AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ
RƏQƏMSAL İNKİŞAF VƏ NƏQLİYYAT NAZİRLİYİ
DÖVLƏT MÜLKİ AVİASİYA AGENTLİYİ

ƏMR
№ 3-27-102/3-2-18/1/2024

Bakı şəhəri "03" aprel 2024-il

Dövlət Mülki Aviasiya Agentliyinin 2022-ci il 4 may tarixli 34 nömrəli əmri ilə qüvvəyə minmiş "Azərbaycan Respublikasının hava limanlarında qəza halları zamanı tədbirlər planına dair Təlimat"ın 2-ci nəşrinə 01 nömrəli dəyişikliyin təsdiq edilməsi barədə

"Aviasiya haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanununun qüvvəyə minməsi ilə əlaqədar "Azərbaycan Respublikasının hava limanlarında qəza halları zamanı tədbirlər planına dair Təlimat"ın (Руководство по мероприятиям аэропортов Азербайджанской Республики на случай аварийной обстановки) (Təlimat) 2-ci nəşrinə 01 nömrəli dəyişiklik işlənib hazırlanmışdır.

Sözügedən sənədin tətbiqini təmin etmək məqsədilə "Azərbaycan Respublikasının Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyi yanında Dövlət Mülki Aviasiya Agentliyi haqqında Əsasnamə"nin 5.6.6-cı yarımbəndini rəhbər tutaraq,

əmr edirəm:

1. Sənədin adı "Azərbaycan Respublikasının hava limanlarında qəza halları zamanı tədbirlərə dair Təlimat" (Руководство по мероприятиям аэропортов Азербайджанской Республики на случай аварийной обстановки) kimi təsdiq edilsin.
2. Təlimatın 2-ci nəşrinə 01 nömrəli dəyişiklik 2024-cü ilin 15 aprel tarixindən qüvvəyə minsin.
3. Təlimatın Dövlət Mülki Aviasiya Agentliyinin (DMAA) və DMAA-nın tabeliyində "Mülki Aviasiyada Uçuşların Təhlükəsizliyi üzrə Dövlət Müfəttişliyi"nin aidiyyəti mütəxəssisləri tərəfindən öyrənilməsi və icrası təşkil edilsin.
4. Təlimat DMAA-nın rəsmi internet saytında yerləşdirilsin.
5. Əmr bütün şəxsi heyətə çatdırılsın.
6. Əmrin icrasına nəzarət direktorun müavini Bəhruz Məlikova həvalə edilsin.

Direktor **Arif Məmmədov**

УТВЕРЖДЕНО
приказом Директора ГАГА
№ 3-27-102/3-2-18/1/2024
от 03 Апреля 2024 г.

РУКОВОДСТВО ПО МЕРОПРИЯТИЯМ АЭРОПОРТОВ АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ НА СЛУЧАЙ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ

Государственное Агентство Гражданской Авиации Азербайджанской Республики

Документ № G-AGA-010

Издание № 02

Дата вступления в силу: 10 МАЯ 2022

Ревизия № 01 от 15 Апреля 2024

г.Баку

https://www.caa.gov.az

0. АДМИНИСТРИРОВАНИЕ И КОНТРОЛЬ ДОКУМЕНТА

0.1. Содержание

0. АДМИНИСТРИРОВАНИЕ И КОНТРОЛЬ ДОКУМЕНТА 1

0.1. Содержание 1
0.2. Список Действительных Страниц 5
0.3. Список Рассылки 8
0.4. Запись Поправок и Изменений 9
0.5. Термины и Определения 10
0.6. Аббревиатура 14

ВВЕДЕНИЕ 15

1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ 1

2. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ 1

3. ТИПЫ АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЙ 1

4. ОРГАНЫ, УЧАСТВУЮЩИЕ В АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ МЕРОПРИЯТИЯХ 1

4.1. Служба Аэропорта 2
4.2. Служба Противопожарной Безопасности и Аварийно-Спасательных Работ (Пожарные Команды) 2
4.3. Подразделения Авиационной Безопасности 3
4.4. Координатор Мероприятий 4
4.5. Медико-Санитарное Подразделение Аэропорта 4
4.6. Больницы 10
4.7. Эксплуатанты Воздушных Судов 11
4.8. Государственные Органы 14
4.9. Арендаторы Аэропорта 15
4.10. Транспортный Орган Аэропорта 15
4.11. Координационный Центр Спасения 15
4.12. Подразделения Министерства по Чрезвычайным Ситуациям 16
4.13. Соглашения о Взаимопомощи 16
4.14. Подразделения Министерства Обороны 16
4.15. Духовенство 16
4.16. Сотрудник по Вопросам Общественной Информации 16
4.17. Службы Психогигиены 17

5. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И РОЛЬ КАЖДОГО ОРГАНА В РАЗЛИЧНЫХ АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ 1

5.1. Авиационное Происшествие в Аэропорту 1
5.1.2. Действия ОУВД или его подразделений в аэропорту 1

5.1.3. Действия СПБ и АСР - RFF 2
5.1.4. Действия Подразделений Авиационной Безопасности 3
5.1.5. Действия Координатора Мероприятий 4
5.1.6. Действия Медико-Санитарного подразделения аэропорта....7
5.1.7. Действия Эксплуатантов Воздушных Судов 8
5.1.8. Действия Государственных Органов 10
5.1.9. Действия Сотрудника по Вопросам Общественной Информации....10
5.2. Авиационное Происшествие за Пределами Аэропорта 11
5.2.2. Предварительное Уведомление 11
5.2.3. Действия ОУВД или его Подразделения в Аэропорту....11
5.2.4. Действия СПБ и АСР - RFF 11
5.2.5. Действия Подразделения Авиационной Безопасности 12
5.2.6. Действия Координатора Мероприятий 13
5.2.7. Медико-Санитарного Подразделение Аэропорта 13
5.2.8. Действия Больниц....14
5.2.9. Действия Эксплуатантов Воздушных Судов 14
5.2.10. Действия Государственных Органов....15
5.2.11. Действия Сотрудников по Связям со Средствами Массовой Информации: 15
5.3. Общая Тревога 16
5.3.2. Действия Органа УВД Аэропорта: 16
5.3.3. Действия Других Органов....17
5.4. Местная Аварийная Готовность....17
5.4.2. Действия Органа УВД аэропорта....17
5.4.3. Действия Других Органов....17
5.5. Аварийные Ситуации в Аэропорту, не связанные с Авиационным Происшествием 18
5.6. Незаконные Акты, Направленные Против Гражданской Авиации 18
5.7. Происшествия, Связанные с Опасными Грузами 18
5.8. Стихийное Бедствие....20
5.9. Аварийные Ситуации в Акватории Каспийского Моря....21
6. АВАРИЙНЫЙ ОПЕРАТИВНЫЙ ЦЕНТР И ПОДВИЖНОЙ КОМАНДНЫЙ ПУНКТ 1
6.2. Аварийный Оперативный Центр 1
6.3. Подвижной Командный Пункт 1
7. РУКОВОДИТЕЛЬ, ОТВЕТСТВЕННЫЙ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ МЕРОПРИЯТИЙ И КООРДИНАТОР 1
8. КАРТА С ПРЯМОУГОЛЬНОЙ СИСТЕМОЙ КООРДИНАТ....1
9. СВЕДЕНИЯ О СЛУЖБАХ, ПОДЛЕЖАЩИХ ОПОВЕЩЕНИЮ....1
10. СОРТИРОВКА ПОСТРАДАВШИХ И МЕДИЦИНСКИЙ УХОД ЗА НИМИ 1
10.1. Необходимость Оказания Неотложной Медицинской Помощи Пострадавшим в Авиационном Происшествии 1
10.2. Принципы Сортировки Пострадавших (Все Аварийные Ситуации)....1

10.3. Стандартизированные Карточки Идентификации Пострадавших и их Применение 2
10.4. Принципы Оказания Медицинской Помощи 2
10.5. Регулированиеи Потока Раненных....5
11. УХОД ЗА ЛИЦАМИ, ОСТАВШИМИСЯ В ЖИВЫХ И СПОСОБНЫМИ ПЕРЕДВИГАТЬСЯ 1
12. ОБРАБОТКА ПОГИБШИХ (ЧЕРНАЯ КАРТОЧКА) 1
13. СВЯЗЬ 1
14. ОТРАБОТКА ДЕЙСТВИЙ НА СЛУЧАЙ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ В АЭРОПОРТУ 1
14.5. Штабные Учения....1
14.6. Ограниченные Учения по Отработке Действий на Случай Аварийной Обстановки 2
14.7. Полномасштабные Учения 2
15. ТАКТИКА АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ И ТРЕБОВАНИЯ К СООТВЕТСТВУЮЩЕМУ ОБОРУДОВАНИЮ 1
16. ПРИНЦИПЫ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА 1
16.5. Аспекты Человеческого Фактора, Имеющие Отношение к Службе ACC (RFF)...1
16.6. Эксплуатационная Эффективность и Стандарты 2
16.7. Безопасность и Благополучие Персонала Службы ACC (RFF) 2
17. ПЕРЕСМОТР ПЛАНА МЕРОПРИЯТИЙ НА СЛУЧАЙ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ В АЭРОПОРТУ 1
18. АНАЛИЗ ДЕЙСТВИЙ ПОСЛЕ ПРОИСШЕСТВИЯ 1
ПРИЛОЖЕНИЕ № 1 1
ПРИЛОЖЕНИЕ № 2 1
ПРИЛОЖЕНИЕ № 3 1
ПРИЛОЖЕНИЕ № 4 1
ПРИЛОЖЕНИЕ № 5 1

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

0.2. Список Действительных Страниц

	Глава 0	
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	10.МАЙ.2022	00
2	10.МАЙ.2022	00
3	10.МАЙ.2022	00
4	10.МАЙ.2022	00
5	15.АПР.2024	01
6	15.АПР.2024	01
7	10.МАЙ.2022	00
8	10.МАЙ.2022	00
9	15.АПР.2024	01
10	10.МАЙ.2022	00
11	10.МАЙ.2022	00
12	10.МАЙ.2022	00
13	10.МАЙ.2022	00
14	10.МАЙ.2022	00
15	15.АПР.2024	01
16	10.МАЙ.2022	00
	Глава 1	
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	10.МАЙ.2022	00
2	10.МАЙ.2022	00
3	10.МАЙ.2022	00
4	10.МАЙ.2022	00
5	10.МАЙ.2022	00
6	10.МАЙ.2022	00
	Глава 2	
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	10.МАЙ.2022	00
2	10.МАЙ.2022	00
	Глава 3	
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	15.АПР.2024	01
2	15.АПР.2024	01
	Глава 4	
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	10.МАЙ.2022	00
2	10.МАЙ.2022	00
3	10.МАЙ.2022	00
4	10.МАЙ.2022	00
5	10.МАЙ.2022	00
6	10.МАЙ.2022	00
7	10.МАЙ.2022	00
8	10.МАЙ.2022	00
9	10.МАЙ.2022	00
10	10.МАЙ.2022	00
11	10.МАЙ.2022	00
12	10.МАЙ.2022	00
13	10.МАЙ.2022	00
14	10.МАЙ.2022	00
15	15.АПР.2024	01
16	10.МАЙ.2022	00
17	10.МАЙ.2022	00
18	10.МАЙ.2022	00
	Глава 5	
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	10.МАЙ.2022	00
2	15.АПР.2024	01
3	10.МАЙ.2022	00
4	10.МАЙ.2022	00
5	10.МАЙ.2022	00
6	10.МАЙ.2022	00
7	10.МАЙ.2022	00
8	10.МАЙ.2022	00
9	10.МАЙ.2022	00
10	10.МАЙ.2022	00
11	10.МАЙ.2022	00
12	10.МАЙ.2022	00
13	10.МАЙ.2022	00
14	10.МАЙ.2022	00
15	10.МАЙ.2022	00
16	10.МАЙ.2022	00
17	10.МАЙ.2022	00
18	10.МАЙ.2022	00
19	10.МАЙ.2022	00
20	10.МАЙ.2022	00
21	10.МАЙ.2022	00
22	10.МАЙ.2022	00
	Глава 6	
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	10.МАЙ.2022	00
2	10.МАЙ.2022	00

	Глава 7	
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	10.МАЙ.2022	00
2	10.МАЙ.2022	00
	Глава 8	
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	10.МАЙ.2022	00
2	10.МАЙ.2022	00
3	10.МАЙ.2022	00
4	10.МАЙ.2022	00
	Глава 9	
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	10.МАЙ.2022	00
2	10.МАЙ.2022	00
	Глава 10	
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	10.МАЙ.2022	00
2	10.МАЙ.2022	00
3	10.МАЙ.2022	00
4	10.МАЙ.2022	00
5	10.МАЙ.2022	00
6	10.МАЙ.2022	00
7	10.МАЙ.2022	00
8	10.МАЙ.2022	00
	Глава 11	
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	10.МАЙ.2022	00
2	10.МАЙ.2022	00
	Глава 12	
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	10.МАЙ.2022	00
2	15.АПР.2024	01
	Глава 13	
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	10.МАЙ.2022	00
2	10.МАЙ.2022	00
3	10.МАЙ.2022	00
4	10.МАЙ.2022	00
	Глава 14	
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	10.МАЙ.2022	00
2	10.МАЙ.2022	00
3	10.МАЙ.2022	00
4	10.МАЙ.2022	00
5	10.МАЙ.2022	00
6	10.МАЙ.2022	00
	Глава 15	
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	10.МАЙ.2022	00
2	10.МАЙ.2022	00
3	10.МАЙ.2022	00
4	10.МАЙ.2022	00
5	10.МАЙ.2022	00
6	10.МАЙ.2022	00
	Глава 16	
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	10.МАЙ.2022	00
2	10.МАЙ.2022	00
3	10.МАЙ.2022	00
4	10.МАЙ.2022	00
	Глава 17	
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	10.МАЙ.2022	00
2	10.МАЙ.2022	00
	Глава 18	
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	10.МАЙ.2022	00
2	10.МАЙ.2022	00
	Приложение 1	
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	10.МАЙ.2022	00
2	10.МАЙ.2022	00
3	10.МАЙ.2022	00
4	10.МАЙ.2022	00

	Приложение 2	
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	10.МАЙ.2022	00
2	10.МАЙ.2022	00
	Приложение 3	
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	10.МАЙ.2022	00
2	10.МАЙ.2022	00
	Приложение 4	
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	10.МАЙ.2022	00
2	10.МАЙ.2022	00
	Приложение 5	
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	10.МАЙ.2022	00
2	10.МАЙ.2022	00
3	10.МАЙ.2022	00
4	10.МАЙ.2022	00
5	10.МАЙ.2022	00
6	10.МАЙ.2022	00
7	10.МАЙ.2022	00
8	10.МАЙ.2022	00

0.3. Список Рассылки

Копия №	Тип Копии	Отдел	Месторасположение
Оригинал	**(S)**	Контроль качества	Библиотека ГАГА/Интранет
1	**(S)**	Контроль качества	Q-Pulse
2	**(S)**	Контроль качества	Официальный веб-сайт ГАГА

(S) SoftCopy - (Электронная версия)

(H) HardCopy – (Печатная версия)

***Примечание*:** *Электронные и печатные копии считаются «неконтролируемыми», если* они напечатаны или не включены в этот список рассылки.

0.4. Запись Поправок и Изменений

Издание/ Ревизия №:	Дата Издания/Ревизии:	Введено в силу:	Причина:
Издание № 01	01.НОЯ.2019	Приказ № 57 от 24.10.2019	
Издание № 02	10.МАЙ.2022	Приказ № 34 от 04.05.2022	
Изд.№ 02 рев. 01	15.Апр.2024	Приказ № 3-27-102/3-2-18/1/2024 От 03.04.2024	Перечень чрезвычайных ситуаций изменился

Издание: *- Публикация документа, объединяющая все поправки, предшествующие текущей версии. Новая редакция документа не отображает текст поправок синим цветом. Текущая версия документа отображается на каждой странице в нижнем колонтитуле.*

Ревизия: *- Изменение, внесенное в часть документа, где оно отображается синим текстом или сопровождается вертикальной линией на правой стороне документа. Основная информация об изменениях (номер и дата) приведена в Перечне страниц Руководства с актуальной информацией и указана в заголовке соответствующей страницы и в самом контексте.*

0.5. Термины и Определения

Приведенные ниже термины, используемые в настоящих *Мероприятиях*, имеют следующие значения:

Аварийное оповещение. Система, с помощью которой обеспечивается одновременное оповещение соответствующих аварийных служб о возможной или фактической аварийной обстановке.

Аварийный оперативный центр. Установленная зона аэропорта, которая используется для обеспечения и координации операций при аварийной обстановке в аэропорту.

Авиационное происшествие. Событие, связанное с использованием воздушного судна, в ходе которого какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом или серьезное телесное повреждение или в результате, которого воздушное судно значительно повреждено.

Аэродромный диспетчерский пункт. Орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания аэродромного движения.

Биологический агент. Микроорганизм, который вызывает болезнь у человека, растений или животных, или ухудшает свойства материала.

Внешний периметр. Зона за пределами внутреннего периметра, предназначенная для предоставления немедленной оперативной помощи в аварийной обстановке, доступ в которую для посторонних лиц закрыт.

Внутренний периметр. Зона, доступ в которую закрыт в целях обеспечения эффективного руководства, связи и координации управления, а также безопасного проведения операций, связанных с устранением последствий происшествия, включая обеспечение беспрепятственного доступа аварийно-спасательного персонала и транспортных средств.

Зона сбора. Место первоначального сбора пострадавших, имеющих серьезные травмы.

Зона оказания помощи. Место, где пострадавшим оказывается первая медицинская помощь.

Зона сосредоточения. Предварительно установленная стратегически расположенная зона, где могут находиться в готовности для использования во время аварийной обстановки вспомогательный персонал, транспортные средства и другое оборудование.

Зона сортировки. Место проведения сортировки.

Инцидент. Любое событие, кроме авиационного происшествия, связанное с использованием воздушного судна, которое, в случае непринятия корректирующих действий, влияет или могло повлиять на безопасность эксплуатации. Инцидент не приводит к получению какими-либо лицами серьезных телесных повреждений или к значительному повреждению воздушного судна.

Карта с прямоугольной системой координат. Карта района с нанесенной прямоугольной системой координат, которые используются для определения точек на местности при отсутствии других наземных ориентиров.

Командный пункт (КП). Пункт на месте происшествия, где находится руководитель аварийно-спасательной операции и где сосредоточены средства для обеспечения руководства, координации, управления и связи.

Контролируемая зона. Рабочая площадь аэродрома, а также прилегающие к ней территории и здания (или часть их) с контролируемым доступом.

Координатор авиакомпании. Уполномоченный представитель, назначаемый авиакомпанией и представляющий ее интересы при возникновении аварийной обстановки, связанной с принадлежащими авиакомпании воздушными судами или собственности.

Медицинская зона транспортировки. Часть зоны сортировки, где находятся пострадавшие до отправки в медицинские учреждения под непосредственным наблюдением сотрудника медицинской службы, ответственного за транспортировку.

Медицинский судебный эксперт (медицинский эксперт/коронер). Государственный служащий, основная обязанность которого заключается в определении и исследовании, посредством проведения экспертизы, причины любого смертного случая в том случае, если есть основания полагать, что он произошел не в силу естественных причин. Полученные данные рассматриваются с точки зрения интерпретации медицинской информации применительно к юридическим аспектам.

Муляж. Модель поражения кожи, опухоли, раны или другого патологического состояния, которая используется лицами, добровольно выполняющими роль пострадавших, с целью имитации реальных травм при проведении учений на случай аварийной обстановки.

Директор аэропорта. Лицо, несущее административную ответственность за эксплуатацию и безопасность аэропорта. В административном подчинении у начальника аэропорта могут находиться поисково-спасательные и противопожарные службы, но, как правило, он не имеет полномочий решать вопросы оперативного характера, связанные с проведением поисково-спасательных и противопожарных операций.

Обслуживание воздушного движения. Общий термин, означающий, в соответствующих случаях, полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, консультативное обслуживание воздушного движения, диспетчерское обслуживание воздушного движения, районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода или аэродромное диспетчерское обслуживание.

Ограниченные грузы (см. Опасные грузы).

Ограниченные учения. Проводимые в целях повышения эффективности действий учения, в которых принимают участие одно или несколько подразделений согласно плану мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту.

Опасные материалы (см. Опасные грузы).

Опасные грузы. Этот термин используется в международном масштабе на всех видах транспорта, однако он является синонимом терминов «опасные материалы» и «ограниченные грузы». Это понятие охватывает взрывчатые вещества, сжатые или сжиженные газы (которые могут быть легковоспламеняющимися или токсичными), легковоспламеняющиеся жидкости или твердые вещества, окисляющие, ядовитые и инфекционные вещества, радиоактивные материалы или коррозионные вещества.

Особый случай в полете. Аварийная обстановка, в условиях которой лицам, находящимся на борту воздушного судна, угрожает опасность или нарушается нормальная эксплуатация воздушного судна в полете.

Отработка действий на случай аварийной обстановки в аэропорту. Проверка плана на случай аварийной обстановки в аэропорту и анализ результатов с целью повышения эффективности указанного плана.

Оформление карточек идентификации. Метод, используемый для идентификации погибших и пострадавших, которым требуется немедленная помощь (очередность I), помощь через определенное время (очередность II) и незначительная помощь (очередность III).

Передвижные укрытия. Укрытия, предназначенные для быстрой доставки и оперативного развертывания на месте происшествия с целью обеспечения защиты пострадавших от воздействия внешних условий. В передвижных укрытиях должно предусматриваться освещение и обогрев. Средства транспортировки рассматриваются в качестве составного элемента этих укрытий.

План мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту. План, определяющий порядок координации действий различных служб аэропорта и других органов из окружающих аэропорт районов, которые могли бы оказать помощь в случае аварийной обстановки в аэропорту или его окрестностях.

Подвижной госпиталь для оказания неотложной помощи. Специализированное автономное транспортное средство, обеспечивающее создание клинических условий, в которых врач может оказывать на месте происшествия полномасштабную помощь лицам, получившим серьезные телесные повреждения.

Полетно-информационное обслуживание аэропорта. Органы обслуживания воздушного движения, которые обеспечивают полетно-информационное обслуживание аэропорта, поиск и спасание, аварийное оповещение воздушных судов в неконтролируемых аэропортах и оказывают помощь воздушным судам в аварийных ситуациях.

Полномасштабные учения на случай аварийной обстановки. Развертывание и использование всех располагаемых ресурсов, которые будут задействованы в случае возникновения реальной аварийной обстановки.

Пункт встречи. Предварительно установленный ориентир, например, соединение дорог, перекресток или другое установленное место, куда вначале прибывают личный состав и транспортные средства, участвующие в ликвидации последствий происшествия, для дальнейшего следования в зону сосредоточения и/или на место авиационного происшествия/инцидента.

Рабочая площадь. Часть аэродрома, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов, состоящая из площади маневрирования и перрона (перронов).

Расследование. Процесс, проводимый с целью предотвращения авиационных происшествий, который включает сбор и анализ информации, подготовку заключений, включая установление причины (причин) и, если необходимо, выработку рекомендаций по обеспечению безопасности.

Расширители объема крови. Стериальные жидкости, вводимые внутривенно для нейтрализации физиологических осложнений, связанных с потерей крови.

Руководитель на месте происшествия. Лицо, назначенное руководить всей аварийно-спасательной операцией.

Соглашения о взаимопомощи на случай аварийной обстановки. Предварительная договоренность с соответствующими органами прилегающих к аэропорту районов, в рамках которой определяются порядок первоначального уведомления и ответственность каждого органа.

Сортировка. Классификация пострадавших в результате происшествия в зависимости от характера и тяжести полученных ими травм.

Сортировочная карточка. Карточка, используемая для классификации пострадавших в зависимости от характера и тяжести полученных ими травм.

Стабилизация. Использование медицинских средств для восстановления исходного физиологического равновесия пострадавшего с целью обеспечения выживания и упрощения целенаправленного лечения в будущем.

Установленная пассажирская зона ожидания. Место, отведенное для транспортировки, как предполагается, непострадавших лиц, находившихся на борту воздушного судна.

Учения. Проверка плана на случай аварийной обстановки в аэропорту и анализ результатов в целях повышения эффективности указанного плана.

Центр оперативного оповещения и реагирования. Служба, имеющаяся во многих крупных городах, для оперативного задействования аварийных подразделений. Как правило, связь населения с такой службой осуществляется посредством набора простого трехзначного телефонного номера.

Штабные учения. Наиболее простой, связанный с наименьшими затратами при проведении вид учений.

Проводимые для проверки взаимосвязей и возможностей ресурсов, используемых для ликвидации последствий аварийной обстановки, штабные учения являются простым средством планирования, критического анализа и уточнения различных мер, направленных на устранение последствий происшествия, до их реализации на практике.

Эксплуатант воздушных судов. Лицо, организация или предприятие, занимающиеся эксплуатацией воздушных судов или предлагающие свои услуги в этой области.

0.6. Аббревиатура

ACN/PCN	Классификационное число ВС/классификационное число покрытия
ARM	Мероприятия по удалению ВС
CBR	Калифорнийский показатель несущей способности грунта
HAZ-MAT	Опасные материалы
IATP	Технический пул международных авиакомпаний
MAC	Средняя аэродинамическая хорда
MEW	Установленная изготовителем масса пустого самолета
MZFW	Установленная изготовителем масса самолета без топлива
NLA	Новый крупногабаритный самолет
NOTAM	Извещение для пилотов
NRW	Чистая поддающаяся удалению масса самолета
OEW	Эксплуатационная масса пустого самолета
PSI	Фунты на квадратный дюйм
RAT	Турбина с приводов от набегающего потока
RC	Расчетная хорда
REW	Поддающаяся удалению масса пустого самолета
ОВЧ	Очень высокая частота
УВД	Управление воздушным движением
ВС	Воздушное судно
ГАГА	Государственное Агентство Гражданской Авиации Республики Азербайджан

ИКАО	Международной Организации Гражданской Авиации
ИАТА	Международная ассоциация воздушного транспорта
RFF	Спасание и борьба с пожаром
МЦРиТ	Министерство Цифрового Развития и Транспорта

ВВЕДЕНИЕ

Настоящее Руководство по мероприятиям аэропортов Азербайджанской Республики на случай аварийной обстановки (далее – *Руководство*) разработано в соответствии с:

1. Рекомендациями Международной организации гражданской авиации – ИКАО (Руководство по аэропортовым службам – *Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту*, Doc.9137-AN898, часть 7),

2. Статья 10.17 Закона Азербайджанской Республики «Об авиации»,

3. Государственной программы по безопасности полетов Азербайджанской Республики,

4. Требованиями Конституционного Закона Азербайджанской Республики «О нормативных правовых актах» (принят 21.12.2010г. за № 21-IYKQ),

5. Положением ГАГА при МЦРиТ (п. 3.0.8-3.0.14),

6. Требованиями Авиационных Правил Азербайджана - Аэродромные Стандарты (AAR-AGA-001) и Авиационных Правил Азербайджана - Вертодромные Стандарты AAR-AGA-002),

7. Требованиями Авиационных Правил Азербайджана - Эксплуатация Воздушных Судов - Часть 1 - Самолеты (AAR-OPS-001) и Авиационных Правил Азербайджана - Эксплуатация Воздушных Судов - Часть 3 - Вертолеты (AAR-OPS-003),

8. Рекомендациями Руководства по сертификации аэродромов/вертодромов (G-AGA-002),

9. Рекомендациями G-AGA-011 Руководства по спасанию и борьбе с пожаром,

10. ИКАО- Cir-305. AH-177. 2004 г. Эксплуатация новых крупногабаритных самолетов на существующих аэродромах.

В настоящее *Руководство* включен материал, характеризующий типы аварийных ситуаций, которые следует предусматривать в Планах Мероприятий аэропорта на случай аварийной обстановки (далее – *Мероприятия*), описание функций предусмотренных *Мероприятиями* органов, а также материал, определяющий ответственность и роль каждого органа, включая аварийный оперативный центр и командный пункт для каждого типа аварийной ситуации. В *Руководстве* также приводится образец структуры *Мероприятий* с подробными сведениями по некоторым аспектам, которые следует учитывать в *Мероприятиях*.

Целью настоящего *Руководства* является оказания помощи эксплуатантам аэропортов, самостоятельных аэродромов/вертодромов Азербайджанской Республики, несущих ответственность за безопасность полетов, за обеспечение регулярности и эффективности движения воздушных судов в районе аэропорта, при разработке ими собственных эксплуатационных правил – *Мероприятий*.

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

1.1. Каждый аэропорт Азербайджанской Республики, задействованный в международной аэронавигации и для местных воздушных сообщений, должен иметь *Мероприятия на случай аварийной обстановки в аэропорту*, являющиеся внутренним нормативным актом аэропорта, и они должны представляться в Государственное Агентство Гражданской Авиации (далее – ГАГА) в процессе сертификации на предмет выдачи или продлении срока действия Сертификата соответствия. Аварийно-спасательная служба аэропорта должна находиться под административным контролем управления аэропорта, которая в свою очередь должна обеспечить, чтобы эта служба была организована, оснащена, укомплектована, обучена и выполняла свою основную задачу по спасению жизни людей в случае авиационного происшествия или инцидента.

1.2. Структура и последовательность разделов *Мероприятия* аэропортов, должна соответствовать структуре и последовательности, изложенной в настоящем *Руководстве*. При этом эксплуатант аэропорта может адаптировать или полностью включить в свои *Мероприятия* требования действующих национальных нормативных правовых актов в области гражданской авиации, в части его касающейся, или авиационные правила, принятые Авиационными властями Договаривающихся государств. Эксплуатант аэропорта также может использовать материалы из других альтернативных источников, при этом эксплуатант аэропорта не освобождается от ответственности по подтверждению их применимости и пригодности.

1.3. Каждый эксплуатант аэропорта обязан включить в свои *Мероприятия* любые изменения и поправки, которые официально потребует ГАГА.

1.4. *Мероприятия* должны быть утверждены руководителем аэропорта или лицом, уполномоченным им и, согласованы с ГАГА, а также с соответствующими министерствами (МЧС, Министерство здравоохранения, Министерством Обороны) или с их подразделениями, дислоцированными вблизи аэропорта.

1.5. *Мероприятия* должны быть разработаны на национальном и одном из рабочих языков ИКАО, общедоступном для персонала аэропорта.

1.6. *Мероприятия* должны регулярно пересматриваться и, при необходимости, дополняться и изменяться с целью обеспечения их эффективности и применимости.

1.7. Персонал аэропорта, задействованный в реализации *Мероприятия*, должен иметь свободный доступ к их изучению.

1.8. Действие *Мероприятия* распространяется на весь обслуживающий персонал аэропорта, а также субъектов гражданской авиации, расположенных на территории аэропорта и эксплуатантов воздушного транспорта – авиакомпаний, осуществляющих полеты на аэродром данного аэропорта.

1.9. Ввод в эксплуатацию воздушных судов, способных перевозить на 30% превышающую пассажировместимость существующих воздушных судов под кодовой буквой E, до 20% пассажиров на верхней палубе, расположенной во всю длину фюзеляжа, требует учета дополнительных требований в отношении планирования на случай чрезвычайных ситуаций. Основные проблемы, подлежащие рассмотрению, включают размеры планера и потенциальное

количество пассажиров или жертв, которыми могут столкнуться аварийно-спасательное службы. Запас топлива будет превышать тот, который характерен для существующих воздушных судов кодовой буквой E.

1.10. Воздушные суда со значительной пассажировместимостью верхней палубы и удлиненными спасательными трапами будут представлять новые проблемы для аварийно-спасательной и противопожарных служб с точки зрения зон, подлежащих защите на этапе эвакуации. Могут потребоваться дополнительные огнегасящие средства, также возможны дополнительные или усовершенствованные аварийно-спасательные и пожарные транспортные средства, также средства связи с командиром корабля. Необходимо принимать во внимание потребность в специальном оборудовании для доступа на верхнюю палубу в целях обеспечения аварийной эвакуации лиц, получивших телесные повреждение или неспособных передвигаться.

1.11. Поддерживать укомплектование аварийно-спасательной и противопожарной службы специализированным персоналом, имеющим соответствующую квалификацию и компетенцию в области пожаротушения и проведение аварийно-спасательных работ, в распоряжении которого есть соответствующие транспортные средства и специализированные оборудования для немедленного реагирования в случае инцидента с воздушным судном авиационного происшествия на территории аэропорта или вблизи него в рамках установленных критериев в отношении времени реагирования.

1.12. Администрация аэропорта несет ответственность за поддержание применимости *Мероприятия*.

1.13. Персонал аэропорта обязан знать требования *Мероприятия* в части, его касающейся, и несет личную ответственность за выполнение его требований.

1.14. Каждый случай нарушения *Мероприятия* должен быть расследован и лица, виновные в нарушении его требований, должны быть привлечены к дисциплинарной, административной, материальной, а в особых случаях и к уголовной ответственности в соответствии с законодательством Азербайджанской Республики. Лица виновные в умышленном сокрытии авиационного происшествия, сведений о нем, а равно в искажении информации повреждении или уничтожении бортовых и наземных средств объективного контроля, а также других связанных с авиационным происшествием доказательных материалов несут ответственность в соответствии с законодательством АР. (Постановление 118. Глава - 1 пункт 1.3.)

1.15. *Мероприятия* должны предусматривать порядок координации действий аэропортовых подразделений и Служб, а также соответствующих подразделений государственных органов исполнительной власти, расположенных вблизи аэропорта, которые могут оказать помощь в случае аварийной обстановки.

1.16. Целью *Мероприятия* являются:

1.16.1. спасание жизни людей в случае авиационного происшествия или инцидента с воздушным судном имеющего места на аэродроме или в непосредственной близости от аэродрома. Аварийно-спасательная и противопожарная служба предназначена создавать и поддержать условия, способствующие выживанию людей обеспечивать пути эвакуации находящихся на борту лиц и предпринимать начальные действия по спасанию тех лиц на борту, которые не способны спастись

без посторонней помощи. Спасание может потребовать использования другого оборудования и персонала помимо непосредственно выделенного для целей спасания и борьбы с пожаром;

1.16.2. готовность обеспечить тушение пожара, который может возникнуть:

а) во время посадки воздушного судна, взлета, руления, стоянки.

б) сразу после авиационного происшествия или инцидента,

с) в любой момент в ходе осуществления аварийно-спасательных работ.

Повреждение топливных баков во время аварии и утечка, вследствии этого, высоко летучих видов топлива и других воспламеняющихся жидкостей, применяемых на воздушных судах, могут в огромной степени способствовать вероятности воспламенения в результате соприкосновения с горячими металлическими частями воздушного судна или в результате возникновения искр от трения обломков самолета и повреждения электрической сети.

1.16.3. стабилизация состояния пострадавших и оказание им первой медицинской помощи;

1.16.4. сведение к минимуму последствий аварийной ситуации, а также обеспечение полетов воздушных судов;

1.16.5. упорядочение и эффективный переход от нормальной деятельности к проведению аварийно-спасательных операций;

1.16.6. распределение обязанностей в аварийной ситуации;

1.16.7. получение разрешения от ГАГА на выполнение *Мероприятия*;

1.16.8. координация действий по ликвидации последствий аварийной ситуации;

1.16.9. безопасное продолжение полетов воздушных судов и скорейшее возобновление обычной деятельности аэропорта.

1.17. Реализация *Мероприятия* не зависит от того, произошло авиационное происшествие или инцидент в аэропорту или за его пределами.

1.18. Если в случае авиационного происшествия или инцидента со стороны ГАГА не назначена Комиссия по расследованию, то руководство по реализации *Мероприятия* должен осуществлять – *Координатор Мероприятия*.

1.19. Авиационные происшествия и серьезные инциденты как на территории аэропорта, так и за его пределами, расследуются Комиссией в соответствии с Главой 4 постановления Кабинета Министров Азербайджанской Республики № 118 от 5 августа 2009 года *«Об утверждении Правил осуществления деятельности Комиссии по расследованию авиационных происшествий и инцидентов»*.

1.20. Каждое подразделение или Служба, участвующее в реализации *Мероприятия*, помимо требований, изложенных в *Мероприятия*, руководствуется положениями о

своих подразделениях и Службах, а специалисты своими должностными инструкциями на случай аварийной обстановки в аэропорту.

1.21. *Мероприятия* должны предусматривать:

1.21.1. предварительное планирование *до аварийной ситуации*;

1.21.2. действия *во время аварийной ситуации*;

1.21.3. вспомогательные операции и подготовку документации *после аварийной ситуации*.

1.22. *Мероприятия* на период «*до аварийной ситуации*» должны учитывать все факторы, которые могут повлиять на эффективность действий в аварийной обстановке.

Координатор должен быть ответственен за предварительное планирование, за проведение периодических практических учений и он также периодически должен организовывать опробование и реализацию *Мероприятий*.

1.23. С момента авиационного инцидента на территории Азербайджанской Республики, независимо от национальной принадлежности воздушного судна, ответственность за проведение первоначальных мероприятий на месте события возлагается на руководителя аэропорта (Координатора), в районе и на территории ответственности которого произошел авиационный инцидент. До прибытия указанного лица на место события ответственность возлагается на командира воздушного судна. С момента прибытия членов Комиссии на место события ответственность за все действия по расследованию возлагается на председателя Комиссии. (Пост - 118. Глава -3. 2. 2).

1.24. Действия «*после аварийной ситуации*» предусматривают порядок передачи полномочий и ответственности на месте происшествия, в частности:

1.24.1. отдельный персонал, который на ранних стадиях имел прямое оперативное назначение, впоследствии, возможно, будет задействован на месте происшествия и выполнять вспомогательные функции (сотрудники служб безопасности, аварийно-спасательной и противопожарной служб, ответственные представители со стороны администрации аэропорта);

1.24.2. решение проблем, связанных с возобновлением или продолжением деятельности соответствующих служб, с целью обеспечения дальнейшей нормальной эксплуатации аэропорта, полетов воздушных судов (в случае, если деятельность аэропорта была прервана по причине аварийной ситуации);

1.24.3. передачи вспомогательным органам (больницам, службам скорой помощи и т.д.) уведомления об окончании аварийной ситуации, с тем чтобы они могли возвратиться к обычному режиму работы.

1.25. *Координатор Мероприятий* должен мобилизовать все имеющиеся у аэропорта материальные ресурсы, которые могут быть использованы в аварийной ситуации, а также контролировать предоставление всеми органами, указанными в п.2.2.1. машин, механизмов и количество персонала, в соответствии с Приложением № 2 к настоящему *Руководству*. В случае отсутствия у аэропорта какого-либо оборудования или специальных средств, то своевременная доставка их

осуществляется республиканскими органами исполнительной власти в соответствии с заключенными договорами, предусмотренными *Мероприятиями*.

1.26. Аварийные выходы и возможность их открытия как снаружи, так из изнутри воздушного судна имеют первостепенное значение при проведении аварийно-спасательных работ и эвакуации людей. Наличие у аварийно-спасательных расчетов специальных приспособлений обеспечивающих доступ внутри фюзеляжа является важным элементом.

1.27. Важным элементом плана является определение всех материальных ресурсов, которые могут быть использованы в аварийных ситуациях, предусмотренных в плане мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту. В ходе планирования должен быть определен наиболее эффективный метод получения и своевременной доставки этих ресурсов туда, где они требуются.

1.28. Расшифровка терминов, используемых в настоящих *Мероприятиях*, должна быть приведена в Приложении к *Мероприятиям*.

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

2. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

2.1. Ответственность за разработку Мероприятий, согласование их с ГАГА и с соответствующими центральными органами исполнительной власти, или с их подразделениями, дислоцированными вблизи аэропортов и, которые будут задействованы в реализации Мероприятий, а также распределение сотрудников аварийных служб и оборудования, предоставляемого всеми задействованными подразделениями и органами, эффективное использование воздушных судов, аэропортовых и аварийно-спасательных служб – должен нести Координатор Мероприятий.

2.2. *Мероприятия* должны предусматривать координацию действий и мер, принимаемых всеми органами, которые могут оказать помощь при возникновении аварийной ситуации, в частности:

2.2.1. в случае аварийной ситуации на территории аэропорта или вблизи него:

- службы пожарной безопасности и аварийно-спасательных работ аэропорта (далее СПБ АСР - RFF);
- медицинское подразделение аэропорта;
- службы авиационной безопасности аэропорта;
- руководителей подразделений, входящих в структуру аэропорта (аэродромная Служба, Служба спецавтотранспорта, Служба ЭСТОП, Служба связи, здравпункт);
- Орган ОВД или его подразделение в аэропорту;
- Служба ЦЭРТОС;
- Орган Координации Производственной Деятельности Аэропорта (ОКПДА);
- оперативные группы субъектов гражданской авиации, дислоцированные в аэропорту;
- эксплуатанты воздушных судов;
- представительств иностранных авиакомпаний, осуществляющих полеты в аэропорт, воздушное судно которого терпит бедствие;
- представителей духовенства (соответствующих религий);

2.2.2. в случае авиационной ситуации за пределами аэропорта:

- органы и Службы, указанные в п.2.2.1.;
- местные пожарные и аварийно-спасательные подразделения Министерства по Чрезвычайным Ситуациям Азербайджанской Республики (далее – МЧС);
- медицинские учреждения, расположенные вблизи аэропорта;
- больницы,

- государственные органы (подразделения СНБ, МВД, Прокуратуры);
- подразделения Министерства Обороны;
- службы и подразделения Государственного Морского Агентства Азербайджанской Республики;
- подразделения Береговой Охраны Государственной Пограничной Службы Азербайджанской Республики;
- все другие органы, которые могут быть задействованы (Судебно-Медицинская Экспертиза и пр.).

2.3. Важным элементом планирования, осуществляемого органами, которые будут участвовать в ликвидации последствий происшествия, является учет местных погодных условий и возможности выполнения операций в ночное время. При длительных операциях по выносу раненых в условиях низких температур могут замерзнуть или разлиться медицинские растворы. Суровые погодные условия могут также понизить эффективность жидкости для образования противопожарный пены. При необходимости следует принять меры предосторожности с целью устранить такие вызываемые метеорологическими условиями физические проблемы, как гипотермия и обезвоживание. Эти аспекты имеют отношение как к персоналу аварийных служб, так и к жертвам авиационного происшествия

2.4. *Координатор Мероприятий* должен принимать меры к тому, чтобы все задействованные органы, обязанности и ответственность которых указаны в *Мероприятиях*, знали свои функции. Он также должен заблаговременно информировать их с обязанностями других органов, принимающих участие в реализации *Мероприятий*. Обязанности и роль каждого органа применительно к отдельным типам аварийных ситуаций рассматриваются в Главе 4.

3. ТИПЫ АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЙ

3.1. Могут иметь место следующие различные типы аварийных ситуаций: аварийные ситуации с воздушными судами; аварийные ситуации, не имеющие отношения к воздушным судам; происшествия, требующие медицинской помощи, или сочетание этих аварийных ситуаций.

3.1.1. Аварийные ситуации с воздушными судами включают:

1) авиационное происшествие в аэропорту;

2) авиационное происшествие за пределами аэропорта:

- на суше,
- на воде;

3) инцидент с воздушным судном в полете:

- полет в условиях сильной атмосферной турбулентности,
- разгерметизация кабины,
- разрушение конструкции;

4) инцидент с воздушным судном на земле;

5) инцидент, связанный с диверсией, включая угрозу применения взрывных устройств;

6) инцидент, связанный с диверсией, включая химическими, биологическими и радиоактивными материалами;

7) инцидент, связанный с незаконным захватом.

3.1.2. Аварийные ситуации, не имеющие отношения к воздушным судам, включают:

1) пожары в зданиях;

2) диверсии, включая угрозу применения взрывных устройств;

3) стихийные бедствия;

4) происшествия, связанные с опасными грузами;

5) происшествия, требующие оказания медицинской помощи (включая инфекционного заболевания).

6) инцидент, связанный с диверсией, включая угрозу применения взрывных устройств;

7) инцидент, связанный с диверсией, включая химическими, биологическими и радиоактивными материалами;

8) инцидент, связанный с незаконным захватом.

3.1.3. Смешанные аварийные ситуации, в которые вовлечены:

1) воздушное судно/здания;

2) воздушное судно/оборудование для заправки топливом;

3) воздушное судно/воздушное судно.

3.2. Аварийные ситуации с воздушными судами, при которых может потребоваться участие различных служб, подразделяются на следующие категории:

3.2.1. «авиационное происшествие» - авиационное происшествие, имевшее место на территории аэропорта или в его окрестностях;

3.2.2. «общая тревога» - объявляется, когда известно, что воздушное судно, идущее на посадку, имеет, или есть основания полагать, что оно имеет, такие неисправности, которые могут привести к авиационному происшествию; и

3.2.3. «местная аварийная готовность» - объявляется, когда известно, что воздушное судно, идущее на посадку, имеет, или есть основания полагать, что оно имеет, определенную неисправность, которая, однако, не помешает в обычных условиях совершить безопасную посадку.

3.3. При происшествии, требующем оказания медицинской помощи, степень использования *Мероприятий* определяется состоянием или характером заболевания или травмы и количеством пострадавших. В случаях, когда требуется оказание только незначительной первой помощи, используется здравпункт аэропорта или поликлиника.

В случаях инфекционных заболеваний, массового пищевого отравления или в случае внезапных серьезных заболеваний или травм, требующие оказания медицинской помощи, привлекаются медицинские учреждения, расположенные вблизи аэропорта.

4. ОРГАНЫ, УЧАСТВУЮЩИЕ В АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ МЕРОПРИЯТИЯХ

4.0.1. Для обеспечения действенности *Мероприятий*, в его реализации участвуют следующие органы:

4.0.1.1. Службы ОВД;

4.0.*1.2.* СПБ АСР - RFF;

4.0.1.3. подразделения Авиационной Безопасности;

4.0.1.4. ответственные руководители структурных подразделений аэропорта;

4.0.1.5. Медико-Санитарное подразделение;

4.0.1.6. больницы, в соответствии с пунктом 4.6. настоящего Руководства;

4.0.1.7. ответственные руководители субъектов гражданской авиации, дислоцированные в аэропорту;

4.0.1.8. эксплуатанты воздушных судов;

4.0.1.9. береговая охрана Государственной Пограничной Службы АР;

4.0.1.10. подразделения Министерства Связи и Телекоммуникаций АР;

4.0.1.11. арендаторы аэропорта;

4.0.1.12. Государственное Морское Агентство (при необходимости);

4.0.1.13. подразделения МЧС (при необходимости – ГСПО и спасательные команды);

4.0.1.14. подразделения Министерства Обороны (при необходимости);

4.0.1.15. представители духовенства (соответствующих религий – при необходимости);

4.0.1.16. представители Средств массовой информации;

4.0.1.17. подразделение Таможенного Комитета Азербайджанской Республики;

4.0.1.18. представители Службы психогигиены;

4.0.1.19. Центр Гигиены и Эпидемиологии Медико-Санитарного Управления;

4.0.1.20. представители Судебно-Медицинской экспертизы Министерства Здравоохранения АР;

4.0.1.21. при необходимости международные агентства по оказанию помощи в чрезвычайных ситуациях (Красный Крест и т.д.).

4.1. Служба Аэропорта

4.1.1. В случае аварийной ситуации с воздушным судном, в районе ответственности ОВД аэропорта, данный орган (или Орган Координации Производственной Деятельности Аэропорта) немедленно информирует аварийно-спасательную и противопожарную Службы аэропорта и сообщает тип аварийной ситуации и другие важные сведения (тип воздушного судна, количество топлива на борту) и, если известно, место происшествия.

4.1.2. При необходимости, по согласованию с Координатором Мероприятий, служба ОВД аэропорта (или Орган Координации Производственной Деятельности Аэропорта) информирует также соответствующее подразделение МЧС.

4.1.3. Порядок первоначального уведомления об авиационном происшествии или инциденте определен постановлением Кабинета Министров Азербайджанской Республики № 219 от 19 сентября 2008 года «Правила предоставления информации об авиационном происшествии или инциденте».

Впоследствии эта информация, при необходимости, может быть дополнена сведениями об эксплуатанте воздушного судна, количестве лиц, находящихся на борту, и наличии на борту опасных грузов. Если из-за аварийной обстановки аэропорт необходимо закрыть, ОУВД и ОКПДА должны предпринять необходимые действия в отношении воздушных судов, запрашивающих разрешение на посадку (при необходимости направить их на запасной аэродром, предусмотренный заданием на полет) или вылет.

4.2. Служба Противопожарной Безопасности и Аварийно-Спасательных Работ (Пожарные Команды)

4.2.1. Основной задачей персонала СПБ и АСР - RFF является, спасание жизни людей, и все предпринимаемые действия должны быть направлены на быструю эвакуацию оставшихся в живых после происшествия. Имущество, которое во время авиационных происшествий или инцидентов в аэропорту или его окрестностях подвергается опасности, следует по возможности сохранять. Для этой цели пожар следует погасить и предотвратить любую возможность повторного воспламенения.

4.2.2. Ничем нельзя заменить периодический осмотр воздушных судов. Учитывая сложность современных воздушных судов и разнообразие используемых их типов, практически невозможно ознакомить персонал службы АСС (RFF) со всеми важными конструктивными особенностями каждого воздушного судна, хотя персонал следует ознакомить с теми типами воздушных судов, которые обычно выполняют полеты в данном аэропорту.

Первоочередное внимание следует уделять изучению персоналом наиболее крупных пассажирских воздушных судов, на которых, по всей вероятности, перевозится самое большое количество пассажиров и поэтому важное значение имеют такие их характерные особенности, как пассажировместимость на верхней палубе. Кроме того, для сотрудников службы АСС (RFF) очень важное значение имеет информация о перечисленных ниже особенностях конструкции ВС, так как это помогает им эффективно использовать свое оборудование:

а) расположение и правила использования обычных аварийных выходов:

б) компоновка кресел в пассажирском салоне:

с) тип применяемого топлива и расположение топливных баков:

д) расположение аккумуляторов и переключателей с изоляцией:

е) расположение мест аварийного вскрытия фюзеляжа для проникновения внутрь ВС.

4.2.3. В непосредственной близости от места авиационного происшествия разрешается находиться только личному составу СПБ и АСР - RFF, одетого в пожарные костюмы установленного образца и, имеющие соответствующее оборудование. Такие костюмы должны одеваться при вхождении в зону, расположенную на расстоянии примерно 100 метров от любой точки воздушного судна или места разлива топлива.

4.2.4. Руководитель СПБ и АСР - RFF должен носить специальную красную каску и хорошо различимую одежду красного цвета, такую, как жилет или куртка с надписью на груди и на спине «**НАЧАЛЬНИК ПОЖАРНОЙ КОМАНДЫ**», нанесенной светоотражающей краской, для того чтобы его можно было быстро и легко заметить.

4.3. Подразделения Авиационной Безопасности

4.3.1. В случае возникновения аварийной обстановки в аэропорту сотрудник подразделения АБ, прибывший первым на место происшествия, должен закрыть доступ в данную зону и при необходимости обратится к руководству за направлением необходимого количества сотрудников Службы Охраны (СО). Этот сотрудник будет продолжать выполнять свои функции до тех пор, пока его не сменят. При необходимости руководитель подразделения АБ направляет на место происшествия подкрепление.

4.3.2. Подразделение АБ обеспечивает свободный проезд для аварийно-транспортных средств на место происшествия и доступ только специальному персоналу.

4.3.3. Запрещается доступ к месту происшествия обычному транспорту, они должны направляться в объезд.

4.3.4. Сотрудники АБ должны обеспечить сохранение, насколько это практически возможно, всего места происшествия в первоначальном состоянии в целях проведения расследования.

4.3.5. Для обеспечения быстрого доступа к месту происшествия соответствующего аварийно-спасательного персонала подразделение АБ на пропускных пунктах должно предусмотреть процедуру быстрого опознавания прибывающего аварийно-спасательного персонала.

4.3.6. При необходимости подразделение АБ изготавливает специальные пропуска для использования аварийно-спасательным персоналом во время аварийной ситуации.

4.3.7. *Координатор Мероприятий*, по согласованию с руководителем аэропорта должен определить зону сосредоточения транспортных средств пожарных

команд, служб скорой помощи и т.д., прибывающих на место происшествия или инцидента.

4.3.8. Руководитель АБ должен носить синюю защитную каску и хорошо различимую одежду, такую, как жилет или куртка с надписью на груди и на спине «**НАЧАЛЬНИК АБ**», нанесенной светоотражающей краской, для того чтобы его можно было быстро и легко заметить.

4.4. Координатор Мероприятий

4.4.1. *Координатор Мероприятий* должен отвечать за разработку, рассылку, опробование и реализацию *Мероприятий* и, если со стороны ГАГА не назначена комиссия по расследованию, то он должен руководить всеми операциями на командном пункте, должен постоянно уточнять и направлять органам, участникам *Мероприятия* следующую информацию: названия и номера телефонов учреждений или фамилии и номера телефонов лиц, участвующих в аварийно-спасательных работах в аэропорту.

4.4.2. *Координатор Мероприятий* должен проводить необходимые совещания координационного комитета, составленного из ответственных работников органов, предусмотренных в *Мероприятиях*, для критического рассмотрения *Мероприятий* после его опробования или практической реализации.

При определении требуемого минимального количества персонала АСС (RFF) и СПБ следует провести анализ ресурсов для решения задач и учесть уровень укомплектования персоналом.

4.4.3. *Координатор Мероприятий*, при необходимости, должен рекомендовать руководству аэропорта закрытие аэропорта или его части, если обстоятельства этого потребуют.

Полеты воздушных судов могут быть возобновлены только тогда, когда обстоятельства позволят выполнять их безопасно, без создания помех проведению аварийно-спасательных операций, и когда обеспечена охрана рабочей площади аэропорта.

4.4.4. *Координатор Мероприятий* должен носить оранжевую каску международного образца и хорошо заметную одежду оранжевого цвета, такую, как жилет или куртка с надписью на груди и на спине «**АДМИНИСТРАЦИЯ АЭРОПОРТА**», нанесенной светоотражающей краской, для того чтобы его можно было быстро и легко заметить.

4.5. Медико-Санитарное Подразделение Аэропорта

4.5.1. В задачи Медико-Санитарного подразделения входят:

4.5.1.1. сортировка пострадавших;

4.5.1.2. оказание им первой помощи и обеспечение медицинского ухода за ними;

4.5.1.3. спасание как можно больше человеческих жизней путем обнаружения и стабилизации состояния тяжелораненых, жизнь которых может оказаться в опасности, если им не будет оказана немедленная помощь;

4.5.1.4. удобно разместить людей, пострадавших в меньшей степени, и оказать им первую помощь;

4.5.1.5. доставить пострадавших в соответствующее медицинское учреждение.

4.5.2. Чрезвычайно важно, чтобы меры по оказанию медицинской помощи (сортировка, стабилизация состояния пострадавших, первая помощь, медицинский уход и перевозка раненых больницы), принимались как можно быстрее. С этой целью на место происшествия необходимо в кратчайшие сроки доставить ресурсы медицинской службы (медицинский персонал, оборудование и медикаменты).

Медицинские аспекты *Мероприятий* должны быть доведены до сведения местных медицинских учреждений, расположенных вблизи аэропорта, в соответствии с договоренностью об оказании взаимопомощи в аварийных ситуациях.

Указанные учреждения должны предусматривать направление достаточного контингента медицинского персонала, количества оборудования и медикаментов на место происшествия. Список врачей должен быть достаточно большим для того, чтобы учесть отсутствие некоторых врачей во время возникновения аварийной обстановки.

При необходимости медицинские службы и службы скорой помощи МЧС могут входить в состав аэропортовой Комиссии по чрезвычайным ситуациям.

4.5.3. Координатором по медицинским вопросам на месте происшествия является руководитель Медико-Санитарного подразделения, в обязанности которого должны входить:

4.5.3.1. составление точного перечня больниц, расположенных в прилегающих к аэропорту районах, классифицированных по их возможности эффективно принимать пострадавших с указанием специализации (нейрохирургия или лечение ожогов и т.д.).

4.5.3.2. оповещение больниц и медицинского персонала об аварийной ситуации;

4.5.3.3. руководство транспортировкой пострадавших в соответствующие больницы, приемлемые для лечения конкретных видов травм;

4.5.3.4. учет пострадавших посредством регистрации маршрута транспортировки, больницы, куда они направляются, фамилий пострадавших и характера травм;

4.5.3.5. уведомление больниц о том, что пострадавшие уже отправлены;

4.5.3.6. поддержание связи с больницами, медицинскими транспортными службами, командным пунктом на месте происшествия.

4.5.4. По получении сообщения об авиационном происшествии координатор по медицинским аспектам *Мероприятий* должен уведомлять все задействованные медицинские учреждения.

4.5.5. По возможности, в целях оперативности транспортировки медицинских средств и персонала на место происшествия, а также последующую перевозку лиц,

которым необходима срочная медицинская помощь, осуществлять с применением вертолетов.

4.5.6. Для снятия с воздушного судна пострадавших лиц с тяжелыми травмами позвоночника использовать спинодержатели и корсеты для фиксации шейных позвонков. Конструкции спинодержателей приведены на рисунках 2 и 3. Спинодержатели должны быть оборудованы привязными ремнями, позволяющими закрепить пациента на спинодержателе. С нижней стороны спинодержателя должна быть прикреплена планка для облегчения подъема его носильщиками.

4.5.7. Для оказания помощи при отравлении дымом следует иметь необходимое кислородное оборудование и аппаратуру для искусственного дыхания.

4.5.8. Для оказания пострадавшим неотложной помощи на месте (красный цвет - очередность I) и помощи через определенное время (желтый цвет - очередность II) использовать надувные палатки или навесы (передвижные больницы), как показано на Рис.1. При необходимости Медико-Санитарное подразделение аэропорта должно обеспечить быстрое развертывание палатки. Надувные палатки должны иметь соответствующий обогрев и освещение.

4.5.9. Ниже приводится описание некоторого оборудования и перечень основных медикаментов и оборудования на случай аварийной обстановки в аэропорту:

4.5.9.1. Матрацы для фиксации тела (вакуумные матрацы). Это устройство состоит из полиэтиленового мешка в виде матраца, наполненного очень маленькими шариками. С помощью аспиратора (механического или другого типа) из матраца отсасывается воздух, он сдавливается атмосферным давлением и становится твердым, как гипс. Тело человека, частично погруженное в матрац до отсасывания воздуха, оказывается полностью закрепленным и зафиксированным, что позволяет транспортировку любым способом с помощью боковых веревочных петель. Голова, конечности и позвоночник становятся неподвижными. Устройство пропускает рентгеновские лучи. Матрацы могут иметь различные размеры, их длина должна составлять от 1,80 до 1,90 м, а ширина - от 0,80 до 0,90 м.

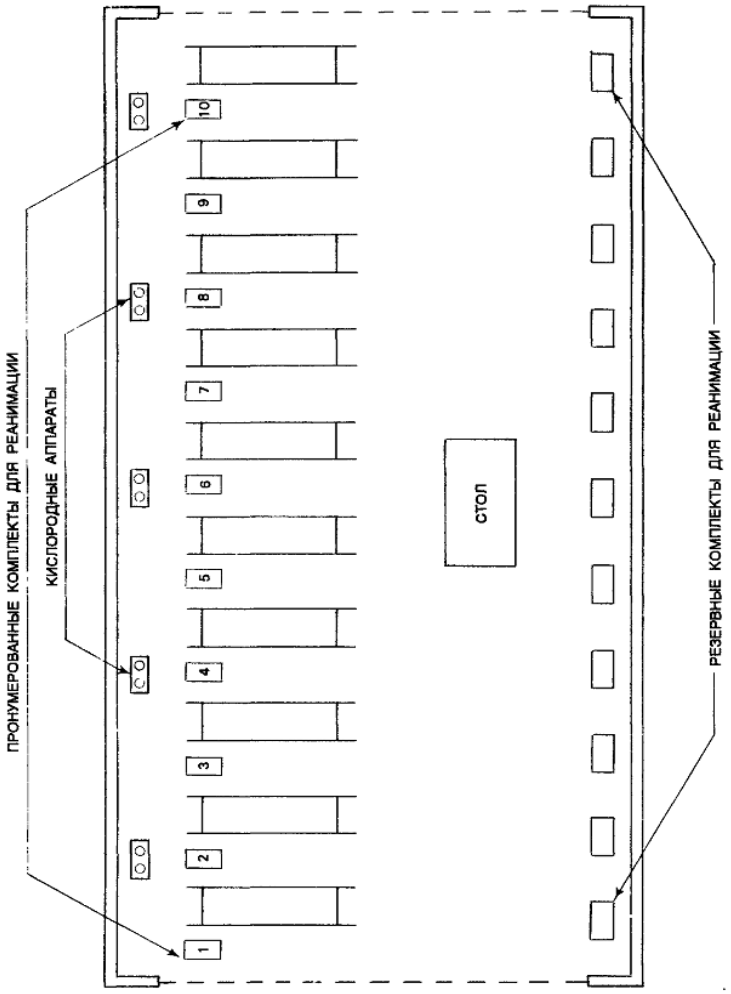
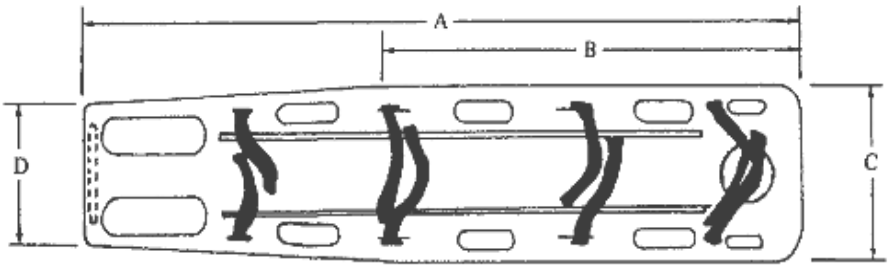


Рис. 1. План надувной палатки

4.5.9.2. Спинодержатели. Спинодержатели подразделяются на длинные и короткие. Размеры спинодержателей показаны на рисунках. Однако, с целью обеспечения переноса пострадавших через самые узкие аварийные выходы воздушных судов шириной 51 см и высотой 91,5 см, необходимо иметь определенное количество спинодержателей длиной 1,83 м.

Для закрепления ног, бедер, верхней части туловища и головы пострадавшего, на спинодержателях использовать привязные ремни из материала «ворсовая молния», шириной 7,5 см.

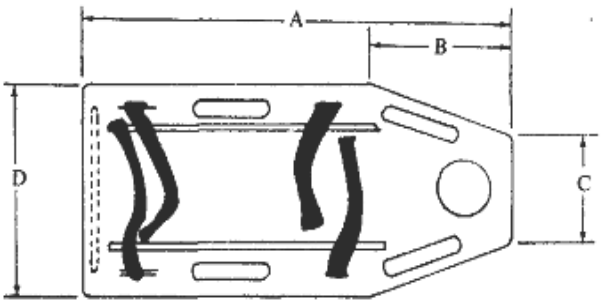


A - 1,90 м
B - 1,10 м
C - 0,46 м
D - 0,25 м

Толщина:	19 мм, фанера
Отверстие для головы:	диаметр 14 см
Отверстия для рук:	25x5 см
Отверстия для ступней:	25x7,5 см

Примечание. Для облегчения переноса с нижней стороны спинодержателя следует установить продольные 2,5 см планки.

Рис. 2. Длинный спинодержатель



A - 0,91 м
B - 0,30 м
C - 0,20 м
D - 0,41 м

Толщина:	16 мм, фанера
Отверстие для головы:	диаметр 11,4 см
Отверстия для рук:	15x3,8 см

Примечание. Для облегчения переноса с нижней стороны спинодержателя следует установить продольные 2,5 см планки.

Рис. 3. Короткий спинодержатель

Перечень основных медикаментов и оборудования на случай аварийной обстановки

Количество	***Наименование***
500	сортировочные карточки
100	носилки, приспособленные к наиболее широко используемым типам машин скорой помощи
10	матрацы для фиксации тела при травмах позвоночника
10	спинодержатели, используемые при травмах позвоночника
50	шины обычного типа или надувные для переломов различных типов
50	комплекты первой медицинской помощи, каждый из которых содержит 10 табличек для идентификации, тампоны для остановки кровотечения, жгуты, респираторные трубки, ножницы, бинты, стерильные противоожеговые повязки
20	комплекты для реанимации, содержащие материал для интубации, вливаний и насыщения кислородом на месте происшествия, для оказания помощи примерно 20 пострадавшим
2 или 3	электрокардиографические или электрокардиоскопические аппараты
2 или 3	ручные или механические приборы для искусственного дыхания
10	медикаменты (обычный физиологический раствор или кровяные клетки) с устройствами для их внутривенного вливания
2 или 3	отсасывающие устройства
2	цилиндры с обезболивающими составами
300-500	полиэтиленовые мешки или гробы для погибших

4.5.9.3. Аварийная система связи с медицинскими службами. Координатор по медицинским аспектам должен обеспечить гарантированную связь Медико-Санитарного подразделения с местными медицинскими учреждениями во время аварийной обстановки для передачи предупреждений и получения дополнительной помощи.

4.5.9.4. Аварийные медицинские транспортные средства. Отправка пострадавших с места происшествия в больницы осуществляется с учетом возможностей больниц (количество свободных коек) и в зависимости их специализации. По мере возможности обеспечить одну дежурную машину скорой помощи для обычных случаев.

4.5.9.5. Для аварийной эвакуации или доставки из больниц на место происшествия медицинского персонала или оборудования Координатор по медицинским аспектам должен рассматривать возможность использования вертолетов и самолетов.

В случае возникновения необходимости транспортировки большого количества пострадавших в соответствующие медицинские учреждения, разрешается использовать микроавтобусы, автофургоны, автобусы, автомобили, машины с кузовом «универсал» или другие подходящие транспортные средства аэропорта.

Все спасательные транспортные средства должны быть обеспечены картами аэропорта и его окрестностей (с указанием даты последнего издания). На этой карте особо выделить все медицинские учреждения (Глава 8 «Карта с прямоугольной системой координат»).

4.6. Больницы

4.6.1. В соответствии с договоренностью с Министерством Здравоохранения Азербайджанской Республики, в случае авиационного происшествия, Координатор *Мероприятий* по медицинским вопросам, экстренно информирует следующие подразделения Минздрава:

- 2-ой отдел – (указать контактные телефоны);
- отдел организации медицинской помощи – (указать контактные телефоны);
- Станцию Скорой и Неотложной Медицинской помощи ближайшего города – (контактные телефоны);
- Центр Гигиены и Эпидемиологии – (указать контактный телефон);
- Сектор санитарно-эпидемиологического надзора – (указать контактный телефон).

4.6.2. В зависимости от типов воздушных судов, принимаемых аэропортом, их пассажировместимости, рабочей группой, состоящей из специалистов Минздрава и Медико-Санитарного подразделения, должен быть произведен расчет возможной потребности по оказанию неотложной помощи пострадавшим в результате авиационного происшествия. Произведенным расчетом должно быть определено необходимое количество коек для госпитализации возможных пострадавших, в конкретных медицинских учреждениях, а также количество бригады врачей и машины скорой помощи, которое Минздрав сможет выделить. Эти данные должны быть внесены в таблицу.

	Наименование учреждения	**Контактный телефон**	**Местонахождение**
1.			
2.			
3.			

4.6.3. Координатор по медицинским аспектам *Мероприятий* должен убедиться о наличии у задействованных больниц, утвержденных собственных планов мероприятий на случай чрезвычайных обстоятельств, как на территории аэропорта, так и за ее пределами и, чтобы эти мероприятия предусматривали отправку в кратчайшие сроки своего медицинского персонала на место происшествия, при необходимости.

4.6.4. Больницы, задействованные *Мероприятиями* на случай чрезвычайных обстоятельств должны информировать координатора по медицинским аспектам о возможности принимать вертолеты с пострадавшими. Между больницами, службами скорой помощи и вертолетами должна быть обеспечена надежная двусторонняя связь.

4.7. Эксплуатанты Воздушных Судов

4.7.1. Каждый эксплуатант воздушного судна, осуществляющий полеты на аэродром аэропорта, в случае авиационного происшествия или инцидента с его воздушным судном, должен:

4.7.1.1. предоставить подробную информацию в ГАГА, ОУВД и ОКПДА, согласно требований постановления Кабинета Министров Азербайджанской Республики № 219 от 19 сентября 2008 года «Об утверждении Правил предоставления информации об авиационном происшествии или инциденте».

4.7.1.2. оповестить ближайших родственников погибших пассажиров (при наличии).

4.7.1.3. иметь собственный План мероприятий на случай аварийной обстановки. Данный план мероприятий должен быть разработан с учетом Мероприятий аэропорта, четко определять обязанности аэропорта и действия эксплуатанта воздушных судов.

4.7.1.4. разработать контрольный перечень действий, предусматривающий указание времени уведомления о происшествии, средств связи авиакомпании, обязанности и действия сотрудников. Этот контрольный перечень должен находиться у координатора авиакомпании или его представителя в Азербайджанской Республике. На основании этого перечня координатор Мероприятий проводит критический анализ планов мероприятий эксплуатанта воздушных судов с целью их дальнейшего улучшения.

4.7.2. Эксплуатанты воздушных судов должны обеспечить организацию и подготовку всего личного состава компании по действиям в аварийных ситуациях. В ходе теоретического обучения следует раскрывать характер действий лиц в неуравновешенном состоянии и реакцию, которую обычно следует ожидать. Для определения реальных схем поведения в аварийных условиях и отработки основных методов «первой психологической помощи» персонал эксплуатанта воздушных судов должен принимать участие в учениях, имитирующих условия аварийной обстановки.

4.7.3. Эксплуатант воздушного судна, с которым произошло происшествие, следует принять меры к тому, чтобы можно было надлежащим образом отвечать на телефонные звонки относительно происшествия.

4.7.4. При получении уведомления об авиационном происшествии специально выделенный персонал эксплуатанта воздушного судна должен немедленно прибыть в установленную зону ожидания для приема пассажиров, эвакуируемых с места происшествия. Сотрудники эксплуатанта должны прибыть в данную зону до прибытия пассажиров. Для эффективного обслуживания пассажиров эксплуатант должен подготовить аварийные комплекты и незамедлительно выдавать их сотрудникам, отвечающим за такое обслуживание. До прибытия эвакуируемых пассажиров ответственному руководителю - сотруднику эксплуатанта воздушного судна следует провести организационное совещание и по согласованию с координатором *Мероприятий* назначить:

a) ответственного за приём пассажиров;

b) регистраторов;

c) координатора по вопросам социального обеспечения оставшихся в живых пассажиров.

4.7.5. Ниже приводится распределение обязанностей и организация работы данных лиц:

4.7.5.1. Ответственный руководитель. Как правило, это ответственный сотрудник эксплуатанта, с воздушным судном которого произошло авиационное происшествие. Если это зафрахтованное воздушное судно или воздушное судно, маршрут которого был изменен, руководство следует возложить на представителя эксплуатанта, отвечающего за наземное обслуживание этого рейса. Если происшествие произошло с пролетающим воздушным судном или представителя данного эксплуатанта воздушного судна в аэропорту нет, ответственным руководителем должен быть представитель администрации аэропорта. Ответственный руководитель должен располагать средствами ведения радиосвязи с центром управления и аварийным оперативным центром эксплуатанта воздушного судна. Ответственный руководитель воздушного судна должен осуществлять общее руководство и, при необходимости, принимать меры для предоставления дополнительного медицинского обслуживания, продуктов питания и т.д.;

4.7.5.2. Сотрудник, отвечающий за прием пассажиров. Этот сотрудник должен встречать прибывающие с места происшествия автобусы и направлять пассажиров к столам регистраторов для прохождения необходимых формальностей. Данный сотрудник должен знать места расположения туалетов;

4.7.5.3. Регистраторы:

4.7.5.3.1. Регистраторам следует иметь аварийные комплекты, которые должны содержать блокноты или формы для записи сведений о пассажирах, включая:

- фамилию, адрес и номер домашнего телефона пассажира;
- фамилию и номер телефона лица, которого необходимо поставить в известность о состоянии пассажира (степень родства);

– просьбы пассажира в отношении его устройства (т.е. место на другой рейс, гостиница, переезд, в пределах местной зоны и т.д.);

– где его можно найти в течение следующих 72 часов.

Данный комплект должен содержать клейкие таблички, на которых указывается, что пассажир прошел регистрацию или меры по его устройству приняты.

В авиационном комплекте должен иметься список следующих телефонов:

– врачей, оказывающих помощь при небольших травмах. Каждому эксплуатанту воздушных судов следует иметь письменное соглашение с врачом (врачами) в отношении прибытия в установленную зону ожидания;

– гостиниц, в которых могут быть размещены пассажиры. Целесообразно размещать пассажиров в одной гостинице или размещать их группами в гостиницах;

– лиц, знающих иностранные языки, которых можно было бы привлечь в любое время суток (желательно работающих в аэропорту, поскольку их можно быстро вызвать). Может быть установлен контакт с местными школами и частными учреждениями по изучению иностранных языков;

– поставщика продуктов питания (если в них возникнет необходимость);

– всех местных агентств эксплуатанта воздушных судов, занимающихся бронированием;

– служб скорой помощи на случай, если неожиданно потребуется перевезти пассажира;

– таксопарков;

– номера аварийных телефонов, которые должны быть переданы по радио и телевидению, чтобы семьи пострадавших могли позвонить и получить информацию.

4.7.5.3.2. Бригада регистраторов должна состоять, как минимум, из двух человек. Для быстрого и эффективного обслуживания пассажиров требуется несколько бригад. Один регистратор заносит имя пассажира в ведомость и определяет, что ему необходимо, т.е. забронировать место в гостинице, билеты на другой рейс, решить вопрос о транспортировке, выдаче одежды и т.д., и кого необходимо поставить в известность о состоянии пассажира и его планах на будущее. Другой регистратор заполняет удостоверяющую личность карточку или наклейку (из аварийного комплекта) и прикрепляет ее к одежде пассажира. Это поможет найти данного пассажира после того, как будут приняты меры по его устройству. Более того, карточка

указывает на то, что пассажир прошел регистрацию. Регистраторы направляют непострадавших пассажиров к координатору по вопросам социального обеспечения;

4.7.5.4. Координатор по вопросам социального обеспечения. Эти лица являются главными специалистами по оказанию «первой психологической помощи». Они должны пытаться побуждать пассажира к ведению разговора. Особое внимание следует уделять тем лицам, которые не присоединяются к группам пассажиров. При оказании первой психологической помощи следует иметь в виду, что некоторые лица ведут себя более возбужденно, чем другие. Первым шагом по оказанию помощи может быть проявление сочувствия и понимания. Чрезмерное проявление сострадания приведет только к тому, что пострадавшие почувствуют себя более беспомощными и, возможно, поймут, что наихудшие опасения об их состоянии подтверждаются. Лиц, у которых наблюдаются дрожь тела, учащенное дыхание, одышка и т.д., следует вовлекать в разговор, и им нужно как можно быстрее оказать квалифицированную медицинскую помощь.

4.7.5.5. Эксплуатант должен обеспечить, чтобы при наличии на самолете удобных мест проникновения внутрь путем взламывания обшивки при спасательных работах такие места были специально обозначены. Маркировка выполняется в виде четырех уголков в вершинах прямоугольной зоны проникновения с размером стороны каждого уголков 9 см и толщиной линии 3 см красным или желтым цветом и при необходимости обводится по кромке белым цветом для выделения на общем фоне поверхности фюзеляжа. Если расстояние между концами уголков превышает 2 м., то граница зоны проникновения дополнительно маркируется прерывистыми линиями с размером отрезков пунктира 9 см х 3 см и расстоянием между концами отрезков не более 2м.

4.7.6. Каждый эксплуатант воздушного судна, осуществляющего полеты на аэродром аэропорта, в случае необходимости должен оказывать помощь в ликвидации аварийной ситуации, а также обеспечить перевозку пассажиров и грузов «200» (при наличии) к пункту их назначения.

4.7.7. Эксплуатант несет ответственность за обеспечение надлежащей сохранности всего груза, почты и багажа, находившиеся на борту своего воздушного судна, с которым произошло авиационное происшествие. Разрешение на снятие этих предметов с борта воздушного судна может быть дано *Координатором Мероприятий* или Председателем Комиссии по расследованию (в случае назначения со стороны ГАГА) только после выполнения предусмотренных на случай аварийной ситуации мероприятий и выполнения требований сотрудников, проводящих расследование авиационного происшествия.

4.8. Государственные Органы

4.8.1. Государственные органы, участвующие в реализации настоящих *Мероприятий*, осуществляют свою деятельность в соответствии с пунктами 3.2.1.3.2., 3.2.1.3.4. и 3.2.1.6. постановления Кабинета Министров Азербайджанской Республики *№ 118 от 5 августа 2009 года «Об утверждении Правил осуществления деятельности Комиссии по расследованию авиационных происшествий и*

инцидентов», а также в соответствии с собственными планами мероприятий на случай чрезвычайных ситуаций в аэропорту или вблизи него.

4.9. Арендаторы Аэропорта

Арендаторы аэропорта и их служащие должны приостановить свою деятельность до тех пор, пока аварийная обстановка не будет взята под контроль и не будет объявлена соответствующая команда «***Отмена тревоги***».

4.10. Транспортный Орган Аэропорта

4.10.1. В аварийной ситуации для проведения аварийно-спасательных работ, перевозки личного состава, грузов и вывоза обломков используются транспортные средства аэропорта. Ответственность за распределение транспортных средств, используемых в аварийной обстановке, должен нести руководитель транспортного подразделения аэропорта. При необходимости руководитель транспортного подразделения аэропорта привлекает дополнительно транспортные средства (автобусы, грузовые, машин для технического обслуживания и легковые автомобили) из гаражей, автобусных компаний или компаний, сдающих транспорт в аренду. Разрешается использование личного транспорта служащих аэропорта на случай аварийной обстановки.

4.10.2. На случай аварийных ситуаций в аэропорту используется оборудованная двусторонней радиосвязью, легко опознаваемая машина сопровождения, за которой из пункта сбора или зоны сосредоточения на место происшествия следуют группы транспортных средств. Это передвижение осуществляется таким образом, чтобы не мешать производству полетов воздушных судов.

4.10.3. Руководитель транспортного подразделения аэропорта, должен носить светло-зеленую каску и жилет светло-зеленого цвета или другую одежду с надписью на груди и на спине «**РУКОВОДИТЕЛЬ ПО ТРАНСПОРТУ**», нанесенной светоотражающей краской, для того чтобы его можно было быстро и легко заметить.

4.11. Координационный Центр Спасения

4.11.1. Если авиационное происшествие или инцидент произошел на территории аэропорта или вблизи нее, то Координационный центр размещается в специально оборудованном помещении аэропорта. Возглавляет Координационный центр Председатель Комиссии по расследованию авиационного происшествия (в случае назначения Комиссии со стороны ГАГА) или *Координатор Мероприятий*.

4.11.2. Если авиационное происшествие произошло за пределами аэропорта и его место неизвестно, роль Координационного центра по поиску и спасанию осуществляет соответствующее подразделение МЧС, в соответствии с пунктом 1.12. постановления Кабинета Министров Азербайджанской Республики *№ 118 от 5 августа 2009 года «Об утверждении Правил осуществления деятельности Комиссии по расследованию авиационных происшествий и инцидентов»*. При необходимости Координационный центр использует береговые радиостанции, которые могут оповещать или устанавливать связь с надводными судами.

По прибытии Комиссии по расследованию данного авиационного происшествия, назначаемого в соответствии с вышеуказанным постановлением правительства, *Координатор Мероприятий* передает руководство по проведению операций Председателю Комиссии.

4.12. Подразделения Министерства по Чрезвычайным Ситуациям

Подразделения МЧС в своей деятельности руководствуются Положением о МЧС и требованиями министерства на случай аварийной обстановки.

Координатор *Мероприятий* периодически должен корректировать аспекты действий поисковых и спасательных работ с Мероприятиями, разработанными органами МЧС.

4.13. Соглашения о Взаимопомощи

4.13.1. *Координатор Мероприятий* в установленном порядке должен обеспечивать заблаговременное заключение Договоров (Соглашений) с МЧС, медицинскими учреждениями, транспортными организациями по оказанию помощи в ликвидации аварийной ситуации.

4.13.2. Соглашения о взаимопомощи на случай аварийной обстановки подписываются руководителями соответствующих органов.

4.13.3. Образец Соглашения приведен в Приложении № 3 к настоящему *Руководству*.

4.13.4. Все соглашения о взаимопомощи ежегодно уточняются или пересматриваются. Номера телефонов и адреса сотрудников уточняются и обновляются ежемесячно.

4.14. Подразделения Министерства Обороны

Подразделения Министерства Обороны в случае авиационного происшествия или инцидента осуществляют свою деятельность в соответствии с требованиями п.3.2.1.3.4. постановления Кабинета Министров Азербайджанской Республики *№ 118 от 5 августа 2009 года « Об утверждении Правил осуществления деятельности Комиссии по расследованию авиационных происшествий и инцидентов»*.

4.15. Духовенство

Представители духовенства могут привлекаться к реализации *Мероприятий* с целью оказания моральной поддержки пострадавшим и родственникам, а также, при необходимости, совершения религиозных обрядов.

4.16. Сотрудник по Вопросам Общественной Информации

4.16.1. Сотрудник аэропорта по связям с общественностью только после согласования с Председателем Комиссии по расследованию авиационного происшествия (в случае назначения со стороны ГАГА) или с *Координатором Мероприятий* передает средствам массовой информации фактические сведения.

4.16.2. Председатель Комиссии по расследованию авиационного происшествия (в случае назначения со стороны ГАГА) или *Координатор Мероприятий,* с целью организации необходимой охраны вокруг места происшествия и установления дорожного заграждения на маршрутах, обеспечивающих подъезд и выезд

аварийных транспортных средств медицинской и других служб к месту происшествия, рекомендуют средствам массовой информации (телевидение и радиовещании) задержать передачу информации об происшествии по крайней мере на 15 минут (или, если возможно, на больший промежуток времени).

4.16.3. Сотрудник аэропорта по связям с общественностью должен нести ответственность за сопровождение представителей средств массовой информации к месту авиационного происшествия.

4.17. Службы Психогигиены

Координатор по аспектам медицины в случае необходимости привлекает специалистов служб психогигиены.

Указанные специалисты, при необходимости, должны оказать терапевтическую помощь оставшимся в живых, их родственникам, очевидцам и персоналу, работающему на месте происшествия, а также последующее лечение для устранения возможных долгосрочных последствий происшествия.

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

5. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И РОЛЬ КАЖДОГО ОРГАНА В РАЗЛИЧНЫХ АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

5.1. Авиационное Происшествие в Аэропорту

5.1.1. Если авиационное происшествие произошло на территории аэропорта, *Мероприятия* реализуются немедленно. Участвующие в аварийно-спасательных работах органы предпринимают действия, описанные в пп.5.1.2. - 5.1.10 к настоящему *Руководству*.

5.1.2. Действия ОУВД или его подразделений в аэропорту

Основным моментом этого плана следует считать связь между аварийно-спасательной службой и органам УВД. Очень важно наличие тесной связи между этими двумя службами. В случае возникновения аварийной ситуации аварийному транспортному средству направляющемуся к месту аварии, должны предоставляться право приоритетного движения по отношению к другим видам наземного транспорта.

5.1.2.1. Сообщает по системе аварийной связи соответствующим органам об аварийной ситуации, в соответствии с Приложением № 2 к настоящему Руководству.

5.1.2.2. Уведомляет СПБ и АСР - RFF напрямую или через ОКПДА и передает информацию о месте происшествия, сообщает его координаты и все другие важные сведения, в том числе время авиационного происшествия и тип воздушного судна. Позднее эта информация может быть дополнена сведениями о количестве лиц, находившихся на борту, эксплуатанте воздушного судна, количестве топлива на борту и наличии каких-либо опасных грузов, включая, если известно, их количество и местонахождение.

5.1.2.3. Закрывает ВПП, на которой произошло авиационное происшествие и, сводит к минимуму движение транспортных средств по этой ВПП, с целью сохранения вещественных доказательств для последующего расследования авиационного происшествия (см. п.5.1.5.2.6. к настоящему Руководству).

5.1.2.4. При необходимости напрямую или через ОКПДА вызывает подразделение Управления Авиационной Безопасности, связывается с администрацией аэропорта и Медико-Санитарным подразделением аэропорта в установленном Мероприятиями порядке. Сообщает им координаты на карте, информацию о пункте встречи или зоне сосредоточения и месте въезда на территорию аэропорта.

5.1.2.5. Немедленно передает следующее извещение летчикам (NOTAM):

«Аварийно-спасательная и противопожарная служба аэропорта не обеспечивает защиты до (время) или до передачи следующего сообщения. Все оборудование задействовано в работах по ликвидации последствий авиационного происшествия».

5.1.2.6. Проверяет по контрольному перечню выполнение вышеуказанных действий, указав время выполнения и фамилию исполнителя.

5.1.2.7. Орган УВД должен располагать, средствами, обеспечивающими постоянную связь с начальниками АСС, а также передачу ему данных о самых последних изменениях плана полета воздушного судна, терпящего бедствие, или наблюдаемых аварийных условий. После получение сведений о сложившиеся ситуации начальник службы АСС (RFF) должен оказать необходимую или запрашиваемую помощь. После этого орган УВД уведомляет пилота терпящего бедствия воздушного судна о мерах предосторожности, которые предпринимаются в аэропорту.

5.1.3. Действия СПБ и АСР - RFF

5.1.3.1. По получении информации от органа УВД аэропорта напрямую или через ОКПДА немедленно обеспечивает выезд команд к месту авиационного происшествия.

Если вызов исходит от какого-либо другого лица, или происшествие произошло на глазах, или имеется основание считать, что оно может произойти, СПБ и АСР - RFF предпринимает такие же действия, как если бы вызов поступил от органа УВД напрямую или через ОКПДА. В этом случае, получивший информацию сотрудник ставит в известность о характере вызова, тревоги и предпринятых мерах органу УВД напрямую или через ОКПДА.

Оперативная цель выполнения операций службы АСС должна состоять из того чтобы время развертывания, необходимое для подъезда к концу каждой ВПП, а также в любую другую часть площади при оптимальных условиях видимости и состояния поверхности не превышало трех, а желательно 2 минут.

Время прибытия сотрудников подразделений соответствующих аэропортовых Служб и оперативных групп, указанных в п.2.2.1. к месту события должна составить:

- *аварийно-спасательных и противопожарных служб* – 2-3 минуты;
- *Службы авиационной безопасности* – в течение 5 минут;
- *подразделения ГСМ* - 5 минут;
- *Медико-Санитарного подразделения* – 5 минут;
- *подразделения технического обслуживания авиационной техники* – 6 минут;
- *подразделения наземного обслуживания* – 6 минут;
- *Спецавтотранспорта* – 8 минут;
- *Аэродромной Службы* – 8 минут;
- *Специальные механизмы и оборудование* – 20 минут;

5.1.3.2. Расчеты СПБ и АСР - RFF:

5.1.3.3. следуют по кратчайшим подъездным маршрутам к месту, указанному органом УВД напрямую или через ОКПДА;

5.1.3.4. в пути следования сообщают взаимодействующей пожарной команде информацию:

- *о пункте встречи,*
- *о зоне сосредоточения,*
- *если известно, сколько дополнительно требуется людей и оборудования;*
- *любую другую необходимую информацию;*

5.1.3.5. немедленно организовывают хорошо заметный командный пункт, который будет играть роль временного пункта до тех пор, пока не прибудет и не начнет действовать подвижной командный пункт координатора аэропорта.

5.1.3.6. Руководитель СПБ и АСР - RFF аэропорта является ответственным руководителем до тех пор, пока аварийная обстановка не стабилизируется.

5.1.3.7. Действия привлеченных подразделений МЧС по тушению комбинированных пожаров на воздушных судах, в зданиях оговариваются в соглашениях об оказании взаимопомощи в аварийных ситуациях.

5.1.4. Действия Подразделений Авиационной Безопасности

5.1.4.1. Сотрудник подразделения авиационной безопасности, который первым прибыл на место происшествия, по согласованию с координатором на месте происшествия принимает на себя ответственность за обеспечение безопасности, немедленно организует беспрепятственный проезд для аварийных транспортных средств и в случае необходимости запрашивает подкрепление. Этот сотрудник осуществляет руководство мерами безопасности до тех пор, пока руководитель АБ, не сменит его.

5.1.4.2. Сотрудники АБ должны установить маршрут для движения машин скорой помощи к месту сортировки раненых, с тем, чтобы обеспечить упорядоченный доступ таких транспортных средств к месту происшествия, погрузку и вывоз раненых. Этот маршрут должен предусматривать обеспечение непрерывного и свободного передвижения аварийных транспортных средств без остановок или возвращения в зону погрузки раненых.

5.1.4.3. Сотрудники АБ необходимы для регулирования движения вблизи места происшествия, обеспечения доступа на место происшествия только тех лиц, которые уполномочены выполнять аварийно-спасательные работы, и для охраны личных вещей, снятых с воздушного судна.

5.1.4.4. Обычный транспорт следует направлять в объезд места происшествия.

5.1.4.5. В кратчайший срок доступ к месту происшествия закрывается, с тем, чтобы не допустить туда посторонних лиц, представителей прессы. На видных местах устанавливаются соответствующие плакаты, предупреждающие об опасности получения серьезных травм в случае проникновения в данную зону.

Служба военизированной охраны аэропорта, до завершения аварийно-спасательных работ, в радиусе 80-100 метров, производит ограждение зоны и его охрану.

Служба авиационной безопасности аэропорта, до завершения аварийно-спасательных работ, обеспечивает заграждение и охрану места аварийной обстановки, в радиусе 150-200 метров, а также контроль с целью недопущения посторонних лиц и транспортных средств в охраняемую зону.

5.1.4.6. В кратчайший срок между всеми пропускными пунктами и командным пунктом и аварийным оперативным центром следует установить связь.

5.1.4.7. В кратчайший срок следует поставить в известность другие органы, как показано в Приложении № 2 к настоящему Руководству.

5.1.4.8. Подразделение АБ по согласованию с Председателем Комиссии по расследованию авиационного происшествия (в случае назначения со стороны Администрации) или Координатором Мероприятий должен обеспечивать выдачу со стороны специальных нарукавных повязок, пропусков или удостоверяющих личность карточек, которые проверяются сотрудниками АБ.

5.1.4.9. Председатель Комиссии по расследованию авиационного происшествия (в случае назначения со стороны ГАГА) или Координатор Мероприятий должен принимать особые меры безопасности для, сохранения самописца полетных данных и бортового речевого самописца, защиты людей от облучения радиоактивными материалами и меры безопасности по защите почты, изоляции опасных грузов, которые могут находиться на борту.

5.1.5. Действия Координатора Мероприятий

Действия Координатора Мероприятий должны содержать следующее:

5.1.5.1. По прибытии на место происшествия организовывать, при необходимости, легко опознаваемый подвижной командный пункт, в заранее установленных местах аэродрома.

5.1.5.2. На подвижном командном пункте должны находиться ответственные представители, уполномоченные принимать решения в отношении:

5.1.5.2.1. эксплуатации аэропорта;

5.1.5.2.2. мер безопасности;

5.1.5.2.3. медико-санитарных операций;

5.1.5.2.4. производства полетов воздушных судов;

5.1.5.2.5. действий по возобновлению полетов воздушных судов.

5.1.5.3. Используя контрольный перечень Мероприятий, убедится, что:

5.1.5.3.1. аварийный оперативный центр аэропорта начал действовать;

5.1.5.3.2. взаимодействующие подразделения правоохранительных органов и УАБ предупреждены и им переданы повторные уведомления;

5.1.5.3.3. взаимодействующие пожарные команды поставлены в известность, приняты меры для их сопровождения к месту происшествия и определены районы их сосредоточения;

5.1.5.3.4. медицинские службы и службы скорой помощи оповещены о происшествии и проверено их прибытие в установленный пункт встречи или сосредоточения;

5.1.5.3.5. эксплуатант данного воздушного судна поставлен в известность и получена информация о наличии на борту каких-либо опасных грузов (взрывчатых веществ, сжатых или сжиженных газов, легковоспламеняющихся жидкостей или твердых веществ, окисляющих или ядовитых веществ), инфекционных веществ, радиоактивных материалов или коррозионных материалов, и эта информация передана соответствующим службам, принимающим участие в ликвидации последствий происшествия;

5.1.5.3.6. установлена связь с органом УВД в отношении закрытия различных зон аэропорта, резервирования воздушного пространства, выделения коридоров для использования в аварийной ситуации, передачи речевых сообщений и сообщений NOTAM о пониженном уровне защиты, обеспечиваемом аварийно-спасательными и противопожарными службами аэропорта;

5.1.5.3.7. ГАГА и его инспекторский орган – информированы;

5.1.5.3.8. метеорологическая служба уведомлена о необходимости проведения специального метеонаблюдения;

5.1.5.3.9. приняты меры для немедленного осмотра и фотографирования ВПП, на которой произошло происшествие, с целью обнаружения обломков воздушного судна;

5.1.5.3.10. приняты меры по сохранению обломков воздушного судна до получения разрешения органов, проводящих расследование авиационного происшествия;

5.1.5.3.11. при наличии погибших уведомлен судебно-медицинский эксперт и выделены временные морги;

5.1.5.4. Совместно с взаимодействующими подразделениями правоохранительных органов должен:

5.1.5.4.1. назначать пункты встречи и зоны сосредоточения для внутреннего и внешнего периметров;

5.1.5.4.2. выделять сотрудников АБ в зоне сосредоточения и пункте сбора для сопровождения транспортных средств, с целью обеспечения упорядоченного передвижения аварийно-спасательных средств, в особенности машин скорой помощи к месту и с места происшествия;

5.1.5.4.3. устанавливать места сосредоточения машин сопровождения и машин скорой помощи для обеспечения их быстрого выезда.

5.1.5.5. После консультации с начальником противопожарной службы координировать деятельность взаимодействующего аварийно-спасательного персонала и руководит ею в целях получения максимальных результатов.

5.1.5.6. При необходимости предусматривает выделение:

5.1.5.6.1. переносных аварийных навесов, которые не будут использоваться медицинскими службами;

5.1.5.6.2. туалетов;

5.1.5.6.3. питьевой воды;

5.1.5.6.4. канатов, заграждений и т.д.;

5.1.5.6.5. средств раздачи пищи;

5.1.5.6.6. подвижного или переносного освещения;

5.1.5.6.7. переносной обогревательной системы;

5.1.5.6.8. конусов, столбиков и знаков;

5.1.5.6.9. механизмов, тяжелого оборудования, инструментов для извлечения обломков;

5.1.5.6.10. гидравлических инструментов для извлечения обломков и крепежных материалов;

5.1.5.6.11. связного оборудования, например, громкоговорителей, переносных телефонов и т.п.

5.1.5.7. Проводит предварительный инструктаж сотрудника аэропорта по связям с общественностью и затем, при необходимости, согласовывает с ним и соответствующим эксплуатантом воздушного судна любую информацию или заявления для печати.

5.1.5.8. По согласованию с начальником противопожарной службы, руководством УАБ и координатором по медицинским вопросам, уведомляет все взаимодействующие организации об окончании аварийной ситуации в аэропорту.

5.1.6. Действия Медико-Санитарного подразделения аэропорта

5.1.6.1. Координатор по медицинским вопросам обязан контролировать деятельность медицинских служб и:

5.1.6.1.1. убедиться, что взаимодействующие медицинские службы и службы скорой помощи поставлены в известность о происшествии и что они прибыли в пункт встречи или зону сосредоточения;

5.1.6.1.2. принять необходимые меры по сортировке, оказанию помощи пострадавшим и их последующей эвакуации соответствующими видами транспорта;

5.1.6.1.3. регулировать поток пострадавших и обеспечить совместно с диспетчером по транспорту отправку пострадавших в соответствующие больницы всеми имеющимися видами транспорта;

5.1.6.1.4. составить точный список пострадавших, с указанием фамилий и место их отправки;

5.1.6.1.5. координировать с эксплуатантом данного воздушного судна перевозку, не пострадавших в результате авиационного происшествия, в установленный пункт сбора;

5.1.6.1.6. подготовить медицинское заключение о состоянии здоровья амбулаторных больных и непострадавших в результате происшествия;

5.1.6.1.7. принять меры к пополнению запасов медикаментов, если в этом есть необходимость;

5.1.6.1.8. совместно с правоохранительными органами организовать пункты приема погибших;

5.1.6.1.9. контролирует действия больниц, задействованных в Мероприятиях в части:

5.1.6.1.9.1. оперативного выделения и транспортировки к месту происшествия врачей и медицинских бригад, специализирующихся на оказании травматологической помощи, сразу после получения уведомления об аварийной ситуации;

5.1.6.1.9.2. оказания медицинской помощи пострадавшим по их прибытии в зону оказания помощи;

5.1.6.1.9.3. обеспечения в случае аварийных ситуаций, включая авиационные происшествия, необходимым количеством врачей и медсестер, операционных, бригад хирургов и интенсивной терапии, донорской крови и расширителей объема крови.

5.1.7. Действия Эксплуатантов Воздушных Судов

5.1.7.1. Ответственный представитель эксплуатанта воздушного судна прибывает на подвижной командный пункт для координации свих действий с Координатором Мероприятий и руководителем аварийно-спасательных работ. В том случае, когда эксплуатант воздушного судна не является арендатором аэропорта, Координатор Мероприятий должен назначить наиболее подходящего эксплуатанта в аэропорту для проведения аварийно-спасательных операций, связанных с транзитным воздушным судном, до тех пор, пока представитель соответствующего эксплуатанта воздушного судна сможет прибыть на место происшествия.

5.1.7.2. Ответственный представитель эксплуатанта воздушного судна представляет информацию о количестве пассажиров, составе экипажа, наличии каких-либо опасных грузов на воздушном судне и месте их расположения. Информация такого характера должна быть немедленно передаваться начальнику противопожарной службы и координатору по медицинским вопросам.

5.1.7.3. Ответственный представитель эксплуатанта воздушных судов принимает меры для перевозки непострадавших пассажиров на автобусах с места происшествия в район сбора, определенный для непострадавших пассажиров. Перевозка с места происшествия «раненых, способных передвигаться» разрешается только после консультации с координатором по медицинским вопросам.

5.1.7.4. Сотрудники эксплуатанта воздушного судна направляются в отведенный для непострадавших район сбора. Ответственный представитель эксплуатанта в районе сбора непострадавших пассажиров назначает квалифицированных лиц, осуществляющих прием, регистрацию пассажиров, а также координатора по вопросам социального обеспечения, из числа этих подведомственных сотрудников.

5.1.7.5. Представитель эксплуатанта воздушного судна, являющийся главным ответственным лицом в районе сбора непострадавших пассажиров, осуществляет общее руководство, принимая (при необходимости) меры по обеспечению дополнительного медицинского обслуживания, доставке предметов первой необходимости, продовольствия, одежды, установлению телефонной связи и т.д.

5.1.7.6. Сотрудники, отвечающие за прием пассажиров, должны встречать прибывающие с места происшествия транспортные средства и направлять пассажиров к столам регистраторов для прохождения необходимых формальностей. Данные сотрудники должны знать местонахождение туалетов. Запрещается перевод пассажиров из района сбора до тех пор, пока не установлена личность каждого пассажира, прибывшего в район сбора, и не выполнены необходимые формальности, предусмотренные Мероприятиями.

5.1.7.7. Регистраторы записывают в ведомость фамилию пассажира и спрашивают, что необходимо сделать, т.е. забронировать место в гостинице, на рейс самолета или на другие виды транспорта и т.д. Регистраторы составляют список всех лиц, которых необходимо поставить в известность о

физическом или моральном состоянии пассажира и его планах на будущее. Регистратор заполняет удостоверяющую личность карточку или наклейку из аварийного комплекта и прикрепляет ее к одежде пассажира. По окончании регистрации регистраторы направляют пассажиров к координатору по вопросам социального обеспечения.

5.1.7.8. Координатор по вопросам социального обеспечения и специалисты в области психогигиены, обученные методам устранения последствий стрессовых ситуаций, должны:

5.1.7.8.1. оказать поддержку и успокоить родственников и друзей пассажиров и членов экипажа, находившихся на борту воздушного судна;

5.1.7.8.2. зарегистрировать родственников и друзей, ожидающих в аэропорту получения информации о пассажирах, находившихся на борту воздушного судна;

5.1.7.8.3. обеспечить уход, успокоить и оказать помощь «раненым, способным передвигаться», непострадавшим в результате авиационного происшествия и (при необходимости) сотрудникам, принимающим участие в устранении последствий авиационного происшествия.

5.1.7.9. Эксплуатант воздушного судна или его представитель уведомляют об авиационном происшествии:

5.1.7.9.1. органы здравоохранения и социального обеспечения;

5.1.7.9.2. при необходимости, таможенные службы;

5.1.7.9.3. при необходимости, иммиграционные службы;

5.1.7.9.4. при необходимости почтовое отделение;

5.1.7.9.5. при необходимости, органы, занимающиеся вопросами окружающей среды.

5.1.7.10. За предварительное уведомление родственников и друзей отвечает ответственный сотрудник эксплуатанта воздушного судна.

5.1.7.11. По согласованию с координатором, сообщения для прессы эксплуатанты воздушных судов подготавливают совместно с сотрудником аэропорта по связям с общественностью.

5.1.7.12. Эксплуатант воздушных судов несет ответственность за удаление обломков воздушного судна или воздушного судна, потерявшего способность двигаться, однако приступает к этому только после получения разрешения от Координатора Мероприятий. Дополнительная информация по данному вопросу содержится в "Руководстве по удалению воздушных судов, потерявших способность двигаться (G-AGA-009)".

5.1.7.13. Эксплуатанты аэродрома должны будут провести анализ ресурсов, располагаемых для выполнения задачи, и общую оценку с учетом потребности в конкретных ресурсах, подготовленным персонале и спасательном оборудовании, соответствующих уровню эксплуатации новых

крупногабаритных самолетов. Критические ситуации должны выявляться и решаться соответствующим образом.

5.1.8. Действия Государственных Органов

Следующие государственные органы, выполняют свои полномочия согласно их планам мероприятий на случай аварийной обстановки:

- персонал инспекторского органа ГАГА;
- органы здравоохранения и социального обеспечения;
- почтовые отделения;
- таможенный орган;
- иммиграционная Служба;
- орган, занимающийся вопросами окружающей среды.

5.1.9. Действия Сотрудника по Вопросам Общественной Информации

5.1.9.1. Все представители прессы, уполномоченные передавать информацию о происшествии в аэропорту, направляются в отведенный для них пункт сбора. В этом пункте:

5.1.9.1.1. проводится инструктаж;

5.1.9.1.2. обеспечивается связь;

5.1.9.1.3. имеются транспортные средства для следования, когда это разрешено, к месту происшествия и обратно.

5.1.9.2. Доступ в отведенные для представителей прессы пункты сбора и инструктажа или проезд к месту происшествия разрешается только тем представителям прессы, внештатным корреспондентам и фоторепортерам, которые имеют при себе действующие удостоверения работников печати установленного образца.

5.1.9.3. Ответственность за сообщения для прессы, касающиеся авиационного происшествия, возлагается на:

5.1.9.3.1. сотрудника по вопросам общественной информации, назначенного администрацией аэропорта;

5.1.9.3.2. представителя эксплуатанта данного воздушного судна.

5.1.9.4. До окончания всех аварийно-спасательных работ, на место происшествия, ни при каких обстоятельствах, не допускаются представители прессы или любой другой персонал, не участвующий в спасательных работах или тушении пожара. При обеспечении охраны места происшествия интересы органов печати должны учитываться настолько, насколько позволяют аварийно-спасательные работы.

5.2. Авиационное Происшествие за Пределами Аэропорта

5.2.1. В случае авиационного происшествия за пределами аэропорта, обеспечение поисковых и аварийно-спасательных работ осуществляет МЧС, в соответствии с п.1.12. постановления Кабинета Министров Азербайджанской Республики № 118 от 05.08.2009г. МЧС координирует деятельность всех органов, задействованных в реализации *Мероприятий*. Договора (Соглашения) о взаимопомощи в аварийных ситуациях выполняются немедленно. В аварийной обстановке, задействованные органы предпринимают действия, указанные в пп.5.2.2. - 5.2.11. настоящего *Руководства*, ниже.

5.2.2. Предварительное Уведомление

Как правило, об авиационном происшествии за пределами аэропорта местное отделение полиции, пожарная команда или руководство аэропорта ставятся в известность очевидцем происшествия. По получении информации ОУВД напрямую или через ОКПДА оперативно оповещает соответствующие органы, принимающие участие в ликвидации его последствий, в соответствии с постановлением Кабинета Министров Азербайджанской Республики № 219 от 19 сентября 2008 года «*Правила предоставления информации об авиационном происшествии или инциденте*».

5.2.3. Действия ОУВД или его Подразделения в Аэропорту

5.2.3.1. Сообщает напрямую или через ОКПДА по системе аварийной связи соответствующим органам об аварийной ситуации, в соответствии с Приложением № 2.

5.2.3.2. Уведомляет напрямую или через ОКПДА аварийные службы, обслуживающие данный район, сообщив им координаты места авиационного происшествия и все другие важные сведения, включая время авиационного происшествия и тип воздушного судна. Позднее эта информация может быть дополнена, по возможности, сведениями о количестве лиц, находившихся на борту, количестве топлива на борту, эксплуатанте воздушного судна, каких-либо опасных грузах, включая, если известно, их количество и местонахождение.

5.2.3.3. Уведомляет напрямую или через ОКПДА СПБ и АСР - RFF, полицию и службу авиационной безопасности аэропорта, связываются с администрацией аэропорта и медицинскими службами в установленном планом Мероприятий порядке, указав координаты на карте.

5.2.3.4. При необходимости как можно скорее передает следующее сообщение NOTAM; «Уровень защиты, обеспечиваемой аэропортовой поисково-спасательной и противопожарной службой, понижен до категории (указать категорию) до последующего уведомления».

5.2.3.5. Проверяет по контрольному перечню выполнение вышеуказанных действий, указав время уведомления и фамилию исполнителя.

5.2.4. Действия СПБ и АСР - RFF

5.2.4.1. По получении уведомления от ОУВД или его подразделения в аэропорту напрямую или через ОКПДА об авиационном происшествии за пределами

аэропорта, в соответствии с имеющейся договоренностью с взаимодействующими пожарными командами направляет на место происшествия специальные транспортные средства.

5.2.4.1.1. расчеты СПБ и АСР - RFF:

5.2.4.1.2. следуют по наиболее приемлемым подъездным дорогам к месту происшествия за пределами аэропорта, координируя маршрут с местной полицией;

5.2.4.1.3. координируют действия с другими взаимодействующими пожарными командами;

5.2.4.1.4. в пути обмениваются информацией с пожарной командой данного района в отношении:

1) пункта встречи и/или района сосредоточения;

2) персонала, участвующего в аварийно-спасательных работах, и задействованного оборудования; и

3) любой другой необходимой информацией.

5.2.4.2. Начальник СПБ и АСР - RFF аэропорта прибывает в распоряжение начальника пожарной команды МЧС, обслуживающей данный район, и выполняет его указания.

5.2.5. Действия Подразделения Авиационной Безопасности

5.2.5.1. Сотрудник АБ, который первым прибыл на место происшествия, немедленно принимает на себя ответственность за обеспечение безопасности, организует беспрепятственный проезд для аварийных транспортных средств и в случае необходимости запрашивает подкрепление. Он осуществляет руководство мерами безопасности до тех пор, пока руководство АБ не сменит его.

5.2.5.2. Регулирование потока движения транспортных средств и обеспечение безопасности места происшествия осуществляются сотрудниками полиции и АБ. Они должны уведомить инспекторский орган ГАГА и Координатора Мероприятий о месте происшествия и имеющихся средствах доступа к нему. После проведения консультаций с Председателем Комиссии по расследованию авиационного происшествия эти сотрудники должны принимать меры по регулированию движения с целью оказания помощи транспортным средствам, принимающим участие в устранении последствий происшествия.

5.2.5.3. Подразделение АБ совместно с полицией регулируют движение вблизи места происшествия и обеспечивают сохранность имущества, разбросанного на месте происшествия.

5.2.5.4. По возможности в кратчайший срок доступ к месту происшествия закрывается, с тем чтобы не допускать туда посторонних лиц, представителей прессы, любопытных и любителей сувениров. На видных местах устанавливаются соответствующие плакаты, предупреждающие об

опасности получения серьезных травм в случае проникновения в данную зону. Для предотвращения воспламенения паров топлива запрещается использование осветительных ракет в радиусе примерно 100 м от места происшествия.

5.2.5.5. По возможности в кратчайший срок между всеми пропускными пунктами и командным пунктом или аварийным оперативным центром следует установить связь.

5.2.5.6. По возможности в кратчайший срок следует поставить в известность другие органы, как показано в Приложении № 2 к настоящему Руководству.

5.2.5.7. По поручению Председателя Комиссии по расследованию, Координатор Мероприятий должен обеспечить выдачу специальных нарукавных повязок, пропусков или удостоверяющих личность карточек, которые проверяются сотрудниками АБ и полиции.

5.2.5.8. Председатель Комиссии по расследованию принимает необходимые особые меры безопасности для сохранения самописца полетных данных и бортового речевого самописца, почты, изоляции опасных грузов, которые могут находиться на борту, а также, при необходимости, для защиты людей от облучения радиоактивными материалами.

5.2.6. Действия Координатора Мероприятий

5.2.6.1.1. прибыть на место происшествия;

5.2.6.1.2. обеспечить, если необходимо, функционирование аварийного оперативного центра аэропорта и подвижного командного пункта;

5.2.6.1.3. оказать максимальную помощь Председателю Комиссии по расследованию в части ликвидации последствий происшествия или инцидента за пределами аэропорта;

5.2.6.1.4. уведомить эксплуатанта данного воздушного судна;

5.2.6.1.5. уведомить другие органы, как показано в Приложении № 2;

5.2.6.1.6. предоставить медицинское оборудование и персонал.

5.2.7. Медико-Санитарного Подразделение Аэропорта

5.2.7.1. Предлагает свои услуги местным медицинским учреждениям, осуществляющим деятельность на месте происшествия.

5.2.7.2. В случае поступления запроса и при наличии возможности предоставляет часть имеющегося у него медицинского оборудования и вспомогательных материалов (т.е. оборудование для оказания первой помощи, носилки, мешки для трупов, мобильные убежища и т.д.) и выделяет медицинских работников для оказания первой медицинской помощи на месте происшествия.

5.2.8. Действия Больниц

5.2.8.1. Обеспечивают в случае аварийных ситуаций, включая авиационные происшествия, выделение необходимого количества врачей и медсестер, операционных, бригад хирургов и интенсивной терапии.

5.2.8.2. Оказывают медицинскую помощь пострадавшим по их прибытии.

5.2.9. Действия Эксплуатантов Воздушных Судов

5.2.9.1. Ответственный представитель эксплуатанта воздушного судна или его уполномоченный прибывает на командный пункт для координации действий эксплуатанта с Председателем Комиссии и руководителем аварийно-спасательных работ.

5.2.9.2. Ответственный представитель эксплуатанта воздушного судна предоставляет информацию о количестве пассажиров, составе экипажа, наличии каких-либо опасных грузов на борту воздушного судна и их месте расположения. Информация такого характера должна быть немедленно передана начальнику противопожарной службы и координатору по медицинским вопросам.

5.2.9.3. Ответственный представитель эксплуатанта воздушных судов принимает меры для перевозки непострадавших с места происшествия в район сбора, отведенный для непострадавших. Перевозку с места происшествия «раненых, способных передвигаться», следует разрешать только после консультации с председателем Комиссии и координатором по медицинским вопросам.

5.2.9.4. Сотрудники эксплуатанта воздушного судна направляются в отведенный для непострадавших район сбора. Ответственный представитель эксплуатанта в районе сбора непострадавших назначает квалифицированных лиц, осуществляющих прием и регистрацию, а также координатора по вопросам социального обеспечения, из числа подведомственных сотрудников.

5.2.9.5. Представитель эксплуатанта, являющийся главным ответственным лицом в районе сбора непострадавших, осуществляет общее руководство, принимая при необходимости меры по оказанию дополнительной медицинской помощи, доставке предметов первой необходимости, продовольствия, одежды, установлению телефонной связи и т.д.

5.2.9.6. Сотрудники, отвечающие за прием пассажиров, должны встречать прибывающие с места происшествия транспортные средства и направлять пассажиров к столам регистраторов для прохождения необходимых формальностей. Данные сотрудники должны знать местонахождение вспомогательных средств, т.е. туалетов, телефонов, мест выдачи одежды, питьевой воды и т.д.

5.2.9.7. Регистраторы записывают в ведомость фамилию пассажира и спрашивают, что необходимо сделать, т.е. забронировать место в гостинице, на рейс самолета или на другие виды транспорта и т.д., а также определяют, кого необходимо поставить в известность о физическом и моральном состоянии пассажира и его планах на будущее. Регистратор заполняет

удостоверяющую личность карточку или наклейку из аварийного комплекта и прикрепляет ее к одежде пассажира. По окончании регистрации регистраторы направляют пассажиров к координаторам по вопросам социального обеспечения.

5.2.9.8. Эксплуатант воздушного судна сообщает об авиационном происшествии:

5.2.9.8.1. Председателю Комиссии по расследованию авиационного происшествия;

5.2.9.8.2. органам здравоохранения и социального обеспечения;

5.2.9.8.3. по необходимости, таможенным службам;

5.2.9.8.4. по необходимости, иммиграционным службам;

5.2.9.8.5. при необходимости почтовому отделению;

5.2.9.8.6. органам, занимающимся вопросами окружающей среды.

5.2.9.9. За предварительное уведомление родственников и друзей отвечает ответственный представитель эксплуатанта.

5.2.9.10. Сообщения для прессы эксплуатанты воздушных судов подготавливают в координации с сотрудником ГАГА по связям с общественностью.

5.2.9.11. Эксплуатант воздушных судов несет ответственность за удаление полностью разрушенного воздушного судна или воздушного судна, потерявшего способность двигаться только при получении разрешения от Председателя Комиссии по расследованию данного авиационного происшествия. Дополнительная информация по данному вопросу содержится в "Мероприятиях по удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться на территории аэропорта".

5.2.10. Действия Государственных Органов

Следующие государственные органы, выполняют свои полномочия согласно их планов мероприятий на случай аварийной обстановки:

- персонал инспекторского органа ГАГА;
- органы здравоохранения и социального обеспечения;
- почтовые отделения;
- таможенный орган;
- иммиграционная Служба;
- орган, занимающийся вопросами окружающей среды.

5.2.11. Действия Сотрудников по Связям со Средствами Массовой Информации:

5.2.11.1. Ответственность за сообщения для прессы, касающиеся авиационного происшествия за пределами аэропорта, возлагаются на:

5.2.11.1.1. представителя эксплуатанта воздушного судна;

5.2.11.1.2. сотрудника ГАГА по связям с общественностью, который осуществляет общее руководство;

5.2.11.1.3. сотрудника аэропорта по связям с общественностью.

5.2.11.2. Доступ в отведенные для представителей прессы пункты сбора или инструктажа будет разрешен только тем представителям прессы, внештатным корреспондентам и фоторепортерам, которые имеют при себе действующие удостоверения работников печати установленного образца.

5.2.11.3. До окончания всех аварийно-спасательных работ и получения информации от Председателя Комиссии о том, что место происшествия безопасно для входа, на место происшествия ни при каких обстоятельствах не следует допускать представителей прессы или любой другой персонал, не участвующий в спасательных работах, тушении пожара или оказании срочной медицинской помощи.

5.3. Общая Тревога

5.3.1. Органам, участие которых предусмотрено *Мероприятиями*, сообщается о состоянии «общей тревоги», когда становится известно, что воздушное судно, приближающееся к данному аэропорту, имеет, или есть основание полагать, что оно имеет, такие неисправности, которые могут привести к авиационному происшествию.

5.3.2. Действия Органа УВД Аэропорта:

5.3.2.1. Уведомляют напрямую или через ОКПДА аварийно-спасательную и противопожарную службу аэропорта о необходимости занять предписанные заранее аварийные позиции у ВПП, которую предполагается использовать, и сообщают, по возможности, сведения следующего характера:

5.3.2.1.1. тип воздушного судна;

5.3.2.1.2. количество топлива на борту;

5.3.2.1.3. количество лиц, находящихся на борту, включая особых пассажиров: калек, парализованных, слепых, глухих;

5.3.2.1.4. характер неисправности;

5.3.2.1.5. используемую ВПП;

5.3.2.1.6. расчетное время посадки;

5.3.2.1.7. эксплуатанта воздушного судна, если это необходимо; и

5.3.2.1.8. наличие любых опасных грузов на борту, включая их количество и местонахождение, если это известно.

5.3.2.2. Уведомляют напрямую или через ОКПДА пожарную команду (команды) и другие соответствующие организации в соответствии с Мероприятиями, сообщив, если это необходимо, пункт встречи и место въезда в аэропорт.

5.3.3. Действия Других Органов

Конкретные обязанности и роль различных органов в ликвидации последствий авиационного происшествия в аэропорту, изложенные в пп.5.1.2. - 5.1.10. настоящего *Руководства*, аналогичны и при «общей тревоге».

5.4. Местная Аварийная Готовность

5.4.1. Органы, участие которых предусмотрено *Мероприятиями*, приводятся в состояние «местной аварийной готовности», когда становится известно, что приближающееся к аэропорту воздушное судно имеет, или есть основание полагать, что оно имеет, определенную неисправность, которая, однако, не помешает в обычных условиях совершить безопасную посадку и объявлен сигнал «БЕДСТВИЯ».

5.4.2. Действия Органа УВД аэропорта

Информирует напрямую или через ОКПДА (по просьбе пилота или согласно Инструкции) аварийно-спасательную и противопожарную службу аэропорта о необходимости занять предписанные пунктом 5.1.5.1. *Мероприятий* аварийную позицию у ВПП, которая будет использоваться, и сообщить, по возможности, сведения следующего характера:

- тип воздушного судна;
- количество топлива на борту;
- количество лиц, находящихся на борту, включая особых пассажиров: калек, парализованных, слепых, глухих;
- характер неисправности;
- используемую ВПП;
- расчетное время посадки;
- эксплуатанта воздушного судна, если это необходимо; и
- наличие любых опасных грузов на борту, включая количество и местонахождение, если это известно.

5.4.3. Действия Других Органов

Конкретные обязанности и роль различных органов в ликвидации последствий авиационного происшествия в аэропорту, изложенные в пп.5.1.2. - 5.1.10. настоящего *Руководства*, аналогичны и при «местной аварийной готовности».

5.5. Аварийные Ситуации в Аэропорту, не связанные с Авиационным Происшествием

5.5.1. Порядок и характер действий по ликвидации последствий аварийных ситуаций в аэропорту, не связанных с авиационным происшествием, аналогичны действиям при ликвидации последствий авиационного происшествия, предусмотренные *Мероприятиями*.

5.5.2. Недовольные какими-либо порядками или деятельностью элементы могут выбрать аэропорты местом проведения демонстраций. В этой связи сотрудники АБ должны уделять пристальное внимание местам, где работают или собирается большое количество людей (места стоянок автомобилей, рестораны, бары, зоны обработки и хранения багажа и т.д.), не допускать возможности возникновения чрезвычайных ситуаций. В случаях требующих оказания медицинской помощи или действия пожарных команд, немедленно информировать Медико-Санитарное подразделение аэропорта и СПБ и АСР - RFF.

5.5.3. Медико-Санитарное подразделение аэропорта должно быть готово в любое время оказать экстренную медицинскую помощь пассажирам при остановке сердца, болях в области живота, ожогах, порезах, ссадинах и других случаях.

5.6. Незаконные Акты, Направленные Против Гражданской Авиации

5.6.1. Подробная информация, касающаяся действий при совершении актов незаконного вмешательства, содержится в утвержденной, в установленном порядке, *Программе авиационной безопасности аэропорта*.

5.7. Происшествия, Связанные с Опасными Грузами

5.7.1. Подробная информация о процедурах, применяемых в случае происшествий, связанных с опасными грузами, приводится в постановлении Кабинета Министров Азербайджанской республики № 220 от 13 декабря 2000 года *«Об утверждении Правил перевозки опасных грузов на воздушном транспорте»*.

5.7.2. По воздуху может осуществляться перевозка многих видов опасных грузов. К их числу относятся: взрывчатые вещества, сжатые или сжиженные газы (которые могут быть легковоспламеняющимися или токсичными), легковоспламеняющиеся жидкости или твердые вещества, окисляющие, ядовитые и инфекционные вещества, радиоактивные материалы или корродирующие вещества. Упаковки, содержащие опасные грузы, могут находиться на грузовых складах аэропорта, в местах загрузки воздушных судов, в грузовых отсеках воздушных судов и т.д. Вследствие этого личному составу аварийно-спасательной и противопожарной службы следует знать о потенциальной опасности, которую представляют любые опасные грузы, и быть готовым к ликвидации последствий происшествий, связанных с такими опасными грузами. При происшествиях, связанных с воздушными судами, перевозящими опасные грузы, возникают особые трудности при проведении аварийно-спасательных работ и тушении пожара, хотя может случиться, что немедленно узнать о наличии таких грузов окажется невозможным. Эксплуатантам воздушных судов следует в кратчайший срок после происшествия с воздушным судном сообщить о наличии или возможности наличия таких грузов на борту. Упаковки, содержащие опасные грузы, можно идентифицировать по отличительным ромбовидным наклейкам, которыми маркируются опасные грузы.

Сотрудники аварийно-спасательной и противопожарной служб должны быть ознакомлены с различными видами таких наклеек.

5.7.3. В случае нарушения упаковки, содержащей радиоактивные материалы, и их последующей утечки может произойти загрязнение транспортных средств или лиц, находящихся вблизи этой зоны или пересекающих ее. Если упаковка с радиоактивным материалом нарушена, ветер или потоки горячего воздуха, исходящие от горящего воздушного судна, могут переносить и распространять радиоактивные материалы на большое расстояние, подвергая опасности обширный район. В план мероприятий на случай аварийной обстановки следует включить положения, предусматривающие проведение дезактивации оборудования и персонала, принимающего участие в ликвидации последствий происшествия. В случае повреждения упаковок, содержащих радиоактивные материалы, необходимо оказание немедленной помощи со стороны экспертов-радиологов.

5.7.4. В случае обнаружения разбитых контейнеров, которые могут причинить травмы или повредить здоровье пассажиров или аварийно-спасательного персонала (особенно с радиоактивными, этиологическими и токсичными материалами), следует принять специальные меры предосторожности. Для проведения соответствующих операций следует использовать специально обученный персонал. В случае обнаружения поврежденных упаковок с опасными грузами, особенно если в них содержатся радиоактивные, инфекционные или отравляющие материалы, следует принять меры предосторожности, направленные на охрану здоровья подвергшихся воздействию этих материалов пассажиров воздушного судна и персонала аварийно-спасательных служб.

5.7.5. Пожарные и другие сотрудники аварийно-спасательных служб должны быть обучены методам проведения соответствующих операций в случае возникновения особых проблем.

5.7.6. Если имеется предположение о наличии радиоактивных материалов, необходимо соблюдать следующие общие правила:

5.7.6.1. ближайшее подразделение МЧС, больница с радиологическим отделением, должны немедленно выслать на место происшествия команду радиологической разведки;

5.7.6.2. следует изолировать всех лиц, которые могли иметь контакт с радиоактивными материалами, до тех пор, пока они не будут осмотрены врачом из команды радиологической разведки;

5.7.6.3. вызывающие подозрение материалы следует маркировать и не трогать до проведения радиометрического контроля и получения разрешения соответствующего персонала. Одежду и инструменты, которые использовались на месте происшествия, следует сложить отдельно и не трогать до получения разрешения аварийной команды радиологической разведки;

5.7.6.4. не следует употреблять пищу или питьевую воду, в отношении которых имеется подозрения о том, что они загрязнены радиоактивными материалами;

5.7.6.5. на месте происшествия должен находиться только соответствующим образом экипированный персонал аварийно-спасательной и противопожарной команды; все другие лица должны находиться как можно дальше от места происшествия; и

5.7.6.6. все больницы немедленно уведомляются об опасности радиоактивного заражения, с тем чтобы они могли оборудовать соответствующие зоны дезактивации.

5.7.7. Основные правила перевозки радиоактивных материалов всеми видами транспорта опубликованы Международным агентством по атомной энергии (МАГАТЭ). Эти правила положены в основу вышеуказанного постановления Кабинета Министров Азербайджанской Республики.

5.7.8. Не следует употреблять пищу или питьевую воду, в отношении которых имеется подозрение о возможности их загрязнения этиологическими или токсичными материалами. Следует немедленно поставить в известность органы здравоохранения и ветеринарные органы.

5.7.9. Лица, получившие травмы или подвергшиеся воздействию опасных грузов, должны быть удалены с места происшествия и как можно быстрее доставлены в соответствующие медицинские учреждения для прохождения необходимой обработки.

5.8. Стихийное Бедствие

5.8.1. Международные аэропорты Азербайджанской Республики периодически могут подвергаться таким стихийным бедствиям, как ураганы, наводнения и крайне редко – землетрясения.

5.8.2. Сразу после получения предупреждения о приближении сильного урагана, данная информация, со стороны органа УВД аэропорта напрямую или через ОКПДА, должна быть доведена до всех владельцев воздушных судов, базирующихся или находящихся в аэропорту, а также до капитанов воздушных судов на маршруте в аэропорт.

5.8.3. Полеты воздушных судов прекращаются за четыре часа до начала урагана и возобновляются в течение от двух до пяти часов после прекращения урагана (в зависимости от категории урагана).

5.8.4. За сохранность своих воздушных судов, находящихся на местах стоянок, отвечают их владельцы, а также капитаны воздушных судов государств, осуществляющие полеты в аэропорт.

5.8.5. Разработку моделей погоды, прогнозирование циклонов и слежение за ними, а также предупреждение о потенциальной опасности, связанной с такими явлениями, осуществляет авиационный метеорологический центр (АМЦ) ОУВД.

5.8.6. Находящимся в полете воздушным судам орган УВД аэропорта рекомендует изменить курс и следовать на запасной аэродром. Находящиеся на земле воздушные суда, которые невозможно рассредоточить, аэродромная служба пришвартовывает таким образом, чтобы носовая часть была направлена против ветра.

5.8.7. В случае перебоев в электроснабжении из-за повреждения электростанций или разрушения линий передачи во время стихийного бедствия, в аэропорту должно быть предусмотрено использование резервных дизель-генераторов.

5.8.8. Сотрудники аэропортовой Службы обеспечивают сбор и крепление всех незакрепленных предметов, которые могут быть разбросаны ветром. В случае наводнения они должны заполнить и разместить, в установленных местах, мешки с песком.

5.9. Аварийные Ситуации в Акватории Каспийского Моря

5.9.1. В случае авиационного происшествия в акватории Каспийского моря ОУВД, наряду с требованиями п.5.1.2. настоящего *Руководства*, напрямую или через ОКПДА немедленно информирует об этом Государственное Морское Агентство Азербайджанской Республики для выделения необходимого морского транспорта и плавсредств по оказанию помощи лицам, находящимся на борту воздушного судна.

5.9.2. Конкретные действия министерств и ведомств, ГАГА, предприятий гражданской авиации Азербайджанской Республики в случае авиационного происшествия в акватории Каспийского моря, определены постановлением Кабинета Министров Азербайджанской Республики № 118 от 05.08.2009 года «Об утверждении Правил деятельности Комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента».

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

6. АВАРИЙНЫЙ ОПЕРАТИВНЫЙ ЦЕНТР И ПОДВИЖНОЙ КОМАНДНЫЙ ПУНКТ

6.1. В случае аварийной ситуации руководство аэропорта выделяет специальное помещение под стационарный аварийный оперативный центр, а при необходимости и подвижной командный пункт.

6.2. Аварийный Оперативный Центр

6.2.1. Этот орган в основном характеризуется тем, что он:

6.2.1.1. является стационарным, имеет необходимое оборудование и укомплектован личным составом для ведения связи с соответствующими органами, участвующими в ликвидации последствий аварийной ситуации, в том числе с подвижным командным пунктом (при наличии);

6.2.1.2. оказывает помощь Председателю Комиссии по расследованию (в случае назначения со стороны ГАГА) или Координатору Мероприятий, находящемуся на подвижном командном пункте;

6.2.1.3. является командным, координационным и связным пунктом в случае незаконного захвата воздушного судна или угрозы применения взрывных устройств;

6.2.1.4. действует круглосуточно, а связное и электронное оборудование проверяется ежедневно.

6.2.2. Местоположение аварийного оперативного центра определено с учетом обеспечения хорошего обзора рабочей площади и изолированных мест стоянки воздушных судов.

6.3. Подвижной Командный Пункт

6.3.1. Подвижной командный пункт является местом сбора руководителей взаимодействующих органов для получения и распространения информации и принятия решений, связанных с проведением аварийно-спасательных операций. Данный орган в основном характеризуется тем, что он:

6.3.1.1. является подвижным средством и его можно быстро развернуть;

6.3.1.2. используется в качестве командного, координационного и связного пункта при авиационных происшествиях и инцидентах;

6.3.1.3. действует во время авиационных происшествий/инцидентов; и

6.3.1.4. правильно расположен с точки зрения ветрового режима и условий местности.

6.3.2. В случае любого авиационного происшествия или инцидента, координатор *Мероприятий*, как можно быстрее обеспечивает развертывание подвижного командного пункта и, до начала операций по тушению пожара и проведения аварийно-спасательных работ командный пункт должен действовать. *Координатор Мероприятий* информирует об обстановке каждого прибывающего к подвижному командному пункту ответственного за реализацию *Мероприятий*, до того как он приступит к выполнению своих конкретных обязанностей.

6.3.3. Подвижной командный пункт должен иметь необходимое оборудование и быть укомплектован личным составом для ведения связи со всеми органами, участвующими в ликвидации последствий аварийной ситуации, в том числе с аварийным оперативным центром. Связное и электронное оборудование следует проверять ежемесячно.

6.3.4. Для устранения путаницы и пропуска сообщений, передаваемых в условиях совместной работы на командном пункте представителей различных органов, использующих несколько радиочастот и телефонов, важно уменьшить уровень шума путем использования каждым сотрудником головных телефонов или установки звукопоглощающих перегородок.

6.3.5. Подвижной командный пункт следует немедленно обеспечить картами, схемами и другим соответствующим оборудованием и информацией.

6.3.6. Для быстрого опознавания подвижной командный пункт, он сверху оборудуется отличительным знаком, флагом, шаром или вращающимся фонарем.

7. РУКОВОДИТЕЛЬ, ОТВЕТСТВЕННЫЙ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ МЕРОПРИЯТИЙ И КООРДИНАТОР

7.1. Руководство и управление аварийно-спасательными и противопожарными операциями, в случае авиационного происшествия на территории аэропорта, возлагается на Координатора Мероприятий, который вместе с СПБ и АСР - RFF, должен первым прибыть на место происшествия.

7.2. Однако, если ГАГА назначила Комиссию по расследованию данного происшествия, то Координатор Мероприятий передает полномочия и ответственность Председателю Комиссии по расследованию.

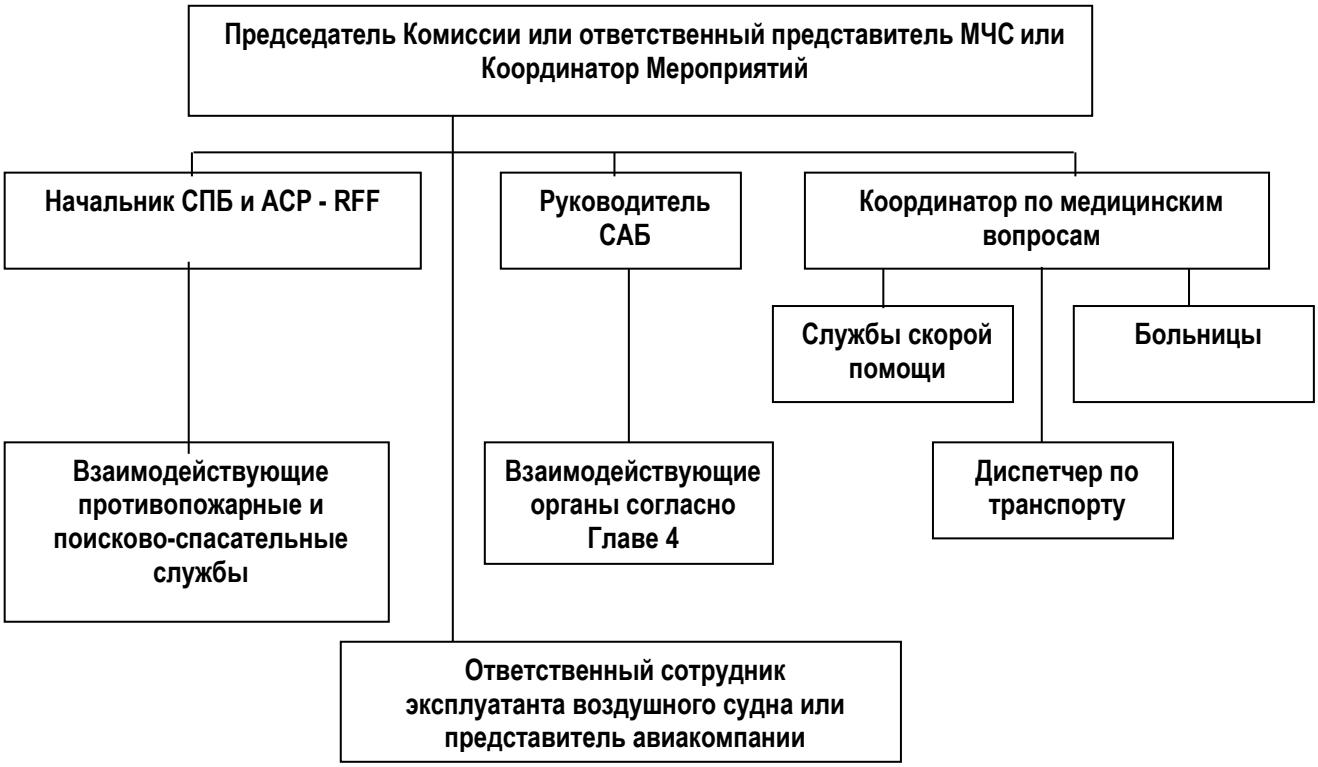
7.3. Руководство и управление операциями по поиску и спасанию лиц, пострадавших в результате авиационного происшествия за пределами аэропорта осуществляет МЧС или его местный орган.

7.4. Ниже приведены образцы схем управления на случай аварийной обстановки на территории аэропорта и за ее пределами:

СХЕМА
управления на случай аварийной обстановки на территории аэропорта



СХЕМА
управления на случай аварийной обстановки за пределами аэропорта



8. КАРТА С ПРЯМОУГОЛЬНОЙ СИСТЕМОЙ КООРДИНАТ

8.1. В аварийном оперативном центре должны быть подробные карты аэропорта и его окрестностей с прямоугольной системой координат (с датой последнего выпуска). Подобные карты, небольшого размера, должны находиться в ОКПДА, в пожарном депо, аварийно-спасательных и противопожарных транспортных средствах и всех других вспомогательных транспортных средствах, участвующих в ликвидации последствий аварийной ситуации. Экземпляры карт также предоставляются тем органам, участие которых предусмотрено Мероприятиями.

8.2. На одной карте с прямоугольной системой координат должны быть указаны подъездные дороги к аэропорту, местонахождение источников водоснабжения, пунктов встречи, зон сосредоточения т.д. (Рис. 4 к настоящему Руководству). На другой карте должны быть нанесены окружающие аэропорт районы с соответствующими медицинскими службами, подъездными дорогами, пунктами встречи и т.д. в радиусе приблизительно 8 км от центра аэропорта (Рис. 5 к настоящему Руководству).

8.3. Карты их координатные сетки должны совпадать для того, чтобы участвующие в аварийно-спасательных работах органы могли их легко распознать. Применение координатных сеток различного цвета, как показано на рисунках 4 и 5 к настоящему Руководству, исключает возможность неправильного понимания карт.

8.4. Карта, на которой показаны имеющиеся медицинские службы, содержит информацию о располагаемом количестве коек и специализации различных больниц. Каждой больнице присвоен индивидуальный номер и указана специализация и конкретные данные, например количество коек, персонал и т.д.

8.5. В случаях пересмотра карт уточненный экземпляр направляется всем участвующим органам, а старые карты уничтожаются.

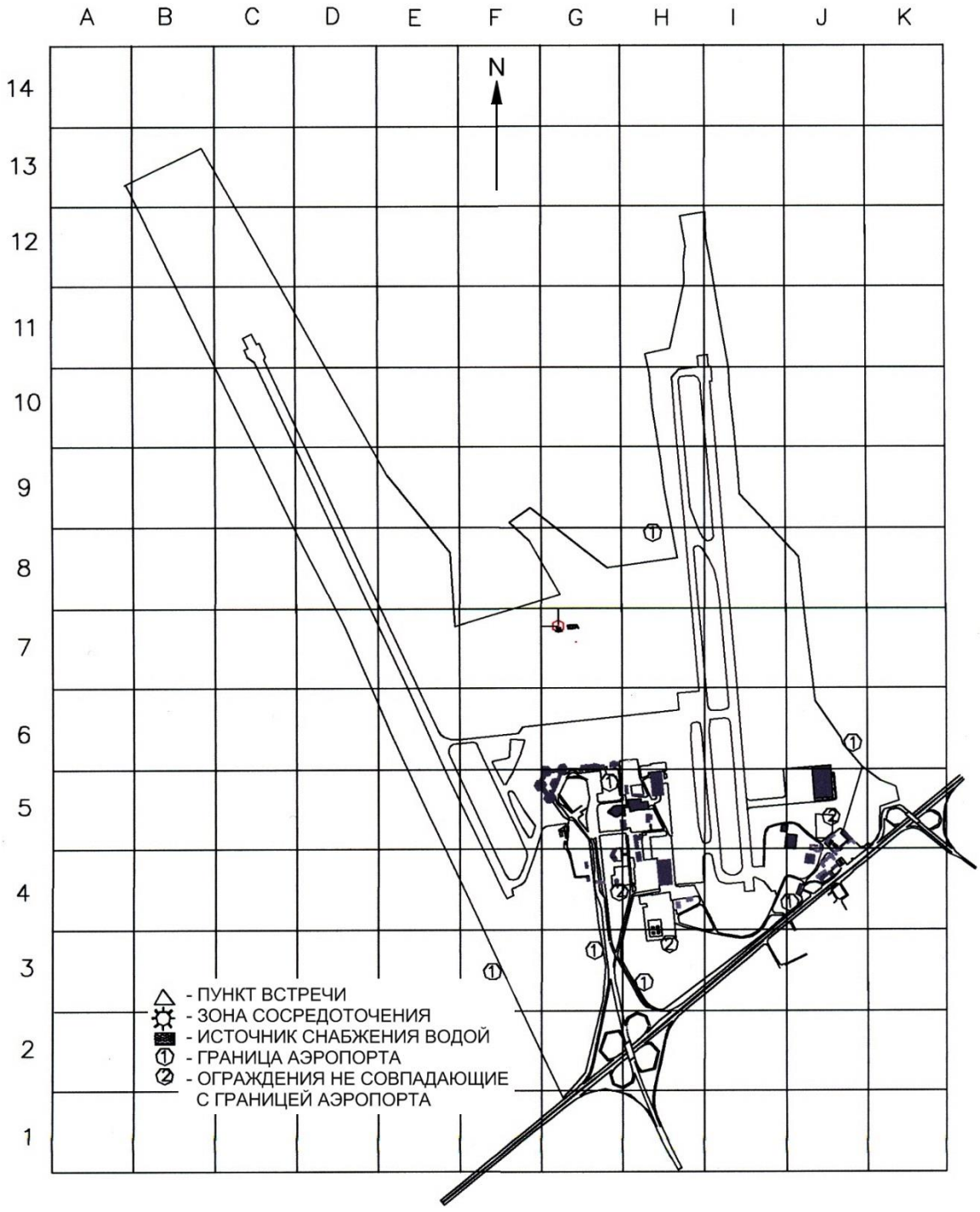


Рисунок 4. Карта (Образец) с прямоугольной системой координат и указанием подъездных дорог к аэропорту.

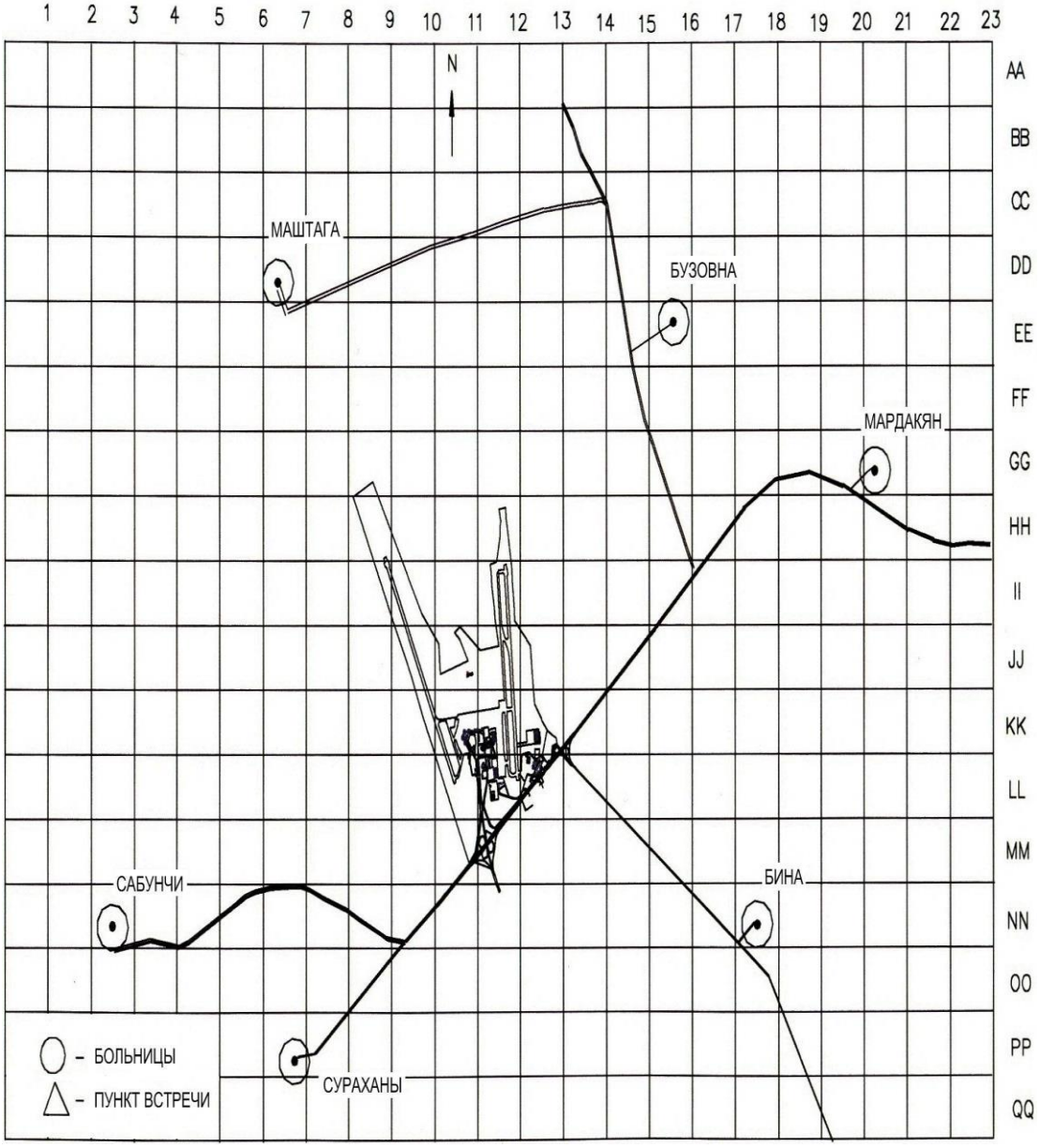


Рисунок 5. Карта (Образец) с прямоугольной системой координат аэропорта и окружающего его районов

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

9. СВЕДЕНИЯ О СЛУЖБАХ, ПОДЛЕЖАЩИХ ОПОВЕЩЕНИЮ

9.1. Образцы схем оповещения Служб, в случае возникновения аварийной ситуации показаны в *Приложении № 2* к настоящему *Руководству*.

9.2. Номера телефонов ежемесячно проверяются, а при внесении каких-либо изменений, издается обновленный список телефонов.

9.3. При внесении изменений переиздается только одна страница, каждая Схема оповещения печатается на одном листе с указанием даты выпуска

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

.

10. СОРТИРОВКА ПОСТРАДАВШИХ И МЕДИЦИНСКИЙ УХОД ЗА НИМИ

10.1. Необходимость Оказания Неотложной Медицинской Помощи Пострадавшим в Авиационном Происшествии

Во избежание потери многих жизней и недопущения ухудшения состояния раненых, после авиационного происшествия, пострадавшим необходимо оказать неотложную медицинскую помощь подготовленным аварийно-спасательным персоналом. Оставшиеся в живых должны пройти сортировку, им должна быть оказана необходимая первая медицинская помощь, а затем их следует без промедления эвакуировать в соответствующие медицинские учреждения.

Машины скорой медицинской помощи.

Если полномочный орган принимает решение, что необходимо обеспечивать машины скорой медицинской помощи он должен учитывать следующие факторы:

а) соответствующие транспортные средства должны быть пригодны для передвижения по местности в условиях, в которых они будут использоваться, а также должны надежным средством защиты пострадавших.

б) в целях экономики таким средством может быть транспортное средство, которые уже используется для выполнение других задач, но при условии, что это не влияет на эффективность его использования в случае авиационного происшествия.

10.2. Принципы Сортировки Пострадавших (Все Аварийные Ситуации)

10.2.1. «Сортировка» представляет собой осмотр и классификацию пострадавших с целью определения порядка очередности оказания помощи и транспортировки.

10.2.2. Пострадавших следует классифицировать по четырем категориям:

- очередность I: требуется немедленная помощь;
- очередность II: помощь может быть оказана через некоторое время;
- очередность III: требуется незначительная помощь,
- очередность IV: погибшие.

10.2.3. Первый прибывший на место происшествия квалифицированный медицинский сотрудник, должен немедленно приступить к первоначальной сортировке. Этот сотрудник будет выполнять сортировку до тех пор, пока его не сменит более квалифицированный сотрудник или работник аэропорта, отвечающий за сортировку пострадавших. До проведения обработки в полном объеме пострадавших следует доставить из зоны сортировки в соответствующую зону оказания помощи. После стабилизации состояния пострадавших в зоне оказания помощи их следует доставить в соответствующее медицинское учреждение.

10.2.4. В первую очередь оказывается помощь пострадавшим очередности I, и, после того как их состояние стабилизируется, они немедленно отправляются на машинах скорой помощи. Следить за этим обязан сотрудник, отвечающий за сортировку пострадавших.

10.2.5. В случае необходимости немедленного перемещения пострадавших до безопасного завершения сортировки, то пострадавших следует перенести на минимально возможное расстояние от места происшествия и разместить с наветренной стороны, на возвышенности, на достаточном удалении от места проведения операций по тушению пожара (Рис. 6).

10.2.6. Во время сортировки пострадавших для упрощения процесса отбора и перевозки раненых в выделенные больницы следует использовать карточки идентификации пострадавших. Этот метод особенно целесообразно использовать в тех случаях, когда пострадавшие говорят на различных языках.

10.3. Стандартизированные Карточки Идентификации Пострадавших и их Применение

10.3.1. Карточки идентификации пострадавших, должны иметь стандартный кодовый цвет и условные обозначения. Карточки позволяют ускорить обработку, когда производится сортировка большой группы пострадавших, и таким образом способствуют скорейшей доставке раненых в медицинские учреждения.

10.3.2. Тип карточки. Стандартизированные карточки должны предусматривать внесение в них только минимальной информации, обеспечивать возможность их использования в плохих погодных условиях и изготовляться из водоотталкивающего материала. Образец такой карточки приведен в *Приложении № 4*. В этой карточке числа и условные обозначения, обозначающие очередность оказания медицинской помощи, классифицируют пострадавших следующим образом:

Очередность I или немедленная помощь:	КРАСНАЯ карточка, римская цифра I, изображен кролик;
Очередность II или помощь может быть оказана через некоторое время:	ЖЕЛТАЯ карточка, римская цифра II, изображена черепаха;
Очередность III или незначительная помощь:	ЗЕЛЕНАЯ карточка, римская цифра III, изображена машина скорой помощи с символом "X";
Очередность IV или погибшие:	**ЧЕРНАЯ** карточка.

10.3.3. Если карточки отсутствуют, то для указания очередности или характера медицинской помощи пострадавшие могут классифицироваться путем написания римских цифр на клейкой ленте или наложения маркировки непосредственно на лоб или на другой открытый участок кожи. Если маркировочные карандаши отсутствуют, можно использовать губную помаду. Запрещается использование фломастеров.

10.4. Принципы Оказания Медицинской Помощи

10.4.1. Стабилизация состояния тяжелораненых должна осуществляться на месте происшествия. Следует избегать немедленной транспортировки тяжелораненых без стабилизации их состояния.

10.4.2. При авиационных происшествиях в аэропорту или вблизи сотрудников аварийно-спасательной и противопожарной Служб, первыми прибывшими на место происшествия, необходимо, как можно быстрее, обнаружить тяжелораненых и обеспечить стабилизацию их состояния.

10.4.3. В тех случаях, когда для тушения или предотвращения пожара не требуется весь аварийно-спасательный и противопожарный персонал, незадействованный персонал должен немедленно начать стабилизацию состояния пострадавших под руководством находящегося на месте происшествия лица, наиболее квалифицированного в вопросах оказания помощи при травмах. Первые прибывающие аварийно-транспортные средства должны доставить первую партию оборудования для оказания помощи пострадавшим, включая трубки для искусственного дыхания, компрессы, бандажи, кислородное и другое соответствующее оборудование, используемое при отравлении дымом и тяжелых травмах. Следует иметь достаточное количество кислорода для использования аварийно-спасательным и противопожарным персоналом.

10.4.4. Во избежание опасности взрыва кислород не следует использовать в местах разливов топлива и там, где имеется пропитанная топливом одежда.

10.4.5. Действия, предпринимаемые в первые несколько минут оказания медицинской помощи, должны быть направлены на стабилизацию состояния пострадавших, пока не будет оказана более квалифицированная медицинская помощь. После прибытия специализированных травматологических бригад оказывается более интенсивная медицинская помощь (т.е. восстановление работы сердца и легких и т.д.).

10.4.6. Руководство процедурой сортировки и последующего медицинского ухода осуществляет координатор *Мероприятий* по медицинским вопросам после его прибытия. До прибытия руководства сортировку должно осуществлять лицо, назначенное начальником аварийно-спасательной и противопожарной службы, которое продолжает выполнять эти функции до тех пор, пока его не заменит координатор по медицинским вопросам.

10.4.7. Координатор по медицинским вопросам отвечает за все медицинские аспекты, связанные с происшествием, и подчиняется непосредственно руководителю работ на месте происшествия. Основная обязанность координатора по медицинским вопросам будет заключаться в выполнении административных функций, а не в непосредственном оказании помощи пострадавшим.

10.4.8. Координатор по медицинским вопросам должен носить белую каску, хорошо заметную белую куртку или жилет с надписью на груди и на спине "МЕДИЦИНСКИЙ КООРДИНАТОР", нанесенной красной светоотражающей краской, для того чтобы его можно было быстро отличить и легко заметить.

10.4.9. Помощь пострадавшим очередности I (немедленная помощь).

К пострадавшим этой категории относятся пострадавшие с:

10.4.9.1. сильным кровотечением;

10.4.9.2. сильным отправлением дымом;

10.4.9.3. травмами лица, челюсти, шеи и с грудным удушьем;

10.4.9.4. повреждением черепа с комой и быстропрогрессирующим шоком;

10.4.9.5. сложными переломами;

10.4.9.6. сильными ожогами (более 30%);

10.4.9.7. раздавленными частями тела;

10.4.9.8. любым типом шока; и

10.4.9.9. повреждениями спинного мозга.

10.4.10. Рекомендуются следующие действия:

10.4.10.1. первая помощь (очистить трахею, остановить кровотечение с помощью гемостатических пакетов и уложить пострадавшего в удобное положение);

10.4.10.2. реанимация;

10.4.10.3. оказание помощи с помощью кислородного оборудования, за исключением зон, где имеется топливо или пропитанная топливом одежда;

10.4.10.4. размещение пострадавшего в укрытии в ожидании транспортировки.

10.4.11. Помощь пострадавшим очередности II (помощь, которая может быть оказана через некоторое время).

К пострадавшим данной категории относятся пострадавшие с:

- травмой грудной клетки, не вызывающей удушья;
- закрытыми переломами конечностей;
- небольшими ожогами (менее 30%);
- повреждением черепа без комы или шока; и
- повреждениями мягких частей тела.

10.4.12. Пострадавшим, которым для поддержания жизни экстренное медицинское вмешательство не требуется, помощь может быть оказана после того, как будет стабилизировано состояние пострадавших очередности I. Перевозка пострадавших очередности II осуществляется после оказания минимальной помощи на месте происшествия.

10.4.13. *Помощь пострадавшим очередности III (незначительная медицинская помощь).* К пострадавшим этой категории относятся пострадавшие, которые имеют только незначительные травмы. Имеют место такие происшествия/инциденты, когда пассажиры получили незначительные травмы или совсем не пострадали, или на первый взгляд кажется, что они не пострадали. Учитывая то, что такие пострадавшие могут помешать выполнению других первоочередных задач и операций, их важно транспортировать с места происшествия/инцидента в установленную зону ожидания, где их следует повторно осмотреть.

10.4.14. Важно обеспечить уход за пострадавшими очередности III, создать необходимые удобства и установить их личность. Эти меры должны принимать службы аэропорта, эксплуатант воздушных судов (если он участвует в операциях) или

международная организация по оказанию помощи в чрезвычайных ситуациях (Красный Крест и т.д.). Для этой цели следует заблаговременно установить особые зоны обработки, например пустой ангар, определенную зону в пассажирском аэровокзале, пожарную станцию или другие имеющиеся помещения соответствующего размера (гостиницу, школу и т.д.). Любое выбранное помещение должно быть оборудовано системами обогрева или охлаждения, иметь электрическое освещение и электропитание, водоснабжение, телефоны и канализацию. Следует заблаговременно определить несколько таких помещений, с тем, чтобы в случае происшествия можно было выбрать наиболее подходящее с точки зрения удаленности и вместимости (в зависимости от количества пострадавших). Весь персонал эксплуатанта воздушных судов и арендаторы помещений аэропорта должны знать местоположение этих выделенных помещений.

10.5. Регулированиеи Потока Раненных

10.5.1. Раненые должны проходить через расположенные соответствующим образом и легко опознаваемые четыре зоны (Рис. 6).

10.5.1.1. Зона сбора – место, где осуществляется первоначальный сбор тяжелораненых, извлекаемых из-под обломков воздушного судна. Необходимость создания этой зоны зависит от типа происшествия и условий вокруг места происшествия. В этой зоне персонал СПБ и АСР - RFF передает ответственность за оказание помощи пострадавшим координатору Мероприятий по медицинским вопросам и подразделениям медицинских служб Минздрава, по прибытии их на место происшествия.

10.5.1.2. Зона сортировки – зона сортировки должна располагаться, по крайней мере, на расстоянии 90 м с наветренной от места происшествия стороны в целях избежания возможного воздействия огня и дыма.

10.5.1.3. Координатор Мероприятий по медицинским вопросам, при необходимости, может организовать несколько зон сортировки.

10.5.1.4. Зона оказания помощи. Вначале это будет одна общая зона оказания медицинской помощи.

10.5.1.5. Впоследствии Координатор Мероприятий по медицинским вопросам подразделяет на три подзоны в соответствии с тремя категориями раненых, т.е. немедленная помощь (очередность I), помощь через определенное время (очередность II) и незначительная помощь (очередность III). В целях идентификации зоны оказания помощи кодируются в следующие цвета (красный цвет - немедленная помощь, желтый цвет - помощь через определенное время и зеленый цвет - незначительная помощь). Для этой цели могут использоваться цветовые дорожные конусы, флаги и т.д.

10.5.1.6. Зона транспортировки. Зона транспортировки для регистрации, отправки и эвакуации, оставшихся в живых пассажиров должна находиться между зоной оказания помощи и подъездной дорогой. Обычно требуется только одна зона транспортировки; однако при наличии нескольких зон транспортировки необходимо обеспечить связь между ними.

10.5.2. Передвижные средства для стабилизации состояния пострадавших очередности I и II и оказания им помощи должны разворачиваться менее чем за тридцать (30) минут. Эти пункты должны состоять из:

10.5.2.1. обычных санитарно-транспортных средств скорой помощи или реанимации. Машина реанимации является идеальным местом ухода за пострадавшими очередности I. Там пострадавшему может быть оказана помощь и обеспечена последующая доставка непосредственно в больницу;

10.5.2.2. палаток красного цвета для оказания помощи в серьезных или экстренных случаях. Эти средства, в которых предусмотрены устройства обогрева и освещение, могут доставляться на место происшествия вместе со всем необходимым медицинским оборудованием;

10.5.2.3. палаток желтого цвета, в которых может оказываться помощь пострадавшим очередности II. Для стабилизации состояния всех пострадавших могут использоваться полевые подвижные госпитали и машины скорой помощи.

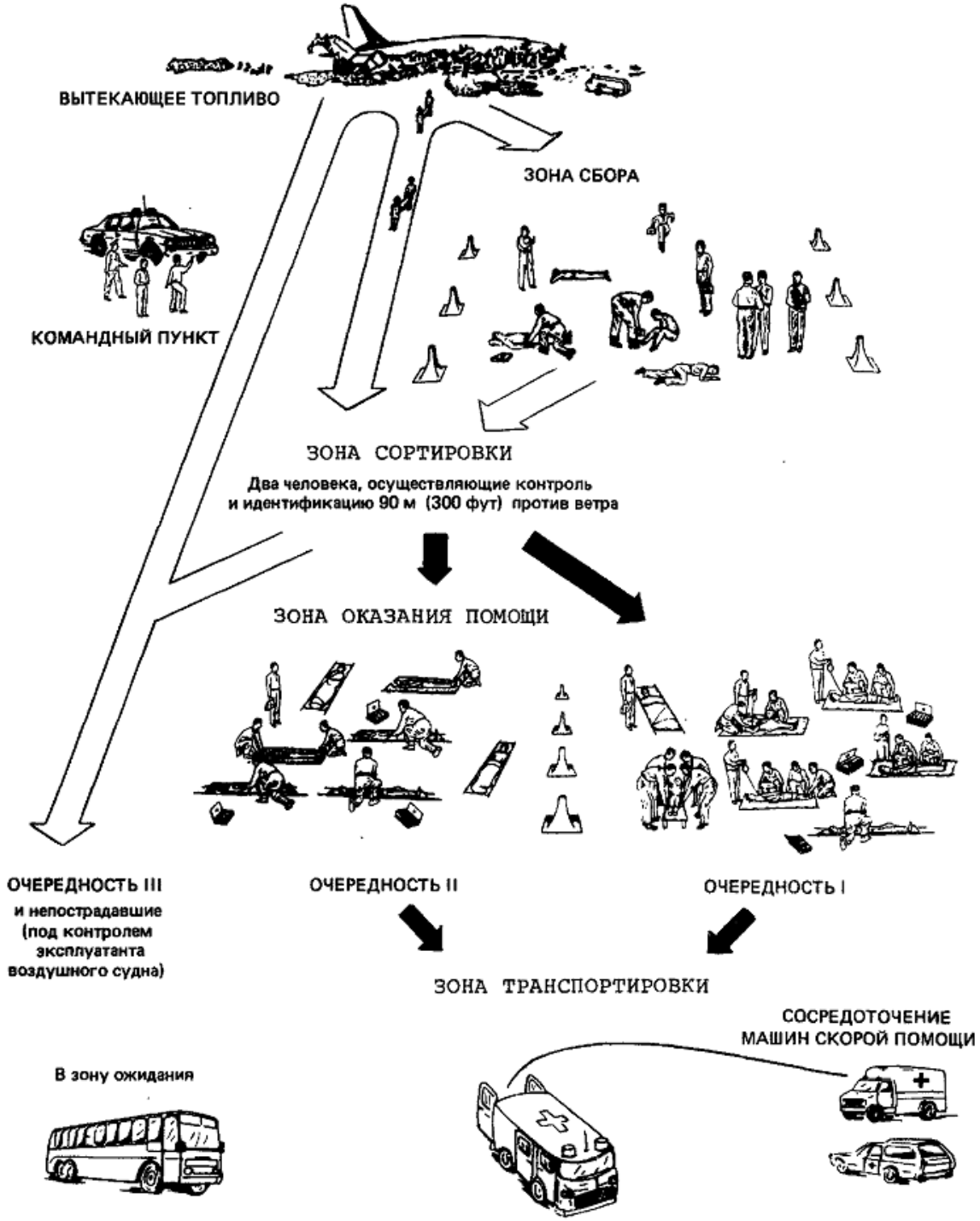


Рис. 6. Сортировка и оказание медицинской помощи на месте авиационного происшествия

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

11. УХОД ЗА ЛИЦАМИ, ОСТАВШИМИСЯ В ЖИВЫХ И СПОСОБНЫМИ ПЕРЕДВИГАТЬСЯ

11.1. *Координатору Мероприятий*, эксплуатанту воздушного судна (если он принимает участие) следует:

11.1.1. выбрать из нескольких зон ожидания, установленных *Мероприятиями* на случай аварийной обстановки в аэропорту, одну зону, наиболее подходящую для конкретной аварийной ситуации;

11.1.2. обеспечить перевозку не пострадавших с места происшествия в данную зону ожидания;

11.1.3. принять меры к тому, чтобы врач (врачи), медсестра (медсестры) или бригады первой помощи осмотрели тех, кто считается непострадавшим, и оказали медицинскую помощь, особенно в случае нервных потрясений (шока) и/или отравления дымом,

11.1.4. представить полный список пассажиров и членов экипажа для целей учета;

11.1.5. опросить непострадавших и зарегистрировать их фамилии, адреса, номера телефонов и узнать, где их можно будет найти в течение следующих 72 часов;

11.1.6. в случае необходимости оповестить родных или ближайших родственников;

11.1.7. координировать действия с установленным международным агентством по оказанию помощи в чрезвычайных ситуациях (Красный Крест и т.д.); и

11.1.8. исключить возможность вмешательства посторонних лиц или лиц, которые официально не имеют отношения к выполняемой операции.

11.1.9. заблаговременно предусмотреть немедленную перевозку «ходячих раненых» лиц, способных передвигаться, на автобусах или другом подходящем транспорте с места происшествия в отведенную зону ожидания.

Эти действия следует выполнять автоматически после получения уведомления об аварийной ситуации.

11.2. Лиц, непострадавших в результате авиационного происшествия, должны сопровождать в зону ожидания медсестра или сотрудник, умеющий оказывать первую помощь. Каждого пассажира и члена экипажа следует осмотреть и определить, нет ли у них признаков нервного потрясения (шока) и отравления дымом. В холодную и ненастную погоду, необходимо принять дополнительные меры для защиты пассажиров и создания им необходимых удобств.

11.3. При использовании аварийных надувных трапов лица, находившиеся на борту и покидающие воздушное судно, могут быть босыми или не иметь соответствующей одежды. Если авиационное происшествие произойдет в акватории Каспийского моря, они могут промокнуть и будут испытывать всяческие неудобства. На этот случай следует предусмотреть аварийный запас одежды, обуви и одеял. Необходимо организовать специальную зону ожидания, в которой во избежание гипотермии могут быть предоставлены обогреватели и одежда и которая может быть использована для проведения осмотра указанных лиц до их перевозки в установленную амбулаторную зону ожидания.

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

12. ОБРАБОТКА ПОГИБШИХ (ЧЕРНАЯ КАРТОЧКА)

12.1. Обработка погибших на месте авиационного происшествия должно осуществляться в соответствии с требованиями пунктов 3.2.1.2. и 3.2.1.3.19. постановления Кабинета Министров Азербайджанской Республики *№ 118 от 5 августа 2009 года «Об утверждении Правил осуществления деятельности Комиссии по расследованию авиационных происшествий и инцидентов»*, а именно:

- п.3.2.1.2. – «члены экипажа, потерпевшего бедствие воздушного судна (при условии их работоспособности), иные граждане, а также юридические лица, органы исполнительной власти и местного самоуправления Азербайджанской Республики, до прибытия представителей Комиссии по расследованию, должны принять все возможные меры по обеспечению сохранности потерпевшего бедствие воздушного судна, его составных частей и обломков, бортовых и наземных средств объективного контроля, предметов, находящихся на борту этого воздушного судна, либо вовлеченных в авиационное *событие* извне»;

- п.3.2.1.3.19. – «поврежденное воздушное судно перемещается, при необходимости, по согласованию с правоохранительными органами. Перемещение его до прибытия комиссии по расследованию допускается только в случае необходимости спасения лиц, находящихся на борту воздушного судна или перемещения тел погибших, а также, если воздушное судно упало на железнодорожную, шоссейную, водную магистраль или на аэродром и препятствует движению транспорта или полетам. При перемещении принимаются меры по сохранению воздушного судна (его обломков) в том состоянии, в котором оно находилось на месте происшествия. В таких случаях состояние и расположение воздушного судна или его обломков до перемещения фиксируется способом ориентирующей и детальной фотосъемки или видеозаписи с нескольких положений с земли, а, при необходимости, и с воздуха. Составляется акт осмотра места происшествия, в котором отражается положение и общее состояние воздушного судна и его обломков, угол столкновения с землей (с наземными препятствиями). Кабина экипажа фотографируются или фиксируются с помощью видеозаписи, с показанием приборов, положения переключателей, выключателей, рукояток управления и составляется акт осмотра кабины».

12.2. В случае непредвиденных обстоятельств, координатор *Мероприятий* по медицинским аспектам, организовывает обработку погибших на месте чрезвычайного происшествия, координируя, при этом свои действия с судебно-медицинским экспертом.

12.3. Координатор полностью закрывает доступ в зоны, непосредственно окружающие местонахождение погибших. Зоны, в которых находится большое количество погибших или много изуродованных трупов, оставляются нетронутыми до прибытия судебно-медицинского эксперта и Председателя Комиссии по расследованию авиационного происшествия (в случае назначения со стороны ГАГА).

12.4. Координатор *Мероприятий* по медицинским аспектам обеспечивает носильщиков, удаляющих останки погибших, достаточным количеством полиэтиленовых и кожаных перчаток одноразового употребления. После удаления останков все перчатки следует сжечь.

12.5. При необходимости убрать трупы или части обломков, это должно осуществляться только после того, как будут сделаны фотографии, показывающие относительное положение трупов и частей в обломках, и до их удаления, а также сделана схема их относительного расположения. Кроме того, к каждому перемещаемому трупу или части трупа следует прикрепить карточку, а на том месте, где обнаружены части тела в обломках, установить соответствующие вехи или поместить карточки. Данные обо всех выписанных карточках заносятся в журнал, который хранится. Район кабины экипажа воздушного судна должен быть – *нетронутым*. Если возникнет необходимость переместить какие-либо органы управления самолетом, до перемещения следует выполнить требования п.3.2.1.3.19. постановления Кабинета Министров Азербайджанской Республики №118 от 5 августа 2009 года (сделать фотографии, рисунки или заметки и пр.).

12.6. Опознавание погибших и установление причины смерти осуществляется с согласия координатора *Мероприятий* по медицинским аспектам совместно с судебно-медицинскими экспертами.

12.7. После опознания погибших, эксплуатант воздушного судна приступает к уведомлению ближайших родственников.

12.8. Вскрытие трупов и производство токсикологического анализа членов летного экипажа и, в особых случаях, пассажиров, осуществляется по требованию Председателя комиссии по расследованию авиационного происшествия.

12.9. Ответственный судебно-медицинский эксперт должен носить темно-коричневую каску и жилет или другую одежду с отчетливой надписью: «ГЛАВНЫЙ СУДЕБНО-МЕДИЦИНСКИЙ ЭКСПЕРТ» на груди и на спине.

13. СВЯЗЬ

13.1. Все Службы аэропорта, принимающие участие в ликвидации последствий аварийной ситуации, обеспечиваются средствами двусторонней связи.

13.2. Следует обеспечить дискретную систему связи, соединяющую пожарное депо с диспетчерским пунктом, любым другим пожарным депо в аэропорту и транспортными средствами службы АСС.

13.3. С учетом требований, характерных для каждого аэропорта, следует предусматривать наличие:

- прямой связи между органом УВД и пожарным депо аэропорта для обеспечения быстрого вызова транспортных средств АСС (RFF) в случае авиационного происшествия:

- связи между органами УВД и аварийно-спасательной и противопожарной командой службы АСС (RFF) направляющиеся к месту авиационного происшествия или инцидента, или находящиеся там. В условиях плохой видимости для направления транспортных АСС (RFF) может возникнуть необходимость в использовании некоторых форм навигационного обеспечения.

Кроме этого, может обеспечиваться прямая связь между службами АСС (RFF) и экипажем воздушного судна, находящегося в аварийной ситуации на земле.

13.4. Связь между летным экипажем, органом УВД и службой АСС (RFF) должна поддерживаться на протяжении всего периода действий по устранении аварийной ситуации. Вследствие критического значения и необходимости поддержания своевременности информации, передаваемой на этой частоте сообщения должны ограничиваться только органом УВД пилотом воздушного судна и сотрудником, несущим ответственность за операции АСС(RFF). Сотрудник ответственный за операции АСС (RFF), должен задерживать передачу сообщений воздушному судну до тех пор, пока не поступит разрешение органа УВД, только если содержание сообщения не имеет критического значения для выполнения операций по устранению аварийной ситуации.

13.5. *Координатор Мероприятий* должен организовывать надлежащую сеть связи с органами за пределами аэропорта, участвующими в оказании помощи, а также командный пункт и аварийный оперативный центр, обеспечивающая им возможность поддерживать непрерывную связь со всеми участвующими органами.

13.6. При необходимости, в качестве резервной связи используются портативные радиоприемники (радиотелефоны-рации), имеющиеся в Службах аэропорта.

13.7. В пользовании участвующих в ликвидации последствий авиационного происшествия выделяется достаточное количество радиоприемников, телефонов и других средств связи, предназначенных для установления и поддержания основной и резервной связи. Эта сеть обеспечит соответствующую связь между аварийным оперативным центром и подвижным командным пунктом, и участвующими в операции органами (Приложение № 2 «Схема оповещения служб».)

13.8. Сеть оперативной связи устанавливается между следующими органами:

13.8.1. органом УВД аэропорта, обеспечивающим напрямую или через ОКПДА оповещение СПБ, и АСР - RFF;

13.8.2. ОКПДА, соответствующим диспетчерским пунктом пожарной команды и экипажами, противопожарных и поисково-спасательных транспортных средств, находящихся в пути к месту авиационного происшествия или на месте происшествия;

13.8.3. соответствующими органами по оказанию взаимопомощи, расположенными в аэропорту или за его пределами, включая процедуру оповещения всего вспомогательного персонала, который планируется использовать в операциях по устранению последствий авиационного происшествия,

13.8.4. транспортными средствами СПБ и АСР - RFF, включая возможность ведения связи между экипажами каждого транспортного средства СПБ и АСР - RFF;

13.8.5. медицинскими службами и службами скорой помощи, чтобы иметь возможность получать современные системы жизнеобеспечения, имеющиеся в различных медицинских учреждениях.

13.9. Для исключения создания помех на аварийных частотах необходимо строго соблюдать регламент связи. Каждый орган должен вести связь на выделенной ему частоте. Председателю Комиссии по расследованию выделяется отдельная командная частота.

13.10. Командный пункт обеспечивается:

13.10.1. достаточным количеством каналов телефонной связи (указанных и не указанных в справочнике) и резервными телефонами для ведения прямой связи в аэропорту и с органами за его пределами, а также радиоприемниками для ведения, при необходимости, прямой связи с воздушными судами и с органом УВД аэропорта. Эти радиоприемники оснащаются головными телефонами для уменьшения путаницы или шума, возникающих при одновременной работе на нескольких частотах;

13.10.2. транспортным средством, надлежащим образом, оборудованным средствами связи и с квалифицированным водителем;

13.10.3. записывающейся аппаратурой с блоками времени для обеспечения регистрации всей аварийной связи и всех переговоров с целью их последующего анализа.

13.10.4. портативными мегафонами;

13.10.5. при необходимости посыльными для более эффективного использования других видов связи.

13.11. Орган УВД аэропорта, ОКПДА и эксплуатанты воздушных судов обеспечиваются оперативной связью на случай экстренного задействования аварийного оборудования при авиационных происшествиях и инцидентах в районах аэродрома (пожары в кабинах воздушных судов, разлив топлива и пожары при заправке, столкновения воздушных судов и транспортных средств и аварийные ситуации, требующие оказания медицинской помощи).

13.12. Все руководители подразделений аэропортовых Служб, работающие на перроне, должны быть обеспечены радиостанциями, обеспечивающие возможность установления прямой двусторонней связи с органом УВД аэропорта и ОКПДА.

13.13. Все выходы на посадку или посадочные галереи аэропорта должны быть оборудованы телефонами, на которых отчетливо нанесены номера аварийных телефонов. Сотрудники АБ и персонал Службы бортпроводников эксплуатантов воздушного транспорта, осуществляющие сопровождение пассажиров на посадку и в здание аэропорта по их прилету обеспечены портативными телефонами.

13.14. Аэропортовая Служба связи должна ежедневно испытывать систему связи для проверки работоспособности всех сетей радио и телефонной связи.

13.15. Все органы и персонал, несущие ответственность за реализацию Мероприятий должны регулярно обеспечиваться полным и постоянно обновляемым списком номеров телефонов для связи между соответствующими органами.

13.16. Номера телефонов уточняются ежемесячно, для того чтобы убедиться в их правильности. Обновленные списки на постоянной основе рассылаться всем органам, принимающим участие в реализации *Мероприятий*.

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

14. ОТРАБОТКА ДЕЙСТВИЙ НА СЛУЧАЙ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ В АЭРОПОРТУ

14.1. Цель отработки действий на случай аварийной обстановки в аэропорту заключается в обеспечении надлежащей эффективности:

14.1.1. развертывания всего задействованного личного состава;

14.1.2. *Мероприятий* и процедур на случай аварийной обстановки;

14.1.3. аварийного оборудования и средств связи.

14.2. По решению ГАГА или директора аэропорта *Мероприятия* периодически подлежат опробованию, которое направлено на максимальное устранение недостатков в них и ознакомление всего личного состава и соответствующих органов с условиями аэропорта, с действиями и ролью других органов, предусмотренных в *Мероприятиях*.

14.3. Опробование *Мероприятий* осуществляется путем применения следующих методов:

14.3.1. полномасштабные учения;

14.3.2. ограниченные учения;

14.3.3. штабные учения.

14.4. Эти учения проводятся в соответствии со следующим графиком:

полномасштабные учения:	один раз в два года;
ограниченные учения:	один раз в год, когда не проводятся полномасштабные учения или при необходимости поддержания профессионального уровня;
штабные учения:	один раз в полгода, за исключением того полугодового периода, в течение которого проводятся полномасштабные учения.

14.5. Штабные Учения

14.5.1. Штабные учения проводятся с целью проверки комплексности *Мероприятий* и определения возможностей Служб, принимающих участие в ликвидации последствий аварийной ситуации, без каких-либо финансовых издержек и нарушения обслуживания, что имеет место при проведении полномасштабных учений. Такие учения проводятся в качестве координационных перед полномасштабными учениями или в перерывах между ними, для того чтобы еще раз проверить процедуры, принципы, номера телефонов, радиочастоты и изменения в руководящем составе.

14.5.2. Штабные учения проводятся в зале заседаний аэропорта, с использованием крупномасштабной карты аэропорта и с участием координаторов

заинтересованных полномочных органов, являющихся участниками *Мероприятий*. На карте выбирается возможное место происшествия, и каждый участник излагает действия, которые его подразделение будет принимать в случае происшествия. Эти учения проводятся с целью быстрого выявления проблем оперативного характера (создание взаимных помех на частотах связи, недостаточное количество оборудования, недостаточно четкая терминология и определение зон ответственности). Эти учения проводятся один раз в полгода и не должны совпадать с другими видами учений.

14.6. Ограниченные Учения по Отработке Действий на Случай Аварийной Обстановки

Проведение ограниченных учений по отработке действий на случай аварийной обстановки может потребоваться для некоторых участвующих подразделений в целях обучения нового персонала, оценки нового оборудования или методов, или выполнения требований, касающихся обязательной периодической подготовки персонала. Эти учения проводиться по мере необходимости для поддержания высокого уровня профессиональных навыков. В них может участвовать только одно подразделение, такое, как поисково-спасательная и противопожарная служба, медицинская служба, или, при необходимости, несколько подразделений. Такие учения проводятся один раз в год, когда не проводятся полномасштабные учения, для того чтобы устранить любые недостатки, выявленные в ходе проведения полномасштабных учений по отработке действий на случай аварийной обстановки в аэропорту.

14.7. Полномасштабные Учения

14.7.1. Полномасштабные учения проводятся один раз в два года для проверки действий всех средств, служб и соответствующих органов. После учений проводится тщательный разбор с критическим анализом результатов. Представители всех организаций, которые участвовали в учениях, также принимают активное участие в критическом анализе.

14.7.2. Полномасштабные учения проводятся только после согласования даты его проведения со всеми заинтересованными полномочными органами, являющимися участниками *Мероприятий*.

14.7.3. *Цели. Координатор Мероприятий* по согласованию с заинтересованными полномочными органами, являющимися участниками *Мероприятий* и с учетом имеющихся ресурсов и персонала, который может быть задействован, принимает решение относительно конкретных целей учений.

Выбор цели. Учения проводятся с целью отработки действий персонала заинтересованных полномочных органов, являющихся участниками *Мероприятий* (проведение учения ночью для проверки действий соответствующего персонала в ночных условиях; проверка действий местных аварийных команд в случае обнаружения опасных материалов в грузе, находящегося на борту воздушного судна).

Ограничение количества задач. В ходе проведения учения необходимо выполнять конкретно поставленные задачи, ограничить масштабы задач, подлежащих изучению, не допускать внесения путаницы и растерянности у участвующего персонала.

В ходе учения не ограничивать действия подразделений полномочных органов, являющихся участниками *Мероприятий*, с целью выявления их возможностей по оказанию помощи реальной аварийной ситуации.

Оценка результатов. После учений проводится анализ, какие конкретные навыки были приобретены, с какими новыми условиями работы пришлось столкнуться, какие были опробованы системы связи, какие дополнительные подразделения по оказанию взаимопомощи были включены в *Мероприятия*, какое новое оборудование использовалось, а также другие преимущества или недостатки.

14.7.4. Руководитель каждого органа должен хорошо знать *Мероприятия* в части его касающейся, и в соответствии с *Мероприятиями* должен разработать план мероприятий для своего подразделения. *Координатор Мероприятий* должен обеспечивать регулярную встречу с руководителями различных органов для лучшего понимания обязанностей своих органов и разработки необходимых мероприятий во взаимодействии с другими органами.

14.7.5. Для имитации реальных условий и ознакомления участников с проблемами эвакуации пострадавших из воздушного судна на время учений используется списанное воздушное судно, находящееся на территории аэропорта.

14.7.6. Отработка действий на случай аварийной обстановки проводится в местах, максимально приближенных к реальным условиям, при этом обеспечивая минимальное нарушение деятельности аэропорта.

Учения проводятся в дневное и ночное время в аэропорту, в районе концевых зон безопасности ВПП или на местности, окружающей аэропорт. В рамках сценариев рассматриваются происшествия, в которые вовлечены:

14.7.6.1. воздушные суда или здания;

14.7.6.2. воздушное судно/воздушное судно;

14.7.6.3. воздушное судно или наземные транспортные средства.

Поскольку примерно 80% всех авиационных происшествий происходят на ВПП, в районе концевых зон безопасности ВПП или в зонах захода на посадку или взлета, большую часть учений проводить в вышеупомянутых зонах. При отсутствии воздушного судна создание небольших очагов пожара в районе может способствовать воспроизводству реальных условий для работы противопожарных служб. Лицам, добровольно изъявившим желание имитировать пострадавших, должен придаваться соответствующий внешний вид для воссоздания реальных условий работы медицинского персонала.

14.7.7. По крайней мере за 120 дней до намечаемого полномасштабного учения координатор *Мероприятий* проводит совещание всех ответственных работников основных участвующих в учениях органов. На этом совещании он излагает основные цели учения, формулирует сценарий, ставит задачи и определяет обязанности всех органов и личного состава. Ниже приводится предлагаемый график и контрольный перечень мероприятий:

Д - 120 дней. Руководящий состав участвующих в учениях органов проводит организационное совещание, где излагаются цели, формулируется сценарий,

ставятся задачи и назначаются координаторы *Мероприятий* (см. Главу 6 настоящего *Руководства*).

Д - 90 дней. Первый доклад о ходе подготовительной работы.

Д - 70 дней. Первое совещание всех участвующих в учениях органов (представители отдельных комитетов).

Д - 60 дней. Окончательно выбрано место или зона сосредоточения для полномасштабных учений.

Завершена разработка сценария учений.

Д - 50 дней. Начата подготовка группы, отвечающей за муляж. Второе совещание представителей отдельных комитетов. Ответственный за муляж может быть выбран из числа представителей больниц, аварийно-спасательной и противопожарной службы, органов Гражданской Обороны, МЧС, военных и т.д.

Д - 40 дней. Завершена работа по обеспечению транспортными средствами, питанием, носильщиками и добровольцами.

Д - 30 дней. Третье совещание представителей отдельных комитетов. Проводится предварительная проверка средств связи "под током".

Д - 21 день. Четвертое совещание представителей отдельных комитетов. Завершена подготовка ранее отсутствовавших членов группы гримеров и подобраны добровольцы на роль пострадавших.

Д - 14 дней. Заключительное совещание и инструктаж всех участников, включая группу критического анализа.

Д - 7 дней. Заключительное совещание руководящего состава с целью рассмотрения обязанностей.

Д - 0 дней. Учения.

Д + 1-7 дней. Разбор после учений, с тем чтобы все участники могли ознакомиться с отчетами наблюдателей и

Д + 30 дней. Совещание руководящего состава для изучения письменных критических замечаний, представленных наблюдателями и участниками; уточнение процедур с целью устранения ошибок и недостатков, обнаруженных во время учений.

14.7.8. С целью недопущения ущемления интересов кого-либо эксплуатанта воздушного транспорта, при подготовке сценария запрещается использовать действительные наименования эксплуатантов, осуществляющих полеты в аэропорт, а также типы воздушных судов.

14.7.9. С целью получения максимальной отдачи от полномасштабных учений важно критически проанализировать весь ход учений. Координатор аэропорта и координаторы от заинтересованных полномочных органов, являющихся участниками *Мероприятий*, организовывают специальную группу наблюдателей, из числа специалистов, которые хорошо знакомы с работами по ликвидации

последствий происшествий с большим количеством пострадавших. Назначают руководителя этой группы, который обязательно присутствует на всех совещаниях. Эта группа должна присутствовать на заключительном организационном совещании (за 7 дней до учений) и по согласованию с координатором *Мероприятий* должна предусмотреть включение в сценарий учений сложных проблем. Каждый член этой группы должен наблюдать весь ход учений и составить соответствующий критический отзыв об учении по установленной форме, указанной в Приложение № 5 к настоящему *Руководству*. В удобное время сразу после окончания учений (не позже чем через 7 дней) следует провести разбор, с тем чтобы члены этой группы могли представить свои критические замечания и рекомендации для совершенствования аварийно-спасательных операций и *Мероприятий*.

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

15. ТАКТИКА АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ И ТРЕБОВАНИЯ К СООТВЕТСТВУЮЩЕМУ ОБОРУДОВАНИЮ

15.1. Прежде чем конкретно определить тактику и оборудование, которые следует применять при выполнении аварийно-спасательных операций после авиационного происшествия, сначала необходимо определиться с задачами, которые требуется выполнять.

Во-первых, термин аварийно-спасательная операция, прежде всего, следует подразумевать защиту эвакуационных выходов, через которые будут следовать находящиеся на борту ВС люди, еще способные сами его покинуть.

К мерам, предпринимаемым за пределами ВС, могут относиться следующие:

1. тушение пожара, создание защитного слоя на участках, которые залиты топливом и которые располагаются вблизи ВС,

2. оказание помощи для обеспечения эффективного использования аварийно-спасательного оборудования, разворачиваемого на борту ВС,

3. и организация освещения там, где это может ускорит эвакуацию пассажиров и их сбора на безопасном месте.

Аварийные выходы и возможность их открытия как снаружи, так из внутри воздушного судна имеют первостепенное значение при проведении аварийно-спасательных работ и эвакуации людей.

Наличие у аварийно-спасательных расчетов специальных приспособлений, обеспечивающих доступ внутрь фюзеляжа является важным элементом. Однако их применение следует рассматривать как крайнюю меру, предпринимаемую всякий раз, когда обычные средства (включая аварийные выходы) либо отсутствуют, либо являются не пригодными.

В этот период времени не следует пытаться проникнуть на борт ВС, используя один из выходов, через который осуществляется эвакуация лиц, находящихся на борту ВС.

Спасание людей, которые не могут самостоятельно покинуть ВС, может оказаться трудной и требующей длительного времени задачей, для выполнения который потребуется использовать такое специализированное оборудование и персонал, основная задача которых не связана с проведением ACC(RFF) . На этом этапе соблюдение мер противопожарной безопасности как внутри ВС, так и за его пределами является обязательным.

Кроме того, может действовать требование о том, что следует проветривать фюзеляж для удаления дыма и других токсичных материалов, чтобы создать более способствующую выживанию людей атмосферу и проведению спасательных операций. Вся деятельность, осуществляемая в этой зоне, должна координироваться сотрудником, ответственным за проведение аварийно-спасательной работу на месте.

15.2. Нанесение в качестве меры предосторожности на залитые топливом участки пенного покрытия является первоочередной задачей транспортных средств ACC (RFF), первыми прибывающих к месту происшествия.

15.3. При открытии дверей и окон самолета должна обеспечиваться защита людей во время эвакуации, чтобы предохранять и обеспечивать безопасность путей их эвакуации в случае возникновения внезапного пожара.

15.4. Внимание должно уделяться инструментам и специализированному оборудованию, которые должны быть на транспортных средствах службы ACC (RFF).

15.5. Практический опыт свидетельствует о том, что после подавления основного очага пожара и обеспечения безопасности в критической зоне вокруг ВС, необходимо обеспечить выполнение трех основных задач:

1) вход аварийно-спасательных команд внутрь ВС. Каждая команда обычно состоящих из двух пожарных помогает пассажирам покинут ВС. Если не возникли две аварийных ситуации с одинаковым проблемами, члены аварийно-спасательной команды должны уметь работать как отдельно, так и в составе одной команды, кроме того, должны быть хорошо оснащены оборудованием, позволяющим спасать людей, и проводить все спасательные операции, уделяя при этом надлежащее внимание сохранению вещественных доказательств, могут оказаться важным при любом проводимым после происшествия расследовании.

2) передача на борт самолета противопожарного оборудования, способного тушить или охлаждать материалы отделки и меблировки кабинного оборудования которые тоже могут загореться.

3) передача на борт ВС осветительного и вентиляционного оборудования.

15.6. Требования к аварийно-спасательному оборудованию. При рассмотрении вопроса о том, какое оборудование должен использовать персонал аварийно-спасательной службы, следует учитывая оперативные задачи, рассмотренные выше предусмотреть наличие:

1) осветительного оборудования, которое могло бы работать от переносного генератора в соответствие с требованиями предусматривается наличие средства для освещения зон (прожекторы), а также менее мощных источников света, используемых на местах производства работ.

2) инструментов с механическим приводом от переносного источника энергии. Наличие альтернативных режущих устройств или использование источника энергии, установленного на транспортном средстве, не исключается при условии, что любое другое оборудование отвечает аналогичным эксплуатационным требованиям.

3) ручного инструмента, включая ножницы для резки проводов и болтов, отвертки соответствующих размеров и конструкций, пожарные ломы, молотки и топоры. В требованиях к полному ручному инструменту

необходимо учитывать типы ВС, выполняющих полеты, а также наличие обученного обслуживающего персонала.

4) механизированного оборудования, как правило, с гидравлическим приводом, для операций гибки, поднятия или резки материалов.

5) специализированные оборудование для мест аварийного вскрытия фюзеляжа.

6) систем защиты органов дыхания, которые могут быть в виде автономных дыхательных аппаратов (SCBA).

7) связного оборудования, телефонов и радиоприемников, работающих на частоте, выделенной для службы ACC (RFF) аэропорта.

   Эти подразделения должны обеспечивать двустороннюю связь:

   a) со всеми другими необходимыми аварийными транспортными средствами.

   b) с органом УВД.

   c) на общей частоте консультативного обслуживания воздушного движения, когда управление воздушным движением не функционирует.

   d) со службой ACC (RFF) и летным экипажем, если такая договоренность существует.

   e) с пожарными станциями, указанными в плане мероприятий на случай аварийной обстановки (взаимодействий).

      Если не обеспечивается двухсторонний связь, ручной мегафон тоже может стать ценным средством особенно в ситуациях, когда необходимо контролировать большие скопления людей и направлять персонал, организующий эвакуацию людей из ВС.

8) средств различного назначения, включая клинья, заглушки для топлива проводов, лопаты, кранцы или багры, веревки, канаты и лестницы такой конструкции и длины, которые соответствует типу ВС.

9) медицинского оборудования для оказания первой помощи.

15.7. Координация действий членов экипажа и персонала службы ACC (RFF).

Цель настоящего инструктивного материала, заключается в том, чтобы уменьшить степень несогласованности действий персонала, занимающегося устранением последствий авиационных происшествий или инцидентов на территории аэропорта или вблизи него. Для достижения этого необходимо обеспечить лучшее взаимопонимание между членами экипажей и персонала службы ACC (RFF).

15.8. Во время авиационного происшествия или инцидента усилия членов экипажа должны быть направлены на достижение общей цели на обеспечение безопасности всех находящихся на борту ВС лиц.

15.9. Члены экипажа и сотрудники службы ACC (RFF) должны знать об опасностях, связанных с беспорядочным открыванием дверей или аварийных выходов, что может создавать условия для проникновения внутрь фюзеляжа ВС огня или вредных газов.

15.10. Обязанности членов летного экипажа и сотрудников аварийно-спасательной службы аэропорта должны быть четко определены, и при всех условиях основная цель должна заключаться в обеспечении безопасности лиц, находящихся на борту ВС. Во многих случаях это является причиной необходимого применения правил аварийной эвакуации в различных условиях. Функции и обязанности могут определены следующим образом:

a) ***Члены экипажа.*** Поскольку в большинстве аэропортов условия и имеющиеся средства сильно различаются, члены экипажа должны нести основную ответственность за ВС и за пассажиров на борту. Окончательное решение об эвакуации с борта ВС и о способе эвакуации должно приниматься по усмотрению членов экипажа при условии, что они в состоянии нормально выполнить порученные функции.

b) ***Сотрудники службы ACC (RFF).*** Оказание членам экипажа всевозможной помощи является задачей и обязанностью сотрудников этой службы. Поскольку члены экипажа находяться в условиях ограниченный видимости, персоналу службы ACC (RFF) следует незамедлительно оценить состояние внешней части ВС и сообщить о наличие необходимых условий экипажу ВС. Основной обязанностью сотрудников службы ACC (RFF) является обеспечение защиты при проведении всей операции. В том случае, если члены экипажа не способны функционировать, сотрудники службы ACC (RFF) обязаны приступить к осуществлению необходимых действий.

15.11. Тактический план размещения транспортных средств службы ACC (RFF) с учетом различных типов ВС использующих конкретный аэродром, должен быть задокументирован, известен сотрудником ACC(RFF) и практически отрабатываться как часть постоянной программы подготовки персонала. Как часть процесса правильной оценки ситуации, руководитель действий на месте происшествия должен принять решение относительно необходимости внесения в тактический план. Установки ACC (RFF) и другие транспортные средства, привлеченные к реагированию, должны быть правильно размешены чтобы обеспечить успех операции ACC (RFF). При размещении установок, прибывающие первыми пожарные расчеты и руководитель операции на месте происшествия должны руководствоваться следующими принципами:

a) приближаться к месту происшествия, проявляя максимальную осторожность. Наблюдать за эвакуацией находящихся на борту людей, разбросом обломков, разливом топлива и другими опасными факторами. Избегать езды в условиях любого тумана, который создает помехи зрению и мешает видеть эвакуируемых людей, избегать езды по любым обломкам ВС.

b) следует размещать транспортные средства на подъемах и с наветренной стороны, чтобы избежать попадания в разливающееся топливо и газы, которые обычно собираются в низко расположенных участках.

c) первоначальное положение транспортных средств должно быть таковым, чтобы обеспечивалась возможность защиты эвакуации находящихся на борту ВС людей.

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

16. ПРИНЦИПЫ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА

16.1. Человеческий фактор включает изучение общих характеристик действий человека в рамках авиационный системы: это связано с оптимизацией деятельности человека путем системного применения гуманитарных наук, часто интегрированных в рамочные основы достижения двух целей, а именно, обеспечение безопасности и эффективности полетов.

16.2. Человеческий фактор, конкретно касающийся служб ACC(RFF), включает широкий спектр деятельности от подготовки персонала и до выполнения профессиональных обязанностей и проведения аудиторских проверок. Изучение принципов человеческого фактора может быть предметом как, искусства так и науки, и связано со всем спектром деятельности службы ACC(RFF), ориентированной на достижение высоко уровня профессионализма, а также оперативной эффективности и обеспечения более высокого стандарта безопасности.

16.3. Элементы человеческого фактора могут быть подразделены на четыре основных концептуальных категории, а именно:

a) прикладное обеспечение: планы, процедуры, документация.

b) оборудование: машины, оборудование.

c) окружающая обстановка: внутренняя (рабочие места), внешняя (окружающая среда).

d) человек: человеческий фактор.

16.4. Виды взаимодействия между людьми и другими элементами:

a) люди и машины—человек и машина оборудование.

b) люди и процедуры—человек и правила и процедуры.

c) люди и коллеги—человек с человеком.

16.5. Аспекты Человеческого Фактора, Имеющие Отношение к Службе ACC (RFF)

16.5.1. Подготовка компетентных профессиональных сотрудников службы ACC должна проводиться на основе всеобъемлющей и учитывающей все актуальные аспекты подборке учебных моделей в сочетании с результатами внутренних аудитов, проводимых в целях регулярной проверки эффективности и действенности таких программ.

16.5.2. Принципы человеческого фактора должны учитываться, при разработке программ обучения сотрудников ACC (RFF), а также при составлении план мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту и тактических планов действий подразделение службы ACC (RFF).

16.5.3. Применение принципов человеческого фактора в отношении службы ACC (RFF) можно классифицировать на основе двух широких подходов следующим образом:

1) оперативная эффективность и стандарты.

2) обеспечение безопасности и хорошего самочувствия персонала ACC (RFF).

16.6. Эксплуатационная Эффективность и Стандарты

16.6.1. Для организации подготовки сотрудников ACC (RFF) в обстановке, наиболее приближенной к реальной решающее значение имеет проведение тренировок в условиях действительного пожара с целью обучить сотрудников службы ACC (RFF) умениям действовать в обстановке повышенной температуры и при наличии дыма, чтобы в реальных условиях аварийной ситуации персонал службы ACC (RFF) был способен выполнять свои профессиональные задачи более уверенно и эффективно.

16.6.2. Операции ACC (RFF) требуют от сотрудников пожарной службы умения эксплуатировать противопожарные транспортные средства и другое аварийно-спасательное оборудование. Это имеет решающее значения, так как это позволяет службе ACC (RFF) быстро и эффективно взять под контроль любой пожар на ВС в целях обеспечения эвакуации и спасения выживших людей. Соответственно службы ACC (RFF) должны уделять должное внимание конструктивным и эргономическим аспектам пожарных транспортных средств на предварительном этапе их заводского изготовления с целью оптимизации возможностей человека во время обучения персонала и эксплуатации таких средств.

16.6.3. Службы ACC (RFF) должны получать полную информацию о проводимых разработках и появлении более совершенного аварийно-спасательного оборудования и пожарных транспортных средств. В одинаковой мере важно, чтобы персонал службы ACC (RFF) был знаком с конфигурациями различных типов ВС, выполняющих полеты на конкретном аэродроме. Углубление знаний персонала служб ACC (RFF) в этих областях опосредованно влияет на эффективность деятельности сотрудников этой службы во время реагирования в ситуации аварийного происшествия с ВС.

16.7. Безопасность и Благополучие Персонала Службы ACC (RFF)

16.7.1. После авиационного происшествия часто необходимо предоставить психологическую помощь выжившим людям. Кроме того, эксплуатанты аэропортов и службы ACC (RFF) не должны забывать о психическом и психологическом состоянии сотрудников, принимавших участие в реагировании на аварийную обстановку, таких как сотрудники ACC (RFF), также могут страдать от посттравматических стрессовых расстройств. Очень важно обеспечивать психологические лечение сотрудников службы ACC (RFF) после их попадания в серьезные кризисные ситуации (человек—человек).

16.7.2. Характер выполнения профессиональных обязанностей-функции сотрудника ACC (RFF) связан с многочисленными потенциальными угрозами (человек—окружающая среда). Опасность вдыхания углеродных частиц или дыма при тушении пожара во время инцидента или прохождения обучения очень высокая.

16.7.3. Чтобы обеспечить эффективное выполнение сотрудниками службы ACC своих функций, необходимо разработать соответствующую программу проведения физических тренировок с целью подготовить их к выполнению своих профессиональных обязанностей в суровых условиях (человек—окружающая

среда). Руководители службы ACC (RFF) должны понимать, что не все сотрудники могут действовать на одном уровне стандартов физической пригодности пожарного и, соответственно разработка программы, которая может наилучшим образом удовлетворять эти требования.

16.7.4. Утомление является еще одним важным фактором, которое непосредственно влияет на эффективность работы человека, и в значительной мере это от посменной работы сотрудников службы ACC (RFF) (человек—правила и процедуры). Кроме необходимости соблюдать местные правила и нормативные положения местного трудового законодательства, также необходимо учитывать, что сотрудники службы ACC (RFF) должны иметь достаточное время для отдыха.

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

17. ПЕРЕСМОТР ПЛАНА МЕРОПРИЯТИЙ НА СЛУЧАЙ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ В АЭРОПОРТУ

17.1. *Оценка плана. Координатор Мероприятий* и координаторы от заинтересованных полномочных органов, являющихся участниками *Мероприятий*, должны надлежащим образом оценить эффективность и действенность *Мероприятий*.

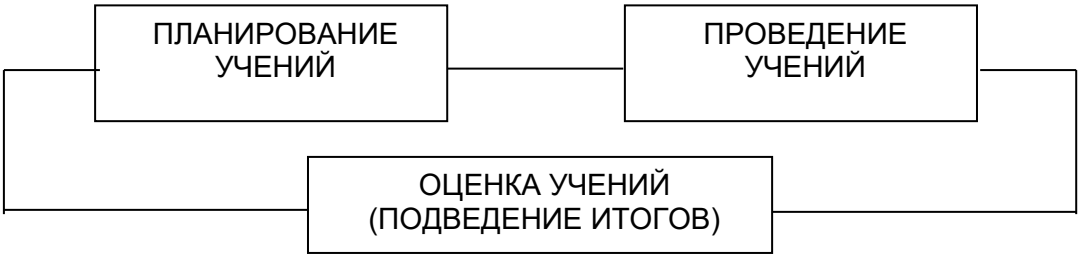
17.2. *Планирование.* В соответствии с целями учения координатор аэропорта и координаторы от заинтересованных полномочных органов, являющихся участниками *Мероприятий*, подводят итоги, определяют преимущества и возможности использования услуг группы наблюдателей по оценке задолго до проведения учения.

17.2.1. *Подведение итогов.* Ниже показана предлагаемая аэропорту система планирования, реализации и оценки итогов учений.

17.2.2. *Преимущества.* Система оценки любого учений по отработке действий на случай аварийной обстановки в аэропорту необходима не только для выявления проблем в ходе самого учения, но, и для определения тех положений *Мероприятий* аэропорта и мероприятий соответствующих полномочных органов на случай аварийной обстановки, которые могут потребовать уточнения.

17.2.3. *Специалисты по оценке.* Специалисты группы наблюдателей должны иметь хорошо заметную одежду или специальную наклейку «наблюдатель» и беспрепятственный доступ на место учения. Наблюдатели заблаговременно, до начала учения, должны быть информированы с планами и основными принципами проведения оценки и составления отчетов.

Система оценки учений на случай аварийной обстановки в аэропорту.



17.3. *Подготовка.* Принимая во внимание, что наблюдатели являются высококвалифицированными и опытными специалистами в области эксплуатации аэропортов, проведения аварийно-спасательных мероприятий и учений на случай аварийной обстановки, дополнительная подготовка в рамках учебы – *не требуется*. Однако предварительное совещание, на котором подробно излагаются масштаб и задачи учений, позволят им эффективно выполнять возложенные на них функции и принести максимальную пользу.

17.4. *Подготовка сотрудников по оценке.* До проведения учений, наблюдатели должны получить полную информацию и формы для составления критического отзыва об учениях. Назначение наблюдателей для оценки уровня руководства, управления, связи и функциональных зон, задействованных в случае аварийной обстановки,

обеспечивает возможность подробного изучения основных элементов *Мероприятий*, направленных на ликвидацию последствий происшествия.

Наблюдатели должны находиться в районе учений и наблюдать за деятельностью функциональных подразделений и реализацией *Мероприятий* по устранению последствий происшествия.

Форма критического отзыва. Составление критического отзыва является важным средством оказания помощи в оценке учений на случай аварийной обстановки. Форма критического отзыва приводится в Приложении № 5 к настоящему *Руководству*.

Инструктаж. За день до начала учений координатор *Мероприятий* от аэропорта, информирует наблюдателей о возложенных на них функциях и внесенных в последний момент изменениях в план учений.

На этом этапе координатор аэропорта предоставляет наблюдателям окончательную документацию, касающуюся учений, формы критического отзыва и выдает хорошо различимые жилеты, одежду, каски, значки или другие средства идентификации. Наблюдатели должны также присутствовать на инструктивных совещаниях представителей средств массовой информации и органа, ответственного за проведение учений, где они могут задать вопросы относительно плана, определить участников учений и ознакомиться с маркировкой или одеждой каждого подразделения, принимающего участие в устранении последствий происшествия.

17.5. *Подведение итогов.* Подведение итогов учений, осуществляется по следующим этапам:

- подведение итогов на месте учений или оперативное подведение итогов;
- подготовка письменных отзывов (отчетов).

Подведение итогов на месте учения или оперативное подведение итогов. Подведение итогов на месте учений проводится с участием представителей всех участвующих групп, сразу после учений, с целью получения их замечаний. Подведение итогов на месте учений должен всесторонне учитывать интересы каждого участника, оперативно выявлять наиболее острые проблемы. Проведение совещания по подведению итогов учений, осуществляется согласно регламента. Не разрешается прерывать выступающего.

Все выступления на совещании должны быть задокументированы или записаны на магнитофон для последующего анализа.

Письменные отзывы (отчеты). Наблюдатели, по итогам каждого учения, готовят критические отзывы (отчетов) о своих наблюдениях, в соответствии с Приложением № 5 к настоящему *Руководству*.

18. АНАЛИЗ ДЕЙСТВИЙ ПОСЛЕ ПРОИСШЕСТВИЯ

18.1. После происшествия в пределах реальных сроков Координатор Мероприятий и координаторы от заинтересованных полномочных органов, являющихся участниками Мероприятий и принимавшие участие в ликвидации его последствий, должны запросить устные или письменные отчеты от всех принимавших участие сотрудников и подготовить обобщенный документ с оценкой аварийно-спасательной операции в целом.

18.2. *Координатор Мероприятий* по согласованию с координаторами от заинтересованных полномочных органов, являющихся участниками *Мероприятий,* проводит «*штабное*» совещание для рассмотрения обобщенного документа, указанного в пункте 16.1. настоящего *Руководства* и, при необходимости, вносит соответствующие изменения в *Мероприятия*, которые представляются необходимыми для расширения возможностей реагирования при возникновении аварийных ситуаций в будущем.

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

ПЕРЕЧЕНЬ

машин и механизмов, а также количество персонала, предоставляемого органами, задействованными в реализации Мероприятий Международного аэропорта на случай аварийной обстановки

№ п/п	Наименование органа, участвующего в реализации *Мероприятий*	Предоставляет	Количество
1.	**Служба противопожарной безопасности и аварийно-спасательных работ (СПБ и АСР - RFF)**		
		Пожарная техника	
Дежурство организовано: (перечень смен и пожарных машин)			
		Дежурные силы и средства	
		Основная база	%
		Вспомогательная база	%
		Пожарные машины, которые в состоянии вывезти огнегасящие составы:	
		- воды	тн
		- синтетический пенообразователь	тн
		Кроме этого имеется запас:	
		- воды	тн
		- пенообразователя, из них:	тн
		на основной пожарной базы:	
		- воды	тн
		- пенообразователя	тн
		на вспомогательной базе:	
		- пенообразователя	тн
		для производства импульсного пожаротушения имеется:	
		мобильное портативное переносное устройство типа	л – _ комплекта
		мобильное портативное переносное устройство типа	л – _ комплекта
		дыхательные аппараты типа с сжатым воздухом совместимые с импульсным оборудованием	л – _ комплекта

№ п/п	Наименование органа, участвующего в реализации *Мероприятий*	Предоставляет	Количество
		дыхательные аппараты для «ВР-12» «Бакпак» совместимые с импульсным оборудованием	шт.
		запасные воздушные баллоны типа _____ для совместимые с импульсным оборудованием	л – __ шт.
		запасные воздушные баллоны типа _____ для тележки совместимые с импульсным оборудованием	л – __ шт.
2.	**Служба охраны аэропорта**	Дежурная группа службы охраны	чел.
		Автомобили	
			__ шт.
3.	**Служба авиационной безопасности аэропорта**	Дежурная группа службы авиационной безопасности	__ чел.
		Автомобиль	
			__ шт.
4.	**Орган Управления Воздушным Движением**	Дежурная группа управлением воздушного движения	__ чел.
		Автомобиль	
			__шт.
5.	**Орган Координации Производственной-Деятельности Аэропорта**	Дежурная группа	__ чел.
		Дежурная машина	__ шт.
6.	**Управление Технического Обслуживания**	Дежурная группа авиатехнического управления	__ чел.
		Дежурная машина	__ шт.
7.	**Аэродромная Служба**	Дежурная группа аэродромной службы	__ чел.
		Дежурная машина	__ шт.
8.	**Медико-Санитарное Управление**	Дежурная группа медико-санитарной службы	__ чел.
		Реанимационная машина	__ шт.
		Дежурная санитарная машина	__ шт.
		Имеющийся запас лекарственных препаратов, медицинского оборудования и специальных принадлежностей	

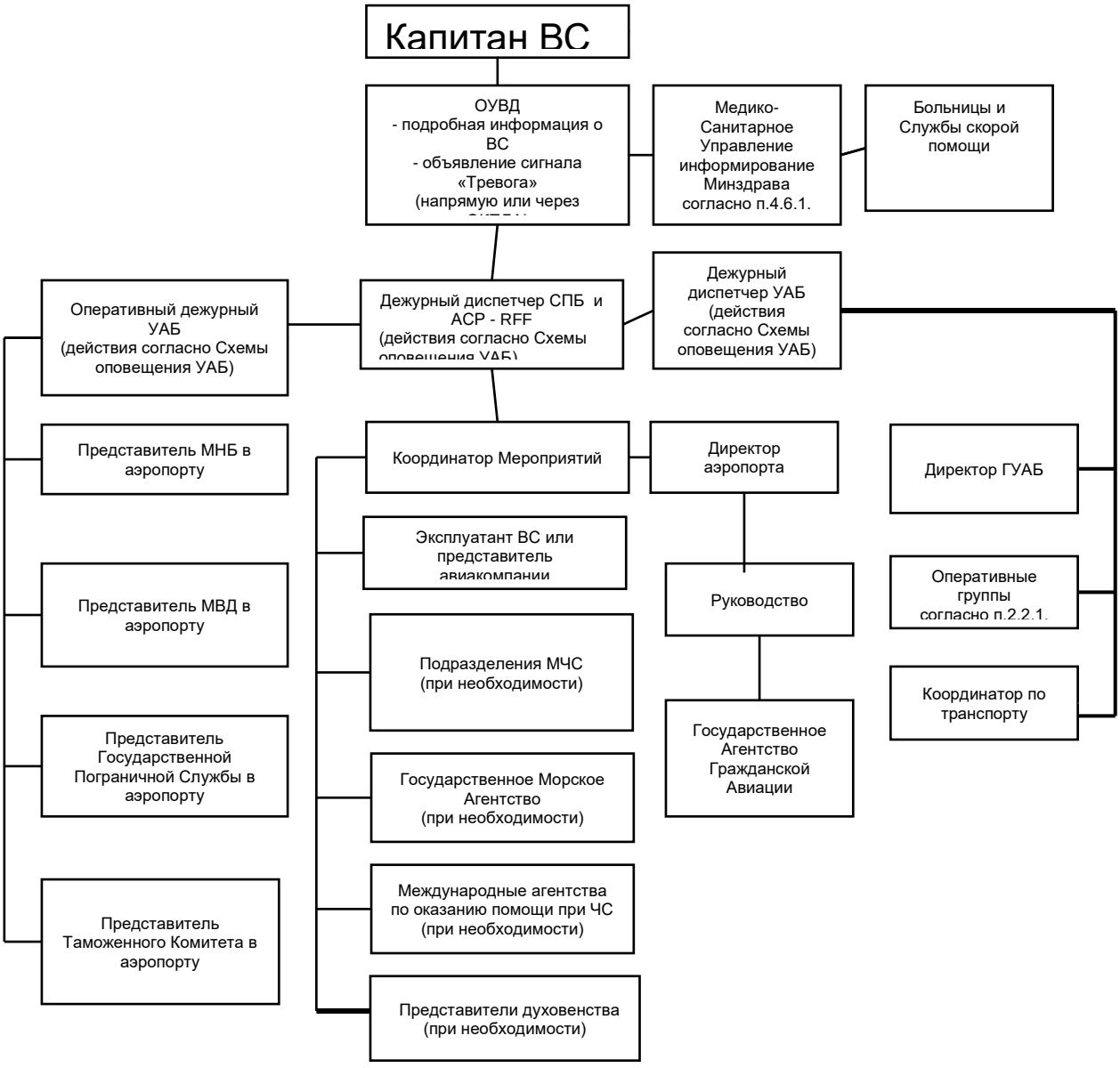
№ п/п	Наименование органа, участвующего в реализации *Мероприятий*	Предоставляет	Количество
9.	**Санитарно-Эпидемиологическая Служба**	Дежурная группа санитарно-эпидемиологической службы	__ чел.
		Дежурная санитарная машина	__ шт.
10.	**Служба специального автомобильного транспорта**	Дежурная группа	__ чел.
		Перечисляются автотранспортные средства	__ шт.
			__ шт.
12.	**Служба связи**	Дежурная группа службы связи	__ чел.
		Дежурная машина	__ шт.
		Радиостанции	__ шт.
14.	**Силы и средства Министерства по Чрезвычайным Ситуациям**		
	из войсковой части	Перечисляются, выделяемое количество команд и машин и механизмов	__ ед.
	из войсковой части		
	Подразделения ГСПО	Перечисляются, выделяемое количество команд и машин и механизмов	
15.	**Силы и средства Министерства**	_____ *район* Перечисляются, выделяемое количество команд и машин и	
		_____ *район*	
		Специализированная бригада врачей	
	Внештатные группы		
	Субъекты гражданской авиации	Перечисляются, выделяемое количество людей в оперативной группе авиапредприятия	

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

СХЕМА (Образец)*

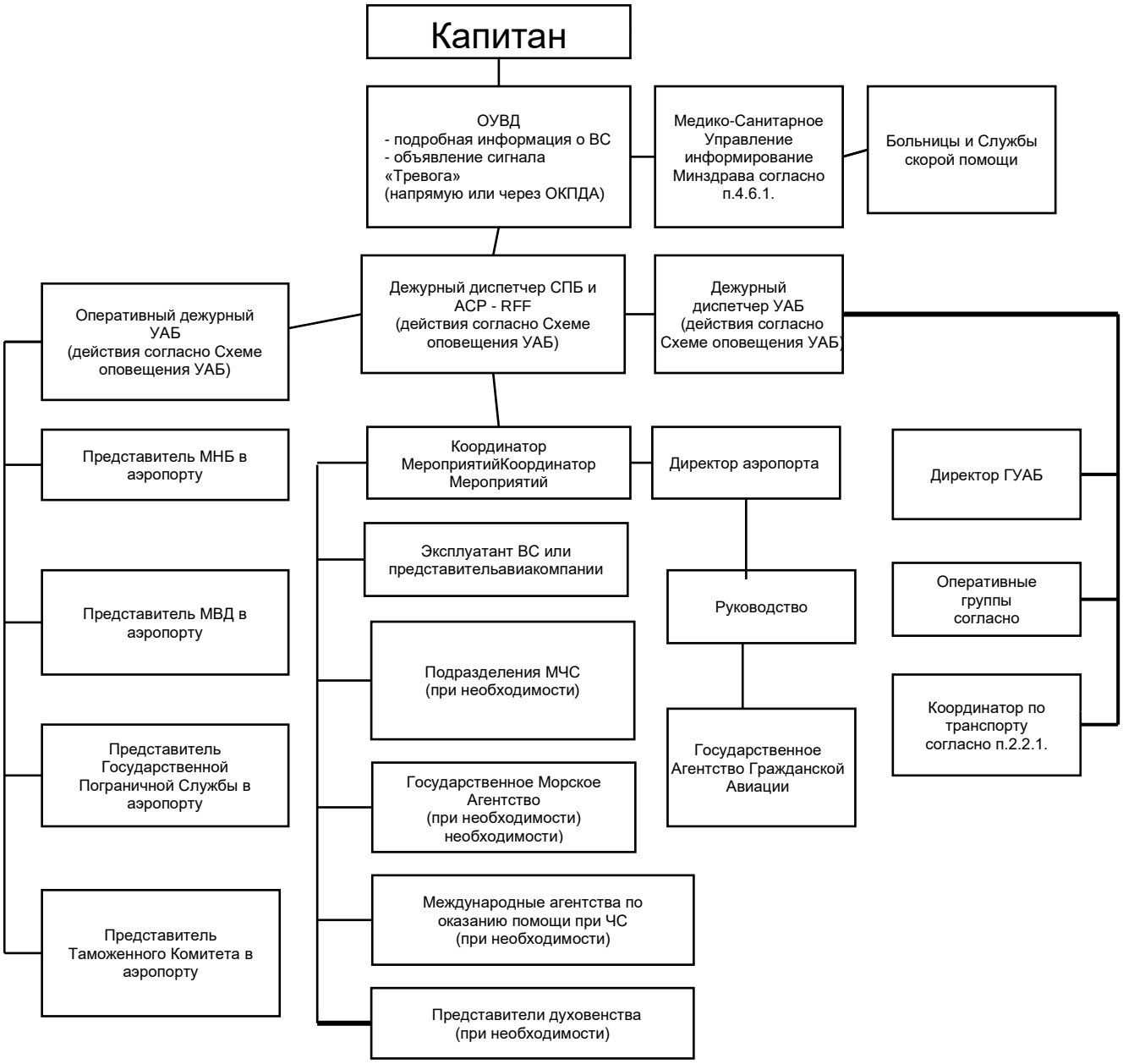
оповещения участников Мероприятий в случае аварийной обстановки на территории аэропорта (согласно Главы 4 *Руководства*)



*** Руководство и управление на случай аварийной обстановки осуществляется в соответствии со Схемой (первой), приведенной в главе 7 Мероприятий.**

СХЕМА (Образец)*

оповещения участников Мероприятий в случае аварийной обстановки за пределами аэропорта (согласно Главы 4 *Руководства*)



*** Руководство и управление на случай аварийной обстановки осуществляется в соответствии со Схемой (второй), приведенной в главе 7 Мероприятий.**

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3

ОБРАЗЕЦ

письменного Соглашения о взаимопомощи на случай аварийной обстановки

Дата выпуска:

МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ …….

ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ НА СЛУЧАЙ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ

СОГЛАШЕНИЕ

О ВЗАИМОПОМОЩИ НА СЛУЧАЙ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ

ОРГАН: (Наименование и адрес)

_____

_____

_____

_____

одобряет *Мероприятия Международного Аэропорта …… на случай аварийной обстановки*, соответствующий документ с *Мероприятиями* от «__» _____ 20__, прилагаемый порядок действий и согласен соблюдать все инструкции и порядок действий и выполнять все изложенные в них соответствующие обязанности.

_____

Подпись полномочного представителя

Дата _____

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4

Карточка идентификации пострадавших

Над медицинской эмблемой имеется

небольшое отверстие с тесемкой

Левый угол ЖЕЛТОГО ЦВЕТА и перфорирован вдоль указанной линии. На треугольнике указан номер карточки, и он может оставаться у водителя машины скорой помощи для учета пострадавших, которых он доставил в каждую больницу, если пострадавшие доставляются в несколько больниц, карточки следует хранить отдельно для каждой больницы.

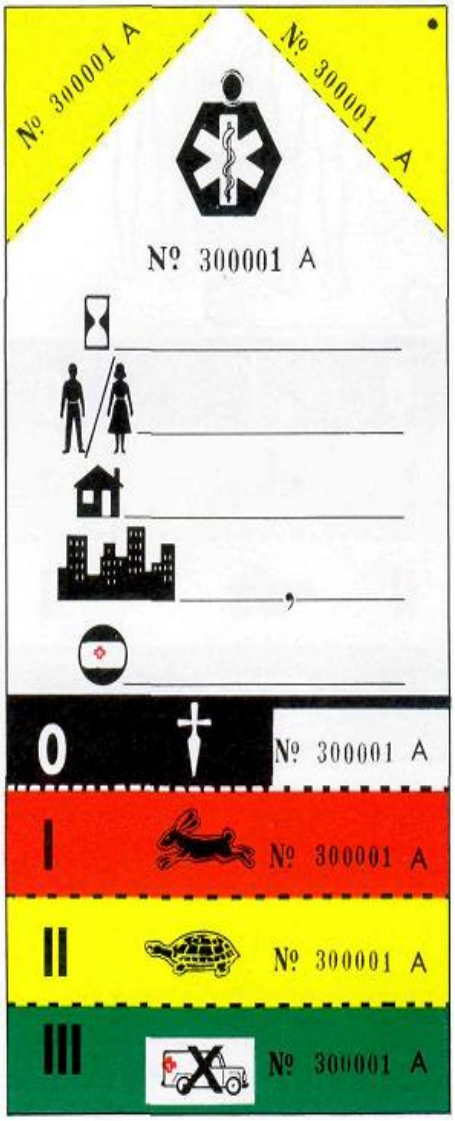
Основная часть карточки прикрепляется к пострадавшему

ЧЕРНАЯ ПОЛОСА
Погибшие

КРАСНАЯ ПОЛОСА
Очередность I
Кролик - немедленная помощь

ЖЕЛТАЯ ПОЛОСА
Очередность II
Черепаха - помощь может быть оказана через некоторое время

ЗЕЛЕНАЯ ПОЛОСА
Очередность III
Зачеркнутая машина скорой помощи означает, что требуется только незначительная медицинская помощь



Правый угол ЖЕЛТОГО ЦВЕТА и перфорирован вдоль указанной линии. Треугольник имеет небольшое отверстие с тесемкой и номер карточки. Он может прикрепляться к колышку, обозначающему место обнаружения пострадавшего, или использоваться персоналом службы первой медицинской помощи для учета пострадавших, которым оказана помощь
Номер карточки

Место, где указывается время первой стабилизации состояния пострадавшего

Место, где указывается фамилия пострадавшего (если известно)

Место, где указывается адрес пострадавшего (если известно)

Место, где указывается название города и государства пострадавшего (если известно)

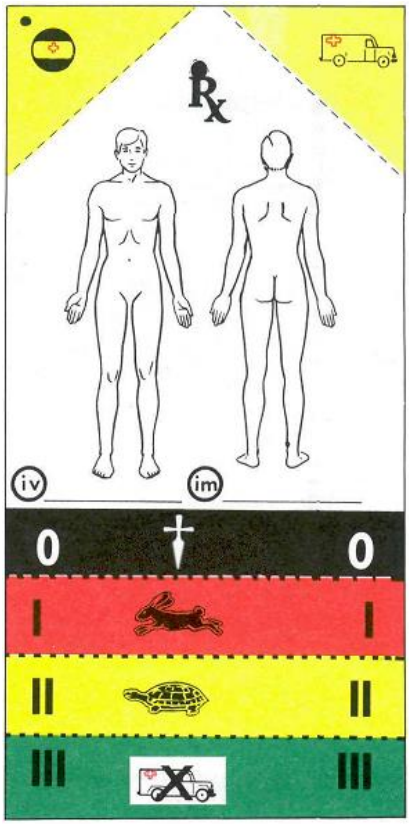
Место, где указывается фамилия или инициалы сотрудника службы первой помощи, который оказал помощь пострадавшему
Отрываются три нижние перфорированные части в случае смертельного исхода
Отрываются две нижние перфорированные части, если пострадавший имеет очередность I

Отрывается нижняя перфорированная часть, если пострадавший имеет очередность II

Сохраняются все перфорированные части, если пострадавший имеет очередность III

ПРИМЕЧАНИЕ. Если состояние пострадавшего ухудшается, в карточку вносятся соответствующие изменения.

Лицевая сторона карточки идентификации пострадавшего.

Описание отрывных частей карточки содержится на рисунке Приложения 6		Обозначить травмированные участки, обнаруженные при первоначальном осмотре
Указать после) **iv** тип любых сделанных пострадавшему внутривенных инъекций		Указать после **im** любых сделанных пострадавшему внутримышечных инъекций

Обратная сторона карточки пострадавшего.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5

ФОРМА

критического отзыва об учениях по отработке действий на случай аварийной обстановки

Фамилия проверяющего …….

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

1. Дата и время возникновения аварийной ситуации ……

(день/месяц/год)

……..

(местное время по 24-часовой шкале)

2. Место аварийной ситуации ……..

3. Тип аварийной ситуации ……..……..

……..……

СПАСАТЕЛЬНЫЕ И ПРОТИВОПОЖАРНЫЕ РАБОТЫ

4. Время передачи уведомления об аварийной ситуации ……

……..……(местное время по 24-часовой шкале)

5. a) Орган или лицо, прибывшее первым

к месту происшествия ……

b) Время прибытия ……

(местное время по 24-часовой шкале)

6. a) Время прибытия к месту происшествия аварийно-

спасательной и противопожарной службы аэропорта ……

(местное время по 24-часовой шкале)

b) Примерное количество пожарников на месте происшествия …….

c) Время первых противопожарных действий и тип

применяемых веществ (пена, сухие химикаты и т.д.) …….

(местное время по 24-часовой шкале)

……

(тип)

7. a) Время эвакуации первого пострадавшего из воздушного судна ……

(местное время по 24-часовой шкале)

b) Способ эвакуации ……

……

c) Количество пострадавших, эвакуированных из воздушного судна ……

d) Время эвакуации последнего пострадавшего из воздушного судна ……

(местное время по 24-часовой шкале)

Замечания: ……

……

……

8. a) Количество раненых ……

b) Количество непострадавших ……

c) Количество погибших ……

9. a) Время доставки первого пострадавшего в зону сортировки ……

(местное время по 24-часовой шкале)

b) Время доставки последнего пострадавшего в зону сортировки ……

(местное время по 24-часовой шкале)

10. a) Названия других служб, принимавших участие в оказании первой помощи

……

……

b) Кто руководил действиями указанных служб? ……

……
…

c) Сколько человек участвовало? ……

11. a) Названия других организаций, принимавших участие в аварийно-спасательных работах ……

……

b) Сколько человек участвовало? ……

12. Был ли муляж натуральным? ДА ☐ НЕТ☐

БЕЗОПАСНОСТЬ

13. a) Время уведомления полиции/службы

безопасности об аварийной ситуации …….

(местное время по 24-часовой шкале)

b) Кто из сотрудников полиции/ службы безопасности первым прибыл на место происшествия? ……

……..

c) Время прибытия? …….

(местное время по 24-часовой шкале)

14. a) Сколько человек участвовало? ……

b) Имела ли место в какое-либо время передача полномочий по руководству

обеспечением безопасности на месте происшествия? ДА ☐ НЕТ☐

Если это имело место, укажите последовательность передачи полномочий по руководству и каким органам такие полномочия передавались

……

……

……

15. Регулирование движения осуществлялось удовлетворительно? ДА ☐ НЕТ☐

16. Обеспечивалась ли какая-либо охрана личных вещей? ДА ☐ НЕТ☐

17. Какие особые проблемы безопасности возникали на месте происшествия (любопытные и т.д.)? ……

……..

МЕДИЦИНСКИЕ СЛУЖБЫ

18. a) Кто из медицинских работников первым прибыл на место происшествия? ……

……..

b) Время уведомления …….

(местное время по 24-часовой шкале)

c) Способ уведомления …….

d) Кто уведомил? …….

e) Время прибытия на место происшествия ……

(местное время по 24-часовой шкале)

19. a) Кто был ответственным медицинским лицом, координирующим медицинскую помощь и эвакуацию пострадавших? …….

……

……

b) Время уведомления ……..

(местное время по 24-часовой шкале)

c) Способ уведомления …….

d) Кто уведомил? ……

e) Время прибытия на место происшествия ……

(местное время по 24-часовой шкале)

20. a) Количество прибывших врачей ……..

b) Количество прибывших медсестер ……

21. a) Была ли организована зона сортировки на месте происшествия? ДА ☐ НЕТ☐

b) Способствовало ли расположение зоны сортировки скорейшему прохождению потока пострадавших? ДА ☐ НЕТ☐

c) Была ли обеспечена должная классификация и идентификация пострадавших?

ДА ☐ НЕТ☐

22. Как можно было узнать медицинский персонал и персонал первой медицинской помощи? …….

……

……

23. a) когда было передано уведомление международным органам

по оказанию помощи (Красному Кресту и т.д.)? ……..

(местное время по 24-часовой шкале)

b) способ уведомления ……

c) кто уведомил? ……

d) время прибытия ……

(местное время по 24-часовой шкале)

e) какие органы принимали участие? ……

……..

……

f) сколько человек участвовало? …….

СКОРАЯ ПОМОЩЬ

24. a) время уведомления служб скорой помощи …….

(местное время по 24-часовой шкале)

b) способ уведомления …….

c) кто уведомил? ……..

d) наименование службы скорой помощи ……

……..

e) Время прибытия первой машины скорой помощи

на место происшествия …….

(местное время по 24-часовой шкале)

25. a) Скольким пострадавшим была оказана помощь службой скорой помощи? ……

b) Время отправления …….

(местное время по 24-часовой шкале)

c) Больница ……

d) Время прибытия в больницу ……

(местное время по 24-часовой шкале)

26. a) Имелись ли трудности с проездом к месту происшествия и от него? ДА ☐ НЕТ☐

Если «да», то объясните ……

……..

……..

b) Имелись ли какие-либо особые затруднения при следовании

от места происшествия до больницы? ДА ☐ НЕТ☐

Если «да», то объясните ……

……..

……...

БОЛЬНИЦЫ

27. Количество выделенных врачей ……...

28. Количество выделенных медсестер …….

29. Количество другого персонала больницы …….

30. Количество принятых пострадавших ……...

31. Характер поступивших пострадавших …….

32. a) Время получения первого уведомления ……

(местное время по 24-часовой шкале)

b) Время получения подтверждения о бедствии …….

(местное время по 24-часовой шкале)

c) Время прибытия первых пострадавших ……

(местное время по 24-часовой шкале)

d) Время осмотра врачом первых пострадавших ……

(местное время по 24-часовой шкале)

e) Время прибытия последних пострадавших …….

(местное время по 24-часовой шкале)

РУКОВОДСТВО

33. Было ли эффективным руководство на месте происшествия? ДА ☐ НЕТ☐

34. Имелись ли трудности при координации действий медицинских, противопожарных, полицейских или других служб? ДА ☐ НЕТ☐

Если «да», то поясните …….

……..

……..

35. Способствовало ли общее настроение участников успеху проводимых учений?

ДА ☐ НЕТ☐

36. Кто проявил организаторские способности? …….

……..

……..

ОБЩЕСТВЕННАЯ ИНФОРМАЦИЯ

37. a) Время уведомления сотрудника службы

общественной информации аэропорта ……

(местное время по 24-часовой шкале)

b) Способ уведомления ……

c) Время прибытия …….

(местное время по 24-часовой шкале)

38. a) Кто был сотрудником по связи с общественностью? ……..

b) Какую организацию он представляет? ……

39. Какие особые проблемы были обнаружены? ……..

……..

……..

СВЯЗЬ И РУКОВОДСТВО

40. Эффективно ли работал командный пункт? ДА ☐ НЕТ☐

41. Эффективно ли работал аварийный оперативный центр? ДА ☐ НЕТ☐

42. Была ли эффективной система оповещения личного состава? ДА ☐ НЕТ☐

43. Была ли эффективной система вызова врачей? ДА ☐ НЕТ☐

44. Было ли точно получено сообщение об аварийной обстановке? ДА ☐ НЕТ☐

45. Была ли эффективной связь с больницами? ДА ☐ НЕТ☐

46. Имелись ли трудности с внутренней связью? ДА ☐ НЕТ☐

Если «да», то поясните ……

……..

……..

47. Какие виды систем связи использовались?

a) двусторонняя связь ДА ☐ НЕТ☐

b) телефон ДА ☐ НЕТ☐

c) портативные дуплексные радиостанции ДА ☐ НЕТ☐

d) посыльные ДА ☐ НЕТ☐

е) другие виды (укажите конкретно ……).

ЗАМЕЧАНИЯ

Ваши замечания, которые могут оказаться полезными для оценки этих учений ……

……

……

……

……

……

……

……

……