нужно послать сообщение «СТМ» в аэропорт погрузки и всем аэропортам по маршруту.

В грузовом терминале, где получено сообщение «СТМ».

Грузовой терминал аэропорта погрузки должен сделать у себя проверку и затем подтвердить, что недостающий груз определенно загружен или не загружен по определенным причинам.

Если грузовой терминал аэропорта погрузки полагает, что недостающий груз мог быть загружен на не тот рейс, то этот грузовой терминал должен послать сообщения тем грузовым терминалам, которые, возможно, получили груз (куда груз заслан).



Издание: 05 Изменение: 00

Если найденный груз ошибочно отправлен на рейсе другой авиакомпании, грузовой терминал, который получил груз, должен запросить копию оригинальной авиагрузовой накладной и инструкции по отправке найденного груза, и действовать согласно полученным инструкциям.

(с) Заключительное сообщение о розыске грузов

В грузовом терминале, где груз отсутствует

Если груз не найден в течение четырнадцати дней после предполагаемой даты прибытия, заключительное грузовое сообщение «СТМ» нужно послать всем грузовым терминалам по маршруту движения рейса, связанным с приемом, перевозкой упомянутого груза, которое должно включать следующее:

- номер AWB;
- аэропорты отправления и назначения;
- маршрут следования;
- номер рейса и дата, указанные в грузовом манифесте;
- последний аэропорт погрузки;
- количество отсутствующих мест;
- общее количество мест согласно авиагрузовой накладной;
- вес отсутствующих мест;
- описание содержимого;
- специальный код обработки, если применим;
- описание внешней упаковки, включая маркировку и номера в партии;
- габариты отсутствующих мест;
- номер накладной отправителя, если применим;
- наименование и адрес грузополучателя;
- наименование и адрес грузоотправителя;
- инструкции по распоряжению грузом.

В грузовых терминалах, где заключительное грузовое сообщение «CTM» получено

На заключительные грузовые сообщения «СТМ» нужно ответить как можно скорее. Вновь должны быть приложены усилия, чтобы определить местонахождение недостающего груза.

Если недостающий груз найден, он должен быть отправлен на первом доступном рейсе в аэропорт, отслеживающий груз, если другие инструкции по распоряжению грузом не содержатся в заключительном грузовом сообщении «СТМ». В любом случае создатель сообщения должен быть проинформирован соответствующим телексом.

(d) Отрицательный результат розыска

Если груз не получен в течение четырех недель (30 дней) после предполагаемой даты прибытия, аэропорт, грузовой терминал, пославший сообщение «СТМ» по розыску, должен:

Сообщить об отрицательном результате розыска аэропорту отправления, последнему грузовому терминалу погрузки, отделу организации грузовых и почтовых перевозок предприятия (СОМ 1.4.6), посылая последний розыскной телекс. Это сообщение закрывает розыскное дело и должно включать текст, заявляющий, что розыскное дело будет доступно в офисе, создавшем первоначальное сообщение, в течение двух лет.

Издание: 05 Изменение: 00

7.3.2 Найденный груз

(а) Общие положения

Когда оригинальная авиагрузовая накладная не доступна и если отгрузка носит безотлагательный характер, например живые животные или скоропортящиеся продукты, то должны быть предприняты немедленные действия по быстрой отправке груза, используя копии авиагрузовой накладной. Может быть выпущен заменитель авиагрузовой накладной. Грузовым терминалам разрешается отправлять эти грузы по распорядительным телексам предприятия по копиям AWB.

(b) Процедуры для засланных грузов (прибывших без грузовой авианакладной в неправильный аэропорт назначения)

Пошлите грузовое сообщение «СТМ» в аэропорт погрузки. Когда груз найден в промежуточном аэропорту, ускорьте его отправку правильному аэропорту назначения первым доступным рейсом, сообщая об этом аэропорту погрузки и назначения соответствующим грузовым сообщением «СТМ».

Если рейс, на котором прибыл груз и аэропорт разгрузки известны, то аэропорт, нашедший груз должен послать грузовое сообщение «СТМ» правильному аэропорту разгрузки, уведомляя о деталях отправки.

Грузовой терминал аэропорта, в котором груз был найден, должен отправить его правильному грузовому складу аэропорта назначения по заменителю авиагрузовой накладной (копиям авианакладной). На копии авиагрузовой накладной нужно перечеркнуть крестом рейс, на котором груз перевозился, и пометить, было ли это "разгружено ошибочно – off loaded" или "перелетело ошибочно – over carried" или заслано.

Грузовой склад аэропорта, держащий оригинальную авиагрузовую накладную должен послать копии в пункт обнаружения груза, последующим пунктам перевозки, и аэропорту назначения.

Известен только рейс, на котором прибыл груз, неизвестен пункт разгрузки

Груз должен храниться до получения инструкций по отправке, или до получения AWB или ее копии

Грузовой склад аэропорта, в котором груз был найден, должен послать грузовое сообщение «СТМ» всем аэропортам по маршруту с запросом инструкций.

Груз должен быть отправлен только тогда, когда получена авиагрузовая накладная, ее копия или инструкции по отправке.

Отрицательный результат

Если в течение четырех недель (30 дней) не получен ответ на грузовое сообщение «СТМ», грузовой склад аэропорта, в котором груз был найден, должен возвратить груз на станцию (аэропорт) происхождения (отправления), если она известна. Если станция (аэропорт) происхождения (отправления) не известна, груз должен оставаться на месте.

7.3.3 Ошибочно замаркированные грузы

Ошибочная маркировка груза должна быть немедленно исправлена. Перед размещением неправильно замаркированного груза на склад нужно связаться с аэропортом отправления.

Если при маркировке была допущена ошибка грузоотправителем, и если требуется переоформление, то должна быть выпущена новая авиагрузовая накладная, и все расходы дополняются к оплате (счету) за перевозку.



Издание: 05 Изменение: 00

7.3.4 Отсутствие перевозочных документов

В аэропорту, где неисправность обнаружена:

Когда получен указанный в грузовом манифесте груз без документов (AWB), отметка об отсутствии документов должна быть сделана на грузовом манифесте, посылается соответствующее сообщение «СТМ» о розыске авиагрузовой накладной пункту погрузки, аэропортам по маршруту, запрашивая отсутствующие документы или их копии.

Когда оригинал или копия авиагрузовой накладной получены, нужно доставить груз грузополучателю или загрузить его для дальнейшей отправки до пункта назначения, используя копию или заменитель авиагрузовой накладной.

7.3.5 Извещение о недоставке груза

Если грузополучатель не получает груз в течение 7, 14. 21,28 дней после его прибытия в аэропорт назначения, то посылается уведомление о недоставке (IRP), которое должно быть заполнено в соответствии с IATA Resolution 603 при:

- невозможности доставки груза в течение четырнадцати (14) дней после поступления груза в аэропорт назначения и извещения грузополучателя;
 - отказе грузополучателя получать груз;
- если имеется необходимость пересмотреть или обновить информацию, содержавшуюся в предыдущем IRP, особенно когда груз доставлен после выпуска предыдущего IRP, или после избавления (уничтожения) от груза;
 - при других инцидентах, затрагивающих движение или доставку груза.

IRP сообщения посылаются телексом и адресуются перевозчику, станции (аэропорту) отправления или агенту по обработке грузов в аэропорту отправления (указанным на лицевой стороне авиагрузовой накладной).

Любые поправки к примененным сборам, следующим из таких неисправностей, должны быть сделаны в соответствии с процедурами, указанными в IATA Resolution 612a.

Процедура заполнения IRP применяется к перевозкам, выполненным по интерлайну. Однако, она часто используется при перевозке онлайн, выполненной перевозчиками, которые не имеют своих собственных определенных процедур.

До выдачи груза грузополучателю, должна быть выполнена проверка, гарантирующая, что все другие сборы, подлежащие оплате в аэропорту назначения, назначены и оплата произведена.

Процедуры доставки должны строго контролироваться, чтобы гарантировать, что грузы не выпускались без расписки о получении, без надлежащего таможенного оформления, без выполнения других процедур выпуска, установленных государственными органами.

Раздел 7.4 Акты о неисправности грузов и коммерческие акты

7.4.1 Общие положения

Когда найдена частично или полностью поврежденная партия груза, когда содержимое или часть грузовой отправки пропали, когда упаковка пришла в негодность, мокрая, отсутствуют перевозочные документы, имеется доступ к содержимому, имеется несоответствие в весе данным AWB персоналом грузового терминала (обслуживающей компании) заполняется акт о неисправности грузов.

Цель акта о неисправности состоит в том, чтобы обеспечить предприятие детальной информацией о событии. Эта дополнительная информация для инженера по претензионной работе, чтобы он был в состоянии обрабатывать поступающие жалобы. Форма акта о неисправности грузов предприятием не установлена, грузовые терминалы заполняют действующие у них бланки.

Акт о неисправности не составляется в случаях, когда грузополучатель обнаруживает повреждение или недостачу после того, как партия груза покинула помещение грузового тер-



Издание: 05 Изменение: 00

минала (обслуживающей компании).

При выдаче грузов грузополучателю для удостоверения:

- несоответствия наименования, массы и количества мест груза данным, указанным в AWB;
 - повреждения или порчи грузов; предприятием составляется коммерческий акт.

7.4.2 Заполнение

В акте о неисправности и коммерческих актах необходимо отражать как можно больше информации, чтобы гарантировать обоснованную обработку грузовых претензий (исков).

Характер повреждений внешней упаковки должен быть упомянут в акте. Если используется внутренняя упаковка, то ее материал должен быть указан в акте. Характер повреждений содержимого должен быть описан, предпочтительно с наибольшим возможным количеством деталей. Как альтернатива, возможны отметки крестиками в соответствующих секциях акта всех дополнительных деталей, которые являются доступными, но все дополнительные детали должны быть описаны в секции для замечаний (ремарок). Если партия состоит из более, чем одного места, количество поврежденных мест должно быть упомянуто.

Чтобы определять время и место, где произошло повреждение, важно при заполнении акта указать, при выполнении какого процесса обработки (загрузка/разгрузка, транспортировка на (от) самолет, обработка на складе, при выдаче груза) повреждение было обнаружено. Когда возможно определить точную причину и место повреждения, например, когда повреждение произошло во время обработки персоналом грузового терминала - это должно быть упомянуто в акте.

Если персоналом грузового агента, грузового терминала или предприятием предприняты какие-либо меры по восстановления упаковки, чтобы предотвратить ее дальнейшее повреждение, описание предпринятых мер должно быть отражено в акте.

Во всех случаях, когда недостача содержимого подозревается или обнаружена, полный вес партии должен быть проверен и вписан в акт.

Специалист грузового терминала (грузового агента) заполняющегося акт о неисправности должен подписаться и указать дату заполнения акта. Также должен быть указан e-mail адрес, по которому можно будет задать возникшие вопросы.

При выпуске акта о неисправности на территории России, акт должен быть подписан бортпроводником рейса, отвечающего за прием груза, независимо от того, международный или внутренний рейс выполняется. Без подобной подписи акт не признается действительным. Акт о неисправности в странах дальнего и ближнего зарубежья подписывает бортпроводник, представитель или супервайзор авиапредприятия.

7.4.3 Распространение

По запросу, копия заполненного акта о неисправности должна быть отправлена в отдел грузовых перевозок в Санкт-Петербурге.

Копия коммерческого акта, составленная в Санкт-Петербурге, передается грузовому терминалу Пулково.

Грузополучателю или его агенту выдается копии акта о неисправности, коммерческого акта.

Раздел 7.5 Сохранение сведений о неисправностях

Акты о неисправностях и сообщения о неисправностях (переписка, телексы) должны сохраняться в грузовом терминале (у грузового агента), и предприятия, составившем (получившем) их, в течение двух лет.



Издание: 05 Изменение: 00

Глава 8. Авиационная почта

Раздел 8.1 Общие положения

Международная перевозка почты осуществляется по правилам и инструкциям Universal Postal Union (Всемирный почтовый союз). Правила и инструкции изложены в Universal Postal Convention (Всемирное почтовое соглашение). Соглашение, среди других пунктов, устанавливает сборы, которые будут оплачены авиакомпаниям и правила применения документации. Предприятие согласилось перевозить воздушным путем обычную почту (АО) и так называемую почту "SAL" (Surface Airlifted Mails).

Раздел 8.2 Монополия почты

Почтовые власти имеют монополию на перевозку писем по всем территориям, и только почтовые отделения уполномочены доставлять почту для воздушной перевозки.

Станции, грузовые менеджеры, представители предприятия несут ответственность за строгую приверженность монополии почтового отделения на их станции.

ИСКЛЮЧЕНИЕ: Предприятие может перевозить командирскую почту предприятия.

Раздел 8.3 Ответственность предприятия

Согласно договорам с агентами по продаже почтовых перевозок предприятие принимает полную ответственность за авиапочту от момента получения почты и документов (CN38/CN41) от почтового отделения отправки (агента по продаже) до момента доставки по тем же самым документам (распискам CN38/CN41) почтовому отделению получения (агенту по продаже).

8.3.1 Сохранение документов

Накладная сдачи авиадепеш CN38 и накладная сдачи наземных депеш, перевозимых воздушным путем CN41 должны быть доступны на каждой станции (аэропорту) в период как минимум 3 месяцев.

Раздел 8.4 Ответственность почты

Перевозимая почта оформляется для перевозки почтовым отделением и должна быть должным образом упакована, маркирована и оформлена CN38, или в случае почты «SAL» оформлена CN41.

8.4.1 Упаковка

Почта должна отправляться в закрытых упаковках (конверты, мешки), должным образом внесенных в список, кроме таких пакетов, которые можно отправлять открытыми.

8.4.2 Маркировка

Каждый почтовый мешок должен быть снабжен ярлыком (биркой), указывающим номер отправки, почтовые отделения отправки и назначения, аэропорт назначения и общий вес мешка.



Издание: 05 Изменение: 00

Используются следующие ярлыки (бирки):

- красный для зарегистрированной почты LC,
- белый для обычной почты LC,
- желтый для CP-mail,
- синий для AO-mail,
- зеленый для пустых почтовых мешков,
- различные (красный, белый, синий) SAL-mail.

Раздел 8.5 Приоритет авиационной почты/ SAL почты

О приоритетах погрузки смотрите STM 7.5.1.

Раздел 8.6 Документация

Формы CN38 или CN41 используются для оформления отгрузки авиационной почты или «SAL» почты. Они определяют (идентифицируют) почту, которая перевозится до пункта назначения, и используются как квитанция для принятия и доставки между почтовыми отделениями и перевозчиками.

CN38 и CN41 используются для подготовки почтовых рейсовых накладных, грузовых манифестов, сводных загрузочных ведомостей (load sheet and load message) и служат основанием для выставления счетов и бухгалтерского учета обеими сторонами.

Эти формы выпускаются диспетчерами почтового отделения в пяти экземплярах. В верхней и нижней секциях даются объяснения по доставке, различия в средних секциях указаны ниже:

Средняя секция: CN38 - CN41

- 1) номер отправки (депеши). Очень важно, чтобы этот номер был указан на всей корреспонденции;
- 2) почтовое отделение отправления почтового мешка;
- 3) почтовое отделение назначения почтового мешка.

CN38

- 4/7 количество мешков или конвертов с письменной корреспонденцией LC (письма/открытки)/вес брутто;
- 5/8 количество обычных посылок или посылок в мешках (СР)/вес брутто;
- 6/9 количество мешков с почтой EMS/вес брутто;
- 10) примечания.

CN41

- 4) красный ярлык (зарегистрированная почта)
- 5) обычная почта
- 6) обычная посылка с объявленной ценностью
- 7) обычная посылка
- 8) пустая почтовая тара (мешки)
- 9) вес брутто (кг)
- 10) номера контейнеров и пломб



Издание: 05 Изменение: 00

Раздел 8.7 Прием

До подписания рейсовой накладной (с перечислением CN38/CN41) как квитанции за приемку почтовых отправлений, нужно убедиться, что:

- мешки с почтой, пакеты, конверты и т.д. находятся в хорошем состоянии, правильно маркированы и запечатаны (опломбированы);
 - почта доставлена в соответствии с сопроводительными документами;

Поврежденная почта не принимается, а возвращается в почтовое отделение.

Раздел 8.8 Доставка

Прибывшая почта должна соответствовать данным, указанным в CN38/CN41. На транзитных рейсах выгруженная должна быть проверена до отлета рейса. Поступающая почта должна быть доставлена почтовому отделению как можно скорее по накладным сдачи CN38/CN41. Формы CN38/CN41 должны быть зарегистрированы и сохранены агентом по обработке почты в течение 2 лет.

Раздел 8.9 Обработка

Трансфертная почта на МВЛ не должна быть обработана, ни зарегистрирована почтовым отделением на станции трансферта. Ответственность за правильную обработку лежит на агенте по обработке грузов и почты предприятия.

Трансфертная почта на ВВЛ передается почтовым отделениям на станции трансферта.

Раздел 8.10 Документация

Когда получены недостаточно копий транзитных CN38/CN41, могут быть сделаны ксерокопии с оригиналов, надлежащей документации в пункте трансферта.

Раздел 8.11 Порожняя почтовая тара

Пустые мешки из-под почты возвращаются в почтовое отделение отправления бесплатно при следующих условиях:

- имеется вакансия грузовой загрузки;
- не под ответственность перевозчика;
- различные накладные сдачи CN47 для каждого вида тары должны быть выпущены с указанием веса и маршрута;
 - мешки должны быть снабжены зелеными ярлыками с наименованием пустой тары.

8.11.1 Выгрузка из-за невозможности перевозки

Когда грузовая вакансия ограничена, перевозчик имеет право отказаться от перевозки или выгрузить пустую тару в транзитном аэропорту. В таком случае, мешки, вместе с уместными документами будут переданы местному почтовому отделению для принятия альтернативных мер для дальнейшей отправки.

Издание: 05 Изменение: 00

Раздел 8.12 Неисправности

Неисправности и запросы должны быть обработаны в соответствии с общими принципами и определенными инструкциями, содержавшимися в этом Руководстве, представитель предприятия или грузовой агент по обработке почты должен сообщать обо всех неисправностях при перевозке почты.

Раздел 8.13 Жалобы

Представительства предприятия за границей исследуют и отвечают на жалобы, представленные им иностранными почтовыми властями. В случае, когда имеется вина предприятия, связанная с финансовыми последствиями или другими трудностями, полный пакет документов нужно представить в отдел организации грузовых и почтовых перевозок (СОМ 1.4.6).

Раздел 8.14 Претензии (иски)

В случае, если иностранное почтовое отделение подает исковое заявление к предприятию, все такие запросы в письменном виде нужно послать в отдел организации грузовых и почтовых перевозок (СОМ 1.4.6).

Раздел 8.15 Ограничения

Предприятие ввело постоянный запрет для перевозки опасных грузов в авиапочте.

Раздел 8.16 Сообщения о неисправности почты

Предприятие и его агенты по обработке грузов могут использовать следующий формат сообщения при посылке сообщения неисправности почты Mail Irregularity Message (MIM):

8.16.1 Получатели

Пошлите сообщение станции (аэропорту) отправления и всем (аэропортам) станциям по маршруту согласно информации, содержащейся в накладных сдачи CN38/CN41/CN47.

8.16.2 Формат сообщения

Линия 1 - адреса.

Линия 2 - дата/время создания по Гринвичу.

Линия 3 - стандартный MIM (mail irregularity message) с номером рейса / датой, номером отправки, аббревиатурой IRREGULARITY, и добавлением следующей информации:

- missing /found/ short-shipped/ over-carried/ definitely loaded и т.п.
- количество мест и вес в кг, согласно деталей в CN38;
- станция отправления и назначения почты;
- детали погрузки номер рейса и дата, если применялись.



Издание: 05 Изменение: 00

Приложение 1

Авиационная безопасность грузов, почты, командирской почты и служебных грузов предприятия

1. Цели и намерения

1.1 Цель

Цель этой главы состоит в том, чтобы заявить требования ОАО «Авиакомпания Россия» для того, чтобы гарантировать, чтобы никакой запрещенный к перевозке груз не был взят на борт самолета ни в грузе, ни в курьерских или экспресс упаковках, ни в служебном грузе и почте.

1.2 Намерения

Намерения состоят в том, чтобы гарантировать, что груз, курьерские и экспресс упаковки, взятые на борт самолет, не содержат никаких запрещенных веществ.

Необходимо выполнять данные инструкции, если местным законодательством не предусмотрено иное.

2 Воздушный груз

2.1 Определение

Понятие «Воздушный груз» включает в себя перевозимые воздушным транспортом другие грузы, нежели багаж, почта, или товары для продажи и использования на борту самолета. Курьерские и экспресс грузы включены в это определение.

2.2 Приемка груза

Предприятие принимает к перевозке только такие грузы, которые успешно прошли процедуры обеспечения авиационной безопасности.

2.3 Грузовые процедуры авиационной безопасности

Процедуры авиационной безопасности состоит из следующих мер безопасности:

1. Груз к воздушной перевозке принимается от известных или неизвестных грузоотправителей (грузовых агентов и экспедиторов).

Предприятие полагает, что известные и неизвестные грузоотправители (грузовые агенты и экспедиторы) должны подтверждать содержимое отправляемого груза. Информация должна сохраняться в течение одного месяца от времени приемки груза.

- 2. При проверке и принятии груза от известного и неизвестного грузоотправителя должно быть подтверждено, что обработка и перевозка груза выполнена согласно инструкциям по безопасности для воздушной перевозки.
- 3. 100 % сканирование для обеспечения безопасности воздушных грузов применяется при приемке грузов от известных и неизвестных грузоотправителей (грузовых агентов, экспедиторов).
- 4. Обработка, хранение и перевозка воздушного груза должна быть выполнена только персоналом с соответствующим разрешением и имеющим доступ к данному виду работ.

Издание: 05 Изменение: 00

2.4 Регулируемые агенты

Предприятие не поддерживает статус регулируемых агентов.

2.5 Известные грузоотправители

Известными грузоотправителями можно рассматривать компании или организации, которые является грузовыми агентами предприятия. Предприятие имеет перечень зарегистрированных грузовых агентов, с которыми заключены соответствующие договора.

Опасные грузы, которые требуют наличия соответствующих лицензий (радиоактивные, химические вещества и т.д.) при их упаковке, обработке, хранении принимаются к перевозке через грузовых агентов, но только от известных грузоотправителей, имеющих соответствующие лицензии и сертификаты.

Отдел грузовых перевозок (ОГП) несет ответственность за контроль, что известные грузоотправители соблюдают требования безопасности. Когда будут замечены любое небрежение или недостатки, известный грузоотправитель (грузовой агент) должен быть проинформирован. Если небрежное отношение к своим обязанностям или недостатки не устраняются, предприятие вправе расторгнуть агентский договор.

2.6 Неизвестный грузоотправитель

Поскольку предприятие не имеет своих грузовых складов, непосредственно не принимает груз к перевозке, то понятие неизвестного грузоотправителя применяется ко всем грузоотправителям, за исключением грузоотправителей, отправляющих специфические опасные грузы.

Несмотря на то является ли грузоотправитель известным или неизвестным на накладной отправителя должна быть сделана надпись печатным способом:

Настоящим удостоверяется, что данные, указанные в этом документе, правильны и точны. Содержимое данной грузовой отправки надлежащим образом упаковано, маркировано, снабжено необходимыми знаками и находится во всех отношениях в надлежащем состоянии для безопасной перевозки воздушным транспортом в соответствии с действующими правилами перевозки грузов воздушным путем.

На накладной отправителя для опасных грузов (с красной полосой) должна быть сделана надпись печатным способом:

Настоящим удостоверяется, что данные, указанные в этом документе, правильны и точны. Содержимое данной грузовой отправки надлежащим образом упаковано, маркировано, снабжено знаками опасности и находится во всех отношениях в надлежащем состоянии для воздушной перевозки в соответствии с действующими правилами перевозки опасных грузов воздушным транспортом.

Накладная отправителя должна быть обязательно подписана.

Копия накладной отправителя должна сохраняться в грузовых терминалах в течение одного месяца.



Издание: 05 Изменение: 00

2.7 Контроль безопасности на грузовых терминалах

Грузы, курьерские и экспресс упаковки, могут быть перевезены воздушным путем из пунктов, где применяется контроль безопасности:

- прием, обработка и обслуживание груза выполняются должным образом принятым и обученным персоналом;
- груз должен быть:
 - а) досмотрен ручным или физическим способом; или
 - б) досмотрен с использованием рентгено телевизионной установки; или
 - в) подвергнут досмотру другими техническими или био сенсорными средствами (например, детекторами на присутствие наркотиков, взрывчатки или с помощью собаки и т.д.), чтобы разумно гарантировать, что отправки не содержат никаких запрещенных к перевозке воздушным транспортом веществ или предметов, если они соответствующим образом не заявлены и к ним не применены соответствующие меры безопасности.

К запрещенным к перевозке веществам и предметам относятся:

- взрывчатые, коррозийные, легковоспламеняющиеся вещества и жидкости, боеприпасы, любые взрывчатые или зажигательные компоненты, которые непосредственно или в соединении с другими веществами могут быть результатом взрыва или пожара, коррозийные или ядовитые вещества, включая газы, находящиеся под давлением;
- средства выведение людей из строя: все слезоточивые газы, химикаты и газы в пистолете, канистре, или других контейнерах, и другие устройства выведения из строя типа электрошокера, устройств для нанесения ударов (дубинки, кастеты, ножи и т.п.).

Грузы признанные безопасными для перевозки стикируются ярлыками "security screened (checked)» (безопасно для перевозки), после чего они могут быть приняты для транспортировки. Отметка о прохождении контроля службой авиационной безопасности должна быть сделана на авианакладной.

Если безопасность перевозки груза не может быть доказана показаниями на экране или детальной проверкой физических характеристик, предприятие не принимает подобные грузы для перевозки.

Имеются грузы, которые не должны проходить контроль через рентгенотелевизионную установку (живая икра для разведения рыб, человеческие органы для пересадки и т.д.). Эти грузы должны, однако, пройти контроль через рентгено-телевизионную установку, если обнаружено повреждение их упаковки.

Процедура авиационной безопасности с помощью рентгено-телевизионной установки выполняется внешними подрядчиками. В контракте на обеспечение авиационной безопасности предприятие обговаривает право управлять уместностью и надежностью процедур авиационной безопасности.

Процедура авиационной безопасности досмотра с помощью рентгено-телевизионный установки должна быть принята директором ДУАБиР предприятия.

Контроль авиационной безопасности должен осуществляться до тех пор, пока груз не будет помещен на борт самолета и поддерживаться до вылета самолета.

Детальное описание системы обеспечения контроля безопасности на грузовых терминалах изложено в Руководстве по обеспечению авиационной безопасности (Глава 2, Процедура 8, раздел 4.6 — «описание мер безопасности на терминалах, складах, обслуживающих груз, почту).



Издание: 05 Изменение: 00

2.8 Персонал досмотра

Только люди, которые приняты на работу и обучены согласно местному законодательству, имеют право выполнять процедуру сканирования для обеспечения авиационной безопасности. Иные лица (милиционеры, таможенники и т.п.) имеют право сканировать грузы для обеспечения безопасности при условии, что они были обучены по соответствующей программе.

2.9 Процедура сканирования

Процедура сканирования выполняется как минимум одним специалистом службы авиационной безопасности. Журнал с информацией относительно специалистов службы авиационной безопасности, исполняющих служебные обязанности, количеством досмотренных на экране грузов по номерам авианакладных, включая их вес, должен постоянно вестись, данные должны сохраняться.

2.10 Отказ в перевозке

Предприятие может потребовать повторного сканирования, задержать или отказаться от перевозки груза, если сочтет это необходимым для обеспечения авиационной безопасности.

Не прошедшие досмотр сканированием или подозрительные грузы должны быть отделены от принятых грузов и отодвинуты в сторону. Необходимо связаться с грузоотправителем или грузовым агентом для выяснения деталей отправки.

2.11 Грузы, представляющие опасность

Если во время приема, сканирования найдено, что воздушный груз представляет опасность для обеспечения авиационной безопасности, хранения или перевозки, эта отгрузка должна быть немедленно остановлена, об этом нужно сообщить начальнику смены департамента по управлению авиационной безопасностью и режимом (ДУАБР), и, если будет сочтено необходимым, местным властям.

2.12 Перевалочный груз

Прибывший воздушным транспортом груз, предназначенный для дальнейшей перевалки (отправки), не проходит контроль авиационной безопасности, если он размещен в защищенном против несанкционированного вмешательства месте в пункте транзита.

2.13 Безопасная обработка груза

Каждый грузовой терминал (обслуживающая компания) несет ответственность за обеспечение авиационной безопасности при приеме, обработке, хранении грузов и контроля авиационной безопасности грузов в вышеназванных местах их обработки.

Доступ к вышеупомянутым местам должен быть ограничен и доступен только уполномоченному персоналу. Грузовые отправки, принятые к перевозке, должны быть вписаны в грузовой манифест соответствующего рейса. Грузы, вписанные в грузовой манифест, должны быть загружены в контейнеры, на поддоны (паллета) или транспортироваться на машинах к самолету, выполняющему определенный рейс. Контейнеры, поддоны (паллеты) должны быть закрытыми, опломбированными. Машины с транспортируемым к самолету по внутренней территории аэропортов грузом должны быть под наблюдением.



Издание: 05 Изменение: 00

Перед транспортировкой на самолет груз должен храниться в контролируемой зоне. Наблюдение за этой зоной должно выполняться людьми *или* камерами, чтобы вовремя воспрепятствовать вмешательству в воздушный груз неуполномоченным лицам. Воздушный груз должен находиться под наблюдением в зонах аэропорта, пока он не будет загружен на борт самолета.

Специалисты обслуживающей компании (бригада грузчиков) должны гарантировать, что в воздушный груз, который будет загружен на борт самолета, не было постороннего вмешательства. Погрузка рейса должна быть произведена согласно грузовому манифесту.

Воздушный груз, который не хранился под наблюдением, или, если подозревается постороннее вмешательство в него, должен быть сканирован для обеспечения безопасности перед погрузкой на борт.

2.14 Ценный груз (VAL)

Предприятие перевозит грузы, классифицируемые как ценный груз, принимаемые через специально назначенного агента «Спецсвязь».

Транспортировка ценных грузов должна быть организована в сотрудничестве с грузоотправителем так, чтобы время хранения груза сократить до возможного минимума. Ценный груз должен всегда быть под наблюдением, когда он перемещается для погрузки/разгрузки, во время загрузки или разгрузки самолета. Должна использоваться соответствующая охрана, чтобы защитить транспортировку, когда возникнет необходимость.

Ценные грузы должны храниться в запертом помещении высокой степени надежности (безопасности). Каждое посещение этого помещения должно быть зарегистрировано. Должен иметься список людей с доступом к хранению. Количество людей, которые имеют доступ к хранению, должно быть сокращено до минимума.

При передаче ценных грузов, квитанцию (роспись в получении) от грузополучателя нужно всегда требовать и идентификация получателя должна всегда проводиться.

2.15 Ответственность

Должны быть назначены люди, несущие ответственность за каждый этап обработки воздушного груза. Этапы обработки воздушного груза включают следующие: прием-ка/доставка - хранение и обработка — сканирование для обеспечения безопасности - транспортировка на/от самолета - загрузка/разгрузка.

2.16 Требования к грузовым агентам и обслуживающим компаниям

Все грузовые агенты и обслуживающие компании предприятия в своей деятельности должны руководствоваться требованиями, изложенными в «Программе обеспечения авиационной безопасности ОАО «Авиакомпания «Россия», настоящим Руководством.

Требования по обеспечению авиационной безопасности, изложенные в вышеуказанных документах, должны быть доведены до грузовых агентов и обслуживающих компаний в обязательном порядке при заключении с ними договоров.

При заключении договоров, грузовые агенты и обслуживающие компании обязаны указать ОГП должностное лицо, ответственное за обеспечение авиационной безопасности. ОГП информирует ДУАБиР о наличии у грузового агента и обслуживающей компании ответственного должностного лица и его контактные телефоны.

Издание: 05 Изменение: 00

2.17 Соблюдение мер авиационной безопасности и контроль

Соблюдение мер авиационной безопасности при перевозке грузов должно выполняться каждым грузовым агентом и обслуживающей компанией. Директор департамента по управлению авиационной безопасностью и режимом (ДУАБиР) и начальник отдела грузовых перевозок (ОГП) осуществляют контроль над соблюдением мер авиационной безопасности, как части общих мер безопасности предприятия.

2.18 Сообшения

Сообщение о несоответствиях мерам авиационной безопасности должно быть сделано прежде всего должностному лицу ДУАБиР, которое, в зависимости от значения вопроса, должно доложить директору ДУАБиР предприятия.

3. Безопасность почты

3.1 Применение

Почта, перевозимая на борту самолетов предприятия, должна быть подвергнута контролю авиационной безопасности перед погрузкой на борт самолета.

3.2 Требования к почтовой администрации

Каждая почтовая администрация, передающая предприятию почту для перевозки должна соответствовать следующим минимальным критериям:

- почтовое отделение должно быть назначено для этих целей соответствующими властями;
- должна выполнять требуемый контроль авиационной безопасности;
- должна нанять должным образом оформленный и обученный штат;
- должна защищать почту от неуполномоченного вмешательства во время хранения.

3.3 Контроль безопасности

Независимо от факторов скорости доставки, почту можно перевозить на самолетах предприятия только после прохождения следующего контроля авиационной безопасности:

- а) прием, обработку почты должен выполнять должным образом принятый на работу и обученный штат работников;
- b) почта должна быть:
 - досмотрена ручным способом или физической проверкой;
 - сканирована через рентгено телевизионную установку;
 - подвергнута досмотру другими средствами технического или био-сенсорного контроля (например датчики на определение наркотиков, взрывчатки, собаки обнаружения, и т.д.);

чтобы разумно гарантировать, что почта не содержит никаких веществ и предметов, запрещенных к перевозке.

Контроль авиационной безопасности почты должен быть обеспечен до тех пор, пока она не будет размещена на борту самолета и поддерживаться до отлета самолета.

3.4 Критерии для известного грузоотправителя

Предприятие принимает к перевозке почту только от уполномоченных почтовых отделений станций (аэропортов) и в вопросах обеспечения авиационной безопасности не делает никаких различий.



Издание: 05 Изменение: 00

3.5 Перевалочная почта

Перевалочная почта (транзитная, трансфертная), прибывшая воздушным путем не требует прохождения контроля безопасности при условии, что почта защищена против неуполномоченного вмешательства в пункте транзита (трансферта). Почта, доставленная не воздушным путем, проходит контроль безопасности в обычном установленном порядке.

4. Командирская почта и служебные грузы предприятия

4.1 Цель

Цель этой пункта состоит в том, чтобы заявить требования для того, чтобы гарантировать, что никакие запрещенные вещества или предметы не брались на борт самолет ни в командирской почте или служебных грузах предприятия.

4.2 Намерения

Намерения этого пункта состоят в том, чтобы гарантировать, что в перевозимой на борту самолета командирской почте и служебных грузах предприятия не содержалось никаких запрещенных к перевозке веществ и предметов.

4.3 Применение

Командирская почта и служебные грузы предприятия, перевозимые самолетом, должны быть подвергнуты контролю авиационной безопасности перед размещением на борту самолета.

4.4 Определения

В понятие командирская почта и служебные грузы предприятия входят внутренние отправки корреспонденции и материалов, типа документации, расходных материалов, запчастей, бортового питания для поставок предприятием собственным или законтрактованным организациям для использования в целях обеспечения деятельности предприятия. Перевозка опасных грузов в командирской почте и служебных грузах предприятия запрещена. Перевозка опасных грузов предприятия типа аккумуляторов и запасных частей более подробно описана в главе 9 РПП-А «Опасные грузы и оружие», Технических инструкциях ИКАО, Dangerous goods regulations ИАТА.

4.5 Контроль безопасности

Любая отгрузка командирской почты и служебных грузов предприятия должна производиться с учетом следующих мер:

- отгрузка должна контролироваться и сканироваться для обеспечения безопасности, чтобы гарантировать, что никакое запрещенное к перевозке воздушным транспортом вещество или предмет не вошло в отгрузку предприятия;
- отгрузка не будет оставлена без присмотра до погрузки на борт самолета.

Любые другие отправки командирской почты и служебных грузов предприятия, подобных оборудованию общественного питания (кетерингу), самолетные запчасти, других материалов для предоставления оговоренного сервиса и т.п., сделанные от имени предприятия организацией, связанной с предприятием контрактом, должны быть сканированы для обеспечения авиационной безопасности перед погрузкой в самолет.

Досмотренное оборудование после прохождения сканирования не должно находиться без присмотра до погрузки в самолет и вылета самолета.



Издание: 05 Изменение: 00

Приложение 2

Образцы рейсово-перевозочной документации

95 -0518 5	. Номер расчетного счета отправит Shipper's Account Number	Particular Control Control of the Co		ble managemetracka	-0518 596
ipper a realite and neuress	Shipper's Actour Number	Грузовая авиа Air Waybill	накладная	РОССИЯ	ROSSIY
		Выдана / Issued by		POSSESSE PROPERTY.	AUGUSA ASBUTA
		Россия, 196210 Санкт 18/4 Pilotov Str., 19621	0 Sain Petersburg	, Russia	ми и имеют одинаковую с
именование и адрес получателя	Номер расчетного счета получата	Эклемпляры 1, 2 и 3 грузо Copies 1, 2 and 3 of this Air Настоящим удостовержется, это грузы			
nsignee's Name and Address	Gonsignee's Account Number	Мастонщим удроговернятельное групп- отмеренных случаем и В СООТВЕТСТ РРУЗА ДОЛУСКАЕТСЯ ДРУНИМ ПЕРЕ НЕ ОГОВОРЕНЫ СПЕЦИАЛЬНЫЕ УЖА РРОМЕЖТОЧНЫЕ ОСТАНОВОЧНЫЕ УСМОТРЕНИЯ, ОТПРАВИТЕЛЬ ОЗНЫ ОТМЕТСТВИКОВОТ ПОВМЕТИВ. ЗНИКИ	Вии с условиями договор Озчиком или иным видом Замия и отправитель сог Тункты, которые, в случа	А НА ОБОРОТНОЙ СТОРОНЕ ДИ И ТРАНСПОРТА, ВКЛЮЧАЯ АВТ ЛАСЕН С ТЕМ, ЧТО ПЕРЕВОЗИ Е НЕОБХОДИМОСТИ, ПЕРЕВОЗИ	инной авианакладной, перевозк омобильный, если оттравителе (а груза может осуществлятьс ких вправе выбирать по собств
* *		It is arround that the upport described here.	Late accepted in apparent about	order and inned@on learneds as note	di for curriano SUBJECT TO THE CONDI
		CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF, SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS INTERMEDIATE STORPING PLACES WH	ALL GOODS MAY BE CAPPLE ARE GIVEN HEREON BY THE ! ICH THE CAPPLER DEPMS APP	D BY ANY OTHER MEANS INCLU SHIPPER, AND SHIPPER AGREE MORRIATE, THE SHIPPER'S ATT	TING HOAD OR ANY OTHER CARRIES S THAT THE SIXPMENT MAY BE CAR INTOX IS DRAWN TO THE NOTICE CON
энт авиакомпании, выдавший грузовун	э авианакладную/город	САЯВЕК S ЦИТАТОК ОГ ПАВЕЛУ, ВЫХ Информация по оплате /			литира или раду <u>С</u> и подржения същ до
uing Carrier's Agent Name and City					
агента, присвоенный ИАТА Agent's IATA Code	Номер расчетного счета Account No				
оопорт отправления (адрес первого пе	ревозчика) и маршрут	Perwer. No	Дополнитель	ная информация о поставк	
ort of Departure (Address of First Carrier) a	nd Requested Routing	Reference Numbe		Shipping Information	
да То Первым перевозчиком Малирут и пункт валыга. By First Carrier	куда to кем by куда to	Kem by Baniota Currency Code Pro COLL	Chom. Situa. Deciar	ая ценность для перевозки ed Value for Carriage	Объявленная ценность для т Declared Value for Cust
ропорт назначения Airport of Destination	Sporeparase or products	Cywna orpaxoealian Amoura of Inture	се Стрекования - эсли Пере сумму цифроми в грефе '	возчик предлагает стрековани "Сумма страхоления".	е на условиях договора паравозки
			NSURANCE - If Carrier offer indicate amount to be insure	re insurance and such insurance is a id in figures in box markets "Amount	sounded in accordance with the condition of insurance?.
формация по обработке груза Handling	information				
				F #	Спец. таможенная инфо
моство кг Класс тары	ba Rate Class				
Bec opyrro Kod Kod Commo	вас, подлежащии нар	te/Charge Board Total	Hau		o груза (вкл. размеры или o ods (incl. Dimensions or Volun
			.,.		
Гомпариченные оплеченый / Сбор за вес труза Weight C					
Remarker entermine Cop as sec rpyse Weight C Prepaid	озвет / Наложеневым глитежом / Другие сбор	оы Other Charges			
C6op sa oбъявленную це Veluation Charge	ность				
Hanor Tax				7	
Всего других сборов в пользу агента Total	Other Charges Due Agent / OTHIPABUTERIA OTHICAL TRANSPORT	ь удостоверяет, что данные, указан едметов (веществ) они точно опи ым Правилам перевозки опасных	ные в документе, ве саны и упакованы /	рны и в случае нали для воздушной пере	чия в грузе возки согласно
Всего других сборов в пользу перевозчика То		ies that the particulars on the face he t contains dangerous goods, such p by air according to the applicable D			
	for carriage	by air according to the applicable D	angerous Goods Re	gulations.	
		Подпись отправителя	или ero areнта Sign	nature of Shipper or his	Agent
Boaro предвар, оппачено Total Prepaid	pero наложенным платежом Total Colloct				
Kyposi odesiss samot Guranoy Convention Rates	Unanomor o cinerassa a naherra espansa Planesi. Colone Obergue in Destriction Communy		-		
Currency Carwindon Femas /	Executed on	(date) at (plu		Подпись п	эрөвозчика или его аге Issuing Carrier of its Ager
		A CONTRACT A CONTRACT OF THE PARTY OF THE PA	and the second second second		
Для отметок Перевозчика в пункте назначения r Carrier's Use only at Destination	e myrocce ingonericana Chargues of Doublewines / Boarce obogon You	e reprintation programme in the control of Collect Changes			-0518 598



Издание:	05
Изменение:	00

HIPMENT	
(ADIOACTIVE:	
CKLIST FOR A RAD	
CHECKLIS	
ous goods	
DANGER	

POCCHЯ ROSSIVA

VB	Destinacion _		
PPERS DECLARATION FOR DANGEROUS GOODS (DGD)	Yes NO+ N/A	Yes N	Yes NO* N/A
vn, enter it [10.8.3.6 and 1		Markings 34. Industrial packages, marked as per 10.7.1.3.4	
tile word "Non-Kadiogenive" detected [10.8.3.9.4]. UN Number, preceded by prefix "UN" [10.8.3.9.1, Step 1]. Proper Shipping Name [10.8.3.9.1, Step 2].		40. The Proper Stipping Name [10.7.1.3.1]. 41. The full Name and Address of the Shipper and Consignee [10.7.1.3.1]. 42. The permissible gross weight if it exceeds 50 kg [10.7.1.3.1]. Labeling	
2. Packing Group if required for Subsidiary Risk [10.8.3.9.1, Step 5] 2. Packing Group if required for Subsidiary Risk [10.8.3.9.1, Step 5] attiy and Type of Packing 3. Name or Symbol of Radionuclide(s) [10.8.3.9.2, Step 6 (a)] 3. Name or Symbol of Radionuclide(s) [10.8.3.9.2, Step 6 (a)]		4.3]	
A description of the program are strong as a second of the program of the program of the program of the program of the activity in Becquerel or multiples thereof in each package. For Fissile Material the total weight in grams or kilograms of fissile material may be shown in place of activity [108.3.9.2, Step 7].		46. For fissile materials, two correctly completed Criticality Safety Index (CSI) lathels on the same surface as the hazard labels [10.7.3.3.4; 10.7.4.3.1]. Art. All labels correctly affixed and irrelevant marks and labels removed [10.7.1.1; 10.7.2.1; 10.7.4]. For Overpack Servenine as required must be clearly visible or remoduced on the outside of the overpack	
7. For different individual radionuclides, the activity of each radionuclide and the words "All packed in one" [10.8.3.9.2, Step 7]. 8. Activity within limits for Type A packages [Table 10.4.B], Type B, or Type C (see attached competent Authority certificate). Authority certificate). 9. Word "Overpack Used" shown on the DGD [10.8.3.9.2, Step 8].	0 00 0 00	49. The word "Overpack" marked if all markings are not visible [10.7.1.4.2]. 40. Hazed labels reflect total for overpack [10.7.3.4]. 51. Conditions of 10.7.3.4 complied with.	
ung instructions O. Category of packaget(s) or overpack {10.8.3.9.3, Step}		52. State and Operator variations complied with [2.9]. 53. Cargo Aircraft Only shipments, a cargo aircraft operates on all sectors. 54. Packages containing Carbon dioxide solid (dry ice), the marking, labeling and documentary requirements complied with [Packing instruction 904, 7.1.5.1 (e); 7.2.3.10]	
3. Identification mars shown and a copy of the document in English attached to DGD for the following [10.8.3.94, Step 10; 10.10.3.1] - Special Form approval certificate Low dispersible material approval certificate - Type B package design approval certificate - Other approval certificates as required	 	Acceptable Not acceptable	
4. Additional Handling Information [10.8.3.12] 5. The air transport statement included [10.8.3.12] 6. Name and Title (or Department) of Signatory, Place and Date indicated [10.8.3.13 and 10.8.3.14] 7. Signature of Shipper [10.8.3.15] 8. Amendment or alteration signed by Shipper [10.8.1.7] 8. Amendment of the Shipper [10.8.1.7] 8	30000 30000	Checked by. Checked by. Signature: Flace: Time:	
Attached DGD [10.8 8.1(a)] L. Cargo Aircraft only or CAO, if applicable [10.8.8.1(b)] L. Cargo Aircraft only or CAO, if applicable [10.8.8.1(b)] Same number and type of packagings and overpacks delivered as shown on DGD 3. unbroken transportation seal [10.6.2.1.1.2, 10.6.2.2.1] and package in proper condition for carriage [9.1.1.3; 9.1.1.4]		*IF ANY BOX IS CHECKED "NO", DO NOT ACCEPT THE SHIPMENT AND GIVE A DUPLICATE COPY OF THIS COMPLETED FORM TO THE SHIPPER.	

Дата: 15.02.2011 174



Издание: 05 Изменение: 00

AWB	CCC
Origin _	8055 X

DANGEROUS GOODS CHECKLIST FOR A NON-RADIOACTIVE SHIPMENT

AWB Origin	Destination _	The state of the s
SHIPPERS DECLARATION FOR DANGEROUS GOODS (DGD)	Yes NO N/A	
		Markings 33. UN Specification Packaging, marked according to 6.0.4 and 6.0.5:
	□ □	Symbol and Specification Code. X, Y or Z meets or exceeds Packing Group/Packing Instruction requirements.
If full name of Auport or City of Departure or Destination is not shown, enter it [8 1 6 6, 8 1.6.7] The non-applicable Auroraft Type deleted [8.1.6.5]	 	- Gross Weight within limits (Solids or inner Packaging), Infectious substance package marking [6,0,6]
		34. The UN or ID number(s) [7.1.5.1(a)]
Identification 8. UN or ID Number, preceded by prefix [8,1,6,9,1, Step 1]		35. The Proper Shipping Name(s) including technical name where required [7 1.5.1(a)]
\sim		37. The Net Quantity of Explosives and Gross Weight of the package for Class 1 items [7.1.5.1(c)]
11. Subsidiary Risk, in parentheses, immediately following Class or Division [8.1.6.9.1, Step 4]		by "G", as applicable, marked on the packages [7.1.5.1(d)]
Quantity and Type of Packing 13 https://doi.org/10.1001/10.000/10.00000000000000000000	i (40. The Name and Telephone Number of a responsible person for Division 6.2 Infectious Substances shipment
14. Quantity and unit of measure (net, or gross followed "G", as applicable) per package [8.1.6.9.2, Step 6]		41. The Special Marking requirements shown for Packing Instruction 202 [7.15.1(g)].
]]]	Labeling 4.3 The lebel(a) Mantifician the Delenant state as near 4.3 Column F (7.4.3.2.2.2.2.2.2.4.1)
UN packages Containing Division 6.2 [5.0.2.11(c)] "All packed in one (type of packaging)" [8.1.6.9.2. Step 6(f)]. Challes Survivolve Containing (18.1.6.9.2. Step 6(f)).		44. The label(s) identifying the Subsidiary risk next to Primary risk label(s), as per 4.2, Column E [7.2.3.2,7.2.6.2.3]
16. Overpack		"Magnetized Material
Compatible according to Table 9.3.A. [5.0.1.5.1 and 5.0.1.5.3] Packing Instructions		46. Cryogenic Liquid Tabels, if applicable [7.2.4.5]
17 Packing Instruction Number [8.1.6.9.3, Step 8]. Authorizations		For Overpacks 51. Packaging Use markings and hazard and handling labels, as required must be clearly visible or reproduced on
18 Wording "Lamited Quantity" or "Ltd, Qty" if "Y" packing instruction used [8.1 6.9.4, Step 9]. 19. The Special Provision Number if Al, A2, A51, A81 or A109 [8.1.6.4, Step 9]. 20. Indication that accumental authorization is attached including a converse Translated [8.1.6.9.4 Step 9].		the outside of the overpack [7.1.4.1, 7.2.7]
23. Additional approvals for other items under [8.1.6.9.4, Step 9]. Additional Handling Information		54. State and Operator variations complied with [2,9]
22. The mandatory statement shown for self-reactive and related substances of Division 4.1 and organic peroxides of Division 5.2, or samples thereof and for PBE [8.1.6.11.1, 8.1.6.11.2 and 8.1.6.11.3]		55 Cargo Aucraft Only shipments, a cargo aircraft operates on all sectors
23. Name and Telephone Number of a responsible person for Division 6.2 Infectious Substance Shipment [8.1.6.11.4]		Acceptable Not acceptable
25 Name and Title (or Department) of Signatory, Place and Date indicated [8 1.6.13 and 8.1.6.14].	300 300	Comments:
27. Amendment or alteration signed by Shipper [8.1.2.6]		ed by:
28. The statement: "Dangerous goods as per attached Shipper's Declaration" or "Dangerous Goods as per Attached DGD" [8.2.1(a)]		Date: Time:
if applicable [8.2.1(b ncluded, the number o		
31. Packaging conforms with packing instruction and is free from damage or leakage [9.1.1.3]		*IF ANY BOX IS CHECKED "NO", DO NOT ACCEPT THE SHIPMENT AND GIVE A DUPLICATE COPY OF THIS COMPLETED FORM TO THE SHIPPER.



Издание: 05 Изменение: 00

Appendix 5 to OM-A 9.9.1, 9.9.2-Dangerous Goods Occurrence Report Приложение 5 к РПП-А 9.9.1, 9.9.2 - Акт о событии с опасными грузами

Type of Report: Вид события:			н.	Россия"	
Accident (Note 2.)	Cargo	Spillage or leakage	_		
Происшествие (Примечание 2) Incident (Note 3.)	Груз	Просыпка или утечка Damage or mishandling		DGOR No. Akt №	
 Ичиидент (Примечание 3) ☐ Other Occurrence 	почта ☐ Ваддаде	Повреждение или неправильное Un- or misdeclared			
Другие события	5arax of this form. <i>Those boxes where t</i>	Не задекларирован или задекла			
	ороте. Графы, заголовки которых даны				
1. Operator 1. Экоплуатант		Date of occurrence Дата обнаружения		 Local time of occurrence Mecro, время события 	
4. Flight date 4. Дата рейса		5. Flight No. 5. Номер рейса			
6. Departure airport 6. Аэропорт выпета	6. Departure airport 7. Destination airport 6. Аэропорт вылета 7. Аэропорт назначения				
8. Aircraft type 8. Тип самолета		9. Aircraft registration 9. Регистрационный номер самолета			
10. Location of occurrence 10. Место обнаружения		11. Origin of the goods 11. Происхождение товаров			
12 Description of the occurrence, including details of injury, damage, etc (if necessary continue on the reverse of this form) 12. Описание обстоятельств обиздужения, еключая сведения о травмах, нанесенном ущербе и т.д. (при необходимости продолжайте на обсроте)					
3000					
13 Proper shipping name (including the technic	al name)		14. UN/ ID no. (whi	en known)	
13. Надлежащее отгрузочное наименование (е	ключая техническое наименование)		14. Howep OOH/ID) (всли известно)	
 13 Proper snoping name (including the technic) 13. Надлежащее отгрузочное наименование (é 15. Class/division(when known) 15 Класс/категория (если известно) 	al nemė) кключая техническое наименование) 16. Subskirary risk(s) (when клоwn) 16. Дополнительная опасность (всли известна)	17. Packing group (when known) 17. Группа упаховки (всли известна)	14. Homep OOH/ID) (всли известно)	
Надлежащее отгрузочное наименование (е Science (see a control of the co	иключая техническое наименованию) 16. Subsidiary risk(s) (when known) 16. Дополнительная опасность	17. Packing group (when known) 17. Группа упахоеки (если известна) 21. No. of packages 21. Количество упаковок	18. Category (class 18. Kamezopus yn: 22. Quantity (or tra) (если известно) s 7 only)	
Hagnewauee отгрузочное наименование (е Sclass/division(when known) Knacc/жатегория (если известно)	ключая техническое наименование) 16. Subsidiary risk(s) (when known) 16. Дополнительная опасность (вспи известна) 20. Packaging specification marking 20. Мархировка упаковки	17. Группа упаковки (всли известна) 21. No. of packages	14. Homep OOH/IE 18. Category (class 18. Kamezopus ym 22. Quantity (or tra 22. Konusecmeo (u) (если известно) s 7 only) вховох (только класс 7) nsport index, d applicable)	
13. Надлежащее отгрузочное наименование (е 15. Class/division(when known) 15. Класс/категория (если известно) 19. Туре of раскаділд 19. Тип упаковки 23. Reference no. of Air Waybili 23. Номер авц	ключая техническое наименование) 16. Subsidiary risk(s) (when known) 16. Дополнительная опасность (вспи известна) 20. Packaging specification marking 20. Мархировка упаковки	17. Гуулпа улакоёки (если useecmma) 21. No. of packages 21. Количество улаковок	14. Homep OOH/IE 18. Category (class 18. Kamezopus ym 22. Quantity (or tra 22. Konusecmeo (u) (если известно) s 7 only) вховох (только класс 7) nsport index, d applicable)	
13. Надлежащее отгрузочное наименование (в 15. Class/division(when known) 15. Класс/категория (если известно) 19. Туре of раскаділд 19. Тип упаковки 23. Reference no. of Air Waybili 23. Номер ави 24. Reference no. of courier pouch, baggage lag. of	ключая техническое наименование) 16. Subsidiary risk(s) (when клоwn) 16. Дололиштельная опасность (всли известна) 20. Packaging specification marking 20. Маркировка упаковки занахладной	17. Группа упаковки (если известна) 21. Мо. об раскадев 21. Количество упаковок ия, багажной бирки или билета	14. Homep OOH/IE 18. Category (class 18. Kamezopus ym 22. Quantity (or tra 22. Konusecmeo (u) (если известно) s 7 only) вховох (только класс 7) nsport index, d applicable)	
13. Надлежащее отгрузочное наименование (е 15. Class/division(when known) 15. Класс/категория (если известно) 19. Туре of рескаділд 19. Тил улаковки 23. Reference no. of Air Waybili 23. Номер ави 24. Reference no. of courier pouch, baggage lag. o 25. Name and address of shipper, agent, pass	ключая техническое наименование) 16. Subsidiary risk(s) (when клоwn) 16. Дололиштельная опасность (всли известна) 20. Packaging specification marking 20. Маркировка упаковки занехладной граззвандет ticket 24. Номер почтового отправлен	17. Группа упаковки (весли известна) 21. No. of packages 21. Количество упаковок ия. багажной бирки или билета в, пассажира и т д	14. Номер ООН/IE 18. Category (class 18 Категория уп 22. Quantity (or tra 22. Количество (с осли применимо)) (если известно) s 7 only) вховох (только класс 7) nsport index, d applicable)	
13. Надлежащее отгрузочное наименование (е 15. Class/division(when known) 15. Класс/категория (если известно) 19. Туре of рескаділд 19. Тил улаковки 23. Reference no. of Air Waybili 23. Номер ави 24. Reference no. of courier pouch, baggage lag. o 25. Name and address of shipper, agent, pass	16. Subsidiary risk(s) (when known) 16. Дополнительная опасность (вспи известны) 20. Раскадіпд specification marking 20. Маркировка упаковки ганахладной ганахладной ганахладной ганахладной ганахладной ганахладной ганах	17. Группа упаковки (весли известна) 21. No. of packages 21. Количество упаковок ия. багажной бирки или билета в, пассажира и т д	14. Номер ООН/IE 18. Category (class 18 Категория уп 22. Quantity (or tra 22. Количество (с осли применимо)) (если известно) s 7 only) вховох (только класс 7) nsport index, d applicable)	
13. Надлежащее отгрузочное наименование (е 15. Class/division(when known) 15. Класс/категория (если известно) 19. Туре of рескаділд 19. Тил улаковки 23. Reference no. of Air Waybili 23. Номер ави 24. Reference no. of courier pouch, baggage lag. o 25. Name and address of shipper, agent, pass	16. Subsidiary risk(s) (when known) 16. Дологинительная опасность (всли известна) 20. Раскадпа specification marking 20. Маркироека упаковки и разsanger ticket 24. Номер почтового отправлентеля, агент	17. Группа упаковки (весли известна) 21. No. of packages 21. Количество упаковок ия. багажной бирки или билета в, пассажира и т д	14. Номер ООН/IE 18. Category (class 18 Категория уп 22. Quantity (or tra 22. Количество (с осли применимо)) (всли известно) s 7 оліу) вковок (только класс 7) rsport index, if applicable) или транспортный индекс	
13. Надлежащее отгрузочное наименование (е 15. Class/division(when known) 15. Клаос/категория (если известно) 19. Туре of packaging 19. Тип улаковки 23. Reference no. of Air Waybili 23. Howep asu 24. Reference no. of courier pouch, baggage tag. o 25. Name and address of shipper, agent, pass 26. Other refevant information (including susp	16. Subsidiary risk(s) (when known) 16. Дологинительная опасность (всли известна) 20. Раскадпа specification marking 20. Маркироека упаковки и разsanger ticket 24. Номер почтового отправлентеля, агент	17. Группа упаковки (если известна) 21. No. of packages 21. Количество упаковок ия. багажной бырки шли билета в, пассажира и т д	14. Homep OOH/IL 18. Category (class) 18. Karnezopus yn 22. Quanth; (or tra 22. Koruvecmao (e ecnu применимо)) (если известно) в 7 оліу) вковок (только класс 7) пяролі іпдех, д' арріісавів) пли транспортный индекс	
13. Надлежащее отгрузочное наименование (е 15. Class/division(when known) 15. Класс/категория (если известно) 19. Туре of packaging 19. Тип упаковки 23. Reference no. of Air Waybili 23. Номер ави 24. Reference no. of courier pouch, baggage tag. of 25. Name and address of shipper, agent, pass 26. Other relevant information (including susp 27. Name and title of person making report 29. Company/dept. code, e-mail	16. Subsidiary risk(s) (when known) 16. Дололиштельная опасность (всли известно) 20. Раскарпо эресіfication marking 20. Мархироека упаковки занахладной огразоварт ticket 24. Номер почтового отправлентеля, агент	17. Группа упаковки (если известна) 21. No. of packages 21. Количество упаковок ия. багажной бырки шли билета в, пассажира и т д	14. Homep OOH/IE 18. Category (class 18 Категория уп 22. Quantity (or tra 22. Количество (с если применимо) принятые меры) 28. Telephone no) (если известно) в 7 оліу) вковок (только класс 7) пяролі іпдех, д' арріісавів) пли транспортный индекс	



Издание: 05 Изменение: 00

Описание события (продолжение)

ПРИМЕЧАНИЯ

- 1. Необходимо сообщать о любых, событиях, связанных с опасными грузами, независимо от того, где находились опасные грузы в грузе, почте или багаже.
- 2. Авиационное происшествие с опасным грузом это событие, связанное с перевозкой опасных товаров или имеющее отношение к перевозке опасных товаров, которое приводит к получению людьми травм со смертельным исходом или серьезных травм или к значительному ущербу. В этой связи серьезная травма определяется как травма, полученная человеком в результате несчастного случая, которая: (а) делает необходимой госпитализацию на период более 48 часов, осуществленную в течение 7 дней с момента получения травмы; или (b) приводит к перелому любых костей (за исключением несложных переломов пальцев рук или ног, а также носа); или (c) приводит к возникновению рваных ран, сопровождающихся обильным кровотечением, к повреждению нервов, мыщи или сухожилий; или (d) приводит к повреждениям каких-либо внутренних органов; или (e) приводит к ожогам второй или третьей степени или к любым ожогам, охватывающим более 5% поверхности тела; или (f) приводит к подтвержденному воздействию инфицирующими веществами или вредного излучения. Авиационное происшествие, связанное с опасным грузом, может также представлять собой аварию воздушного судна; в этом случае необходимо придерживаться обычной процедуры представления отчетов об авиационных авариях.
- 3. Инцидент с опасным грузом это событие, не являющееся авиационным происшествием с опасным грузом, связанное с перевозкой опасных грузов или имеющее отнашение к перевозке опасных грузов (местом такого инцидента не обязательно является борт воздушного судна), которое приводит к получению людьми травм или к материальному ущербу, пожару, поломке, розливу, утечке жидкости, или к возникновению излучения, или к другим проявлениям нарушения целостности упаковки. Любое событие, имеющее отношение к перевозке опасных грузов, которое создает серьезную угрозу для воздушного судна или для находящихся в нем людей, также следует рассматривать как инцидент с опасным грузом.
- 4. Данную форму следует использовать для представления отчета о любом событии, при котором были выявлены незадекларированные или неправильно задекларированные опасные грузы, находящиеся в грузе, почте или в несопровождаемом багаже, или было выявлено, что в сопровождаемом багаже содержатся опасные грузы, которые пассажирам или членам экипажа не разрешается перевозить на воздушном судне.
- 5. Первичный отчет, который может быть представлен с использованиями любых средств, должен быть отправлен в течении 72 часов после события в органы власти государства (а) оператора, и (b) в котором произошел инцидент, если только такому представлению отчета не воспрепятствуют исключительные обстоятельства. Данную форму отчета о событии, заполненную в соответствии с установленным порядком, надлежит отправить в кратчайший возможный срок, даже в случае отсутствия полной информации (Дополнительные сведения содержатся в документе РПП-А 9.9)
- 6. К такому отчету должны прилагаться копии всех относящихся к делу документов, например, AWB (авиагрузовых накладных), DGD, NOTOC и т.д., а также все имеющиеся фотографии.
- 7. Заполненные отчеты следует отправлять в оперативную смену центра управления полетами (flights operational control) по факсу (812) 704-36-41, а так же во все прочие компетентные органы в соответствии с требованиями Технических Инструкций ICAO. Копию отчета и относящихся к делу документов следует отправлять также в Отдел организации грузовых перевозок (cargo department) по факсу (812) 324-35-68 или передавать лично официальному представителю авиапредприятия.
- 8. При условии, что это не будет создавать опасность, все опасные грузы, упаковку, документы и т.д., имеющие отношение к событию, следует сохранять вплоть до отправки первичного отчета органам власти, указанным в вышеприведенном п. 5; эти органы власти должны указать, следует ли сохранять указанное и дальше.



Издание: 05 Изменение: 00

Отправитель	POC	CHA DOCCIVA
Ф.И.О. и	P 0 0	TOUR NOSSITA
наименование (для		
предприятия, учреждения или	Принать опасы	ый груз к отправке разрешаю
войсковой части)	на ""	200 г.
Адрес	Руковолитель :	авиапредприятия
188880		
		(Подпись)
Тел.		
Паспорт № (для граждан-отпр	равителей) выдан	
кем, когда		
,	0.455.55.445	
	ЗАЯВЛЕНИЕ	
= 1016k=04	евозке назначением в аэропорт (на аэрод	ром)
в адрес (наименование получателя	я, почтовый и телеграфный адрес и номер телефона или телефак	ca)
1. Опасный груз		
отнесенный в соответствии с кла	ассификацией ТИ и DGR к классу (катего	ррии)
	(Прописью)	pro estado.
2. Физическое состояние опасно	іх грузов ТИ по БП ОГ по воздуху и DGR . эго груза	
3. Опасные свойства груза	(газ, жидкость, т	пердое, порошок)
	(легковоспламеняющееся, окисляющее, едкое, к	оррозионное вещество и др).
Способ упаковки Общее количество мест	Масса (нетто и брутто)	VE (THE FRANCE - PARCETATE BLUCCE
индивидуальной тары в литрах)	Масса (нетто и орутто)	кг (для газов - вместительность
	егрузке необходимо соблюдать следующ	ие меры предосторожности:
7. Способы ликвидации россыпи	и и утечки содержимого (в случае повреж	сдения тары или пожаре)
Рекомендуемые и запрещенные	огнегасящие средства	
8. Опасный груз перевозится под	1 ответственность сопровождающего лиц	да от отправителя (если он предусмотрен)
	(фамилия и № командировочного удостоверения)	
	(фамилия и те командировочного удостоверении)	
С правилами воздуц	шной перевозки опасных	грузов грузоотправитель
(грузовой агент) ознак	омлен. При повреждении уп	аковки (или опасного груза)
грузополучатель (груз	овой агент) должен в кратча	айший срок, в любое время
суток получить данный	145 (1 C C C C C C C C C C C C C C C C C C	
	Подпись отправителя	
	there are presented a 1867 to 1860 to 1874 to	
	Дата	



Издание: Изменение: 00

05

ДЕКЛАРАЦИЯ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ НА ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ SHIPPER'S DECLARATION FOR DANGEROUS GOODS Грузовая авианакладная 🗆 Грузоотправитель Shipper Air Waybill No. Стр. ИЗ страниц Page of pages Регистрационный номер грузоотправителя (необязат.) Shipper's Reference Number (optional) Грузополучатель Consignee <u>РОССИЯ</u> <u>ROSSIYA</u> Две заполненные и подписанные Two completed and sign copies копии данной Декларации должны of this Declaration must be handed быть вручены перевозчику ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. Несоблюдение во всех отношениях Правил СВЕДЕНИЯ О ПЕРЕВОЗКЕ TRANSPORT DETAILS перевозки опасных грузов может повлечь за собой ответственность Данная грузовая отправка соответствуе ограничениям, установленным для перевозки (ненужное зачеркнуть) This atlighment is within the (delete non-applicable) На пассажирских только на пессажирских только на пессажи в соответствии с действующим законодательством. Аэропорт отправления Airport of Departure WARNING Failure comply in all respects with the applicable Dangerous Goods Regelations may be in breach of the applicable law, subject to legal penalties. M ГРУЗОВЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДАХ PASSANGER AND CARGO ARCRAFT CARGO ARCRAFT Shipment type (delete non-applicable) Аэропорт назначения Airport of Destination **НЕРАДИОАКТИВНЫЙ** /NON-RADIOACTIVE РАДИОАКТИВНЫЙ/RADIOACTIVE

СВОЙСТВА И КОЛИЧЕСТВО ОПАСНЫХ ГРУЗОВ/DANGEROUS GOODS IDENTIFICATION

0	писание опасных грузов Dangerous G	oods Identification					
UN or ID No.	Надлежащее отгрузочное наименование Proper Shipping Name	Класс или каегория Class or Division (Subsidiary Risk)		Количество и тип упаковки Quantity and type of packing	Инстру- кция по упаковке Packing inst.	Официальное разрешение Authorization	
		77				e Na	
		J.H.	z.	-		i.	

Дополнительная информация по обработке груза Additional Handling Information

Настоящим удостоверяется, что содержимое данной грузовой отправки в полной мере и точно описано выше надлежащим отгрузочным наименованием и классифицировано, упаковано, маркировано, снабжено знаками опасности и находится во всех отношениях в надлежащем состоянии для воздушной перевозки в соответствии с применимыми международными и национальными государственными правилами. Заявляю, что все требования предъявляемые для воздушной перевозки, выполнены.

I hereby declare that the contents of this consignament are fully and accurately described above by the proper shipping name, and are classified, packaged, marked for transport according to applicable international and National governmental Regulations. Furthermore I declare that all of the applicable air transport requirements have been met.

Фамилия/Должность подписавшего

Name/Title of Signatory

Место и дата

Place and Date

Подпись (см.Предупреждение выше) Signature (see warning above)



Издание: 05 Изменение: 00

There is no evider leaking package goods have beer Her данных о за мли протекзющи	Air Waybill Number Howep AWB	OTHER SPI		Air Waybill Homep AWB	DANGERO	Point of Loading Аэропорт погрузки	ici ici
There is no evidence that any damaged or leaking packages containing dangerous goods have been loaded on the aircraft Нет данных о загрузке поврежденных или протекающих упаковок с опасными грузами	Contents and Description Содержимое и его описание	ОТНЕR SPECIAL LOAD - ДРУГИЕ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ГРУЗЫ		Proper Shippibg Name Надлежащее отгрузочное наименование	DANGEROUS GOODS - OFFACHLIE (PY36)	1325	
Signa Responsi Подпись	s and ption имое асание	РУГИЕ СІ		UN or ID Number UN wnw ID Homep	ACHЫE Г	Point of Unloading Аэропорт разгрузки	Информация эк
Signature of the person Responsibility for ULD loading Подпись лица, ответственного за загрузку ULD	X n Z	ТЕЦИАЛ		Class or Division Класс или категория	РУЗЫ		
son pading lenhoro	Number of Packages Konwecteo Mect	ВНЫЕ П		Subsidiary Risk Дополн.			пажу о с
Signature Responsib Io Nonn oreer	Quantity Bec	РУЗЫ		Packing Number of Group Packages Fpynna Kon-so ynakos, mecr		Fight # Homep perica	Информация экипажу о специальных грузах
Signature of the person Responsibility for aircraft loading Подпись лица, ответственного за аагрузку BC	Supplemei Дополнител					вйса	
C. C.	Supplementary infornation Дополнительная информация			Net Quantity Kon-so HeTo			
Captain's Signature Подпись КВС			Transport Index Транспорт. индекс	For rac Ма Для ради матер		Date Дата	
ь	Соdе Международный код груза		Саtegory Категория	For radioactive Material Для радиоактивных материалов		Prepared by (Фамилия и по информацию	POCCUЯ ROSSI
Other information Дополнительная информация	ULD ID code Номер загруженного ULD		34 T	Cargo IMP code Код практ. действий		Prepared by (name & signature) Фамилия и подпись лица, подготовившего информацию	
mation			Code Homep ULD	Loa 3arp)		ure) юдготовиви	
2	Розітіоп Размещение груза на ВС		Position Размещ ение на BC	Loaded Загружено		рего	



Издание: 05 Изменение: 00

Air V	/aybill No.:	Origin:			Destination:	
Note Note Note Note Note	 3: Never reject a shipment until all items have be 4: If goods are accepted, attach the original of th 5: Answer "not applicable" only where an "N/A" t 	een ch is for iox is ;	ecked. n to thi provide	e air way ed.	or and show the shipper's and agent's name below. iii. The duplicate must be placed on the appropriate file. I've the duplicate copy of this form back to the shipper or agent together wi	ith t
Ger	neral Acceptance				Yes N/A (e) Is it leak and escape proof?	NK E
		Yes	N/A	No	(f) Is the container clean?	Ξ
1.	Have advance arrangements/bookings been made with all the carriers participating in the carriage of the live animals?				 (g) Does it contain sufficient absorbent material? (Check that this is not straw, as some countries prohibit the importation of straw.) 	
2.	When laboratory animals, such as monkeys, which may carry diseases communicable to				(h) Does the container have suitable feeding/	
	human are being shipped, has the carrier(s)				Labelling and Marking	
	been advised in order to make the necessary arrangements?				15. Is the consignee's name, street and city address	
3.	Have advance arrangements been made at the airport of destination, i.e. for quarantine and				as per air waybill, and a 24 hour contact phone number shown on each container?	
	delivery?		_		16. Is the correct number of "Live Animals" and "This Way Up" labels attached to each container?	
4.	In the event of attendants accompanying the animal(s), have advance arrangements been made with all the carriers concerned?				17. Has each "Live Animals" label been completed, i.e. reflecting the correct contents?	
5.	Does the shipment comply with current regula- tions in force at transit stations?				18. For five animals which can inflict a poisonous bite or sting, is the container marked in bold letters "POISONOUS"?	
6.	Where applicable, have carrier/governmental exceptions been complied with?				19. For Specific Pathogen Free (SPF) animals for laboratory use, are "Laboratory Animals" and	
۵ir	Waybill				"This Way Up" labels attached to each container?	
	Are the tive animals the only entries on the air waybill?				When the animal has been tranquillised, have	
8.	Are all flight numbers for which bookings are held for the entire routing indicated?				duration?	
9.	Is the quantity of animals in the consignment, as				Feeding and Watering	_
	well as their common names, which must as far as possible correspond with that listed in the IATA Live Animals Regulations, shown in the "Nature and quantity of goods" box?		7	\ -	21. If it is required that the animal(s) must be fed/ watered en route, have arrangements been made by the shipper/carrier with the other carriers/ personnel downline?	
10.	Are all relevant permits, including CITES where necessary, licences and certificates required for				Are feeding instruction affixed to the container	
	export, transhipment and import, securely attached to the air waybill and copies of those required affixed to the container?				23. Food or bedding (if provided) for the animal(s) is in accordance with the regulations of the country(les) of transit or importation?	
	pper's Certificate				Comments:	_
	Is it completed in full and in duplicate?				· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
12.	Does the description and quantity of animals agree with the information on the air waybill?					_
13.	is it signed by the shipper or his authorised agent? (Check that this is not an IATA cargo	1			·	
۵-	agent, consolidator, forwarder or indirect carrier.)				CHECKED BY: SIGNATURE TIME DATE	
	Does it comply with the specific container require-					
17.	ment(s) as detailed in the IATA Live Animals Regulations?				NAME (BLOCK LETTERS) AT (STATION)
	(a) Is the size suitable for the particular type of animal?				SHIPPER/AGENT:	
	(b) Does it provide for sufficient ventilation?					_
	(c) Is the construction adequate?					
	(d) Does it contain adequate handholds/lifting devices to facilitate handling and to prevent the handler from coming into close proxim-					_



Издание: 05 Изменение: 00

Shipper's Certification for Live Animals To be completed in duplicate

This is to co	ertify that <i>(check ap</i>	proprie	ate box):			
and is Regulat	in proper condition	o for ca ble can	l advance arrangements, this consignm arriage by air according to the current rier and governmental regulations. The	nt edition of th	ne IATA Liv	e Animals
Animals	staken from the wil	d for st	nipment have been appropriately acclin	natised.		
Species	Wild Fauna and	Flora. /	es as described in the Convention of Applicable permits/certificates are atta able; write "no" if not applicable.			
This cor	nsignment includes	specie	s as described in other applicable natio	nal legislation.		
examine also fre	ed prior to shipmer	nt and a itic infe	pians, the animals contained in this ship are free of any apparent injury and rea estation, including mites, ticks and leed	adily recognizab	ole diseases	. They are
\$ 發 In colum	nn E indicate with Y	/ = γes	or $N = no$ if the animal is poisonous			
natural cau animals, su nature or p	ses, or death or injuried as biting, kicking the as biting, kicking of the a	ury of a ig, gori inimals	I not be liable for any loss, damage or any animal caused by the conduct or ac- ing or smothering, nor for that caused . In no event will carrier be liable for d ition, conduct or acts of animals.	cts of the live ar or contributed	nimal itself of to by the o	or of other conditions,
А	В		С		D	E
Number of Package(s)	Specific Contai Requirement Nui (see IATA Live An Regulations)	mber imals	Species (description and names – scien common) and Quantity of Ar		CITES Appendix	Poisonous
				•		
· .					:	
		- +				
				·		
		1				
Name and Signature o	address of shipper			Shippers failure pects with the Animals Regulational ament regulation applicable law penalties.	ne applicable ulations and and/or nation ons, may be i	IATA Live any other nal govern- n breach of
Date Year/Month/Day		(See reve	rse side for special conditions)			
Air Waybill	No.		Airport of Departure	Airport of De	estination	
		1				



Издание: 05 Изменение: 00

SHIPPER'S RESPONSIBILITIES

Instructions for the shippers are given in Chapters 1, 7, 9, 10 and 11 of the IATA Live Animals Regulations. Before any package containing live animals is tendered for transport by air, the shipper must ensure that:

- the animals being tendered for transportation are not prohibited by governments;
- all the required export, import, and/or transit health certificates, licenses or permits, etc.
 are accompanying the shipment;
- the animal shipments are properly classified, described, packed, marked and labelled;
- the IATA Shipper's Certification for Live Animals has been properly completed in duplicate;
- pregnant animals must not be tendered for transportation without official veterinary certificate certifying that the animals are fit to travel and that there is no risk of birth occurring during the entire journey;
 - (Note: Pregnant monkeys, nursing females with suckling young and unweaned animals are not accepted for air transport)
- no animals are to be tendered for transportation having given birth in the last 48 hours before the start of the journey;
- the animals have been properly prepared for transportation (see specific container requirements for further information);
- the animal is not tranquilised without veterinary approval and supervision;
- the consignee has been advised of the flight details in order to arrange immediate collection on arrival;
- a 24-hour phone number that the air carrier can obtain instruction from the shipper or his agent in the event of an emergency, and such information is written on the air waybill.



Издание: 05 Изменение: 00



CEPII		полняется в двух экземплярах)								
Настоящим	удостоверяется, что:	шолняется в двух экземплярах)								
	•	полготоританици а работи прорадании груг тонно описан и								
	<u>-</u> .	подготовительные работы проведены, груз точно описан и								
•	лакован, отвечает условиям перевозки по воздуху в соответствии с действующим изданием Live Animal Regulations и всем применимым (опубликованным) перевозчиками и государст-									
-	венными органами правилам. Живые животные здоровы и находятся в хорошем состоянии.									
	□ Живые животные, изъятые из дикой природы, прошли соответствующую акклиматизацию.									
	□ Груз включает в себя разновидности животных описанных Соглашении по Международной Горговле Вымирающих видов Дикой Фауны и Флоры (конвенция САЙТС) СІТЕЅ. Соответст-									
•		ы приложены к авианакладной.								
	<u> </u>	ей животных описанных в других применяемых националь-								
ных законод										
-		ибии здоровы и проверены до отправления, не имеют види-								
		знаваемых болезней. Они не загрязнены различными парази-								
	ная клещей и личинов	к, которых можно увидеть при нормальном дневном освеще-								
нии.	W TT									
_		формация по обработке груза» указаны фамилия, имя, номер								
		его живых животных.								
		и, что перевозчик не будет нести ответственности за ущерб,								
_	_	икающие в случае смерти вследствие естественных причин,								
		никшего от действий и поведения самих животных при уку-								
		нии, а также возникшие вследствие различных естественных								
	-	озчик ни в коем случае не будет нести ответственность за								
-	-	ющих животных лиц вследствие состояния, поведение или								
действия жи	ІВОТНЫХ.									
		,								
Количество	Номер специфического	Разновидности (описание и названия – научные и общепринятые)								
упаковок	контейнера (клетки) (смотри LAR)	и количество животных								
	(смотри LAR)									
При несобл	олении гругоотправи	телем всех применимых требований IATA Live Animal Regu-								
		продных и/или национальных государственных правил пере-								
		продных илили национальных государственных правил перстести ответственность в соответствии с действующим зако-								
нодательств	•	neeth ofbetefbennoeth b coofbetefban e generbylomann suko								
		я, 24-часовой контактный телефон								
1 Idriwich Obdi	то, адрес отправител	n, 21 iucobon kontuktiibin testeqon								

Подпись отправителя

Дата

Номер авианаклад-	Номер рей-	Дата	Аэропорт отправле-	Аэропорт
ной	са		ния	назначения



Издание: 05 Изменение: 00

ОТВТЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ:

Инструкции для грузоотправителей даны в главах 1, 7, 8, 9, 10 и 11 IATA Live Animal Regulations. Перед тем как отправлять живых животных грузоотправитель должен удостовериться что:

- перевозка планируемых к отправке живых животных не запрещена законодательством;
- все требуемые экспортные, импортные, транзитные сертификаты, лицензии или разрешения и др. приложены к отгрузке;
- отгрузка живых животных точно классифицирована, описана, упакована, замаркирована и снабжена знаками;
- сертификат грузоотправителя для перевозки живых животных тщательно заполнен в двух экземплярах;
- беременные животные не должны планироваться к перевозке без ветеринарных сертификатов удостоверяющих, что животные готовы к перевозке и нет риска, что процесс родов начнется во время, проведенное в пути

Примечание Беременные обезьяны, кормящие самки, а также детеныши животных, находящиеся на грудном вскармливании, не принимаются к перевозке воздушным транспортом.

- не должны планироваться к перевозке животные, рожденные менее чем за 48часов до начала перевозки;
- животные тщательно подготовлены к перевозке (руководствоваться специальными требованиями LAR по упаковке);
- животные не усыплялись без специального ветеринарного надзора;
- грузополучатель оповещен о дате прибытия, рейсе для того, чтобы своевременно получить животное;
- на авианакладной указан круглосуточный номер телефона для того, чтобы перевозчик мог связаться с грузоотправителем или его агентом в случае необходимости;
- на авианакладной указаны фамилия, имя, номер авиабилета лица, сопровождающего животных (если имеется).

Издание:

05 Изменение: 00

Приложение №3: Программы подготовки

ФГОУ ВПО «САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ» ИНСТИТУТ РУКОВОДЯЩИХ РАБОТНИКОВ И СПЕЦИАЛИСТОВ ОТРАСЛИ

УТВЕРЖДАЮ

Ректор ФГОУ ВПО СПб ГУ ГА

УТВЕРЖДАЮ

Начальник Управления надзора за аэропортовой деятельностью,

организаций воздушного движения и остранснадзора

М.Л. Парнев

200 5 г.

Учебный план и программа подготовки преподавателей учебных заведений и авиационных учебных центров гражданской авиации по курсу «Перевозка опасных грузов воздушным транспортом»

> Санкт-Петербург 2005

Издание:

05 Изменение: 00

Учебный план курса «Перевозка опасных грузов воздушным транспортом» для преподавателей учебных заведений и авиационных учебных центров гражданской авиации

Продолжительность обучения

40 часов

Форма обучения

с отрывом от производства

Продолжительность курса Продолжительность учебного дня 5 дня 8 часов

Продолжительность учебного часа

45 минут

Подготовка заканчивается сдачей итогового зачета (тестовый опрос).

Слушатели, выполнившие все требования учебного плана, получают сертификат.

No	Слушатели, выполнившие все треоования Наименование разделов	Всего	T	м числе	Форма
	Tanaman pasaras		Лекции	Практика	контроля
1.	Общие положения и принципы. Требования по обеспечению авиационной безопасности опасных грузов.	4	2	2	знаний
2.	Ограничения при перевозке опасных грузов на воздушных судах	2	2	-	
3.	Общие требования, предъявляемые к грузоотправителям	2	-	2	
4.	Классификация опасных грузов	2	-	2	
5.	Перечень опасных грузов и освобождения, касающиеся ограниченных количеств	2	-	2	
6.	Требования к упаковыванию	2	-	2	
7.	Знаки опасности и маркировка	2	2	-	
8.	Документы перевозки опасных грузов и другая соответствующая документация	2	2	-	
9.	Правила приемки опасных грузов	2	2	<u>-</u>	<u>-</u>
10.	Распознавание необъявленных опасных грузов	2	-	2	
11.	Правила хранения и погрузки опасных грузов	2	2		
12.	Уведомление пилотов (экипажа)	2	2	-	
13.	Положение для пассажиров и экипажа	2	2	-	
14.	Порядок действия в аварийной обстановке	2	-	2	
15.	Особенности методики преподавания курса	8	4	4	
16.	Зачет (тестовый опрос)	2	-	-	!
	ВСЕГО	40			

Издание: Изменение: 00

05

ФГОУ ВПО «САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ» ИНСТИТУТ РУКОВОДЯЩИХ РАБОТНИКОВ И СПЕЦИАЛИСТОВ ОТРАСЛИ



УТВЕРЖДАЮ

Начальник Управления надзора за аэропортовой деятельностью, воздушного движения и Ространснадзора М.Л. Парнев 200 5 г.

Учебный план и программа подготовки сотрудников эксплуатантов и агентов по наземной обработке грузов, осуществляющих приемку опасных грузов по курсу «Перевозка опасных грузов воздушным транспортом»

> Санкт-Петербург 2005



Издание: Изменение: 00

05

Учебный план курса

«Перевозка опасных грузов воздушным транспортом» для подготовки сотрудников эксплуатантов и агентов по наземной обработке грузов, осуществляющих приемку опасных грузов

Продолжительность обучения

32 часа

Форма обучения

с отрывом от производства

Продолжительность курса Продолжительность учебного дня Продолжительность учебного часа 4 дня 8 часов

45 минут

Подготовка заканчивается сдачей итогового зачета (тестовый опрос).

Слушатели, выполнившие все требования учебного плана, получают сертификат.

N₂	Наименование разделов	Всего		м числе	Форма
!			Лекции	Практика	контроля знаний
1.	Общие положения и принципы. Требования	4	2	2	знапни
	по обеспечению авиационной безопасности				
	опасных грузов.				
2.	Ограничения при перевозке опасных грузов	2	2		
	на воздушных судах				
3.	Общие требования, предъявляемые к	2	-	2	
	грузоотправителям				
4.	Классификация опасных грузов	2	-	2	
5.	Перечень опасных грузов и освобождения,	2	-	2	-
	касающиеся ограниченных количеств				
6.	Требования к упаковыванию	2	-	2	
7.	Знаки опасности и маркировка	2	2	-	
8.	Документы перевозки опасных грузов и	2	2	-	
	другая соответствующая документация	İ			
9.	Правила приемки опасных грузов	2	2	-	
10.	Распознавание необъявленных опасных	2	-	2	
	грузов				
11.	Правила хранения и погрузки опасных	2	2		
	грузов "				
12.	Уведомление пилотов (экипажа)	2	2	-	
13.	Положение для пассажиров и экипажа	2	2	-	
14.	Порядок действия в аварийной обстановке	2	_	2	
15.	Зачет (тестовый опрос)	2	-	-	
	ВСЕГО	32			



Издание: 05 Изменение: 00

Программа первоначальной подготовки на базе предприятия перед допуском к самостоятельной работе сотрудников отдела грузовых перевозок (ОГП)

Ф.И.О сотрудника:

Должность сотрудника:

Теоретическая подготовка

№п/п	Аспекты изучения	Отметка о проверке знаний	Дата, фамилия и подпись ответственного лица
1	Воздушный кодекс РФ		
2	Устав ОАО «Авиакомпания «Россия», структура предприятия		
3	Положение об ОГП, структура		
4	Должностная инструкция, обязанности, права, ответственность		
5	Технология работы на конкретной должности		
6	Технология бронирования грузовых перевозок		
7	Табель внутренней информации (ТВИ) и обязанности ОГП по внесению информации		
8	Программа OpenSky, порядок использования и вводимая информация		
9	Программа DCS, порядок использования и вводимая информация		
10	Программа «AMADEUS», порядок использования для нужд ОГП		
11	Общие понятия о TACT Rules, разделы, адреса		
12	Руководство по грузовым перевозкам на внутренних воздушных линиях (РГП)		
13	Руководство по грузовым перевозкам ОАО «Авиакомпания «Россия» «Россия»		
14	ФАП «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов, и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей		
15	Программа АФТН, порядок использования, отправки и получения телеграмм		
16	Общие понятия о перевозке опасных грузов, документы ТИ ИКАО и DGR IATA		
17	Общие требования по перевозке специальных грузов, документация, информирование		
18	Грузовая перевозочная документация		
19	Розыск грузов, акты о неисправности, коммерческие акты		
20	Виды телеграмм согласно СІМР, порядок отправки и получения, дей- ствия при получении		
21	СТО по задержкам рейсов и действия, если произошла задержка, связанная с отправкой груза и почты		
22	Порядок пользования служебной радиостанцией		
23	Сведения конфиденциального характера		
24	План действий при возникновении чрезвычайного происшествия с ВС ОАО «Авиакомпания «Россия», особенно связанного с грузами, в том числе опасными		
25	Порядок взаимодействия с подразделениями и службами аэропорта, грузового терминала и ОАО «Авиакомпания «Россия»		



Издание: 05 Изменение: 00

Практическая стажировка

№п	Оцениваемые практические действия	Степень усвоения	Дата, Ф.И.О, должность и подпись ответственного за стажировку лица
1	Получение и отправка телеграмм АФТН, SITA сообщения, получение и обработка сообщения запроса FFR и отправка сообщения ответа FFA, внесение данных в лист грузового бронирования		
2	Проверка заполнения домашней накладной и AWB		
3	Контроль приема груза на склады грузового терминала, проверка объема, веса, наличия документов для специальных грузов		
4	Внесение данных о загрузке в программу OpenSky		
5	Заполнение экранов DCS: LNTC и LNTS		
6	Контроль загрузки груза на машины грузового терминала с учетом очередности отправки, контроль своевременного подъезда машин с грузом к ВС, контроль своевременного прихода бортпроводников, отвечающих за грузовую загрузку. Своевременное начало приема груза в случае отсутствия бортпроводников. Снятие части груза из-за не прохождения по объему или предельной коммерческой загрузки		
7	Практической использование радиостанции на различных каналах, ведение радиосвязи		
8	Заполнение коммерческого акта		
9	Действия при получении информации о задержке рейса, связанной с загрузкой груза и почты		
10	Действия о получении информации от диспетчера ГТП о недостаточности грузовой вакансии по расчетам диспетчера по центровке		
11	Действия при получении информации о неправильной, с точки зрения загрузки всего груза по направлениям, центровке самолета		

Окончательная проверка (тестирование).

Тестирование проводит начальник ОГП на отдельном листе: тестируемый сотрудник записывает вопросы проверяющего и дает ответы в письменном виде.

Листы с вопросами, ответами, датой тестирования, должностью, Ф.И.О., подписью начальника ОГП прикладываются к данной форме и хранятся в одном файле (папке) лица, проходившего тестирование.

Если тестируемый сотрудник успешно прошел подготовку, то начальник ОГП делает запись о готовности сотрудника к самостоятельной работе. Если сотрудник, по мнению начальника ОГП, не готов к самостоятельной работе, он назначает ему дополнительную подготовку с указанием аспектов необходимой подготовки и сроков.

Решение начальника ОГП о допуске к самостоятельной работе:

Начальник ОГП Родионов Н.И.

Дата:

Разработано и одобрено 01.2009 г.



Издание: 05 Изменение: 00

ЛИСТ ОЗНАКОМЛЕНИЯ с «руководством по обслуживанию почтово-грузовых перевозок»

№ Изм	Фамилия И.О.	Должность	Подпись	Дата	Примечания
1	2	3	4	5	6