



УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135
тел.: (044) 351-40-96, 351-49-54, 351-40-01, факс: (044) 351-48-45
E-mail: miy@mtu.gov.ua, сайт: www.mtu.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури України розробило проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Правил проведення аварійно-рятувальних робіт на повітряному транспорті» (далі – проєкт наказу) з метою приведення нормативно-правових актів у частині підвищення ефективності аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів на аеродромах цивільної авіації до сучасних вимог законодавства України та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації ІКАО.

Відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» просимо погодити проєкт наказу у найкоротший строк.

- Додатки: 1. Проєкт наказу на 86 арк. в 1 прим.
2. Аналіз регуляторного впливу проєкту наказу на 11 арк. в 1 прим.
3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проєкту наказу на 1 арк. в 1 прим.

Заступник Міністра

Олег ЮЩЕНКО

408041 *

Тамара Копитова 351 41 59



№10916/48/10-20 від 06.08.2020

Міністерство інфраструктури України

Повідомлення про оприлюднення проєкту наказу Міністерства інфраструктури України

«Про затвердження Правил проведення аварійно-рятувальних робіт на повітряному транспорті»
6 Серпня 2020, 15:26

Проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Правил проведення аварійно-рятувальних робіт на повітряному транспорті» (далі – наказ) розроблено на підставі законодавства України та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації ICAO:

статей 82, 113 Повітряного кодексу України;

постанови Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2012 року № 1037 «Про заходи щодо вдосконалення організації та проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування» (зі змінами);

Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для сертифікації аеродромів», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 06 листопада 2017 року № 849, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 28 грудня 2017 року за № 1574/31442.

Метою прийняття наказу є приведення нормативно-правових актів, що регулюють діяльність цивільної авіації України до вимог законодавства України та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації в частині підвищення ефективності аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів на аеродромах цивільної авіації.

Реалізація акта позитивно вплине на оптимізацію державного управління у сфері аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації України, що створить умови для покращення роботи служб аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів, аварійно-рятувальних команд на аеродромах ЦА, забезпечення належного, своєчасного виконання ними основних завдань та функцій.

Прийняття акта забезпечить підвищення рівня аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації України та безпечне і ефективне проведення аварійно-рятувальних робіт, надання допомоги потерпілим.

Прийняття акта дозволить привести нормативно-правову базу, що регулює діяльність цивільної авіації України, у відповідність до європейських вимог та адміністративних процедур шляхом інкорпорування у законодавство України Регламентів Європейського Союзу.

Зауваження та пропозиції до наказу від фізичних та юридичних осіб слід надсилати на адресу: Директорат авіаційного транспорту Мінінфраструктури, 01135, м. Київ, пр. Перемоги, 14; kopytova@mtu.gov.ua.

Адреса цієї сторінки: <http://mtu.gov.ua/news/32102.html>

При використанні матеріалів посилання на джерело - обов'язкове



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ _____

Про затвердження Правил проведення аварійно-рятувальних робіт на повітряному транспорті

Відповідно до статей 82, 113 Повітряного кодексу України, підпункту 37 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460 (зі змінами), з метою приведення нормативно-правових актів у відповідність до стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) **н а к а з у ю:**

1. Затвердити Правила проведення аварійно-рятувальних робіт на повітряному транспорті, що додаються.

2. Директорату авіаційного транспорту забезпечити:
подання цього наказу в установленому законодавством порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

оприлюднення цього наказу на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.

3. Визнати такими, що втратили чинність, наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 15 грудня 2005 року № 947 «Про затвердження Положення про медичний пункт аеровокзалу цивільної авіації України», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 31 січня 2006 року за № 84/11958, наказ Міністерства інфраструктури України від 27 серпня 2012 року № 525 «Про затвердження Положення про службу аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення підприємства цивільної авіації України», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 19 вересня 2012 року за № 1613/21925, та наказ Міністерства інфраструктури України від 07 травня 2013 року № 286 «Про затвердження Правил аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації України», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 24 травня 2013 року за № 809/23341.

4. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

5. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника Міністра Ющенка О. О.

Міністр



Владислав КРИКЛІЙ

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства інфраструктури
України

_____ 2020 року № _____

Правила проведення аварійно-рятувальних робіт на повітряному транспорті

І. Загальні положення

1. Ці Правила визначають вимоги до організації аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів, проведення аварійно-рятувальних робіт на території аеродромів і в районі відповідальності аеродромів за пошук і рятування у цивільній авіації України.

Організація та проведення аварійно-рятувальних робіт за межами територій аеродромів, районів відповідальності аеродромів за пошук і рятування у цивільній авіації України здійснюється центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері цивільного захисту відповідно до законодавства України.

2. Ці Правила поширюються на фізичних і юридичних осіб, незалежно від форми власності та підпорядкування, на яких покладено аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення польотів цивільної авіації України.

3. У цих Правилах скорочення мають такі значення:

АДЦПР – авіаційний допоміжний центр пошуку та рятування;

АП – авіаційна подія;

АПР – авіаційний пошук і рятування;

АРК – аварійно-рятувальна команда;

АРР – аварійно-рятувальні роботи;

ГАКЦПР – Головний авіаційний координаційний центр пошуку та рятування;

ДСА – диспетчерська служба аеродрому;

ЗПС – злітно-посадкова смуга;

КЦПР ЦА – Координаційний центр пошуку та рятування цивільної авіації;

НБРЦА – Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами;

НПРГ – наземна пошуково-рятувальна група;

ОПР – обслуговування повітряного руху;

ПС – повітряне судно;

РДЦ – районний диспетчерський центр;

РНПЗ – рівень необхідного пожежного захисту;

РТЗ – радіотехнічне забезпечення;

ЦА – цивільна авіація;

ЦДС – центральна диспетчерська служба уповноваженого органу з питань ЦА.

4. У цих Правилах терміни вживаються в таких значеннях:

аварійна ситуація – стан, який характеризується відхиленням від нормальних умов життя і діяльності людей, що призвів (може призвести) до загрози життю та здоров'ю людей, руйнування будівель, споруд, обладнання і транспортних засобів;

аварійна стадія – загальний термін, який означає в різних обставинах стадію невизначеності, стадію тривоги або стадію лиха;

аварійне сповіщення – передача повідомлення про аварійну ситуацію органу, який може надати допомогу або координувати її надання;

аварійно-рятувальна команда – нештатне формування, що створюється експлуатантом аеродрому, має спеціальну підготовку і оснащено засобами, устаткуванням і обладнанням для швидкого та ефективного проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт;

аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення польотів – комплекс заходів з дотримання встановлених правил і нормативів (норм), спрямованих на підготовку, утримання на належному рівні готовності та залучення до дій аварійно-рятувальних сил і засобів для пошуку та рятування пасажирів, членів екіпажу, а також гасіння пожеж, що виникли під час авіаційних подій на території аеродромів, та в районі відповідальності аеродромів за пошук і рятування;

аварійно-рятувальні засоби – технічні засоби спеціального призначення (засоби зв'язку, техніка, обладнання, спорядження, матеріали, відео-, кіно-, фотоматеріали з технології проведення аварійно-рятувальних робіт, програмні продукти і бази даних та інші засоби), які використовуються під час проведення аварійно-рятувальних робіт;

аварійно-рятувальні роботи – роботи, спрямовані на пошук, рятування і захист людей (у тому числі надання їм невідкладної медичної допомоги), що потребують залучення працівників, які мають спеціальну підготовку, засоби індивідуального захисту та оснащення;

«Відбій» – сигнал оповіщення для припинення дій під час аварійних ситуацій з повітряним судном, дій аварійно-рятувальної команди, які

виконувалися за сигналом «Готовність» або «Тривога», або завершення аварійно-рятувальних робіт;

видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатися – загальний термін, який означає в різних обставинах:

витягування ПС – при викочуванні ПС за межі ЗПС або руліжної доріжки, в результаті чого ПС загрузло в м'якому ґрунті або снігу, та отримало незначні пошкодження або не має взагалі таких,

видалення ПС – для ПС, що втратило здатність самостійно рухатися або такий рух неможливий за допомогою звичайних буксирувальних засобів,

евакуація ПС – для ПС, що в результаті АП отримало значні пошкодження та фюзеляж не підлягає відновленню;

«Готовність» – сигнал оповіщення для аварійно-рятувальної команди, коли до очікуваної посадки повітряного судна, яке зазнає лиха, залишається більш як 30 хвилин;

координаційний центр пошуку і рятування – орган, який несе відповідальність за координацію проведення пошуково-рятувальних операцій у межах району пошуку і рятування та сприяння ефективній організації роботи пошуково-рятувальної служби;

наземна пошуково-рятувальна група – група, яка укомплектована підготовленим персоналом і оснащена устаткуванням, придатним для проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт у межах району відповідальності аеродрому за пошук і рятування;

район відповідальності аеродрому цивільної авіації за пошук і рятування – територія (місцевість, водна поверхня), яка охоплює територію аеродрому та прилеглу територію за межами аеродрому і встановлена планом заходів на випадок аварійної обстановки на аеродромі (Аварійний план аеродрому). Район відповідальності аеродрому цивільної авіації за пошук і рятування визначається з урахуванням умов використання та експлуатації аеродрому, можливостей взаємодії з місцевими організаціями (підприємствами ЦА) щодо виконання пошуку та аварійно-рятувальних робіт;

сертифікат відповідності – документ, який підтверджує, що продукція, послуги, система управління якістю, система екологічного менеджменту, персоналу відповідають установленим вимогам законодавства та нормативних документів;

служба аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення - структурний підрозділ експлуатанта аеродрому для здійснення функцій аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів, пожежної безпеки, аварійно-рятувальних робіт на території аеродромів цивільної авіації та у районі відповідальності аеродрому за пошук і рятування;

«Тривога» – сигнал оповіщення для аварійно-рятувальної команди, коли авіаційна подія трапилась раптово або до очікуваної посадки повітряного судна, що зазнає лиха, залишається менш як 30 хвилин.

Інші терміни, що використовуються у цих Правилах, вживаються у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України, Авіаційних правилах України та Правилах авіаційного пошуку і рятування в Україні, затверджених наказом Міністерства внутрішніх справ України від 16 березня 2015 року № 279, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 01 квітня 2015 року за № 364/26809 (далі – Правила авіаційного пошуку і рятування в Україні).

II. Аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення польотів

1. Аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення польотів на аеродромі, і в районі відповідальності аеродрому за пошук і рятування включає: підготовку відповідальних посадових осіб до організації аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів;

планування заходів для гасіння пожеж;

планування заходів для виконання пошуку та аварійно-рятувальних робіт;

організацію чергування аварійно-рятувальних команд, засобів та органів управління ними;

організацію зв'язку та сповіщення про лихо з ПС;

- організацію та виконання пошуку;
- організацію та виконання аварійно-рятувальних робіт і гасіння пожеж;
- організацію технічного оснащення наземних аварійно-рятувальних команд сучасними засобами рятування;
- організацію технічного оснащення пожежно-рятувального підрозділу сучасною пожежно-рятувальною технікою, вогнегасними речовинами, спеціальним аварійно-рятувальним спорядженням;
- проведення спеціальної підготовки особового складу аварійно-рятувальної команди та органів управління.

2. Регулювання аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів, а також координація спільних дій з іншими органами державної влади здійснюються уповноваженим органом з питань ЦА.

Оперативним органом управління, який здійснює координацію дій, сил і засобів ЦА під час проведення пошуку і аварійно-рятувальних робіт, є КЦПР ЦА.

Уповноважений орган з питань ЦА забезпечує цілодобове функціонування КЦПР ЦА.

3. Організація аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів на аеродромі ЦА, та в районі відповідальності аеродрому за пошук і рятування покладається на експлуатанта аеродрому відповідно до наказу через штатний підрозділ – службу аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення.

4. Служба аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення є структурним підрозділом експлуатанта аеродрому та знаходиться під адміністративним контролем управління аеродрому, яке повинно забезпечити організацію, оснащеність, укомплектованість, навчання персоналу та виконання функцій за призначенням.

Служба аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення діє відповідно до положення про службу аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення, що розробляється відповідно до додатку 1 до цих Правил. Положення про службу аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення затверджується керівником експлуатанта аеродрому та погоджується з територіальними органами ДСНС в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві та Севастополі (далі – територіальні органи ДСНС).

5. До складу аварійно-рятувальних та протипожежних сил і засобів ЦА входять:

органи управління силами і засобами ЦА (КЦПР ЦА, штаб операції з АПР);

АРК підприємств ЦА;

аварійно-рятувальні та протипожежні засоби підрозділів аварійно-рятувальної команди;

засоби зв'язку для проведення аварійно-рятувальних робіт.

6. До складу пошуково-рятувальних сил і засобів ЦА входять:

органи управління силами і засобами цивільної авіації для проведення пошуку і аварійно-рятувальних робіт (КЦПР ЦА, штаб операції з АПР);

повітряні пошуково-рятувальні групи;

чергові пошуково-рятувальні ПС;

аварійно-рятувальні засоби ПС;

засоби зв'язку, радіотехнічного та аеронавігаційного забезпечення польотів.

III. Організація планування аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів

методи наведення пошуково-рятувальних або інших ПС на повітряні судна, що зазнають лиха;

спільні заходи, що підлягають прийняттю у взаємодії з органами обслуговування повітряного руху та іншими зацікавленими відомствами для надання допомоги ПС, щодо якого відомо або передбачається, що воно є об'єктом незаконного втручання.

3. Експлуатантом аеродрому розробляється план заходів на випадок аварійної обстановки на аеродромі (Аварійний план аеродрому) (далі – план заходів на випадок аварійної обстановки), який повинен включати:

аварійні ситуації з ПС;

аварійні ситуації, що не мають відношення до ПС;

надзвичайні ситуації у сфері охорони здоров'я;

поєднання цих аварійних ситуацій.

Аварійні ситуації з ПС включають:

1) авіаційна подія на аеродромі;

2) авіаційна подія за межами аеродрому:

на суші,

на воді;

3) інцидент з ПС у польоті (очікувана аварійна посадка ПС);

4) інцидент з ПС на землі;

5) інцидент з ПС, пов'язаний з диверсією, включаючи загрозу застосування вибухових пристроїв;

6) інцидент з ПС, пов'язаний з актом незаконного втручання.

Аварійні ситуації, що не мають відношення до ПС, включають:

1) пожежі в будівлях;

2) диверсії, включаючи загрозу застосування вибухових пристроїв в будівлях;

3) стихійні лиха;

4) випадки, пов'язані з небезпечними вантажами;

1. Організація аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у ЦА передбачає планування заходів щодо пошуку та виконання аварійно-рятувальних робіт до, під час та після АП, координацію дій експлуатантів ПС, установ, організацій та підприємств, які взаємодіють, координаційних центрів, служб, аварійно-рятувальних команд під час проведення пошуку та виконання аварійно-рятувальних робіт.

2. КЦПР ЦА розробляє план дій сил і засобів ЦА під час проведення операцій з АПР, пошуково-рятувальних робіт у районі пошуку і рятування, який включає дані про:

порядок проведення операцій з авіаційного пошуку і рятування в авіаційному районі пошуку і рятування України, у районах відповідальності аеродромів за пошук і рятування;

використання наявних систем і засобів зв'язку;

дії, що вживаються спільно з іншими координаційними центрами пошуку і рятування;

методи аварійного оповіщення ПС, які знаходяться на маршруті в районі пошуку і рятування, і надводних суден в морі;

функціональні обов'язки та права осіб, яким доручено ведення операцій з АПР;

можлива передислокація аварійно-рятувальних засобів, з урахуванням метеорологічних або інших умов;

методи отримання важливої для АПР інформації, як метеозведення і прогнози, відповідні повідомлення (NOTAM) та іншої інформації;

порядок залучення пошуково-рятувальних сил і засобів Єдиної державної системи цивільного захисту, Національної системи пошуку і рятування на морі, єдиної системи проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування для пошуку і рятування в районах відповідальності аеродромів ЦА за пошук і рятування;

методи наведення ПС, вимушених здійснювати посадку на воду, в районі знаходження надводних суден;

5) випадки, що вимагають надання медичної допомоги.

Надзвичайні ситуації у сфері охорони здоров'я:

- 1) масові отруєння (харчові, хімічні, радіологічні та інші);
- 2) епідемії (епізоотія, епіфітотія тощо);
- 3) виявлення особливо небезпечної інфекції;
- 4) інші ситуації.

Змішані аварійні ситуації, в яких залучені:

- 1) ПС/будівля;
- 2) ПС/засоби для заправки паливом;
- 3) ПС/ПС.

План заходів на випадок аварійної обстановки затверджується керівником експлуатанта аеродрому та погоджується з територіальними органами ДСНС України.

План заходів на випадок аварійної обстановки передбачає координацію дій, які виконуються під час виникнення АП та надзвичайних ситуацій на аеродромі та в районі відповідальності аеродрому за пошук і рятування.

План заходів повинен включати:

перелік обов'язків адміністрації аеродрому у разі аварійних ситуацій;

список номерів контактних телефонів та перелік каналів зв'язку з посадовими особами та аварійно-рятувальними підрозділами, службами, які залучаються до дій при АП, або події, пов'язаній з актом незаконного втручання;

організацію штабу операції з АПР (стаціонарного аварійного оперативного центру) і пересувного командного пункту у разі виникнення аварійних ситуацій на аеродромі;

дії підрозділів АРК (служб) експлуатанта аеродрому під час виникнення аварійних ситуацій;

відповідальність і роль кожної організації (підрозділу), стаціонарного аварійного оперативного центру і пересувного командного пункту для всіх видів аварійних ситуацій;

карту аеродрому та карту району відповідальності аеродрому за пошук і рятування з нанесеною координатною сіткою;

функції органів ОПР в аварійних ситуаціях;

залучення аварійно-рятувальних служб і їх ресурсів єдиної системи проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування, Єдиної державної системи цивільного захисту населення і територій та Національної системи пошуку і рятування на морі (далі – взаємодіючі аварійно-рятувальні сили) відповідно до плану взаємодії.

Планом заходів на випадок аварійної обстановки передбачається врахування аспектів людського фактора з метою забезпечення оптимізації дій усіх аварійно-рятувальних сил, служб та організацій в аварійній обстановці.

У плані заходів на випадок аварійної обстановки визначається порядок періодичної перевірки відповідності цього плану встановленим вимогам шляхом проведення повномасштабних навчань, порядок аналізу результатів навчань або ліквідації фактичної аварійної ситуації з метою підвищення його ефективності.

Невід'ємною частиною плану заходів на випадок аварійної обстановки є оперативний план пожежогасіння на ПС, розроблений з урахуванням типів ПС, які виконують польоти на даному аеродромі.

Оперативний план пожежогасіння на ПС повинен включати:

характеристику аеродрому, включаючи кількість ЗПС та їх категорії за РНПЗ, кількість аварійно-рятувальних станцій, їх розміщення, пожежне водозабезпечення та схему і характеристику аварійно-під'їзних доріг до ЗПС та аеродрому;

склад протипожежних сил і засобів;

розрахунок можливостей щодо ліквідації пожежі на ПС аварійно-рятувальних сил і засобів, передбачених планом взаємодії;

порядок зв'язку та сповіщення при виникненні пожежі на ПС;

порядок дії особового складу пожежно-рятувального підрозділу АРК при гасінні пожежі на ПС;

рекомендації щодо гасіння пожежі на ПС.

Додатки до оперативного плану пожежогасіння на ПС:

схема розташування пожежних автомобілів та інших засобів пожежогасіння для різних типів локалізації пожежі;

заходи з безпеки при гасінні пожеж на ПС і рятуванні пасажирів та екіпажу;

схеми ПС із зазначенням основних і аварійних виходів, місць прорубування фюзеляжу, розміщення бортового аварійно-рятувального обладнання, паливних баків, агрегатів, електросхеми та кисневого обладнання.

Експлуатантом аеродрому окремим додатком до плану заходів на випадок аварійної обстановки розробляється план надання допомоги сім'ям постраждалих внаслідок АП, яким передбачено надання допомоги сім'ям постраждалих при АП (членам екіпажу та пасажирам).

План надання допомоги сім'ям повинен враховувати наступні чинники:

одержувачі допомоги сім'ям;

форми допомоги, що надається сім'ям;

сторони, які надають допомогу сім'ям;

періодичний перегляд і апробація плану.

4. Експлуатант ПС розробляє план реагування на аварійні (надзвичайні) ситуації. Розділ плану реагування на аварійні (надзвичайні) ситуації, що включає події з ПС експлуатанта, повинен бути скоординований з планом заходів на випадок аварійної обстановки на аеродромі базування та погоджений керівником експлуатанта цього аеродрому. Експлуатант ПС надає копію плану реагування на аварійні (надзвичайні) ситуації експлуатанту аеродрому базування.

5. На випадок виникнення необхідності видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатися в межах льотного поля аеродрому розробляється план видалення ПС, що втратило спроможність самостійно

6. На аеродромі керівником експлуатанта аеродрому на кожну зміну розробляється змінний план чергування аварійно-рятувальних сил та засобів, у якому вказуються координатор операції з АПР на аеродромі, координатор на місці проведення робіт, склад чергових аварійно-рятувальних сил та засобів на зміну, у тому числі склад підрозділів аварійно-рятувальної команди, наземної пошуково-рятувальної групи, наявні засоби зв'язку та оповіщення, кількість та марки спецтранспорту, який передбачено залучати до виконання АРР.

7. На аеродромі відпрацьовуються заходи з виявлення місця АП в районі відповідальності аеродрому за пошук і рятування, і прибуття до нього підрозділів АРК у найкоротший строк з доставкою необхідного аварійно-рятувального та медичного обладнання.

Експлуатантом аеродрому розробляються відповідні карти (графічний план) з нанесеною координатною сіткою території аеродрому і району відповідальності аеродрому за пошук і рятування, з позначенням під'їзних шляхів, місць зустрічі підрозділів АРК, зон зосередження підрозділів АРК, джерел водопостачання, розташування медичних закладів й іншою необхідною інформацією для проведення пошуку та аварійно-рятувальних робіт. Екземпляри таких карт повинні бути в пункті управління повітряним рухом на аеродромі, у всіх підрозділах АРК, аварійно-рятувальних і пожежних автомобілях, в органах управління сил і засобів, які залучаються до виконання пошукових та аварійно-рятувальних робіт.

IV. Організація протипожежного забезпечення польотів

1. Протипожежне забезпечення польотів включає заходи, спрямовані на гасіння пожеж ПС, які виникли при аварійних або надзвичайних подіях на території аеродромів ЦА, з метою створення умов для рятування людей, які знаходяться на борту цих ПС.

рухатися, який затверджується керівником експлуатанта аеродрому. Цей план повинен враховувати характеристики ПС та процедури видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатися для ПС, які виконують польоти на даному аеродромі, та включати:

- перелік обов'язків керівного складу експлуатанта аеродрому та експлуатанта ПС щодо організації та безпосереднього видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатися з визначенням відповідальних осіб (координатора робіт з видалення ПС та керівника робіт з видалення ПС);

- підготовчі заходи до проведення видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатися з визначенням необхідного устаткування, транспортних засобів, можливості їх пересування по території аеродрому;

- розмежування дій служб експлуатанта аеродрому та експлуатанта ПС при видаленні ПС, що втратило спроможність самостійно рухатися ПС;

- можливі способи видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатися;

- перелік наявного устаткування для виконання робіт з видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатися на аеродромі;

- заходи щодо забезпечення необхідного устаткування для виконання робіт з видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатися з інших аеродромів та установ, організацій і підприємств;

- підготовку та оснащення персоналу, який передбачається залучати до виконання робіт з видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатися;

- заходи безпеки при роботі з устаткуванням, механічними засобами та виконанні робіт з видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатися.

Процедури з видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатися для ПС, які виконують польоти на даному аеродромі, розробляються експлуатантом ПС та викладаються окремим розділом до плану видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатися.

2. Організація протипожежного забезпечення польотів на аеродромі/вертодромі передбачає:

визначення категорії аеродрому/вертодрому за РНПЗ;

оснащення сучасною аеродромною пожежно-рятувальною технікою, засобами для гасіння пожеж, аварійно-рятувальним спорядженням, вогнегасними речовинами, підтримання їх у належному стані і постійній готовності до застосування;

будівництво аварійно-рятувальних станцій на достатній відстані від злітно-посадкової(их) смуги (смуг) для своєчасного та швидкого розгортання для застосування пожежно-рятувальних сил і засобів;

організацію пожежно-рятувальних підрозділів, якісний підбір персоналу цих підрозділів та їх підготовку;

створення на підприємствах ЦА добровільної пожежної охорони (далі - ДПО) (за необхідністю);

організацію постійного спостереження за зльотом та посадкою ПС черговим персоналом пожежно-рятувального підрозділу;

організацію надійного оповіщення і чіткої взаємодії пожежно-рятувального підрозділу з пожежно-рятувальними силами інших підприємств, установ та організацій;

високу готовність і професійну підготовку персоналу пожежно-рятувального підрозділу (членів ДПО);

удосконалення методів і тактики гасіння пожеж на ПС наявними в ЦА засобами пожежогасіння.

3. Аеродрому встановлюється категорія за РНПЗ шляхом визначення категорії за РНПЗ кожної ЗПС залежно від розмірів ПС, які виконують польоти на цьому аеродромі згідно з додатком 2 до цих Правил, та частоти польотів.

4. На вертодромі категорія за РНПЗ встановлюється шляхом визначення категорії за РНПЗ залежно від розмірів вертольотів, які виконують польоти на

даному вертодромі згідно з додатком 3 до цих Правил, незалежно від частоти таких польотів.

Якщо вертольоти виконують польоти на аеродромі, призначеному для використання літаками, категорія РНПЗ аеродрому має відповідати вимогам до вертольотів найбільшої габаритної довжини, які використовують цей аеродром.

5. Інформація про встановлену категорію аеродрому/вертодрому за РНПЗ надається службам аеронавігаційної інформації та органам ОІР на аеродромі.

При зміні категорії за РНПЗ на аеродромі через органи ОІР надається відповідна інформація для пілотів ПС. Повідомлення про зміну категорії за РНПЗ надається, навіть якщо це робиться на короткий термін, але відомо, що зміна категорії аеродрому за РНПЗ, може вплинути на рух ПС на цьому аеродромі.

6. На аеродромі повинні бути пожежні автомобілі, які рекомендовані для гасіння пожеж на ПС (аеродромні пожежні автомобілі). Норми забезпечення аеродромів ЦА аеродромними пожежними автомобілями та вогнегасними речовинами повинні відповідати нормам, наведеним у додатку 4 до цих Правил.

На вертодромах на рівні поверхні мінімальна кількість вогнегасних речовин повинна бути не меншою даних, зазначених у таблиці 3 додатка 4 до цих Правил.

На вертодромах, які підняті над поверхнею, мінімальна кількість вогнегасних речовин повинна бути не меншою даних, зазначених у таблиці 4 додатка 4 до цих Правил.

7. На аеродромі залежно від категорії кожної ЗПС за РНПЗ знаходиться нормативний запас вогнегасної речовини, який одночасно доставляється пожежними автомобілями до місця АП. На аеродромі постійно повинні зберігатися щонайменше двократний по відношенню до нормативного резервний запас піноутворювача та додаткові вогнегасні речовини для гасіння

пожеж на ПС. Резервний запас піноутворювача та додаткових вогнегасних речовин зберігаються в приміщенні аварійно-рятувальної станції.

8. Розміщення аварійно-рятувальної(их) станції (станцій) на аеродромі повинно забезпечувати огляд льотного поля та розгортання пожежно-рятувального підрозділу в кінці кожної ЗПС за оптимальних умов видимості і стану поверхні доріг за час, що не перевищує трьох хвилин для першого(их) пожежного(их) автомобіля(ів) і чотирьох хвилин для наступних.

Розміщення аварійно-рятувальної(их) станції (станцій) повинно передбачати прямий та зручний під'їзд аварійно-рятувальних і протипожежних засобів у зону ЗПС з мінімальною кількістю поворотів.

Розміщення аварійно-рятувальної(их) станції (станцій) на вертодромі на рівні поверхні повинно забезпечувати розгортання пожежно-рятувального підрозділу за оптимальних умов видимості і стану поверхні доріг у будь якій частині вертодрому за час, що не перевищує двох хвилин.

Часом розгортання вважається період часу від початкового виклику пожежно-рятувального підрозділу до моменту, коли розгортається(ються) перший(і) транспортний(і) засіб(и), який(які) забезпечує(ють) подачу піни при нормі витрати, що становить 50% від норми витрати, зазначеної в таблицях 1, 3 додатку 4 цих Правил.

9. Аварійно-під'їзні дороги повинні забезпечувати доступ до аеродрому там де характер місцевості дозволяє прокладати ці дороги, щоб звести до мінімуму час розгортання пожежно-рятувального підрозділу.

Аварійно-під'їзні дороги повинні бути придатними до експлуатації за будь-яких погодних умов та витримувати навантаження великих аеродромних пожежних автомобілів та інших транспортних засобів, які будуть по ним рухатись. Необхідно передбачити достатній запас висоти для проїзду крупногабаритних транспортних засобів.

Особливу увагу необхідно звернути на можливість постійного доступу в зону заходження на посадку на відстані 1000 м від порогу ЗПС або від порогу ЗПС до меж території аеродрому. Доступ в ці зони за територію аеродрому, огорожену забором, забезпечується за рахунок установки воріт аварійного виїзду або шлагбаумів, можливість відкриття яких гарантована для аварійно-рятувальних сил та засобів.

10. Для гасіння пожежі та проведення аварійно-рятувальних робіт на ПС, об'єктах на території аеродромів ЦА створюється пожежно-рятувальний підрозділ зі складу пожежної охорони служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення, який входить до складу АРК аеродрому.

11. Пожежно-рятувальний підрозділ оснащується пожежно-рятувальною технікою, вогнегасними речовинами, спеціальним аварійно-рятувальним спорядженням відповідно до категорії кожної ЗПС за РНПЗ.

12. На період польотів на аварійно-рятувальній(их) станції (станціях) організовується чергування персоналу пожежно-рятувального підрозділу варті для постійного спостереження за зльотом, посадкою та рулінням ПС на аеродромі.

Чергові забезпечуються оптичними засобами спостереження та засобами зв'язку для оповіщення при АП або пожежі, а також засобами для прослуховування радіообміну між ПС і диспетчерами аеродромно-диспетчерської вишки органу ОПр аеродрому.

13. На кожному підприємстві ЦА створюється система оповіщення при виникненні пожежі та авіаційної події. Система оповіщення передбачає наявність засобів для оголошення аварійних сигналів для усіх підрозділів АРК одночасно. На аварійно-рятувальній(их) станції (станціях) передбачається наявність засобів звукової сигналізації для оголошення сигналу тривоги,

наявність прямого зв'язку з аеродромно-диспетчерською вишкою органу ОПР аеродрому. Для керівництва аварійно-рятувальними роботами, виклику додаткових аварійно-рятувальних сил, зв'язку з пошуково-рятувальними ПС передбачається оснащення відповідними засобами телефонного та радіозв'язку.

Переговори по каналах прямого зв'язку та радіообміну при виконанні аварійно-рятувальних робіт на аеродромі та в районі відповідальності аеродрому за пошуку і рятування підлягають автоматичному запису засобами об'єктивного контролю.

14. З метою перевірки ефективності плану заходів на випадок аварійної обстановки, підтримання високого рівня підготовки, забезпечення контролю за підготовкою підрозділів АРК, пошукових та аварійно-рятувальних сил, що взаємодіють, передбачаються заходи з відповідних тренувань та навчань.

15. З метою удосконалення методів і тактики гасіння пожеж на ПС наявними в ЦА засобами пожежогасіння повинні бути обладнані навчально-тренувальні полігони для проведення навчань та тренувань пожежно-рятувального підрозділу, з урахуванням типів ПС, аварійно-рятувального та протипожежного обладнання, що використовується на цьому аеродромі.

V. Організація чергування пошукових та аварійно-рятувальних сил засобів ЦА і органів управління ними

1. Для забезпечення пошуку і рятування ПС, які зазнали лиха, організовується чергування:

персоналу зміни КЦПР ЦА;

органів обслуговування повітряного руху;

пошуково-рятувальних ПС ЦА;

АРК аеродромів ЦА, зазначених у пункті 4 цього розділу.

2. Управління (координація дій) силами та засобами ЦА, які залучаються до пошуку та аварійно-рятувальних робіт, може здійснюватись:

- черговим персоналом (диспетчером) КЦПР ЦА;
- керівником підприємства ЦА;
- штабом операції з АПР, ДСА;
- координатором операції з АПР;
- координатором на місці проведення робіт;
- керівником гасіння пожежі.

3. Чергування пошуково-рятувальних ПС ЦА для проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування здійснюється відповідно до законодавства.

4. Для аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення на кожному аеродромі незалежно від форми власності та підпорядкування утворюється АРК, яка складається із чергових підрозділів (головних та допоміжних), що формуються з персоналу структурних підрозділів, наявних на підприємстві ЦА, персоналу підприємств, установ, організацій та підрозділів, що взаємодіють на договірних засадах, а саме:

- головні підрозділи:
 - пожежно-рятувальний;
 - водно-рятувальний (за необхідності);
 - медичний;
- допоміжні підрозділи:
 - інженерно-авіаційний;
 - обслуговування пасажирів;
 - аеродромний;
 - радіотехнічного забезпечення;
 - спеціального транспорту;
 - авіаційної безпеки.

З персоналу підрозділів АРК формується НПРГ, яка за потреби виїжджає за межі території аеродрому для проведення пошуку, гасіння пожеж та аварійно-рятувальних робіт.

Головним завданням АРК є рятування пасажирів і членів екіпажу, цінного обладнання і вантажу, а за можливості і авіаційної техніки.

Нормативи чисельності аварійно-рятувальних команд на аеродромах/вертодромах ЦА України визначаються згідно з додатком 5 до цих Правил.

Склад та укомплектованість АРК та НПРГ, строки чергування АРК на аеродромі затверджуються щороку наказом керівника експлуатанта аеродрому.

На аеродромі має бути в наявності аварійно-рятувальний автомобіль, підібраний із врахуванням географічних і кліматичних умов місцевості, для проведення пошукових і АРР у районі відповідальності аеродрому за пошук і рятування, і такий, що забезпечує доставку НПРГ і аварійно-рятувального спорядження до місця події.

Перелік основного аварійно-рятувального спорядження для проведення пошуку та АРР на аеродромі визначається згідно з додатком 6 до цих Правил.

5. З метою здійснення загального управління (координації дій) аварійно-рятувальними та іншими невідкладними роботами наказом керівника експлуатанта аеродрому призначається координатор операції з АПР на аеродромі, який під час проведення АРР повинен носити жилет оранжевого кольору з написом «Адміністрація аеродрому».

6. Керівник експлуатанта аеродрому призначає координатора на місці проведення робіт, як правило, начальника зміни - керівника рятувального підрозділу, який функціонально підпорядковується координатору операції з АПР на аеродромі.

Координатор на місці проведення робіт на аеродромі повинен носити жилет червоного кольору з написом «Координатор на місці АРР».

7. Старшими підрозділів АРК на аеродромі призначаються відповідні начальники змін, які на період чергування разом зі своїми черговими підрозділами функціонально підпорядковуються координатору на місці проведення робіт.

8. Для керівництва АРР та їх координації керівник експлуатанта аеродрому за потреби формує штаб операції з АПР, яким керує координатор операції з АПР на аеродромі. До штабу включається начальник служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення.

З метою здійснення керівництва аварійно-рятувальними роботами на аеродромі застосовується стаціонарний аварійний оперативний центр, а на місці події – пересувний командний пункт, який розміщується на транспортному засобі підвищеної прохідності.

9. Пожежно-рятувальний підрозділ укомплектовується персоналом пожежно-рятувального караулу (зміни) пожежної охорони служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення підприємства ЦА, забезпечується спеціальним одягом, необхідними засобами індивідуального захисту, спеціальним спорядженням для виконання своїх функцій.

Весь персонал пожежно-рятувального підрозділу повинен пройти спеціальну підготовку з надання медичної допомоги постраждалим.

10. Керівники експлуатантів аеродромів забезпечують страхування персоналу служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення, який залучається до проведення АРР відповідно до законодавства України.

11. Для забезпечення оперативності та ефективності пожежно-рятувального підрозділу персонал, пожежні автомобілі, спеціальне і протипожежне обладнання та інші аварійно-рятувальні засоби повинні

розміщуватися на аеродромі в приміщенні аварійно-рятувальної(их) станції (станцій).

12. На аеродромах, де зліт та заходження на посадку здійснюються над водною поверхнею (море, велике озеро, велика річка, водосховище) має функціонувати водно-рятувальний підрозділ (штатний або на договірних засадах).

Водно-рятувальний підрозділ забезпечується плавучими транспортними засобами (катера, моторні човни), укомплектованими:

засобами повітряного електрозв'язку із стаціонарним аварійним оперативним центром і пересувним командним пунктом;

обладнанням для освітлення місця робіт на воді;

звуковими і світловими сигнальними пристроями;

індивідуальними і груповими рятувальними плавзасобами;

Кількість необхідних рятувальних плавзасобів та обладнання розраховується виходячи з найбільшої пасажиромісткості повітряних суден, що здійснюють польоти з такого аеродрому.

13. Медичний підрозділ комплектується із медичних працівників та інших підготовлених фахівців експлуатанта аеродрому.

До складу медичних засобів входить укомплектований санітарний автомобіль, медичний автопричіп-фургон із засобом його буксирування та чемодан-укладки.

Перелік оснащення медичного підрозділу АРК визначається відповідно до додатка 7 до цих Правил.

14. Інженерно-авіаційний підрозділ комплектується із числа інженерно-технічного персоналу експлуатанта аеродрому або інженерно-технічного персоналу експлуатанта ПС, який базується на цьому аеродромі. Інженерно-авіаційний підрозділ оснащується необхідним аварійно-технічним

обладнанням, засобами та устаткуванням для видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатися.

15. Підрозділ обслуговування пасажирів комплектується із числа працівників служби, що здійснює обслуговування пасажирів.

16. Аеродромний підрозділ формується із числа працівників аеродромної служби, оснащується відповідними технічними засобами та обладнанням.

17. Підрозділ РТЗ формується із числа працівників служби, що здійснює радіотехнічне забезпечення, оснащується засобами стаціонарного та переносного радіо-, телефонного та інших видів зв'язку.

18. Підрозділ служби спеціального транспорту формується із числа працівників служби спеціального транспорту, оснащується автотранспортними засобами, у тому числі і для евакуації потерпілих з місця події.

19. Підрозділ авіаційної безпеки комплектується із числа працівників підрозділу охорони служби авіаційної безпеки.

20. Відомості про чергові аварійно-рятувальні та протипожежні сили і засоби на аеродромах, пошуково-рятувальні ПС експлуатантів цивільної авіації щоденно надаються до КЦПР ЦА.

КЦПР ЦА надає узагальнені відомості про чергові пошуково-рятувальні ПС цивільної авіації до ГАКЦПР.

VI. Організація сповіщення та передача інформації про лихо

1. Функції сповіщення про лихо, визначення аварійної стадії виконують органи ОПР. Органи ОПР визначають аварійну стадію «НЕВИЗНАЧЕНІСТЬ»

(INCERFA), «ТРИВОГА» (ALERFA), «ЛИХО» (DETRESFA) щодо ПС, яке зазнає або зазнало лиха в їх районах відповідальності, та надають повідомлення про аварійний стан ПС до КЦПР ЦА та РДЦ, які надають отримане повідомлення до ГАКЦПР.

Сповіщення аварійно-рятувальних служб, місцевих органів влади, правоохоронних органів та експлуатантів ПС здійснюється адміністрацією експлуатанта аеродрому через диспетчерську службу аеродрому.

Схему сповіщення на аеродромі наведено у додатку 8 до цих Правил.

Схему сповіщення експлуатанта ПС на випадок авіаційної події наведено у додатку 9 до цих Правил.

Для негайного повідомлення КЦПР ЦА експлуатанти ПС повинні мати у своєму розпорядженні перелік аварійно-рятувальних засобів ПС, у якому зазначено кількість, кольори й тип рятувальних плотів і сигнальних ракет, докладний опис запасів медичних засобів, води, а також тип аварійного переносного радіоустаткування і частоти, на яких воно працює.

Якщо інформацію, що стосується ПС, які перебувають в аварійному стані, отримано не від органів ОПР, а з інших джерел, то КЦПР ЦА повідомляє про це ГАКЦПР та відповідний орган ОПР.

2. Сповіщення про аварійні обставини на аеродромі здійснюється за допомогою сигналів «Готовність» та/або «Тривога».

Про припинення дій під час аварійних ситуацій з ПС, дій, які виконувалися за сигналами «Готовність» та/або «Тривога», або завершення аварійно-рятувальних робіт подається сигнал «Відбій».

3. Право прийняття рішення про подання сигналів «Готовність», «Тривога» або «Відбій» залежно від обставин надається:

- керівнику польотів (старшому диспетчеру зміни органу ОПР);
- змінному начальнику аеродрому;
- керівнику підприємства;

черговому персоналу (диспетчеру) КЦПР ЦА.

4. Оголошення сигналів «Готовність» та/або «Тривога» здійснюється органом ОПР за командою керівника польотів з використанням телефонних, гучномовних, радіотехнічних засобів зв'язку або за допомогою спеціальної апаратури аварійного сповіщення.

У тексті сповіщення вказуються:

тип та бортовий номер ПС, що зазнало лиха;

характер аварійної ситуації;

останнє повідомлення про місце знаходження (вихід на зв'язок з диспетчером органу ОПР) ПС (час повідомлення, висота, курс, азимут польоту);

розрахунковий час та курс посадки ПС;

місце (номер квадрата), в якому трапилась подія, якщо екіпаж виконав вимушену посадку ПС, або номер визначеного (ізольованого) місця стоянки ПС на аеродромі, якщо екіпаж виконав вимушену посадку після вчиненого акту незаконного втручання;

кількість членів екіпажу та пасажирів на борту ПС;

наявність небезпечних вантажів;

місце збору АРК згідно з графічним планом аеродрому.

5. Дії керівників підприємств ЦА у разі виникнення АП:

1) отримавши інформацію про виникнення АП, керівник експлуатанта аеродрому, у районі відповідальності якого за пошук і рятування сталася АП, і керівник експлуатанта з ПС якого сталася АП, повинні негайно розпочати виконання заходів, які передбачено відповідними планами;

2) без затримки, не пізніше ніж протягом п'ятнадцяти хвилин після отримання інформації про АП, необхідно доповісти КЦПР ЦА про вжиті заходи щодо реагування на подію.

Доповідь про АП з ПС та вжиті заходи повинна містити таку інформацію: стадія аварійності: «НЕВИЗНАЧЕНІСТЬ» (INCERFA), «ТРИВОГА» (ALERFA), «ЛИХО» (DETRESFA);

дата і час (UTC або місцевий час);

стосовно кого (об'єкт АП, тип, позивний, держава реєстрації);

інформація про обставини події або про її розвиток (місцезнаходження, ситуація, що склалася, число осіб, які піддалися ризику, метеоумови на місці події, наявність небезпечного вантажу);

інформація про координатора операції з АПР на аеродромі;

вжиті заходи для пошуку і рятування;

заходи, що пропонуються штабом операції з АПР;

інша інформація, що стосується АП.

6. Керівник експлуатанта аеродрому, у районі відповідальності якого за проведення пошуку і рятування сталася АП, та керівник експлуатанта з ПС якого сталася АП, протягом не більш як двох годин збирають оперативну інформацію і передають первинне повідомлення до КЦПР ЦА та ЦДС, а також інформують місцеві органи виконавчої влади та територіальні органи Державної служби України з надзвичайних ситуацій, органи Міністерства внутрішніх справ України, Служби безпеки України.

VII. Організація і проведення пошуку та аварійно-рятувальних робіт у районі відповідальності аеродрому за пошук і рятування

1. Пошук організовується та проводиться з метою визначення місця знаходження осіб, які зазнають або зазнали лиха у районі відповідальності аеродрому за пошук і рятування.

2. Організація та проведення пошуку у районі відповідальності аеродрому за пошук і рятування покладаються на керівника експлуатанта аеродрому, координатора операції з АПР на аеродромі на якому сталася авіаційна подія.

3. Чергові аварійно-рятувальні сили та засоби на аеродромі (підрозділи АРК) переводяться у вищій ступені готовності до виконання завдань за сигналами «Готовність» або «Тривога».

4. За сигналом «Готовність» підрозділи АРК, у тому числі НПРГ, зі своїм спорядженням протягом десяти хвилин прибувають до вказаного місця збору і чекають на подальші команди.

За сигналом «Готовність» підрозділи АРК, у тому числі НПРГ, переходять під керівництво координатора на місці проведення робіт.

5. За сигналом «Тривога» підрозділи АРК, у тому числі НПРГ, негайно прибувають зі своїм спорядженням і устаткуванням на виділених для них транспортних засобах до зазначеного під час сповіщення місця, та розпочинають виконання аварійно-рятувальних робіт. Усі підрозділи АРК діють за командою координатора на місці проведення робіт.

Місцем прибуття підрозділів АРК може бути безпосередньо місце АП. Якщо місце події на момент сповіщення невідоме, підрозділи АРК прибувають до вказаного місця збору, яке обирається з урахуванням мінімального часу прибуття АРК у будь-який район (квадрат) аеродрому. Зі складу АРК формується НПРГ для виконання завдань пошуку і проведення аварійно-рятувальних робіт на місці АП в районі відповідальності аеродрому за пошук і рятування.

6. Завдання на пошук, яке ставить координатор на місці проведення робіт, має містити інформацію про:

час і місце авіаційної події;

тип ПС, яке зазнало лиха, його позивний або бортовий номер;
маршрут руху НПРГ, характеристику місцевості та відомості про наявність населених пунктів;
черговість огляду ділянок місцевості або квадратів;
порядок зв'язку з пошуковими ПС та іншими пошуковими силами;
заходи безпеки, яких необхідно дотримуватися під час проведення пошуково-рятувальних робіт.

7. Під час вимушеної посадки або падіння ПС у районі відповідальності аеродрому за пошук і рятування координатор операції з АПР на аеродромі організовує проведення пошуку і аварійно-рятувальних робіт.

До пошуку і аварійно-рятувальних робіт залучаються наявні сили і засоби підрозділів АРК (НПРГ), склад яких визначається залежно від характеру та масштабу АП.

Координатором на місці проведення робіт призначається керівник НПРГ, який виконує ці функції до моменту прибуття на місце події підрозділу ДСНС України, керівник якого бере на себе функції координатора на місці проведення робіт.

Якщо місце АП невідоме, координатор операції з АПР на аеродромі організовує пошук.

План пошуку, у тому числі карту з визначенням на ній районом пошуку, координатор операції з АПР доводить до взаємодіючих органів управління та КЦПР ЦА.

Про хід виконання пошуку координатор на місці проведення робіт доповідає координатору операції з АПР на аеродромі, який забезпечує постійне інформування КЦПР ЦА.

8. Для виконання пошуку в районі відповідальності аеродрому за проведення пошуку і рятування додатково можуть бути залучені пошуково-рятувальні сили і засоби за планом взаємодії з місцевими органами виконавчої

влади, підприємствами, установами та організаціями усіх форм власності, на які в установленому законодавством порядку покладено функції щодо утворення та утримання відповідних аварійно-рятувальних служб.

9. Аварійно-рятувальні сили та засоби підприємств ЦА можуть залучатися до участі у проведенні пошуково-рятувальних операцій (робіт) у разі виникнення АП за межами району відповідальності аеродрому за пошук і рятування за рішенням керівника підприємства відповідно до плану взаємодії з територіальним органом ДСНС.

10. Пошук може бути припинений (поновлений) відповідно до вимог Правил авіаційного пошуку і рятування в Україні.

11. АРР проводяться для ліквідації надзвичайних ситуацій, що потребують залучення працівників, які мають спеціальну підготовку, засоби індивідуального захисту та оснащення.

АРР на ПС включають:

гасіння пожежі на ПС;

евакуацію з ПС людей, а також матеріальних і культурних цінностей;

надання медичної допомоги постраждалим.

12. Організація та проведення АРР покладається на керівника експлуатанта аеродрому у районі відповідальності якого за проведення пошуку і рятування сталася подія.

13. Керівництво проведенням АРР на аеродромі і в районі відповідальності аеродрому за проведення пошуку і рятування покладається на керівника експлуатанта аеродрому (координатора операції з АПР на аеродромі) чи іншу посадову особу, яка має відповідну підготовку за даним напрямом діяльності.

14. Координатор операції з АПР на аеродромі повинен:

організувати проведення пошуку і аварійно-рятувальних робіт на аеродромі і в районі відповідальності аеродрому за пошук і рятування;

організувати роботу штабу операції з АПР (стаціонарного аварійного оперативного центру) та пересувного командного пункту;

забезпечити сповіщення відповідних державних органів, підприємств, установ та організацій;

прийняти рішення щодо закриття або обмеження режиму роботи аеродрому та надати вказівки на підготовку NOTAM;

забезпечити встановлення стійкого зв'язку з керівником АРК, відповідним органом ОНР, керівником експлуатанта аеродрому, КЦПР ЦА;

оцінити обстановку, аналізувати достатність аварійно-рятувальних сил та засобів і в у разі потреби організувати залучення додаткових аварійно-рятувальних сил та засобів за планом взаємодії;

координувати дії підрозділів АРК і залучених додаткових сил та засобів;

керувати розробленням плану операції з АПР;

доповідати про хід АПР керівнику експлуатанта аеродрому і КЦПР ЦА (самостійно або через диспетчера ДСА).

Вказівки координатора операції з АПР на аеродромі є обов'язковими для виконання координатором на місці проведення робіт та всіма особами, які залучені до ліквідації наслідків АП на аеродромі.

15. Штаб операції з АПР на аеродромі (стаціонарний аварійний оперативний центр) забезпечує виконання таких функцій:

збір, обробка і аналіз інформації про ПС, що зазнає або зазнало лиха;

розробка пропозицій координатору операції з АПР для прийняття ним рішення про організацію та проведення операції з АПР;

розроблення плану операції з АПР;

доведення до координатора на місці проведення робіт, КЦПР ЦА органів управління та сил, що залучаються до пошуку і рятування, плану операції з АПР;

координація дій пошуково-рятувальних сил і засобів;

внесення до плану операції з АПР необхідних коректив;

організація доставки предметів життєзабезпечення та продуктів харчування для підтримки осіб, які залишилися живими;

розроблення заходів безпеки під час проведення операції з АПР;

ведення у хронологічному порядку точного і своєчасного обліку усіх виконаних дій із зазначенням їх на карті;

надання інформації до КЦПР ЦА про проведення операції з АПР, пошуково-рятувальних робіт;

відпрацювання пропозицій для прийняття рішення про завершення (призупинення) операції з АПР;

підготовка необхідної інформації уповноваженим органам з розслідування події;

підготовка та надання звіту щодо проведення операції з авіаційного пошуку і рятування (пошуково-рятувальних робіт) до КЦПР ЦА.

16. Керівництво діями підрозділів АРК на місці АП покладається на координатора на місці проведення робіт до їх завершення або до передачі керівництва іншій посадовій (уповноваженій) особі за рішенням керівника експлуатанта аеродрому.

Керівництво пожежними підрозділами в зоні пожежі до її ліквідації здійснює старший пожежно-рятувального підрозділу - керівник гасіння пожежі. Керівник гасіння пожежі повинен носити каску червоного кольору.

17. Дії персоналу та підрозділів АРК на місці АП

1) координатор на місці проведення робіт:

отримує план пошуку (рятування) від координатора операції з АПР на аеродромі, у разі відсутності такої можливості проводити пошук (рятування) за своїм рішенням;

організовує проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт на місці АП відповідно до плану пошуку (рятування);

організовує роботу пересувного командного пункту на місці АП;

організовує встановлення стійкого зв'язку з відповідним органом ОПР, керівником експлуатанта аеродрому, КЦПР ЦА і уточнює за потреби додаткові обставини події;

якщо дозволяють обставини, встановлює зв'язок з екіпажем ПС, яке зазнало лиха, для координації дій АРК;

оцінює обстановку, аналізує достатність аварійно-рятувальних сил та засобів. У разі потреби надає пропозиції координатору операції з АПР на аеродромі про залучення додаткових аварійно-рятувальних сил та засобів за планом взаємодії;

здійснює керівництво діями підрозділів АРК і залучених додаткових сил та засобів;

організовує опитування осіб, які залишилися живими, для отримання відомостей стосовно АП;

організовує охорону місця АП;

проводить хронометраж робіт, які виконуються;

постійно доповідає про хід аварійно-рятувальних робіт координатору операції з АПР і КЦПР ЦА (самостійно або через диспетчера ДСА);

знаходиться на місці події до закінчення аварійно-рятувальних робіт, або ж до передачі керівництва діями АРК іншій уповноваженій посадовій особі за рішенням керівника підприємства.

Вказівки координатора на місці проведення робіт з питань, пов'язаних з проведенням АРР на місці АП, є обов'язковими для виконання всіма особами, які залучені до виконання та забезпечення АРР;

2) пожежно-рятувальний підрозділ діє з метою локалізації і гасіння пожежі, рятування пасажирів і екіпажу та проведення аварійно-рятувальних робіт.

Пожежно-рятувальний підрозділ здійснює:

гасіння пожежі;

відкриття основних і аварійних виходів з ПС;

проникнення пожежних-рятувальників (рятувальників) на борт ПС;

встановлення наземних або бортових трапів та інших засобів евакуації;

рятування пасажирів та екіпажу з ПС;

евакуацію потерпілих з місця АП;

спільно з підрозділом інженерно-авіаційної служби вентиляцію салону ПС після ліквідації пожежі;

виїзд на пожежному автомобілі у складі НПРГ до місця АП для проведення аварійно-рятувальних робіт.

Пожежно-рятувальний підрозділ незалежно від наявності пожежі на ПС, яке зазнало лиха, прибуває на місце АП і залишається там до закінчення аварійно-рятувальних робіт;

3) за організацію та проведення медичного забезпечення аварійно-рятувальних робіт відповідає старший медичного підрозділу або інша уповноважена посадова особа (координатор по медичним питанням), призначена експлуатантом аеродрому.

Медичний підрозділ:

надає невідкладну медичну допомогу потерпілим на місці АП;

здійснює медичне сортування поранених за ступенем отриманих травм;

визначає черговість, порядок і засіб транспортування потерпілих;

готує потерпілих до евакуації до медичних закладів;

зосереджує потерпілих у безпечному та зручному місці для під'їзду засобів евакуації;

здійснює виїзд у складі НПРГ до місця АП для проведення аварійно-рятувальних робіт.

Медичний підрозділ діє відповідно до плану заходів на випадок аварійної обстановки та Інструкції з медичного забезпечення аварійно-рятувальних робіт на аеродромі яка погоджена з територіальним органом охорони здоров'я;

4) інженерно-авіаційний підрозділ:

бере участь у відкритті основних і аварійних виходів з ПС, а за потреби – у створенні додаткових виходів;

надає допомогу під час евакуації потерпілих з місця АП, переносить потерпілих на ношах до місця розташування медичного укриття (намету);

здійснює вентиляцію салону ПС після ліквідації пожежі;

залучається до видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатися з місця АП на аеродромі.

Представники інженерно-авіаційного підрозділу виїжджають у складі НПРГ до місця АП для виконання своїх функцій;

5) підрозділ обслуговування пасажирів забезпечує:

приймання, облік і перевезення пасажирів з місця АП;

надання допомоги в перенесенні потерпілих на ношах до місця розташування медичного укриття (намету);

вивантаження багажу і вантажів з ПС та їх транспортування;

6) аеродромний підрозділ забезпечує:

прокладання шляху до місця АП;

надання допомоги під час евакуації потерпілих з ПС;

участь під час проведення робіт з видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатися з місця АП;

приведення льотного поля у робочий стан;

7) підрозділ радіотехнічного забезпечення забезпечує координатора на місці проведення робіт надійним зв'язком з:

відповідним органом ОНР, керівником експлуатанта аеродрому, штабом операції з АНР, (стаціонарним аварійним оперативним центром), КЦПР ЦА;

пошуково-рятувальними ПС і НПРГ;

підрозділами АРК для їх сповіщення під час підготовки і проведення аварійно-рятувальних робіт;

підприємствами, установами та організаціями, які взаємодіють.

Представники підрозділу радіотехнічного забезпечення виїжджають у складі НПРГ до місця АП для виконання своїх функцій;

8) підрозділ спеціального транспорту забезпечує підрозділи АРК необхідними автомобільними засобами;

9) підрозділ авіаційної безпеки на місці АП забезпечує:

оточення та позначення місця АП;

контроль доступу до місця АП з урахуванням визначених координатором на місці проведення робіт обмежень на право доступу;

організацію пропуску та супроводження до місця АП аварійно-рятувальних сил і засобів підприємств, організацій та установ, що взаємодіють;

охорону ПС (або його частин, якщо в результаті авіаційної події ПС зазнало руйнації), особистих речей членів екіпажу, пасажирів та їх багажу, пошти та вантажу, які зняті з ПС, бортових засобів реєстрації польотної інформації;

запобігання паніці.

Представники підрозділу охорони служби авіаційної безпеки виїжджають у складі НПРГ до місця АП для виконання своїх функцій.

18. Аварійно-рятувальні роботи по можливості повинні проводитися без порушення початкового стану аварійного ПС та його частин, щоб не зашкодити розслідуванню і встановленню причин АП.

19. У разі надходження інформації щодо наявності на борту ПС, з яким сталася АП, небезпечних вантажів необхідно дотримуватися особливої обережності й розміщувати охорону на безпечній відстані від місця АП.

20. На місці АП та виконання аварійно-рятувальних робіт повинен перебувати тільки персонал підрозділів АРК, а також залучені додаткові аварійно-рятувальні сили підприємств, організацій та установ, що взаємодіють.

21. Після завершення операції з АПР, пошуково-рятувальних робіт координатор операції з АПР на аеродромі протягом доби після проведення робіт надає до КЦПР ЦА звіт щодо проведення операції з авіаційного пошуку і рятування (аварійно-рятувальних робіт) згідно з додатком 10 до цих Правил.

VIII. Видалення повітряного судна, що втратило спроможність самостійно рухатися

1. Загальна відповідальність за організацію і проведення робіт з видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатися з льотного поля аеродрому покладається на керівника експлуатанта аеродрому.

Метою видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатись з льотного поля аеродрому є швидке відновлення можливостей для зльоту, посадки та руління іншими ПС, безперебійна робота аеродрому.

2. Видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатись, або його частин з місця АП виконується з дозволу НБРЦА, керівника експлуатанта ПС і за рішенням керівника експлуатанта аеродрому.

3. Безпосереднє виконання робіт з видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатись з льотного поля аеродрому здійснюється експлуатантом ПС або експлуатантом аеродрому на договірних умовах з експлуатантом ПС у разі, якщо подія сталася в межах льотного поля аеродрому.

Експлуатант аеродрому повинен мати домовленість з експлуатантами ПС, які виконують польоти на аеродромі щодо надання відповідних послуг.

4. Видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатись, або його частин з місця події поза межами аеродрому здійснюється силами і засобами експлуатанта ПС або на договірних умовах іншими підприємствами ЦА, установами та організаціями.

5. Видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатись в межах льотного поля аеродрому здійснюється відповідно до плану видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатися.

6. Роботи з видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатись проводяться з дотриманням усіх правил техніки безпеки, щоб уникнути подальшого пошкодження конструкції ПС.

Під час проведення робіт з видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатися забезпечується присутність пожежного та санітарного автомобілів з персоналом.

7. За результатами проведених робіт з видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатися експлуатант аеродрому (експлуатант ПС якщо АП сталася за межами аеродрому) надає в триденний строк до уповноваженого органу з питань ЦА звіт щодо проведення робіт по видаленню ПС згідно з додатком 11 до цих Правил.

ІХ. Підготовка персоналу служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення та АРК підприємства ЦА

1. Підготовка персоналу служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення на аеродромах ЦА включає відповідну первинну професійну підготовку за освітньо-кваліфікаційним рівнем необхідної освіти до професій працівників та підготовку на аеродромі яка включає початкову підготовку, періодичну підготовку та підвищення кваліфікації.

Початкова підготовка на аеродромі враховує особливості розміщення та експлуатації аеродрому, типи ПС які виконують польоти на цьому аеродромі, заходи з аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів, проведення аварійно-рятувальних робіт та гасіння пожежі на ПС з урахуванням типів аварійних ситуацій відповідно до плану заходів на випадок аварійної обстановки на аеродромі.

Періодична підготовка проводиться не рідше, ніж через кожні 12 місяців. Перша така підготовка має бути проведена протягом першого року після проходження курсу початкової (первинної) підготовки.

За необхідності, при призначені персоналу служби до виконання інших обов'язків, які мають відмінності, проводиться перепідготовка для зайняття відповідної посади.

2. На аеродромах, сертифікованих відповідно до Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для сертифікації аеродромів», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 06 листопада 2017 року № 849, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 28 грудня 2017 року за № 1574/31442, експлуатантом аеродрому призначаються інструктори та екзаменатори для проведення аварійно-рятувальної підготовки та подальшої перевірки рівня цієї підготовки. Для перевірки окремих тематик можливе залучення інструкторів та екзаменаторів з інших установ, організацій, підприємств, які мають відповідний документ з підтвердження необхідних

знань, вмінь та практичних навичок з викладання та перевірки рівня аварійно-рятувальної підготовки персоналу аварійно-рятувальних служб.

3. Стосовно кожного співробітника, включно із керівним складом служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення, має бути заведена особова навчальна справа з метою визначення та відстеження навчальних потреб співробітника, перевірки та обліку проходження співробітником запланованого навчального курсу підготовки.

4. Підвищення кваліфікації начальників служб аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення на аеродромах, начальників пожежної охорони, координаторів операції з АПР на аеродромах, координаторів на місці проведення робіт, проводиться один раз на 3 роки з отриманням відповідного документа на спеціалізованих курсах за програмами, узгодженими уповноваженим органом з питань ЦА.

5. Персонал пожежно-рятувального підрозділу повинен пройти спеціальну протипожежну підготовку, у тому числі і в умовах виникнення пожежі в результаті загорання палива під тиском, одержати необхідні знання та навички в проведенні аварійно-рятувальних робіт і наданні медичної та іншої допомоги потерпілим в умовах пожежі та задимленості на борту ПС.

6. Підготовка персоналу підрозділів, які входять до складу АРК аеродромів ЦА, проводиться за програмою аварійно-рятувальної підготовки розробленою в підприємстві відповідно до методичних рекомендацій затвердженими уповноваженим органом з питань ЦА.

Відповідно до програми підготовки на аеродромах розробляється тематичний план на рік з навчання персоналу підрозділів АРК, до якого включаються теоретична підготовка, тренування та навчання. Програма

підготовки та тематичний план затверджується керівником експлуатанта аеродрому ЦА.

Аварійно-рятувальну підготовку підрозділи, які входять до складу АРК аеродрому ЦА проводять у процесі спеціальної підготовки.

Керівництво теоретичною підготовкою особового складу підрозділів АРК та тренуваннями аварійно-рятувальної команди здійснює начальник служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення експлуатанта аеродрому.

7. Відповідно до тематичного плану тренування проводяться:

з пожежно-рятувальним підрозділом – двічі на місяць;

з медичним підрозділом – один раз на місяць;

з рештою підрозділів АРК – щокварталу;

з АРК у повному складі – двічі на рік.

8. На кожному аеродромі для проведення теоретичної підготовки і тренувань з метою підвищення їх ефективності та максимального наближення до реальних умов обладнується навчально-методичний клас та створюється навчально-тренувальний полігон. Вимоги до навчально-тренувального полігона наведено у додатку 12 до цих Правил.

9. На аеродромах ЦА з метою закріплення теоретичних знань і практичних навичок персоналу підрозділів АРК під час виконання ними аварійно-рятувальних робіт та перевірки дій на випадок аварійної ситуації з повітряним судном відповідно плану заходів на випадок аварійної обстановки проводяться тренування і навчання аварійно-рятувальних сил, за необхідності - із залученням відповідних підприємств, установ і організацій, які взаємодіють. З цією метою на аеродромі проводяться:

обмежені навчання;

координаційні (штабні) навчання;

повномасштабні навчання.

Обмежені навчання є необхідними, насамперед, для підрозділів АРК з метою навчання нового персоналу, оцінки можливостей нового устаткування, апробації нових методів або під час проведення періодичної підготовки персоналу підрозділів, які входять до складу АРК для підтримання професійних навичок співробітників на високому рівні.

Координаційні (штабні) навчання проводяться з метою перевірки взаємодії підрозділів АРК з іншими аварійно-рятувальними підрозділами відомств, організацій для визначення можливостей служб, що беруть участь в ліквідації наслідків аварійної ситуації.

Такі навчання можуть проводитися перед повномасштабними навчаннями або в перервах між ними для того, щоб перевірити правильність процедур, номерів телефонів, радіочастот і врахування змін в керівному складі.

Повномасштабні навчання проводяться один раз на два роки. У цьому випадку проводиться розгортання реальних аварійно-рятувальних сил і засобів для перевірки дій усіх служб і організацій, що взаємодіють і беруть участь у ліквідації наслідків аварійної ситуації. На підготовку і проведення навчання відводиться не менше ніж 120 днів.

10. За результатами проведених навчань начальник служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення надає в тижневий строк до уповноваженого органу з питань ЦА звіт, який містить результати аналізу відповідності рівня забезпечення проведення аварійно-рятувальних робіт і рівня підготовки особового складу АРК щодо ефективності їх дій на випадок виникнення аварійних ситуацій з ПС на аеродромі.

Х. Обов'язки посадових осіб ЦА щодо організації аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів

1. Керівник і черговий персонал КЦПР ЦА відповідно до покладених на них завдань зобов'язані здійснювати:

оперативне управління пошуком та аварійно-рятувальними роботами, які виконуються силами та засобами ЦА України;

координацію дій пошукових та аварійно-рятувальних сил і засобів ЦА з ГАКЦПР;

контроль готовності пошукових та аварійно-рятувальних сил і засобів ЦА до виконання пошуку та аварійно-рятувальних робіт;

аналіз інформації щодо проведення пошуку і аварійно-рятувальних робіт, яка надходить від підприємств ЦА та надання звіту щодо проведення операції з авіаційного пошуку і рятування (аварійно-рятувальних робіт) до ГАКЦПР;

підготовку звітів та інформації про стан аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів ЦА України.

2. Керівник експлуатанта аеродрому/вертодрому ЦА зобов'язаний забезпечити:

належний стан аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів на підприємстві ЦА;

розроблення та реалізацію плану заходів на випадок аварійної обстановки;

утримання у робочому стані аварійно-рятувальних засобів підрозділів АРК;

наявність на аеродромі навчально-тренувального полігона та підтримання його в робочому стані;

укомплектованість особовим складом підрозділів АРК та їх оснащення необхідними аварійно-рятувальними засобами;

організацію та проведення пошуку і аварійно-рятувальних робіт на аеродромі та в районі відповідальності аеродрому за пошук і рятування;

інформування КЦПР ЦА про хід пошуку та аварійно-рятувальних робіт;

надання звіту про проведення операції з АПР (аварійно-рятувальних робіт) до КЦПР ЦА.

3. Начальник служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення експлуатанта аеродрому зобов'язаний забезпечити:

організацію аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів відповідно до вимог законодавства;

здійснення взаємодії з підприємствами ЦА, установами та організаціями, що залучаються до проведення пошуку та аварійно-рятувальних робіт;

періодичний контроль стану готовності особового складу підрозділів АРК та аварійно-рятувальних засобів;

проведення перевірок ступеня оснащеності підрозділів АРК необхідними аварійно-рятувальними засобами;

організацію навчання персоналу підрозділів АРК щодо дій в аварійних ситуаціях та виконання пошуку і аварійно-рятувальних робіт;

керівництво теоретичною підготовкою персоналу підрозділів АРК;

надання звітів до уповноваженого органу з питань ЦА про виконані аварійно-рятувальні роботи, щодо проведення робіт по видаленню ПС, проведені навчання аварійно-рятувальних сил;

наявність договорів (за необхідності залучення додаткових аварійно-рятувальних сил і засобів) щодо аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів.

4. Заступник начальника служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення - начальник пожежної охорони зобов'язаний забезпечити:

організацію та проведення заходів з аварійно-рятувального і протипожежного забезпечення польотів відповідно до вимог законодавства;

утримання в справному стані і постійній високій бойовій готовності пожежно-рятувальної техніки та укомплектованість її аварійно-рятувальними засобами і оснащенням згідно з встановленими вимогами;

повне і якісне укомплектування персоналом пожежно-рятувального підрозділу;

організацію і проведення навчань та тренувань персоналу пожежно-рятувального підрозділу в умовах, максимально наближених до реальних;

організацію спостереження за зльотом та посадкою ПС силами чергового персоналу пожежно-рятувального підрозділу, а також за необхідності патрулювання бойовими розрахунками на пожежних автомобілях стоянок ПС;

розроблення схеми оповіщення і планів взаємодії пожежно-рятувального підрозділу з пожежно-рятувальними силами інших організацій при виникненні аварійної ситуації з ПС на аеродромі;

організацію забезпечення пожежно-рятувального підрозділу та приміщень аварійно-рятувальної(их) станції (станцій) необхідними засобами, оснащенням для несення чергування та засобами зв'язку і сигналізації;

розроблення і узгодження з пожежно-рятувальними силами, що взаємодіють, оперативного плану пожежогасіння на ПС;

організацію проведення тренувань пожежно-рятувального підрозділу з пожежно-рятувальними силами, що взаємодіють, в установлені строки.

5. Координатор операції з АПР на аеродромі зобов'язаний забезпечити:

оцінку обстановки, аналіз достатності аварійно-рятувальних сил та засобів;

загальну координацію дій підрозділів АРК та рятувальних підрозділів підприємств, установ та організацій, що взаємодіють при виконанні пошуку і аварійно-рятувальних робіт;

своєчасну доповідь керівнику підприємства ЦА та КЦПР ЦА про хід аварійно-рятувальних робіт;

підготовку та надання матеріалів встановленої звітності.

6. Начальник зміни - керівник рятувального підрозділу (координатор на місці проведення робіт) зобов'язаний забезпечити:

контроль організації чергування підрозділів АРК аеродрому, інших аварійно-рятувальних сил та засобів згідно з планом заходів на випадок аварійної обстановки на аеродромі;

оцінку обстановки, аналіз достатності аварійно-рятувальних сил та засобів;

безпосереднє управління діями підрозділів АРК при виконанні пошуку та аварійно-рятувальних робіт;

охорону місця події, ведення хронометражу рятувальних та евакуаційних робіт;

своєчасну доповідь координатору операції з АПР на аеродромі про хід аварійно-рятувальних робіт;

проведення теоретичної підготовки та тренувань підрозділів АРК.

7. Керівник служби підприємства ЦА, персоналом якої комплектується підрозділ АРК, зобов'язаний забезпечити:

підбір персоналу до складу підрозділу АРК;

комплектність, належний технічний стан та зберігання аварійно-рятувальних засобів підрозділу АРК.

8. Аеродромний орган ОНР надає:

аварійне сповіщення (обслуговування) відповідно до встановленої схеми;

інформацію щодо ПС, яке зазнає або зазнало лиха та надання інформації КЦПР ЦА та відповідному РДЦ;

мовне повідомлення пілотам, за необхідності, щодо обмежень використання аеродрому, NOTAM щодо зниження категорії аеродрому за РНПЗ, інформування органу організації потоків повітряного руху РДЦ щодо зниження чи відсутності пропускної спроможності аеродрому;

повідомлення щодо обмежень використання повітряного простору під час виконання польотів та надання екіпажу пошуково-рятувального ПС умов використання повітряного простору та їх змін;

вжиття заходів щодо використання повітряного простору пошуково-рятувальними ПС та звільнення повітряного простору в районі пошуково-рятувальних робіт від ПС, які не залучені до пошуку;

термінову передачу інформації КЦПР ЦА, та відповідному РДЦ, отриманої від пошуково-рятувального ПС щодо результатів пошуку, збереження здоров'я та життя потерпілих чи про потенційні загрози здоров'ю та життю людей, виявлених на місці події.

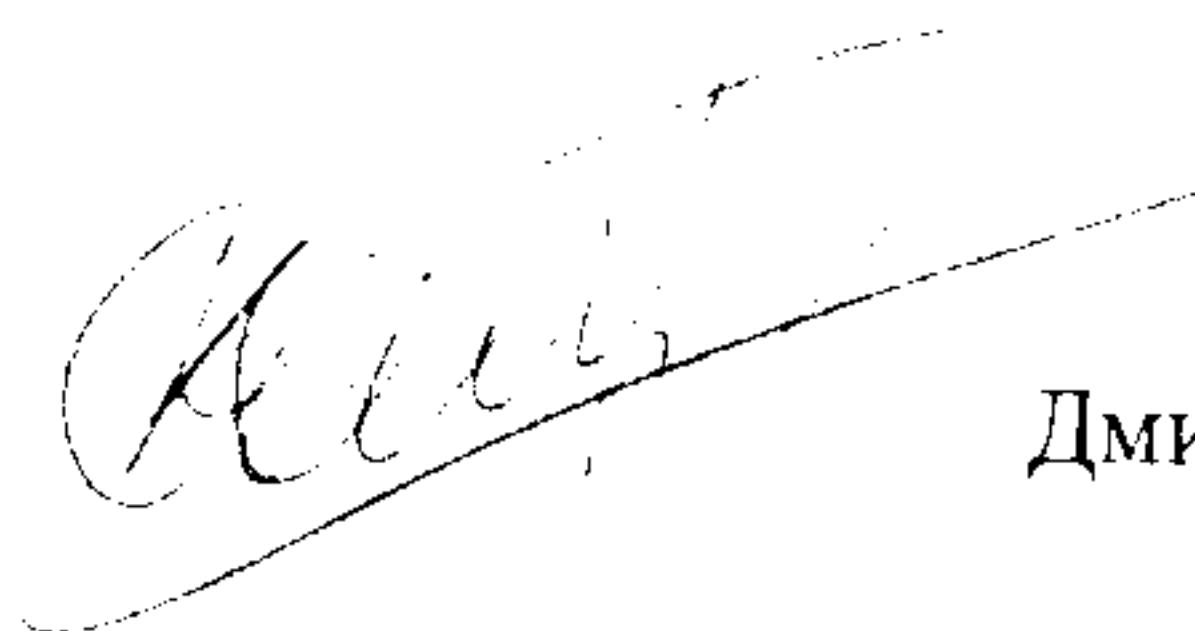
XI. Інспектування з аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів

1. Інспектування з аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів суб'єктів авіаційної діяльності здійснюється уповноваженим органом з питань ЦА у встановленому законодавством порядку.

2. Аварійно-рятувальні засоби механізації та обладнання вітчизняного виробництва повинні відповідати технічним вимогам або технічно-експлуатаційній документації.

Техніка та обладнання іноземного виробництва, які використовуються для виконання аварійно-рятувальних робіт, повинні мати сертифікат відповідності виробника.

Генеральний директор Директорату
авіаційного транспорту



Дмитро КУШПІЛЬ

Додаток 1

до Правил аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації України (пункт 4 розділу II)

СТРУКТУРА, ЗАВДАННЯ ТА ФУНКЦІЇ СЛУЖБИ АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНОГО ТА ПРОТИПОЖЕЖНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НА АЕРОДРОМІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

1. Служба аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення (далі – Служба) створюється на аеродромах цивільної авіації з метою організації та проведення заходів аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів, аварійно-рятувальних робіт на території аеродромів цивільної авіації та у районі відповідальності аеродрому за пошук і рятування, забезпечення пожежної безпеки на об'єктах підприємства.

2. У своїй діяльності Служба керується Повітряним кодексом України, законами України, стандартами і рекомендованою практикою Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та цими Правилами.

3. Структуру і штатний розпис Служби затверджує керівник експлуатанта аеродрому, враховуючи вимоги нормативної чисельності працівників Служби відповідно до покладених завдань, категорії аеродрому за рівнем необхідного пожежного захисту, а також інші особливості цього підприємства ЦА.

4. Службу очолює начальник, який призначається і звільняється з посади керівником підприємства ЦА.

Продовження додатка 1

Начальник Служби має заступника – начальника пожежної охорони, який призначається і звільняється з посади керівником підприємства ЦА.

Кандидатура для призначення на посаду начальника Служби та начальника пожежної охорони погоджується з Державною авіаційною службою України.

Посади начальника Служби та його заступника комплектуються особами з відповідною професійною підготовкою та освітньо-кваліфікаційним рівнем вищої освіти.

До складу Служби входять підрозділи:

пожежної охорони;

пожежної безпеки;

забезпечення.

Структура Служби наведена на малюнку 1.

5. Професійний відбір на посади керівників та персоналу Служби проводиться з урахуванням особливих умов праці на підставі вимог за освітньо-кваліфікаційним рівнем необхідної освіти до професій працівників.

6. Служба в питаннях підготовки особового складу, ліквідації надзвичайних ситуацій та гасіння пожеж керується авіаційними правилами, нормативно-правовими актами ДСНС та системою підготовки кадрів підприємства ЦА.

7. Основними завданнями Служби є:

1). Організація та вдосконалення аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів на аеродромі цивільної авіації.

2). Організація та проведення заходів аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення, профілактики пожежної безпеки, пошуку і

Продовження додатка 1
рятування людей та надання допомоги в ліквідації наслідків від аварій, катастроф і стихійного лиха.

3). Рятування людей, гасіння пожеж на території аеродрому/вертодрому, та на ПС в районі відповідальності аеродромів за пошук і рятування.

4). Участь у розробленні та реалізації плану заходів на випадок аварійної обстановки на аеродромі (Аварійний план аеродрому) та плану видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатися.

5). Організація професійної підготовки персоналу Служби, підготовки персоналу який входить до складу АРК аеродрому.

6). Служба контролює оснащення АРК аеродрому аварійно-рятувальною та протипожежною технікою.

8. Служба відповідно до покладених на неї завдань здійснює функції:

контроль за готовністю до дій чергових сил та засобів з пошуку та рятування підприємства;

взаємодію з підрозділами ДСНС, рятувальними, пожежними та медичними службами населеного пункту в околицях аеродрому під час ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій;

контроль за виконанням вимог документів, що регламентують аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення польотів.

9. Служба перевіряє:

стан аварійного сповіщення і порядок передання інформації при проведенні пошукових і аварійно-рятувальних робіт;

план реагування на аварійні (надзвичайні) ситуації та процедури з видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатися для ПС, які виконують польоти на даному аеродромі розроблені експлуатантами ПС в частині координації спільних дій на аеродромі при ліквідації наслідків авіаційної події.

10. Служба організовує:

навчання персоналу Служби;

проведення відповідних інструктажів і спеціальних навчань з правил пожежної та техногенної безпеки з працівниками підприємства;

періодичну підготовку персоналу служб підприємства ЦА щодо дій під час виникнення пожежі та користування засобами пожежогасіння;

ремонт та технічне обслуговування аварійно-рятувальних та протипожежних засобів;

проведення профілактичних заходів пожежної та техногенної безпеки;

проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт на території підприємства ЦА;

впровадження і освоєння сучасних рятувальних засобів і техніки, оснащення ними підрозділів АРК.

11. Служба контролює:

правильність експлуатації, збереження і технічного обслуговування аварійно-рятувальних засобів і спорядження;

виконання установлених вимог пожежної та техногенної безпеки на об'єктах та території підприємства ЦА;

наявність документів у підрозділах підприємства, що дають право на виконання пожежонебезпечних робіт.

12. Служба веде облік проведених пошукових і аварійно-рятувальних робіт, пожеж та готує відповідні звіти. Про випадки пожеж на підприємстві ЦА Служба повідомляє уповноважений орган з питань цивільної авіації в день їх виникнення та складає відповідний акт.

13. Служба готує:

проведення обмежених, координаційних (штабних) та повномасштабних навчань з аварійно-рятувальної підготовки;

пропозиції керівникові підприємства ЦА (штабу операції з АГР) щодо організації та проведення аварійно-рятувальних робіт на аеродромі та в районі відповідальності аеродрому за пошук і рятування.

14. Служба приймає участь:

у роботі комісій з розслідування авіаційних подій;

у розробленні та погодженні планів реагування на надзвичайні ситуації на об'єктах і території, що обслуговуються експлуатантом аеродрому;

у проведенні експертизи проектних рішень щодо поліпшення захисту об'єктів і територій на випадок виникнення надзвичайних ситуацій;

у роботі комісій з прийняття в експлуатацію об'єктів, які потребують аварійно-рятувального обслуговування;

у змаганнях з пожежно-рятувального спорту та інших спортивно-масових заходах;

у підготовці рішень з питань створення, розміщення, визначення обсягів матеріальних резервів для ліквідації надзвичайних ситуацій.

Структура служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення



Малюнок 1. Структура служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення на аеродромі цивільної авіації України

**ВИЗНАЧЕННЯ КАТЕГОРІЇ АЕРОДРОМУ ЗА РІВНЕМ
НЕОБХІДНОГО ПОЖЕЖНОГО ЗАХИСТУ**

Категорія аеродрому за рівнем необхідного пожежного захисту встановлюється шляхом визначення категорії кожної злітно-посадкової смуги (ЗПС) за РНПЗ.

1. Категорія злітно-посадкової смуги за РНПЗ визначається залежно від розмірів найбільшого повітряного судна, що виконує польоти на дану ЗПС (таблиця 1).

Таблиця 1. Визначення категорії злітно-посадкової смуги за РНПЗ

Загальна довжина найбільшого повітряного судна, м	Максимальна ширина фюзеляжу найбільшого ПС, не більше, м	Категорія ЗПС за РНПЗ
від 0 до 9	2	1
від 9 до 12	2	2
від 12 до 18	3	3
від 18 до 24	4	4
від 24 до 28	4	5
від 28 до 39	5	6
від 39 до 49	5	7
від 49 до 61	7	8
від 61 до 76	7	9
від 76 до 90	8	10

Якщо максимальна ширина фюзеляжу найбільшого ПС для вибраної довжини ПС перевищує величину, що вказана в таблиці 1, то категорія за РНПЗ підвищується на один ступінь.

2. Категорія ЗПС за РНПЗ, що визначена довжиною ПС та максимальною шириною фюзеляжу ПС, може встановлюватися на один ступінь нижче визначеної категорії, якщо кількість рухів ПС самої високої категорії для ПС, які зазвичай виконують польоти на даному аеродромі протягом трьох найбільш завантажених місяців підряд становить менше 700.

Кількість рухів визначається для трьох найбільш завантажених місяців року. Одним рухом вважається зліт або посадка ПС.

Продовження додатка 2

3. У випадках, коли передбачається зниження інтенсивності польотів, категорія аеродрому за РНПЗ може бути знижена до найвищої категорії літака, який використовує в даний час аеропорт, незалежно від кількості операцій.

4. Категорія за РНПЗ для літаків які виконують чисто вантажні перевезення може бути зменшена згідно з таблицею 2.

Таблиця 2. Визначення категорії ЗПС за РНПЗ для чисто вантажних варіантів літаків

Категорія ЗПС	Зміна категорії за РНПЗ для чисто вантажних варіантів літаків
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	5
7	6
8	6
9	7
10	7

**ВИЗНАЧЕННЯ КАТЕГОРІЇ ВЕРТОДРОМУ ЗА РІВНЕМ
НЕОБХІДНОГО ПОЖЕЖНОГО ЗАХИСТУ**

На вертодромах рівень необхідного пожежного захисту визначається з урахуванням габаритних розмірів (максимальна довжина фюзеляжу та максимальна ширина фюзеляжу) найбільших вертольотів, які виконують польоти на даному вертодромі незалежно від частоти їх польотів.

1. Категорія вертодромів за РНПЗ визначається відповідно до таблиці 1 з урахуванням габаритних розмірів.

Таблиця 1. Визначення категорії вертодрому за РНПЗ

Категорія за РНПЗ	Максимальна довжина фюзеляжу вертольота, м	Максимальна ширина фюзеляжу вертольота, м
Н0	до 8м не включаючи 8м	1,5м
Н1	від 8м до 12м, не включаючи 8м	2м
Н2	від 12м до 16м, не включаючи 16м	2,5
Н3	від 16м до 20м	3м

2. Категорія вертодрому за РНПЗ може бути знижена на період виконання польотів менших за розміром вертольотів до найвищого значення категорії вертодрому за РНПЗ для вертольота, польоти якого плануються на визначений період.

Додаток 4
до Правил аварійно-рятувального та
протипожежного забезпечення польотів
у цивільній авіації України
(пункт 6 розділу IV)

НОРМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АЕРОДРОМІВ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ АЕРОДРОМНИМИ ПОЖЕЖНИМИ АВТОМОБІЛЯМИ ТА ВОГНЕГАСНИМИ РЕЧОВИНАМИ

На аеродромі ЦА для забезпечення встановленої категорії за РНПЗ повинні бути аеродромні пожежні автомобілі. Кількість аеродромних пожежних автомобілів, які знаходяться на чергуванні, кількість вогнегасних речовин, які знаходяться на цих автомобілях, і сумарна продуктивність подачі вогнегасних речовин для забезпечення встановленої категорії аеродрому за РНПЗ для використання піни, що відповідає характеристикам рівнів А, В, С, повинні бути не меншими даних, приведених у таблиці 1 додатка 4.

Кількість води для створення піни може бути замінена на додаткові вогнегасні речовини таким чином:

для аеродромів категорій 1 та 2 допускається заміна додатковою речовиною до 100 % кількості води.

Для заміни речовин необхідно взяти 1 кг додаткової речовини в якості еквівалента 1,0 л води для утворення піни.

Кількість води, що необхідна для створення піни, розраховується відповідно до норм витрат і розрахункова інтенсивність складає 8,2 л/хв./м² для піни, що відповідає характеристикам рівня А, 5,5 л/хв./м² для піни, що відповідає характеристикам рівня В, і 3,75 л/хв./м² для піни, що відповідає характеристикам рівня С.

Згідно з державними стандартами норми витрат повинні відповідати критичній інтенсивності подачі вогнегасної речовини: 0,059 – 0,041 л/с/м² для піни, що відповідає характеристикам рівня А, 0,04 – 0,027 л/с/м² для піни, що відповідає характеристикам рівня В, і менше 0,027 л/с/м² для піни, що відповідає характеристикам рівня С.

Зазначені характеристики, що підтверджують якість піноутворювача, надаються виробником або постачальником продукту.

На аеродромах слід мати резерв піноутворювача еквівалентний 200 % та додаткових речовин еквівалентний 100 % від кількості вказаних вогнегасних речовин у таблиці 1. З метою визначення резерву, кількість піноутворювача на пожежних автомобілях, що перевищує мінімальну кількість в таблиці 1 може рахуватись доповненням до резерву піноутворювача.

Таблиця 1. Мінімальна кількість вогнегасних речовин залежно від категорії аеродрому за РНПЗ

Категорія ЗПС за РНПЗ	Піна, що відповідає характеристикам рівня А			Піна, що відповідає характеристикам рівня В			Піна, що відповідає характеристикам рівня С			Додаткові вогнегасні речовини	
	вода, л	піноутво- рювач, л	норма витрати розчину піни, л/хв.	вода, л	піноутво- рювач, л	норма витрати розчину піни, л/хв.	вода, л	піноутво- рювач, л	норма витрати розчину піни, л/хв.	сухі хімічні порошко- подібні речовини, кг	витрата, кг/с
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	350	25	350	230	17	230	160	12	160	45	2,25
2	1 000	70	800	670	47	550	460	32	360	90	2,25
3	1 800	125	1 300	1 200	85	900	820	58	630	135	2,25
4	3 600	250	2 600	2 400	168	1 800	1 700	115	1 100	135	2,25
5	8 100	560	4 500	5 400	376	3 000	3 900	257	2 200	180	2,25
6	11 800	810	6 000	7 900	545	4 000	5 800	371	2 900	225	2,25
7	18 200	1250	7 900	12 100	840	5 300	8 800	572	3 800	225	2,25
8	27 300	1900	10 800	18 200	1275	7 200	12 800	870	5 100	450	4,5
9	36 400	2500	13 500	24 300	1680	9 000	17 100	1145	6 300	450	4,5
10	48 200	3300	16 600	32 300	2215	11 200	22 800	1510	7 900	450	4,5

В якості додаткових вогнегасних речовин застосовується сухий хімічний порошок, що підходить для гасіння вуглеводних пожеж або будь-який інший альтернативний засіб, який має еквівалентну здатність пожежогасіння.

Загальна кількість аеродромних пожежних автомобілів на аеродромі повинна забезпечувати встановлений рівень необхідного пожежного захисту ПС для усіх ЗПС.

Кількість аеродромних пожежних автомобілів, які знаходяться на чергуванні, для забезпечення встановленої категорії аеродрому за РНПЗ при використанні піни, що відповідає характеристикам рівнів А, В, С, повинна бути не меншою даних, приведених у таблиці 2.

Таблиця 2. Мінімальна кількість аеродромних пожежних автомобілів залежно від категорії аеродрому за РНПЗ та характеристик піни

Категорія ЗПС за РНПЗ	Кількість аеродромних пожежних автомобілів, од.		
	при використанні піни, що відповідає характеристикам рівня А	при використанні піни, що відповідає характеристикам рівня В	при використанні піни, що відповідає характеристикам рівня С
1	1	1	1
2	1	1	1
3	1	1	1
4	2	1	1
5	2	1	1
6	3	2	2
7	3	2	2
8	4	3	3
9	5	3	3
10	5	3	3

Мінімальна кількість аеродромних пожежних автомобілів при використанні піни, що відповідає характеристикам рівнів В, С, визначена з урахуванням технічних вимог до аварійно-рятувальних та пожежних автомобілів, рекомендованих ІСАО в частині 1 «Рятування та боротьба з пожежею» Керівництва по аеропортових службах, Doc 9137.

На випадок технічного обслуговування наявних аеродромних пожежних автомобілів та інших випадків, які можуть потребувати резервного транспортного засобу, передбачається резервний пожежний автомобіль. В службі розробляється план проведення профілактичного технічного обслуговування для забезпечення максимальної технічної ефективності пожежних транспортних засобів служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення. У зв'язку з цим слід враховувати потребу в наданні транспортних засобів замість тих, які тимчасово вийшли з ладу.

Кількість вогнегасних речовин для гасіння пожежі на ПС і сумарна продуктивність подачі вогнегасних речовин для забезпечення встановленої категорії вертодрому за РНПЗ для використання піни, що відповідає характеристикам рівнів В, С, для вертодромів на рівні поверхні та вертодромів, які підняті над поверхнею, повинні бути не меншими даних, приведених у таблицях 3 та 4.

Таблиця 3. Мінімальна кількість вогнегасних речовин для вертодромів на рівні поверхні

Категорія верто- дрому за РНПЗ	Піна, що відповідає характеристикам рівня В			Піна, що відповідає характеристикам рівня С			Додаткові речовини	
	вода, л	піноутво- рювач, л	норма витрати розчину піни, л/хв.	вода, л	піноутво- рювач, л	норма витрати розчину піни, л/хв.	сухі хімічні порошки, кг	і газоподібні речовини, кг
Н0	500	35	250	330	24	165	23	9
Н1	800	56	400	540	38	270	23	9
Н2	1 200	84	600	800	56	400	45	18
Н3	1 600	112	800	1100	76	550	90	36

Продовження додатка 4

Таблиця 4. Мінімальна кількість вогнегасних речовин для вертодромів, які підняті над поверхнею

Категорія верто-дрому за РНПЗ	Піна, що відповідає характеристикам рівня В			Піна, що відповідає характеристикам рівня С			Додаткові речовини	
	вода, л	піноутворювач, л	норма витрати розчину піни, л/хв.	вода, л	піноутворювач, л	норма витрати розчину піни, л/хв.	сухі хімічні порошки, кг	і газоподібні речовини, кг
Н0	1 250	88	250	825	58	165	23	9
Н1	2 000	140	400	1350	95	270	45	18
Н2	3 000	210	600	2000	140	400	45	18
Н3	4 000	280	800	2750	193	550	90	36

На вертодромах які підняті над поверхнею, вертодромах на рівні поверхні обмежених розмірів і вертопалубах час розгортання для подачі вогнегасної речовини з необхідною інтенсивністю повинен становити не більше 15 секунд з моменту введення в дію системи пожежогасіння.

Якщо вертодром розташований на аеродромі, призначеному для використання літаками, аварійно-рятувальних та протипожежних засобів, передбачених для літаків, як правило, достатньо для забезпечення РНПЗ вертольотів.

При цьому передбачається, що чисельність підрозділів АРК і аварійно-рятувальних засобів та спорядження, що використовуються для літаків, будуть щонайменше відповідати вимогам до вертольотів найбільших габаритних розмірів (максимальна довжина фюзеляжу та максимальна ширина фюзеляжу), які використовують цей вертодром, і що час розгортання пожежно-рятувального підрозділу АРК на такому вертодромі не перевищує двох хвилин.

Додаток 5
до Правил аварійно-рятувального та
протипожежного забезпечення польотів
у цивільній авіації України
(пункт 4 розділу V)

**НОРМАТИВИ ЧИСЕЛЬНОСТІ АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНИХ
КОМАНД ПІДПРИЄМСТВ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ**

У таблиці 1 наведено нормативи, які визначають мінімальну чисельність однієї чергової зміни АРК для аеродромів залежно від встановленої категорії аеродрому за РНПЗ.

Таблиця 1. Мінімальна чисельність чергової зміни підрозділів АРК на аеродромах ЦА

Категорія ЗПС за РНПЗ	Чисельність підрозділів АРК, щонайменше осіб			
	головні підрозділи		допоміжні підрозділи	усього, щонайменше
	пожежно- рятувальний підрозділ	медичний підрозділ		
1	3	1	2	6
2	3	1	2	6
3	4	1	3	8
4	6	1	5	12
5	6	1	5	12
6	9	2	9	20
7	9	2	12	23
8	12	2	20	34
9	15	2	28	45
10	15	2	37	54

Мінімальна чисельність пожежно-рятувального підрозділу визначена з урахуванням експлуатації пожежних автомобілів, рекомендованих ІСАО в частині 1 «Рятування та боротьба з пожежею» Керівництва по аеропортових службах, Дос 9137. Для інших пожежних автомобілів чисельність пожежно-рятувального підрозділу визначається виходячи з табеля бойового розрахунку на кожен автомобіль, наявності в розрахунку пожежних-рятувальників.

У таблиці 2 наведено нормативи, які визначають мінімальну чисельність однієї чергової зміни АРК для вертодромів залежно від встановленої категорії вертодрому за РНПЗ.

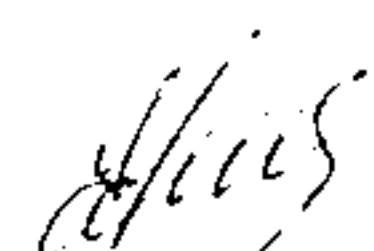
Таблиця 2. Мінімальна чисельність чергової зміни підрозділів АРК на вертодромах ЦА

Категорія вертодрому за РНПЗ	Чисельність підрозділів АРК, щонайменше осіб			
	головні підрозділи		допоміжні підрозділи	усього, щонайменше
	пожежно-рятувальний підрозділ	медичний підрозділ		
Н1	2	1	2	5
Н2	4	1	3	8
Н3	6	1	5	12

Склад і кількість головних підрозділів АРК визначаються за умов достатності кваліфікованого персоналу, який спроможний керувати аварійно-рятувальними та протипожежними транспортними засобами і використовувати обладнання з максимальною ефективністю. Цей персонал повинен забезпечити мінімальний час розгортання та постійну подачу необхідної кількості вогнегасних речовин. Необхідно передбачити персонал для використання ручних рукавів, драбин та іншого аварійно-рятувального та протипожежного обладнання, що застосовується під час аварійно-рятувальних робіт та тушіння пожежі на повітряному судні, а також для надання медичної допомоги постраждалим.

Визначення мінімальної кількості персоналу для проведення аварійно-рятувальних робіт, гасіння пожежі та надання медичної допомоги проводиться на основі аналізу необхідних ресурсів з урахуванням завдань основних підрозділів АРК.

При формуванні складу і кількості допоміжних підрозділів АРК повинні враховуватись особливості структури служб аеропорту (аеродрому). При цьому загальна кількість допоміжних підрозділів та загальна кількість усього складу АРК повинна бути не меншою, ніж вказана в таблицях 1 та 2 додатка 5.



Додаток 6
до Правил аварійно-рятувального та
протипожежного забезпечення польотів
у цивільній авіації України
(пункт 4 розділу V)

**ПЕРЕЛІК ОСНОВНОГО АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНОГО
СПОРЯДЖЕННЯ ДЛЯ ПРОВЕДЕННЯ ПОШУКУ
ТА АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНИХ РОБІТ**

Перелік основного аварійно-рятувального спорядження для проведення аварійно-рятувальних робіт відповідно до встановленої категорії аеродрому за РНПЗ визначається згідно з таблицею 1.

Таблиця 1

Перелік обладнання	Обладнання	Категорія аеродрому за РНПЗ			
		1-2	3-5	6-7	8-10
Інструмент для силового проникнення	Багатофункціональний інструмент для силового проникнення (типу «hooligan» і «biel») (іскробезпечний) 0,76 м.	1	1	1	2
	Лом лапчастий, 0,95 м	1	1	1	2
	Лом лапчастий силовий, 1,65 м	1	1	1	2
	Сокира аварійна, велика, неклиноподібного типу	1	1	1	2
	Сокира аварійна, невелика, неклиноподібного типу або сокира, що використовується на борту ПС	1	2	2	4
	Болторіз, 61 см.	1	1	2	2
	Молоток, 1,8 кг – кувалда або молоток	1	1	2	2
	Зубило для холодної рубки металу товщиною 2,5 см.	1	1	2	2
Відповідний набір обладнання для рятування пасажирів/проникнення в кабінку ПС, включаючи механізовані рятувальні інструменти	Гідравлічне/електричне (або їх комбінація) переносне рятувальне обладнання	1	1	1	2
	Механічна дискова пила в комплекті із запасними дисками з діаметром 400 мм. для різання металу та кольорового металу	1	1	1	2
	Зворотно-поступальна/осцилююча пила або бензопила для різання дерева	1	1	1	2

1	2	3	4	5	6
Перелік обладнання, призначеного для подачі вогнегасних речовин	Пожежні рукава довжиною 30 м і діаметром 51 мм, 66 мм і 77 мм.	6	10	16	22
	Подача піни (ручні стволи)	1	1	2	3
	Подача води (ручні стволи)	1	2	4	6
	Пристрій для з'єднання рукавів (перехідники)	1	1	2	3
	Переносні вогнегасники: CO ₂ (двоокис вуглецю), сухі хімічні порошкоподібні речовини				
		1	1	2	3
Автономні дихальні апарати, які забезпечують виконання тривалої безперервної роботи	Комплект дихального апарату (АСП) з маскою та балоном із стисненим повітрям	На кожного пожежного-рятувальника			
	Запасний балон із стисненим повітрям для АСП	1	1	1	2
	Запасна маска для АСП	1	1	1	2
Респіратори	Респіратори з лицевою маскою в комплекті з фільтрами	На кожного пожежного-рятувальника			
Набір драбин	Висувна рятувальна драбина і драбина, придатна для використання з літаком максимальних розмірів	-	1	2	3
	Драбина загального призначення для рятування людей	1	1	1	2
Захисний одяг	Пожежна каска, куртка, верхні брюки з підтяжками, взуття, рукавиці (перчатки) вогнестійкі	Один комплект на кожного пожежного-рятувальника, що знаходиться на чергуванні плюс запасні комплекти			
Додаткові предмети особистого захисту	Захисні окуляри	1	1	2	3
	Захисні капюшони	Один на кожного пожежного-рятувальника, що знаходиться на чергуванні			
	Захисні перчатки	1 пара	1 пара	1 пара	1 пара
	Ковдра з вогнестійкого полотна (1,5 x 1,8 м)	1	1	1	2
	Мотузок пожежний рятувальний - 45 м.	1	1	2	2

Мотузки	Мотузок загального призначення- 30 м.	1	1	2	2
	Мотузок пожежного - 6 м.	Один на кожного пожежного-рятувальника, що знаходиться на чергуванні			
Обладнання для зв'язку	Переносна радіостанція (іскробезпечна)	1	2	2	3
	Стаціонарна радіостанція (на транспортному засобі)	Одна на кожний транспортний засіб			
Комплект ручних / переносних джерел світла	Ручний ліхтар (іскробезпечний)	1	2	4	4
	Переносне джерело світла - точкове або розсіяне (іскробезпечне)	1	1	2	3
Комплект основних ручних інструментів	Совкова лопата	1	1	2	2
Комплект аварійно рятувальних інструментів		1	1	2	3
	Молоток з цвяходером 0,6 кг				
	Різаки для різки кабелю діаметром 1,6 см				
	Комплект торцевих насадок з ключем				
	Ножівка для важких умов експлуатації в комплекті з 6 запасними полотнами				
	Лом - цвяходер загальною довжиною 30 см				
	Набір плоских і хрестоподібних викруток				
	Плоскогубці, ручки яких покриті ізоляційним матеріалом: комбіновані довжиною 20 см; кусачки довжиною 20 см; гніздові гайкові ключі з набором рукояток довжиною 25 см				
	Інструмент (ніж) для різання прив'язних/запобіжних ременів				
	Гайковий ключ, регульований - 30 см				
	Гайковий ключ, комбінований 10 мм - 21 мм				
Обладнання першої допомоги	Аптечка першої медичної допомоги	1	1	2	3
	Автоматичний зовнішній дефібрилятор	1	1	2	3
	Киснева реанімаційна апаратура	1	1	2	3
Додаткове обладнання	Колодки і клинки заввишки 10-15 см: різні розміри	Один комплект на кожний транспортний засіб			
	Брезент легкий	1	1	2	3
	Тепловізор	-	-	1	2

Продовження додатка 6

Перелік основного та допоміжного аварійно-рятувального майна та спорядження для проведення аварійно-рятувальних робіт відповідно до встановленої категорії вертодрому за РНПЗ визначається згідно з таблицею 2.

Таблиця 2

Майно та спорядження	Категорія РНПЗ	
	Н1-Н2	Н3
Основне майно та спорядження		
Розвідний ключ	1	1
Сокира аварійна, велика, неклиноподібного або бортового типу	1	1
Зубило, 60 см	1	1
Лом лапчастий силовий, 105 см	1	1
Багор захоплювальний або рятувальний	1	1
Пила для металу з 6 запасними полотнами	1	1
Ковдра з вогнестійкого полотна	1	1
Драбина висувна, довжина якої відповідає висоті вертольоту, який експлуатується	-	1
Канат завдовжки 15 м	1	1
Кусачки для різання під кутом	1	1
Викрутки різні (набір)	1	1
Інструмент (ніж) для різання прив'язних/запобіжних ременів	1	2
Рукавички вогнестійкі, пари	2	4
Додаткове майно та спорядження		
Ліхтар	2	3
Універсальний лом, 1,65 м	1	1
Молоток, 1,8 кг	-	1
Клини заввишки 10 -15 см	1	1
Підйомник з гідравлічним або пневматичним приводом	1 комплект	1 комплект
Брезентові чохли	1	1
Вентилятор для провітрювання і охолодження	1	1
Дихальні апарати, захисний одяг	комплект на кожного рятувальника	

На вертодромах, які підняті над поверхнею, основне та допоміжне аварійно-рятувальне майно та спорядження повинно знаходитися поряд з вертопалубою.

Перелік основного аварійно-рятувального спорядження для проведення пошуку та аварійно-рятувальних робіт для комплектації наземної пошуково-рятувальної групи визначається згідно з таблицею 3.

Таблиця 3

№ з/п	Майно та спорядження	Одиниця виміру	Кількість	Примітка
1	Автомобіль високої прохідності з радіостанціями внутрішнього аеропортового зв'язку та зв'язку з пошуковим ПС	од.	1	
2	Карта (графічний план) з координатною сіткою території аеродрому та району відповідальності аеродрому за пошук і рятування	компл.	1	
3	Радіостанції переносні (стаціонарні) для зв'язку з пошуковим ПС, взаємодіючими аварійно-рятувальними силами, САОЦ	компл. компл.	1 1	
4	Сигнальний пристрій з ракетами	шт.	10	
5	Засіб для освітлення місця події	шт.	2	
6	Прапорці білого та червоного кольорів для позначення майданчика для посадки вертольота	шт.	8	по 4 шт.
7	Компас	шт.	2	
8	Ліхтар електричний з комплектом батарей	компл.	1	на кожного члена НПРГ
9	Фотоапарат (відеокамера)	компл.	1	
10	Бінокль	шт.	1	
11	Мегафон з комплектом батарей	компл.	1	
12	Бензопила для різання металу типу 400	компл.	1	
13	Ланцюгова бензопила для різання дерева	компл.	1	
14	Сокира	шт.	2	
15	Лом	шт.	2	
16	Лопата штикова	шт.	3	
17	Багор	шт.	1	
18	Слюсарний інструмент: кувалда, зубило, молоток, ключ розвідний, плоскогубці	компл.	1	
19	Вогнегасники ручні	шт.	1	
20	Ніж для різання прив'язних/запобіжних ременів	шт.	1	на кожного пожежного-рятувальника
21	Намет (8-12 місць)	шт.	1	
22	Термос 36-літровий з питною водою	шт.	1	
23	Сірники спеціальні	пачка	15	
24	Засоби позначення місця АП (червоно-біла стрічка)	рулон	1000 м	

Додаток 7
до Правил аварійно-рятувального та
протипожежного забезпечення польотів у
цивільній авіації України
(пункт 13 розділу V)

Перелік оснащення медичного підрозділу АРК

1. Санітарний автомобіль комплектується медичним обладнанням.

Обладнання, яке знаходиться постійно в санітарному автомобілі:

носилки - 2 шт.;

дошка транспортувальна довга - 1 шт.;

кисневий інгалятор - 1 компл.;

апарат маска мішок для штучної вентиляції легенів - 1 компл.;

повітроводи звичайні - 1 компл.;

відсмоктувач - 1 шт.;

брезентове полотно розміром 10 х 2 м - 1 шт.;

ліхтар електричний - 1 шт.

2. Чемодан-укладка комплектується медикаментами, інструментами і перев'язочним матеріалом із розрахунку надання медичної допомоги десяти потерпілим.

Кількість чемодан-укладок визначається (в залежності від типу повітряного судна їх кількість щонайменше з розрахунку надання допомоги 75% від найбільшої пасажирської місткості самого великого літака, який виконує польоти на аеродромі).

Чемодани-укладки зберігаються в опломбованому вигляді. У чемодан закладається опис медикаментів із зазначенням терміну придатності і дати стерилізації інструментів.

Вміст чемодана-укладки

Настойка йоду	- 20 ампул
Спирт нашатирний	- 10 ампул
Спирт ректифікований 96%-ний	- 100 г.

Продовження додатка 7

Буторфанол 2 мл (налбуфін)	- 20 ампул
Розчин кордіаміну 25%-ий	- 10 ампул
Дроперідол 0,2% 10 мл	- 2 ампули
Кофеїн 20% 2 мл	- 2 ампули
Но-шпа 2% 2 мл	- 5 ампул
Перекис водню 3% 50 мл	- 1 фл.
Димедрол 0,5% 1 мл	- 5 ампул
Поліглюкін (або його аналоги) 500,0	- 2 фл.
Система для інфузії одноразового користування	- 1 шт.
Повітровід для штучного дихання «Рот в рот»	- 1 шт.
Джгут кровоспинний	- 5 шт.
Роторозширювач	- 1 шт.
Язикотримач	- 1 шт.
Повітроводи звичайні (для дорослих і дитячі) для профілактики западання язика	- 2 шт.
Ножиці	- 1 шт.
Скальпель гострокінцевий (150 мм)	- 1 шт.
Пінцет хірургічний загального призначення (150 мм)	- 3 шт.
Затискачі кровоспинні одно-двозубові і зубчаті зігнуті №1 (160 мм)	- 5 шт.
Ножиці прямі	- 1 шт.
Шприц одноразового користування (5 мл)	- 10 шт.
Вата гігроскопічна (250 г) стерильна	- 2 пачки
Бинт 5х10 см стерильний	- 20 шт.
Бинт 7х14 см стерильний	- 20 шт.
Індивідуальний перев'язочний пакет	- 20 шт.
Салфетка стерильна 83х45 см	- 2 пачки

Продовження додатка 7

Косинка з шпильками	- 15 шт.
Рушник нестерильний	- 8 шт.
Простирadlo нестерильне	- 4 шт.
Лейкопластир	- 2 шт.
Блокнот з олівцем	- 1 шт.
Ліхтар електричний із батареями	- 1 шт.
Бирки для сортування потерпілих	- 10 шт.
(бирки для сортування потерпілих комплектуються в залежності від найбільшої пасажирської місткості літака).	

3. Медичний автопричіп-фургон із засобами доставки.

Оснащення медичного автопричепа-фургона:

носилки (в залежності від типу повітряного судна їх кількість становить 50% від найбільшої пасажирської місткості літака);

щити (розміри їх дозволяють покласти дорослу людину) – 10 шт.;

комплект драбинчастих шин Крамера 100x10 і 75x5 см (30% від найбільшої пасажирської місткості літака);

трубки гумові довжиною 50 см, кровоспинні, не менше - 25-30 шт.

брезентове полотно 10 x 2 м - 2 шт.

ковдри байкові - 20 шт.

палатка - 2 шт.

сезонне чергове обмундирування

(чоботи, плащ) - 3 комплекти

електроліхтар, ліхтар з гасом типу

«Летюча миша» та інші засоби освітлення - 2 комплекти

стіл розкладний - 2 шт.

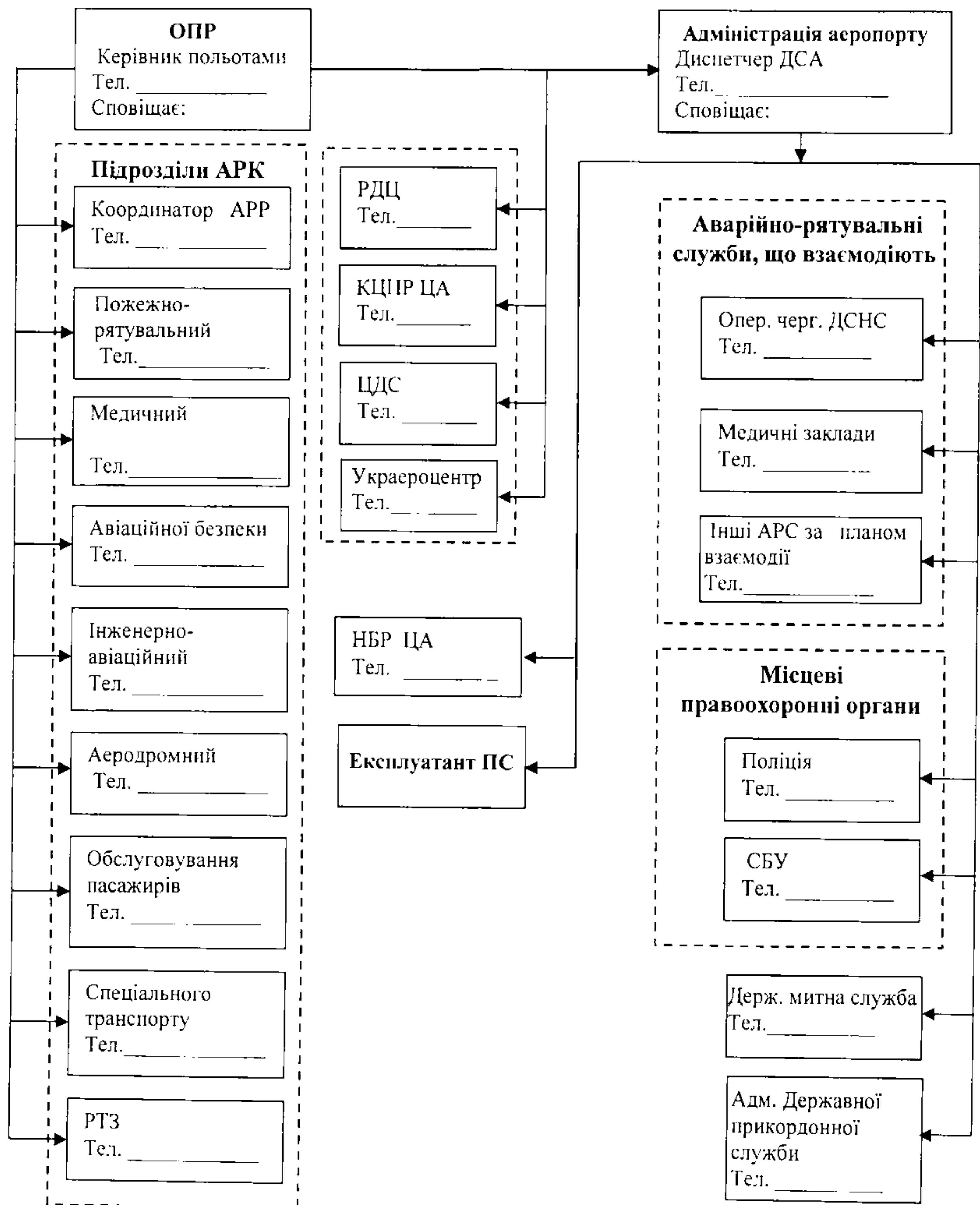
стілці розкладні - 8 шт.

запас мішків для трупів (в залежності від найбільшої пасажирської місткості літака).

У разі відсутності зазначених медикаментів допускається їх заміна аналогічними.

Додаток 8
до Правил аварійно-рятувального та
протипожежного забезпечення
польотів у цивільній авіації України
(пункт 1 розділу VI)

**СХЕМА СПОВІЩЕННЯ
НА АЕРОДРОМІ**



4/10/05

Додаток 10
до Правил аварійно-рятувального та
протипожежного забезпечення польотів
у цивільній авіації України
(пункт 21 розділу VII)

ЗВІТ

щодо проведення операції з авіаційного пошуку і рятування
(аварійно-рятувальних робіт)

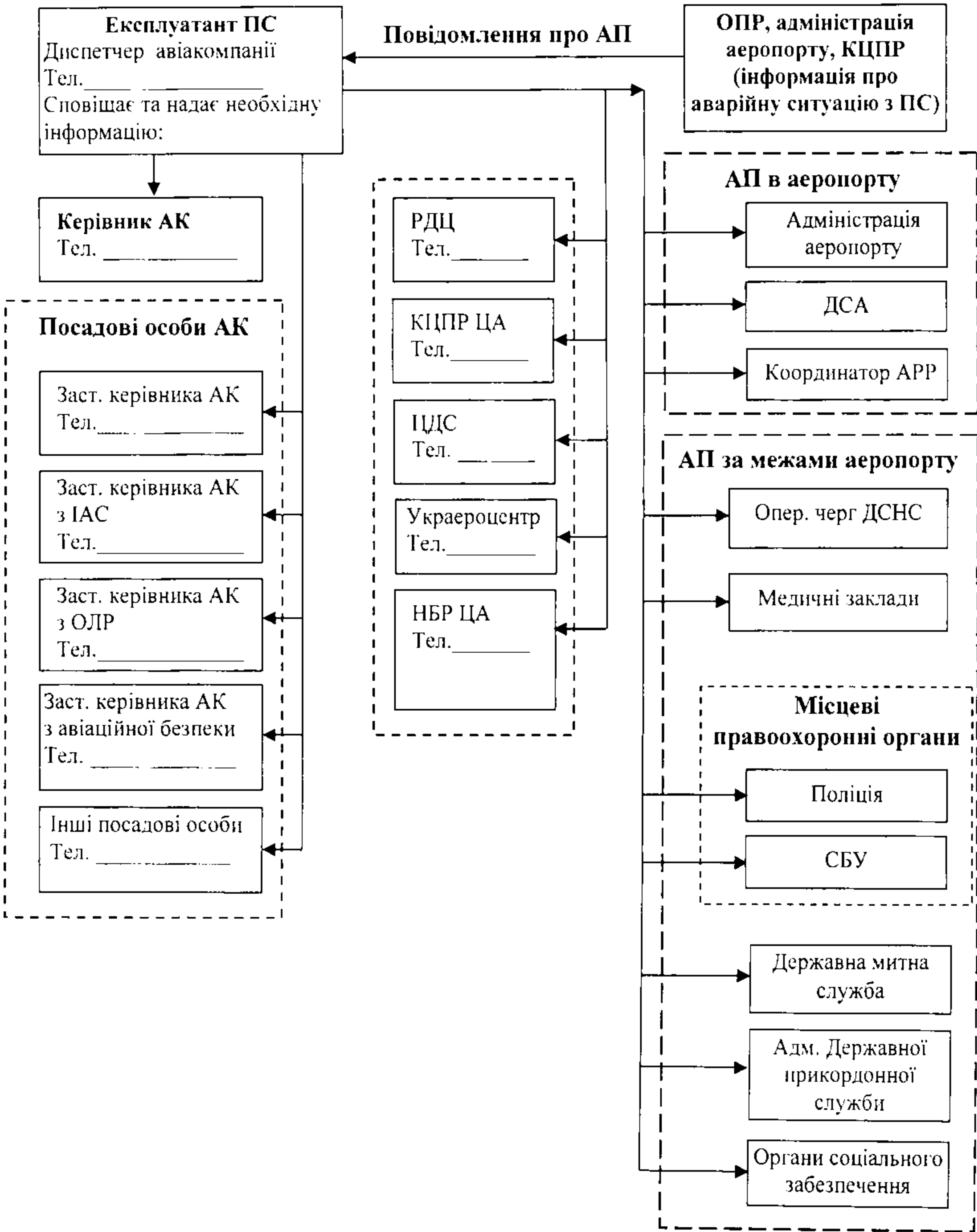
1. Порядковий номер операції з АПР (аварійно-рятувальних робіт) з початку року

2. Дата _____
3. Назва надзвичайної ситуації _____
4. Район і зона відповідальності авіапідприємства за проведення аварійно-рятувальних робіт _____
5. Характеристика об'єкта пошуку та рятування:
тип ПС і державний реєстраційний номер _____
експлуатант ПС _____
дані про екіпаж ПС (прізвище, ім'я та по батькові командира ПС, кількість членів екіпажу) _____
кількість пасажирів _____
наявність та тип аварійно-рятувальних засобів на борту ПС _____
6. Обставини та характер авіаційної (надзвичайної) події (дата і час (UTC) виникнення події, етап польоту, місце події, причина події)

7. Координатор операції з АПР _____
8. Метеорологічні умови, характеристика місцевості проведення пошуку та аварійно-рятувальних робіт

Додаток 9
до Правил аварійно-рятувального та
протипожежного забезпечення
польотів у цивільній авіації України
(пункт 1 розділу VI)

СХЕМА СПОВІЩЕННЯ ЕКСПЛУАТАНТА ПС
НА ВИПАДОК АВІАЦІЙНОЇ ПОДІЇ



9. Чергові сили і засоби авіапідприємства та інших аварійно-рятувальних служб за планом взаємодії:

типи пошуково-рятувальних ПС, ступені готовності, залучалися (чи не залучалися) до проведення пошуку та аварійно-рятувальних робіт

інші чергові сили та засоби, їх ступені готовності, залучалися (чи не залучалися) до проведення пошуку та аварійно-рятувальних робіт

10. Хід операції з АПР:

джерело і час повідомлення (від часу події) оперативного органу підприємства, установи, організації, що надає звіт, метод виявлення об'єкта пошуку (застосуванням електронних засобів, візуально або їх комбінацією)

спосіб пошуку, застосовані схеми пошуку

часові показники виконання операції (робіт) з моменту події:

оголошення сигналу «Тривога»

виліт пошуково-рятувальних ПС

вихід НПРГ, інших пошуково-рятувальних сил

ліквідація пожежі

підхід рятувальників

виявлення потерпілих

евакуація потерпілих

строк тимчасового закриття аеропорту (аеродрому) для проведення аварійно-рятувальних робіт

11. Підсумки операції з АПР:

площа, яка обстежена під час пошуку ПС (км²):

електронними засобами

візуально

фото-, відеозйомка

виявлене місце розташування ПС

кількість врятованих, їхній стан

перелік наданої допомоги потерпілим

кількість загиблих

Продовження додатка 10

кількість польотів пошуково-рятувальних ПС (за типами ПС), які були виконані під час проведення пошуку та аварійно-рятувальних робіт, _____

типи, кількість та час застосування інших засобів, що були залучені для проведення пошуку та аварійно-рятувальних робіт, _____

кількість персоналу, що залучався до проведення пошуку та аварійно-рятувальних робіт, _____

шкода, що завдана місцевості під час проведення пошуку та аварійно-рятувальних робіт _____

Координатор операції з АГР

(підпис, ініціали, прізвище)

« ____ » _____ 20__ року.

4/15

Додаток 11
до Правил аварійно-рятувального та
протипожежного забезпечення польотів
у цивільній авіації України
(пункт 7 розділу VIII)

ЗВІТ

щодо проведення робіт по видаленню ПС

1. Експлуатант: _____
2. Дата події/інциденту: _____ Час: _____
3. Аеродром: _____
4. Тип ПС, включаючи індекс: _____
5. Регістраційні знаки ПС: _____
6. Вказати відповідальних осіб (посада, прізвище та ініціали):
Координатор робіт з видалення ПС _____

Керівник робіт з видалення ПС _____

Частина I

1. Представити ілюстрований опис місця події/інциденту у вигляді схеми розташування аеродрому, будівель, ЗПС і всіх перешкод в районі інциденту.
2. Представити інформацію про приблизне місцезнаходження, траєкторії руху і остаточному положенні повітряного судна після інциденту.
3. Представити підтверджуючі фотографії, діаграми і т. ін.

Частина II

Представити докладний опис події/інциденту. При необхідності представити додаткові фотографії і діаграми.

Частина III

Представити інформацію про стан ґрунту і глибині колії. Представити фотографії, діаграми і т. ін. що підтверджують надану інформацію.

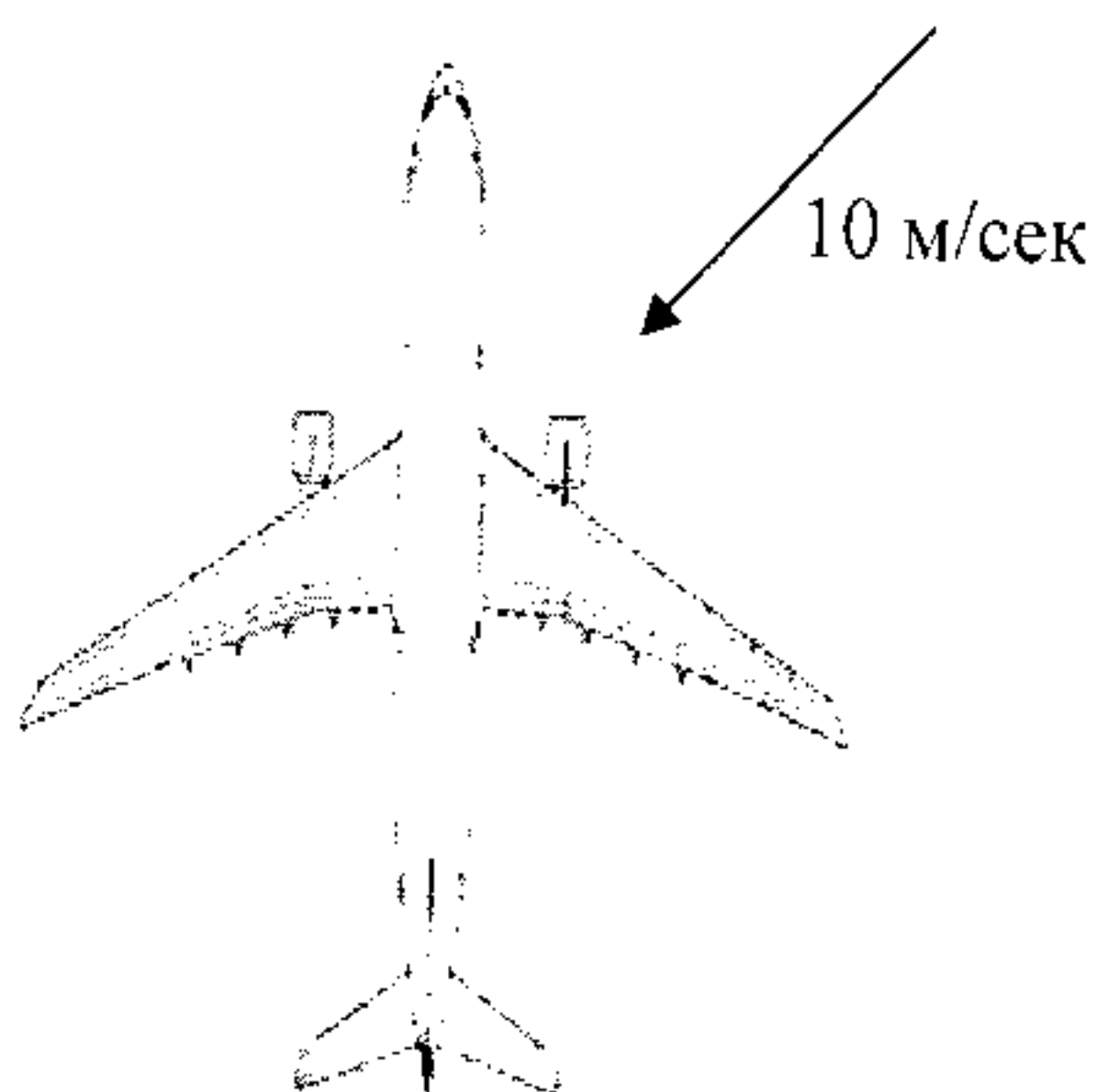
Частина IV

Представити схему або фотографію всіх коліс носового і основного шасі. Вказати які колеса викотилися за межі твердого покриття, обвівши їх колом.

Частина V

Вказати напрямок і швидкість вітру в момент події/інциденту і через певні інтервали в ході робіт по видаленню ПС.

Приклад:

**Частина VI**

1. Приблизна маса повітряного судна: _____

2. Центр тяжіння повітряного судна: _____ відстань від опорної точки або _____ процентна частка середньої аеродинамічної хорди (САХ)

3. Етап польоту повітряного судна в момент події/інциденту (відмітити відповідний етап): _____

☐ руління / маневрування ☐ зліт ☐ посадка ☐ буксирування

4. Відстань викочування за межі ЗПС: _____

5. Стан покриття ЗПС/РД (відмітити квадратик або вказати словами):

☐ сухе ☐ вологе ☐ сніг ☐ лід ☐ інше: _____

6. Характер і стан поверхні за межами ЗПС (зазначити квадратик або вказати словами): _____

Тип ґрунту:

☐ пісок ☐ глина ☐ каміння ☐ інше: _____

7. Характер поверхні: ☐ плоска ☐ нахилена

8. Стан ґрунту:

☐ сухий ☐ вологий ☐ сніг ☐ лід

☐ твердий ☐ м'який ☐ інше: _____

9. Вказати особливості погодних умов в момент події/інциденту:

10. Видимість: ☐ день ☐ ніч ☐ ясно ☐ обмеження

11. Перерахувати перешкоди, які є на шляху руху:

12. Вказати положення повітряного судна після викочування за межі ЗПС (поставити відмітку у відповідному квадратику):

Крен _____ (градусів) ☐ лівий ☐ правий

Крен _____ (градусів) ☐ опущена носова частина ☐ піднята носова частина

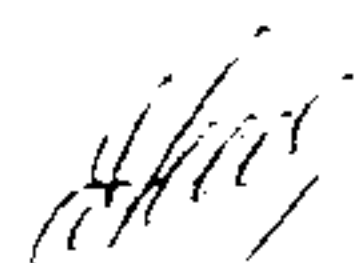
Частина VII

Представити докладні відомості про видалення або витягування ПС, що загрузло. Вказати усі навантаження під час видалення/витягування ПС.

Керівник експлуатанта аеродрому _____

(підпис, ініціали, прізвище)

« _____ » _____ 20__ року.



ВИМОГИ ДО НАВЧАЛЬНО-ТРЕНУВАЛЬНОГО ПОЛІГОНА

Навчально-тренувальний полігон (далі – Полігон) призначений для підготовки і навчання персоналу служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення і АРК експлуатанта аеродрому ЦА.

Полігон може використовуватися для тренувань з використання аварійно-рятувального обладнання для членів льотного і кабінного екіпажів ПС та іншого персоналу.

1. Вимоги до полігона аеродромів ЦА класів А та Б, що забезпечують понад 1000 злетів та посадок на рік.

На Полігоні слід розмістити:

літак-тренажер (списаний літак);

майданчик для тренування гасіння пожежі, яка сталася внаслідок загоряння розлитого авіаційного палива;

майданчик для тренування гасіння пожежі на двигуні;

майданчик для тренування гасіння пожежі на шасі;

майданчик для тренування гасіння пожежі авіаційного палива, яке витікає з ПС;

елементи конструкції фюзеляжу;

смугу перешкод.

У разі неможливості розмістити на одному майданчику літак-тренажер та об'єкти Полігона допускається розміщення їх на окремих ділянках.

2. Вимоги до Полігона аеродромів ЦА класів А та Б, що забезпечують менше 500 – 1000 злетів та посадок на рік, аеродромів класу В, що забезпечують понад 1000 злетів та посадок на рік.

На Полігоні слід розмістити:

майданчик для тренування гасіння пожежі, яка сталася внаслідок загоряння розлитого авіаційного палива;

майданчик для тренування гасіння пожежі на двигуні, або майданчик для гасіння пожежі на шасі, або майданчик для гасіння пожежі авіаційного палива, яке витікає з ПС;

елементи конструкції фюзеляжу;

смугу перешкод.

3. Вимоги до Полігона аеродромів ЦА класів В та Г, що забезпечують менше 500-1000 злетів та посадок на рік.

На Полігоні слід розмістити:

майданчик для тренування гасіння пожежі, яка сталася внаслідок загоряння розлитого авіаційного палива;

смугу перешкод.

4. Вимоги до Полігона аеродромів класів Д та Е.

На Полігоні слід розмістити:

майданчик для тренування гасіння пожежі, яка сталася внаслідок загоряння розлитого авіаційного палива.

5. Характеристики об'єктів Полігона.

Літак-тренажер (списаний літак) призначається для проведення таких дій: відпрацювання проникання на борт ПС, гасіння пожежі всередині салону, евакуація манекенів із салонів ПС, проникання в багажно-вантажний відсік, евакуація вантажу.

Майданчик для тренування гасіння пожеж різноманітного авіаційного палива має площу 200-300 кв. м. Майданчик поділено на ділянки площею 50, 100 і 150 кв. м. На малих майданчиках виконуються вправи з гасіння ручними стволами, на великих - лафетними стволами, тощо. Майданчик споруджується із цементних та бетонних матеріалів з бортиками висотою 20-25 см.

Майданчик для тренування гасіння пожеж на двигуні має розміри 2 х 4 м з бортиками висотою 15-20 см. На майданчику встановлюється опора, на якій (на висоті 3,0 - 3,5 м) змонтовано списаний двигун (або макет двигуна) у мотогондолі. У мотогондолі встановлюється піддон з горючим матеріалом (наприклад, ганчір'ям), змоченим авіаційним паливом.

Майданчик для тренування гасіння пожеж на шасі має розміри 2 х 4 м і виготовлюється із цементобетонних матеріалів з висотою бортиків 10-15 см та заглибленням у середній частині. У центрі майданчика влаштовується основна опора шасі зі списаного літака. Під час виконання вправи на майданчику підпалюється деяка кількість авіаційного палива.

Майданчик для тренування гасіння авіаційного палива, яке витікає з ПС, має розміри 2 х 3 м, виготовлюється з бетону, висота бортиків - 10-15 см.

На відстані 6-7 м від майданчика на висоті 1,5-2,0 м встановлюється ємність для авіаційного палива, від ємності на висоті 0,8-1,0 м прокладається трубопровід з перекривним краном. Трубопровід закінчується щілинним розтрубом, розміщеним над центром майданчика.

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проєкту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про затвердження Правил проведення аварійно-рятувальних робіт на
повітряному транспорті»

I. Визначення проблеми

Розроблення проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Правил проведення аварійно-рятувальних робіт на повітряному транспорті» (далі – проєкт регуляторного акта) обумовлено необхідністю приведення нормативно-правових актів, що регулюють аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення польотів у цивільній авіації України у відповідність до статей 82, 113 Повітряного кодексу України та рекомендованої міжнародної практики ІКАО, та з метою врахування пропозицій за результатами роботи проєкту Твіннінг «Гармонізація законодавства України в галузі сертифікації аеропортів/аеродромів України та льотної придатності з відповідними нормами та стандартами ЄС».

Аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення польотів цивільної авіації включає комплекс заходів з дотримання встановлених правил і нормативів (норм), спрямованих на підготовку, утримання на належному рівні готовності та залучення до дій аварійно-рятувальних сил і засобів для пошуку та рятування пасажирів, членів екіпажу, а також гасіння пожеж, що виникли під час авіаційних подій на території аеродромів, та в районі відповідальності аеродромів за пошук і рятування.

Повітряним кодексом України встановлено, що на аеродромах цивільної авіації організовується аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення польотів. Для виконання заходів аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення на кожному аеродромі незалежно від форми власності та підпорядкування утворюється аварійно-рятувальна команда, яка складається із чергових підрозділів (головних та допоміжних), що формуються з персоналу підрозділів, наявних на підприємстві, персоналу підприємств, установ, організацій та підрозділів, що взаємодіють на договірних засадах. Головні підрозділи (пожежно-рятувальний та медичний підрозділи) аварійно-рятувальної команди, оснащуються аварійно-рятувальними та медичними засобами відповідно до встановлених норм.

Суть проблеми полягає в тому, що на аеродромах цивільної авіації аварійно-рятувальні сили, зокрема, пожежно-рятувальний та медичний підрозділи аварійно-рятувальної команди комплектуються аварійно-рятувальними та медичними засобами відповідно до застарілих норм, що на практиці може призвести до негативних наслідків під час виконання аварійно-рятувальних робіт з метою ліквідації наслідків авіаційних подій на аеродромах цивільної авіації. Зважаючи, що протягом 2016-2018 років аварійно-рятувальні сили аеродромів у п'ятдесяти чотирьох випадках проводились у вищій ступені готовності при виникненні аварійної ситуації з ПС, а в семи випадках силами аварійно-рятувальної команди аеродромів проводились аварійно-рятувальні

роботи на місці події, підвищується значимість аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення як складової безпеки польотів.

Діючі нормативно-правові акти з аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації не відповідають вимогам міжнародних стандартів ІКАО, що знижує ефективність проведення аварійно-рятувальних робіт і, як наслідок, не сприяє підвищенню рівня безпеки польотів.

Вищезазначена проблема справляє негативний вплив на суб'єктів господарювання (експлуатантів аеродромів), які організовують аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення польотів.

Основні групи (підгрупи) на які проблема справляє вплив:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни*	-	+
Держава	+	-
Суб'єкти господарювання	+	-
у тому числі суб'єкти малого підприємництва	+	-

* на громадян має вплив опосередковано через рівень безпеки перевезення пасажирів та вантажів авіаційним транспортом.

Визначена проблема не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів та потребує вирішення шляхом державного регулювання. Положення, викладені в проєкті регуляторного акта, мають загальнообов'язковий характер і не можуть затверджуватись локальними актами суб'єктів господарювання.

Розв'язати існуючу проблему можливо за умови прийняття зазначеного проєкту регуляторного акта, який визначає порядок організації та проведення заходів аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів в цивільній авіації та відповідає вимогам законодавства України та міжнародних стандартів у сфері аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів.

II. Цілі державного регулювання

Метою прийняття проєкту регуляторного акта є встановлення належних вимог щодо організації та проведення заходів аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації, удосконалення і приведення нормативно-правових актів у сфері аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у відповідність із законодавством України та відповідними міжнародними нормами та стандартами ІКАО та ЄС, що дозволить підвищити рівень безпеки польотів.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Альтернативи визначені з урахуванням наданих пропозицій за результатами аналізу міжнародних зустрічей, проведених у період 2016-2018

роках під час засідань, що організовувалось Європейським та Північно-Атлантичним Бюро ІКАО, присвячене питанням співробітництва з пошуку і рятування в Європейському регіоні – 2, в рамках роботи проекту Твіннінг «Гармонізація законодавства України в галузі сертифікації аеропортів/аеродромів України та льотної придатності з відповідними нормами та стандартами ЄС» - 16 та звернень аеропортів – 12.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1	Збереження існуючої нормативно-правової бази. У такому випадку порядок організації та проведення заходів аварійно-рятувального забезпечення польотів, яким встановлено норми комплектації пожежно-рятувального та медичного підрозділів експлуатанта аеродрому аварійно-рятувальними та медичними засобами та обладнанням залишиться застарілим, що має негативний вплив на якість аварійно-рятувального та протипожежного і медичного забезпечення під час проведення аварійно-рятувальних робіт та не відповідає сучасним вимогам та стандартам ІКАО та ЄС
Альтернатива 2	Прийняття проекту регуляторного акта. У разі прийняття проекту наказу визначені цілі будуть досягнуті повною мірою, що забезпечить потребу у вирішенні проблеми, будуть встановлені належні вимоги з організації та проведення заходів аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації, будуть встановлені необхідні норми комплектації пожежно-рятувального та медичного підрозділів експлуатанта аеродрому сучасними аварійно-рятувальними та медичними засобами та обладнанням, що підвищить ефективність проведення аварійно-рятувальних робіт та сприятиме підвищенню рівня безпеки польотів відповідно до рекомендацій ІКАО

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Вигоди відсутні, не сприятиме приведенню нормативно-правових актів у сфері аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у відповідність до законодавства України та вимог ІКАО і ЄС	Бюджетні витрати не передбачаються
Альтернатива 2	Прийняття проекту нормативно-правового акту у сфері аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації у відповідності до міжнародних стандартів дасть можливість	Бюджетні витрати не передбачаються

	підвищити ефективність проведення аварійно-рятувальних робіт	
--	--	--

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Відсутні	Відсутні
Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта	Підвищення рівня безпеки перевезення пасажирів та вантажів авіаційним транспортом	Відсутні

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	4	11	15	-	30
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	13%	37%	50%	-	100%

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Вигоди відсутні, оскільки така ситуація призведе до невиконання вимог чинного законодавства України та вимог ICAO і ЄС у сфері аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у відповідність до законодавства України та вимог ICAO і ЄС	Організація та проведення заходів аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів, та комплектація пожежно-рятувального та медичного підрозділів експлуатанта аеродрому аварійно-рятувальними, та медичними засобами, та обладнанням потребує фінансових витрат для підтримання на належному рівні зазначених засобів
Альтернатива 2	Прийняття проекту регуляторного акта забезпечить: - підвищення рівня	Організація та проведення заходів аварійно-рятувального та

	оснащеності пожежно-рятувального та медичного підрозділів під час проведення аварійно-рятувальних робіт; - підвищення рівня аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів; - сприятиме підвищенню рівня безпеки польотів.	протипожежного забезпечення польотів, та комплектація пожежно-рятувального, та медичного підрозділів експлуатанта аеродрому сучасними аварійно-рятувальними та медичними засобами, та обладнанням відповідно до рекомендованої міжнародної практики ІКАО потребує додаткових фінансових витрат на доукомплектування необхідними засобами
--	--	---

Додаткові витрати, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акта (згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта)

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років***
**** Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання			
1	Витрати на придбання додаткових аварійно-рятувальних та медичних засобів, грн	великі - 2 420 216 середні - 1 638 054 малі - 942 718	великі - 1 618 411 середні - 1 070 589 малі - 605 633
2	Кількість суб'єктів господарювання великого, середнього та малого підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	великі - 4 середні - 11 малі - 15	великі - 4 середні - 11 малі - 15
3	Сумарні додаткові витрати суб'єктів господарювання великого, середнього та малого підприємництва на виконання регулювання, грн	великі - 9 680 864 середні - 16 380 540 малі - 14 140 770 Разом: 40 202 174	великі - 6 473 644 середні - 10 705 890 малі - 9 084 495 Разом: 26 264 029

*** Розрахунки за п'ять років проведені за умови періодичного оновлення аварійно-рятувальних засобів на 50% (з урахуванням призначеного терміну експлуатації 10 років), для медичних засобів - оновлення на 100%.

****Розрахунок проводився на основі середніх вартісних показників аварійно-рятувальних та медичних засобів на які розповсюджується дія проекту регуляторного акту.

Проведення оцінки впливу кількісних витрат на сферу інтересів суб'єктів господарювання великого, середнього та малого підприємництва, які виникатимуть внаслідок дії регуляторного акта.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1	11 786972 грн (за рік) 7 661532 грн (за п'ять років на періодичне оновлення аварійно-рятувальних та медичних засобів)
Альтернатива 2	40 202174 грн (за перший рік) 26 264029 грн (за п'ять років на періодичне оновлення аварійно-рятувальних та медичних засобів)

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1	1	Цілі прийняття регуляторного акта не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати).
Альтернатива 2	4	Дозволить забезпечити організацію та проведення заходів аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів та комплектацію пожежно-рятувального та медичного підрозділів експлуатанта аеродрому сучасними

		аварійно-рятувальними та медичними засобами та обладнанням відповідно до рекомендованої міжнародної практики ІКАО, що підвищить ефективність проведення аварійно-рятувальних робіт та сприятиме підвищенню рівня безпеки польотів. Цілі державного регулювання досягаються повною мірою
--	--	---

Друга альтернатива на цей час є оптимальним рішенням, що дозволить забезпечити організацію та проведення заходів аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів в цивільній авіації та комплектацію пожежно-рятувального та медичного підрозділів експлуатанта аеродрому сучасними аварійно-рятувальними та медичними засобами та обладнанням відповідно до рекомендованої міжнародної практики ІКАО, що підвищить ефективність проведення аварійно-рятувальних робіт та сприятиме підвищенню рівня безпеки польотів.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	Вигоди відсутні. Не сприятиме приведенню нормативно-правових актів у сфері аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів до вимог чинного законодавства України та вимог ІКАО і ЄС. Комплектування аварійно-рятувальних сил аеродромів буде здійснюватись відповідно до застарілих норм, що має негативний	Бюджетні витрати відсутні. Прогнозовані сумарні витрати суб'єктів господарювання середнього великого та малого підприємства – за один рік можуть становити 11 786972 грн, протягом п'яти років – 7 661532 грн - на періодичне оновлення аварійно-рятувальних та медичних засобів	У разі залишення існуючої ситуації без змін проблема продовжує існувати, що не забезпечить досягнення поставленої мети

	вплив на безпеку польотів. Проблема залишається не вирішеною		
Альтернатива 2	Високі, а саме: прийняття проєкту регуляторного акта дасть можливість привести нормативно-правові акти у сфері аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів до вимог чинного законодавства України та вимог ІКАО і ЄС. Комплектування аварійно-рятувальних сил аеродромів буде здійснюватись сучасними аварійно-рятувальними та медичними засобами, що підвищить рівень безпеки польотів. Цілі досягнуті повною мірою	Прогнозовані бюджетні витрати на реалізацію регуляторного акта відсутні. Сумарні витрати суб'єктів господарювання середнього великого та малого підприємництва на реалізацію регуляторного акта складатимуть за перший рік - 40202174 грн, Протягом наступних п'яти років - 26 264029 грн на періодичне оновлення аварійно-рятувальних та медичних засобів	Зазначений спосіб регулювання повністю відповідає вимогам законодавства України та міжнародним стандартам і є найбільш доцільним і ефективним що дає змогу повною мірою досягнути поставленої мети державного регулювання, а саме підвищення рівня аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів та сприятиме підвищенню безпеки польотів у цивільній авіації. Проблема більше не існуватиме

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1	Неприйнятна, зважаючи на необхідність приведення нормативно-правових актів у	-

	сфері аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів до вимог чинного законодавства України та вимог ІКАО і ЄС	
Альтернатива 2	Прийняття проекту регуляторного акту, який визначає порядок організації та проведення заходів аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації із встановленням запропонованих норм комплектації пожежно-рятувального та медичного підрозділів експлуатанта аеродрому сучасними аварійно-рятувальними та медичними засобами для проведення аварійно-рятувальних робіт відповідно до рекомендованої міжнародної практики ІКАО та ЄС підвищить ефективність проведення аварійно-рятувальних робіт та сприятиме підвищенню рівня безпеки польотів	Проект регуляторного акта є підзаконним актом, і єдиним зовнішнім фактором на його дію є внесення змін до Повітряного кодексу України

V. Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Механізмом, який забезпечить розв'язання визначеної проблеми є:

1) прийняття проекту регуляторного акта та фактична реалізація його положень;

2) інформування громадськості про встановлені регуляторним актом вимоги шляхом його оприлюднення в засобах масової інформації та на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України;

3) підвищення ефективності аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів, належного та своєчасного надання допомоги постраждалим, створення умов для підвищення готовності аварійно-рятувальної команди на випадок виникнення аварійних обставин на аеродромі цивільної авіації.

Організаційні заходи впровадження регуляторного акта в дію:

а) дії суб'єктів господарювання – забезпечення виконання вимог аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів в цивільній авіації;

б) дії органів виконавчої влади – нагляд та контроль за виконанням вимог аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів суб'єктами господарської діяльності, на яких поширюється дія регуляторного акта.

З прийняттям цього проекту регуляторного акту зміняться встановлені вимоги до аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації, зокрема, норми комплектації пожежно-рятувального та медичного підрозділів експлуатанта аеродрому сучасними аварійно-рятувальними та медичними засобами для проведення аварійно-рятувальних робіт відповідно до нових стандартів міжнародної практики ІКАО та ЄС, що не передбачено в діючому регуляторному акті.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги

Від впровадження проекту регуляторного акту негативних наслідків не очікується.

Реалізація проекту регуляторного акту не потребує додаткових витрат з державного бюджету України.

Предбачаються витрати суб'єктів господарювання на реалізацію регуляторного акта на комплектацію пожежно-рятувального та медичного підрозділів експлуатанта аеродрому сучасними аварійно-рятувальними та медичними засобами та обладнанням для проведення аварійно-рятувальних робіт відповідно до рекомендованої міжнародної практики ІКАО.

Тест малого підприємництва (М-Тест) згідно з додатком 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 (зі змінами), не проводився, оскільки питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких впливає проблема, не перевищує 10%.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Термін дії нормативно-правового акта не обмежений у часі.

Зміна терміну дії акта можлива в разі зміни правових актів України вищої юридичної сили, на вимогах яких базується проект регуляторного акта.

Термін набрання чинності регуляторним актом – відповідно до законодавства – з дня його офіційного опублікування.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Прогнозними значеннями показників результативності регуляторного акта є:

1. Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта, - прямих надходжень до державного бюджету не передбачається.

2. Кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюється дія акта: аеродроми цивільної авіації – 30.

3. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання стосовно основних положень регуляторного акта - високий, оскільки проект регуляторного акта розміщено на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.

4. Загальні витрати суб'єктів господарювання, які підпадають під дію регуляторного акта, – за перший рік – 40 202174 тис. грн, протягом наступних п'яти років - 26 264029 тис. грн (на періодичне оновлення аварійно-рятувальних та медичних засобів).

5. Час, що витрачається на суб'єктів господарювання, пов'язаний з виконанням акта, - постійно.

6. Ефективність аварійно-рятувальних робіт під час ліквідації наслідків авіаційних подій контролюється Державіаслужбою шляхом проведення інспекційних перевірок, а саме:

кількість проведених перевірок;

кількість виявлених порушень.

IX. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності застосування цього регуляторного акта здійснюватиметься Міністерством інфраструктури України.

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через рік після набрання чинності цим регуляторним актом шляхом опрацювання пропозицій від фізичних та юридичних осіб, які надходять до проекту регуляторного акта.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта здійснюється через два роки після набрання чинності цим регуляторним актом, у результаті якого відбудеться порівняння показників базового та повторного відстежень.

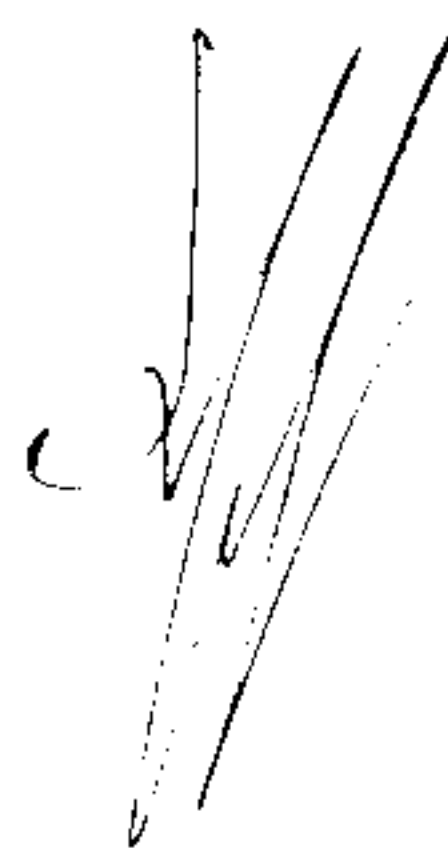
Періодичні відстеження результативності регуляторного акта здійснюються раз на кожні три роки, починаючи з дня виконання заходів з повторного відстеження результативності цього регуляторного акта.

Проведення відстеження результативності цього регуляторного акта буде здійснюватись за допомогою статистичного методу та за допомогою статистичних даних.

У разі необхідності будуть вноситись додаткові зміни до регуляторного акта.

Міністр інфраструктури України

«_____» _____ 2020 року



Владислав КРИКЛІЙ