



## Об утверждении Правил аварийно-спасательного обеспечения полетов в аэропортах Республики Казахстан

Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 325. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 29 октября 2015 года № 12216.

В соответствии с подпунктом 41-49) пункта 1 статьи 14 Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" **ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Утвердить прилагаемые Правила аварийно-спасательного обеспечения полетов в аэропортах Республики Казахстан.

2. Комитету гражданской авиации Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан (Сейдахметов Б.К.) обеспечить:

1) в установленном законодательством порядке государственную регистрацию настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан;

2) в течение десяти календарных дней после государственной регистрации настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан направление его копии на официальное опубликование в периодических печатных изданиях и информационно-правовой системе "Әділет";

3) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан и на интранет-портале государственных органов;

4) в течение десяти рабочих дней после государственной регистрации настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан представление в Юридический департамент Министерства по инвестициям и развитию (Республики Казахстан сведений об исполнении мероприятий, предусмотренных подпунктами 1), 2) и 3) пункта 2 настоящего приказа.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

4. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

Исполняющий обязанности

Министра по инвестициям и развитию

Республики Казахстан

Ж. Касымбек

"СОГЛАСОВАН"

Министр внутренних дел

Республики Казахстан

Касымов К.Н. \_\_\_\_\_

28 сентября 2015 года

Утверждены приказом  
исполняющего обязанности  
Министра по инвестициям и развитию  
Республики Казахстан  
от 26 марта 2015 года № 325

## **Правила аварийно-спасательного обеспечения полетов в аэропортах**

### **Республики Казахстан**

#### **1. Общие положения**

1. Настоящие Правила аварийно-спасательного обеспечения полетов в аэропортах Республики Казахстан (далее - Правила) разработаны в соответствии с подпунктом 41-49) пункта 1 статьи 14 Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации".

2. Правила определяют порядок аварийно-спасательного обеспечения полетов в аэропортах Республики Казахстан.

3. Термины и определения, используемые в настоящих Правилах:

1) аварийно-спасательные работы - комплекс мероприятий, направленных на своевременное оказание помощи терпящим бедствие или потерпевшим;

2) территория аэропорта - земельный или водный участок, в пределах которых осуществляются аварийно-спасательные работы силами и средствами аэропорта.

4. Аварийно-спасательное обеспечение полета направлено на организацию и выполнение аварийно-спасательных работ на территории аэропорта.

5. Аварийно-спасательные работы проводятся в случаях, когда авиационное происшествие произошло на территории аэропорта и нет необходимости в поиске воздушного судна и людей, потерпевших бедствие, которые включают в себя:

1) спасение пассажиров и экипажа воздушного судна, терпящего или потерпевшего бедствие на территории аэропорта;

2) оказание первой медицинской помощи пострадавшим и эвакуация их в медицинские учреждения;

3) тушение пожара на воздушном судне.

6. Аварийно-спасательное обеспечение организуется службой поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов аэропорта.

7. С целью усиления аварийно-спасательных сил и средств аэропорта формируются аварийно-спасательные команды (далее - АСК).

8. Для организации аварийно-спасательных работ на территории аэропорта разрабатывается инструкция по организации и проведению аварийно-спасательных работ в аэропорту, которая согласовывается с взаимодействующими организациями гражданской авиации, расположенных в районе аэропорта и утверждается руководителем аэропорта.

## **2. Порядок аварийно-спасательного обеспечения полетов в аэропортах Республики Казахстан**

9. Аварийно-спасательные работы на территории аэропорта организуются руководителем аэропорта.

Непосредственное руководство проведением аварийно-спасательных работ возлагается на заместителя руководителя аэропорта или другое лицо, назначаемое приказом руководителя аэропорта.

10. Аварийно-спасательные работы проводятся:

- 1) при получении сообщения о предстоящей посадке воздушного судна, терпящего бедствие;
- 2) при авиационном событии;
- 3) по требованию государственных органов и организаций в соответствии с планом взаимодействия;
- 4) по указанию руководителя аэропорта.

11. АСК состоит из штатных и внештатных формирований (расчетов). Из состава сил и средств противопожарной службы и службы поискового аварийно-спасательного обеспечения полетов (далее - СПАСОП) организации гражданской авиации формируют штатные пожарно-спасательные расчеты.

В каждой смене аэропорта формируются внештатные аварийно-спасательные подразделения (далее - расчеты) из работников медицинской, аэродромной, инженерно-авиационной служб (далее - ИАС), службы организации перевозок, специального транспорта, линейного отдела полиции.

12. Пожарно-спасательный расчет включает в себя пожарных спасателей из состава противопожарной службы и оснащается:

- 1) пожарными автомобилями;
- 2) инструментом для вскрытия фюзеляжа;
- 3) теплоотражательными костюмами;
- 4) газодымозащитными приборами;
- 5) ножами для перерезания привязных ремней пассажирских кресел;
- 6) шанцевым инструментом согласно ведомости комплектации пожарных автомобилей.

Оснащение пожарно-спасательных расчетов изменяется и дополняется в зависимости от местных условий и поступления новых аварийно-спасательных средств

Численность личного состава расчета определяется нормативами численности АСК аэропорта исходя из класса аэропорта, количество пожарных автомобилей определяется категорией уровня требуемой пожарной защиты аэродрома.

13. Расчет ИАС предназначен для:

1) обеспечения открытия основных и аварийных выходов из воздушного судна, потерпевшего бедствие и, при необходимости, проделывания совместно с пожарно-спасательным расчетом дополнительных выходов;

2) вентиляции салона воздушного судна;

3) оказания помощи при эвакуации пострадавших из воздушного судна и с места авиационного происшествия;

4) эвакуации воздушного судна с места авиационного происшествия.

Расчет ИАС оснащается аварийно-техническим оборудованием.

14. Расчет службы организации перевозок предназначен для приема, учета и перевозки пассажиров с места авиационного происшествия, а также для выгрузки грузов и багажа из воздушного судна и оснащается техническими средствами, обеспечивающими выполнение этих задач.

15. Расчет аэродромной службы предназначен для оказания помощи экипажу воздушного судна, пожарным и спасателям в тушении и ликвидации пожара и эвакуации пострадавших с места авиационного происшествия, а также для эвакуации совместно с расчетом ИАС воздушного судна с места авиационного происшествия и приведения в рабочее состояние летного поля аэродрома.

Расчет оснащается необходимыми техническими средствами, обеспечивающими выполнение перечисленных выше задач.

16. Расчет службы специализированного транспорта предназначен для обеспечения расчетов АСК автотранспортными средствами согласно таблице с целью своевременной доставки расчетов к месту авиационного происшествия или пункту сбора.

17. Старшими расчетов АСК назначаются соответствующие начальники смен, которые подчиняются начальнику СПАСОП аэропорта, а при аварийно-спасательных работах - непосредственно руководителю работ.

18. Старшим расчетов АСК следует:

1) знать район аэродрома и рабочую схему района;

2) знать личный состав своего расчета и проводить с ним занятия и тренировки по проведению поисковых и аварийно-спасательных работ;

3) изучать с работниками расчетов компоновочные схемы воздушных судов (иметь схемы и плакаты), места расположения аварийно-спасательного оборудования и

способы приведения его в рабочее состояние, основные и аварийные выходы, места вскрытия обшивки фюзеляжа;

4) принимать меры к оснащению расчета средствами и снаряжением, необходимыми для проведения аварийно-спасательных работ;

5) при заступлении на дежурство проверять наличие работников расчета, а также наличие и исправность аварийно-спасательного оборудования и снаряжения. О готовности расчета сообщить в производственно-диспетчерскую службу организации гражданской авиации (далее - ПДС) и руководителю аварийно-спасательных работ;

6) обеспечивать своевременное прибытие расчета с аварийно-спасательной техникой и снаряжением к месту авиационного происшествия или месту сбора;

7) осуществлять личное руководство действиями своего расчета на месте авиационного происшествия.

19. Для сбора расчетов применяются сигналы оповещений "Тревога" и "Готовность"

Сигнал "Тревога" подается в случаях, когда авиационное событие произошло внезапно или до ожидаемой посадки воздушного судна, терпящего бедствие, на данном аэродроме остается менее 30 минут.

Сигнал "Готовность" подается в случае, когда до ожидаемой посадки воздушного судна, терпящего бедствие, на данном аэродроме остается 30 минут и более.

20. По сигналу "Тревога" все расчеты АСК со своим снаряжением прибывают к месту авиационного происшествия или квадрат, указанный при оповещении, в нормативное время и приступают к выполнению аварийно-спасательных работ.

21. По сигналу "Готовность" все расчеты АСК со своим снаряжением следуют к месту сбора и ждут команды руководителя аварийно-спасательных работ на дальнейшие действия.

22. Принятие решения о подаче сигналов оповещения "Тревога" или "Готовность" осуществляется:

1) диспетчером, осуществляющим непосредственное управление воздушным движением в районе аэродрома;

2) руководителем полетов;

3) руководителем аэропорта;

4) руководителем СПАСОП аэропорта.

23. Объявление сигналов "Тревога" или "Готовность" осуществляется службой движения по циркулярной связи или с применением специальной аппаратуры оповещения типа "Горн" или других типов систем оповещения одновременно всем расчетам АСК согласно установленной схеме оповещения.

Время оповещения расчетов не должно превышать 25 секунд. В каждом аэропорту предусматривается дублирующая система оповещения.

При оповещении указывается:

- 1) тип и номер воздушного судна, терпящего бедствие;
- 2) характер происшествия;
- 3) номер квадрата, в котором произошло авиационное происшествие (по координатной сетке схемы территории аэродрома и прилегающей местности);
- 4) количество пассажиров на борту воздушного судна;
- 5) наличие, характер и степень опасности грузов на борту воздушного судна.

По мере получения дополнительных данных и информации они сообщаются расчетами АСК при движении к месту сбора по радио.

24. Подтверждение о получении сигналов "Тревога" или "Готовность" руководители штатных и нештатных расчетов АСК докладывают руководителю аварийно-спасательных работ через ПДС.

По мере поступления подтверждений о готовности аварийно-спасательных сил и средств руководитель аварийно-спасательных работ докладывает руководителю аэропорта о готовности аварийно-спасательных сил и средств к работе.

25. Вызов взаимодействующих сил и средств осуществляется по указанию руководителя аварийно-спасательных работ.

26. Руководителю аварийно-спасательных работ после получения сигнала "Тревога" или "Готовность" следует:

- 1) установить связь с диспетчером управления воздушным движением (руководителем полетов) и уточнить обстановку;

- 2) прибыть на место авиационного происшествия за время не более 5 минут (при удалении его в пределах 1000 метров от торца взлетно-посадочной полосы по курсу взлета и посадки);

- 3) оценить обстановку, проанализировать достаточность аварийно-спасательных сил и средств. При необходимости дать указание о вызове взаимодействующих сил и средств;

- 4) осуществляя непосредственное управление действиями расчетов АСК и привлекаемых дополнительных сил и средств и координацию их действий, обеспечить эффективность и организованность при проведении аварийно-спасательных работ;

- 5) организовать оцепление места происшествия и хронометраж проводимых работ;

- 6) докладывать о ходе аварийно-спасательных работ и необходимой помощи руководителю аэропорта.

27. На месте авиационного происшествия АСК, если позволяют условия, руководитель аварийно-спасательных работ устанавливает радио или проводную связь (по самолетно-переговорному устройству) с экипажем воздушного судна, потерпевшего бедствие, с целью координации действий спасателей и экипажа.

Во всех случаях для спасения пассажиров и экипажа в первую очередь используется весь комплекс бортового аварийно-спасательного оборудования: трапы, канаты, желоба и другое аварийно-спасательное оборудование.

28. Действия пожарно-спасательного расчета и спасателей на месте авиационного происшествия включают:

1) подготовку взлетно-посадочной полосы путем покрытия ее слоем пены в случае, если ожидается посадка воздушного судна с убранными или неисправными шасси. Решение о покрытии взлетно-посадочной полосы пеной принимает руководитель аварийно-спасательных работ, исходя из наличия запаса времени и необходимого оборудования;

2) тушение пожара на воздушном судне с одновременным охлаждением фюзеляжа с целью снижения температуры в салонах;

3) открытие аварийных выходов и, при необходимости, вскрытие обшивки фюзеляжа;

4) проникновение внутрь фюзеляжа, высвобождение людей и эвакуация их из воздушного судна через выходы, проемы, проломы.

29. Действия расчета ИАС по эвакуации пассажиров из аварийного воздушного судна включают:

1) открытие основных и аварийных выходов, а в случае их заклинивания вскрытие фюзеляжа в отмеченных местах с помощью соответствующих технических средств (дисковых пил, топоров и другое снаряжение);

2) проникновение на борт воздушного судна и установку наземных или бортовых аварийных трапов и других средств эвакуации;

3) оказание помощи пассажирам и членам экипажа в покидании воздушного судна и эвакуации людей, неспособных к самостоятельному передвижению.

30. При тушении пожара и эвакуации людей из аварийного воздушного судна должны соблюдаться меры безопасности:

1) при вскрытии фюзеляжа и выносе пострадавших из воздушного судна должны соблюдаться меры предосторожности, исключающие травмирование личного состава АСК и нанесение дополнительных травм пострадавшим;

2) при тушении пожара и эвакуации личный состав расчетов АСК должен использовать защитное снаряжение (теплозащитные костюмы, дыхательные аппараты);

3) в процессе эвакуации людей из воздушного судна личный состав пожарно-спасательных расчетов обеспечивает контроль за остаточными очагами пожара, предотвращая его распространение;

4) после окончания эвакуации пассажиров и членов экипажа пожарно-спасательные расчеты, дотушивая остаточные очаги пожара, должны проверить скрытые места в пассажирских салонах и кабине экипажа, кухне, туалетах, багажных помещениях и гардеробах, чтобы убедиться в отсутствии людей на борту воздушного судна;

5) пассажиры и члены экипажа, получившие травмы, должны эвакуироваться в безопасное место (не ближе 100 метров от горящего воздушного судна в наветренную

сторону). Безопасное место эвакуации определяет руководитель аварийно-спасательных работ совместно со старшим медицинского расчета;

б) если имеются сведения о количестве пассажиров и составе экипажа, необходимо сопоставить их с количеством эвакуированных из воздушного судна. При наличии расхождений необходимо продолжить поиск до обнаружения всех пострадавших;

7) пожарно-спасательный и медицинский расчеты должны находиться на месте происшествия до полного окончания аварийно-спасательных работ.

31. Старший медицинского расчета после получения сигнала "Тревога" или "Готовность" осуществляет:

1) после уточнения обстановки через руководителя аварийно-спасательных работ вызывает взаимодействующие силы и средства органов здравоохранения;

2) организует погрузку чемоданов-укладок;

3) забирает упаковку с наркотическими препаратами (если она хранится отдельно), ключи от фургона и эвакуационный план;

4) выезжает на место происшествия;

5) совместно с руководителем аварийно-спасательных работ выбирает место для пункта сбора пострадавших (не ближе 100 метров от воздушного судна) и выставляет опознавательные знаки;

б) при необходимости, через руководителя аварийно-спасательных работ организует пункты временного сосредоточения пострадавших в помещениях аэропорта ;

7) организует работу медицинского расчета по оказанию медицинской помощи пострадавшим, принимая непосредственное участие в этой работе;

8) возглавляет эвакуационную сортировку пострадавших;

9) принимает меры по защите пострадавших от неблагоприятного воздействия внешних условий;

10) определяет место сбора останков погибших пассажиров и членов экипажа;

11) поддерживает постоянную связь с руководителем аварийно-спасательных работ и информирует его о ходе работ.

32. Прибрежные аэропорты для проведения аварийно-спасательных работ на воде имеют:

1) водные спасательные станции с необходимым количеством катеров на аэродромах, где взлет и заход на посадку производятся над водной поверхностью;

2) средства спасения на воде (плоты, жилеты, спасательные круги, ручные прожекторы и мегафоны).

Личный состав водной спасательной станции проходит специальное обучение о способах спасения и оказания первой помощи терпящим бедствие на воде.

33. Для проведения аварийно-спасательных работ под водой должны привлекаться водолазные команды (по договору).



34. При поиске и спасении терпящих бедствие на воде следует иметь ввиду, что они могут быть отнесены от места происшествия течением или ветром.

35. В целях определения места затонувшего воздушного судна и его частей место должно быть обозначено буями.

36. Подготовка специалистов участвующих в аварийно-спасательном обеспечении полетов в аэропортах осуществляется по программам.

37. В соответствии с программами СПАСОП аэропорта разрабатывает тематические планы на предстоящий учебный год с учетом технической оснащенности АСК, в которых определяется порядок и последовательность обучения личного состава АСК.

38. Для проведения теоретических занятий и практических тренировок и в целях повышения их эффективности и максимального приближения к реальным условиям в каждом аэропорту создается учебно-техническая база (оборудованный класс, полигон, дымокамера, списанное воздушное судно и другое).

Руководитель СПАСОП аэропорта составляет графики проведения и организовывает учения и тренировки, разрабатывает планы их проведения, проводит разборы, в процессе которых анализирует действия личного состава и дает им оценку.

Учения проводятся не реже 1 раза в год.

Тренировки проводятся:

- 1) с пожарно-спасательным и медицинским расчетами 1 раз в месяц;
- 2) с остальными (внештатными) расчетами АСК - ежеквартально;
- 3) с АСК (в каждой смене) - 2 раза в год.