



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

пр. Перемоги, 14, м. Київ, 01135; тел. (044) 351-54-01, тел. факс (044) 351-56-92
vdz@avia.gov.ua, код ЄДРПОУ 37536026

Державна регуляторна служба
України

Державіаслужбою розроблено проект наказу Державіаслужби «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації України» (далі – проект наказу) відповідно до вимог статей 5, 11, 82 Повітряного кодексу України, пункту 3 підпунктів 37, 38 пункту 4 Положення про державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 року № 520, та з метою приведення нормативно-правових актів у відповідність до законів України, стандартів та рекомендованої практики міжнародної організації цивільної авіації (ICAO).

Просимо розглянути можливість надання рішення про погодження проекту наказу.

Додатки (тільки адресату):

1. Копія проекту наказу на 56 арк.
2. Копія пояснювальної записки до проекту наказу на 3 арк.
3. Копія аналізу регуляторного впливу до проекту наказу на 8 арк.
4. Повідомлення про оприлюднення проекту наказу на 1 арк.

Голова Державіаслужби

О.В. Більчук

011883

Вик. Діцул О.О.
Тел. 351-55-43

УВ Державіаслужба України
1.19-6112-17 від 20.06.2017

арк.1



0.31

Державна регуляторна служба України
№ 6928/0/19-17 від 26.06.2017





ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
(ДЕРЖАВІАСЛУЖБА)

НАКАЗ

Київ

Про затвердження Авіаційних правил
України «Правила аварійно-
рятувального та протипожежного
забезпечення польотів у цивільній
авіації України»

Відповідно до статей 5, 11, 82, 113 Повітряного кодексу України, пункту 3 підпунктів 37, 38 пункту 4 Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 року № 520, та з метою приведення нормативно-правових актів у відповідність до законів України, стандартів та рекомендованої практики міжнародної організації цивільної авіації (ICAO)

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Авіаційні правила України «Правила аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації України», що додаються.

000537

2. Управлінню аеродромів та аеропортів (Голодняк Г.Г.) забезпечити в установленому законодавством порядку:

подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

оприлюднення цього наказу на офіційному сайті.

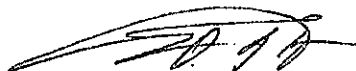
3. Визнати таким, що втратив чинність, наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 15 грудня 2005 року № 947 «Про затвердження Положення про медичний пункт аеровокзалу цивільної авіації України», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 31 січня 2006 року за № 84/11958.

4. Визнати таким, що втратив чинність, наказ Міністерства інфраструктури України від 07 травня 2013 року № 286 «Про затвердження Правил аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації України», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 24 травня 2013 року за № 809/23341.

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

6. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Голова Державіаслужби



О.В. Більчук

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Державної авіаційної
служби України

«___» _____ 2017 року № _____

Авіаційні правила України

«Правила аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів
у цивільній авіації України»

I. Загальні положення

1. Ці Авіаційні правила визначають порядок організації і проведення заходів аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів, аварійно-рятувальних робіт на території аеропортів (аеродромів), злітно-посадкових майданчиків і в районі відповідальності аеродромів (злітно-посадкових майданчиків) за пошук і рятування у цивільній авіації України.

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

3. У цих Авіаційних правилах терміни вживаються в таких значеннях:

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

аварійна стадія - загальний термін, який означає в різних обставинах стадію непевності, стадію тривоги або стадію лиха;

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

аварійний приводний передавач (далі - ELT) - устаткування, що передає характерні сигнали на заданих частотах і, залежно від виду застосування, може спрацьовувати автоматично в результаті удару або приводитися в дію вручну;

аварійно-рятувальна команда - нештатне формування, що створюється та функціонує у складі аеропорту (аеродрому), має спеціальну підготовку і оснащено засобами, устаткуванням і обладнанням для швидкого та ефективного проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт;

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

аварійно-рятувальні засоби - технічні засоби спеціального призначення (засоби зв'язку, техніка, обладнання, спорядження, матеріали, відео-, кіно-фотоматеріали з технології проведення аварійно-рятувальних робіт

програмні продукти і бази даних та інші засоби), які використовуються під час проведення аварійно-рятувальних робіт;

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

авіапідприємство – будь-яке підприємство, що надає авіапослуги або експлуатує повітряні судна;

атестація - визначення кваліфікації спеціаліста, обсягу його знань, досвіду, здібностей, необхідних для виконання конкретних обов'язків;

бортові аварійно-рятувальні засоби - технічні засоби, функціонально пов'язані з конструкцією повітряного судна, знімні засоби та спорядження, що використовуються для рятування людей у разі виникнення і розвитку аварійних ситуацій на борту повітряного судна;

«Відбій» - сигнал оповіщення для припинення дій під час аварійних ситуацій з повітряним судном, дій аварійно-рятувальної команди, які виконувалися за сигналом «Готовність» або «Тривога», або завершення аварійно-рятувальних робіт;

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

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

наземна пошуково-рятувальна група - група, яка укомплектована підготовленим персоналом і оснащена устаткуванням, придатним для проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт у межах

відповідальності експлуатанта аеродрому за проведення пошукових аварійно-рятувальних робіт;

повітряне судно, що зазнає або зазнало лиха, - ситуація з повітряним судном, коли судну, екіпажу та особам, які перебувають на його борту загрожує небезпека чи з яким втрачено зв'язок і його місце знаходження невідоме;

пошуково-рятувальне забезпечення польотів - комплекс заходів дотримання встановлених правил і нормативів (норм), спрямованих на своєчасну підготовку, утримання на належному рівні готовності та залученні до дій сил і засобів реагування на надзвичайну подію з повітряним судном;

район відповідальності аеродрому за пошук і рятування - місцевість повітряний простір над нею, у межах яких експлуатант аеродрому забезпечує організацію та проведення пошуку і аварійно-рятувальних робіт.

Район відповідальності аеродрому цивільної авіації за пошук і рятування, як правило, має форму кола з центром у контрольній точці аеродрому та радіусом до 10 км і визначається інструкцією з виконання польотів (використання повітряного простору) у районі аеродрому.

Район відповідальності злітно-посадкового майданчика цивільної авіації за пошук і рятування, як правило, встановлюється в межах території злітно-посадкового майданчика і визначається інструкцією з виконання польотів (використання повітряного простору) у районі злітно-посадкового майданчика.

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

сигнал лиха (МЕЙДЕЙ - MAYDAY) - міжнародний радіотелефонний сигнал лиха, який передається у випадках, коли повітряному судну загрожує безпосередня небезпека і йому необхідна негайна допомога;

служба аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення - структурний підрозділ у складі авіапідприємства для здійснення функцій аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів, об'єктів та інфраструктури на території аеропортів (аеродромів) цивільної авіації;

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

Інші терміни, що використовуються у цих Правилах, вживаються у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України та Авіаційних правилах України.

4. У цих Правилах скорочення мають такі значення:

АДЦПР – авіаційний допоміжний центр пошуку та рятування;

АП – авіаційна подія;

АРК – аварійно-рятувальна команда;

АРР – аварійно-рятувальні роботи;

ГАКЦПР – Головний авіаційний координаційний центр пошуку та рятування;

ЗПМ – злітно-посадковий майданчик;

ЗПС – злітно-посадкова смуга;

ІАС – інженерно-авіаційна служба;

КЦПР ЦА – Координаційний центр пошуку та рятування цивільної авіації;

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

НПРГ – наземна пошуково-рятувальна група;

ОПР – обслуговування повітряного руху;

ПС – повітряне судно;

РДЦ – районний диспетчерський центр;

РНПЗ – рівень необхідного пожежного захисту;

РТЗ – радіотехнічне забезпечення;

САД – суб'єкт аеропортової діяльності;

ЦА – цивільна авіація;

ЦДА – центральна диспетчерська аеродрому;

ЦДС – центральна диспетчерська служба Державіаслужби України.

II. Аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення польотів

2.1. Аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення польотів ЦА складається з аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів на аеродромі/вертодромі (далі – аеродром), в аеропорту (до складу якого входить аеродром), у районі відповідальності аеродрому за проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт, на злітно-посадковому майданчику та пошуково-рятувального забезпечення польотів ПС ЦА експлуатантами.

2.2. Аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення польотів на аеродромі, в аеропорту (до складу якого входить аеродром) і в район відповідальності аеродрому за проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт, на злітно-посадковому майданчику включає:

підготовку відповідальних посадових осіб до організації аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів;

планування заходів для гасіння пожеж;

планування заходів для виконання пошуку та аварійно-рятувальних робіт;

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

організацію зв'язку та сповіщення про лихо з ПС;

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

2.3. Пошуково-рятувальне забезпечення польотів ПС ЦА експлуатантами включає:

- підготовку відповідальних посадових осіб для організації пошуково-рятувального забезпечення польотів та керівництва ним;
- планування заходів для виконання пошуково-рятувальних робіт;
- організацію сповіщення про лихо з ПС;
- проведення спеціальної підготовки екіпажів пошуково-рятувальних повітряних суден;
- проведення спеціальної підготовки підрозділу аварійно-рятувальної команди (якщо такий входить до розрахунку АРК);
- організацію спеціальної підготовки екіпажів щодо дій в аварійній ситуації на борту повітряного судна та виживання екіпажу і пасажирів у разі АП;
- організацію технічного оснащення пошуково-рятувальних ПС сучасними засобами пошуку та рятування;
- організацію оснащення і утримання в належному стані ПС бортовими аварійно-рятувальними засобами та контроль їх готовності;
- організацію проведення інструктажу пасажирів щодо дій в аварійній ситуації на борту ПС.

2.4. Регулювання аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів, пошуково-рятувального забезпечення польотів цивільної авіації, а також координація спільних дій з іншими органами державної влади здійснюються Державною авіаційною службою України.

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

Державіаслужба України забезпечує цілодобове функціонування КЦПР ЦА.

2.5. Організація аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів на території аеропорту (аеродрому) ЦА та в районі відповідальності аеродрому за пошук та рятування покладається на експлуатанта аеродрому відповідно до наказу по авіапідприємству через штатний підрозділ – службу аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення.

Експлуатанти ПС здійснюють пошуково-рятувальне забезпечення польотів через їх підрозділи – служби пошуково-рятувального забезпечення польотів.

В авіаційних навчальних закладах (які не є експлуатантами аеродрому) і на ЗПМ організація аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів здійснюється їх керівниками з призначенням відповідальної особи за аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення.

2.6. Служба аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення авіапідприємства діє згідно з положенням про службу, що розробляється відповідно до Положення про службу аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення підприємства цивільної авіації України.

затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27 серпня 2012 року № 525, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 19 вересня 2012 року за № 1613/21925.

2.7. Служба пошуково-рятувального забезпечення польотів експлуатанта ПС діє відповідно до положення про службу, що затверджується керівником цього авіапідприємства.

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

АРК авіапідприємств ЦА;

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

засоби зв'язку, пункти управління силами і засобами ЦА для проведення аварійно-рятувальних робіт.

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

повітряні пошуково-рятувальні групи;

чергові пошуково-рятувальні ПС;

аварійно-рятувальні засоби ПС;

засоби зв'язку, радіотехнічного та аеронавігаційного забезпечення польотів;

пункти управління силами і засобами цивільної авіації для проведення пошуку і аварійно-рятувальних робіт.

III. Організація планування аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів

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

3.2. КЦПР ЦА розробляє, а Державіаслужба України затверджує:

інструкцію з організації і несення чергування в КЦПР ЦА;

інструкцію з організації приймання і передачі сигналів про ПС, які зазнали або зазнають лиха;

інструкцію щодо дій персоналу КЦПР ЦА у разі отримання сигналів аварійного оповіщення;

план залучення сил та засобів ЦА до проведення пошуково-рятувальних операцій (робіт) у районі пошуку та рятування, який включає дані про:

а) способи проведення пошуково-рятувальних операцій в районі пошуку та рятування;

б) використання наявних систем і засобів зв'язку;

в) дії, що вживаються спільно з іншими координаційними центрами пошуку та рятування;

г) методи аварійного оповіщення повітряних суден які знаходяться на маршруті в районі пошуку та рятування, і надводних суден в морі;

г) обов'язки та права осіб, яким доручено ведення пошуково-рятувальних операцій;

д) можлива передислокація засобів, з урахуванням метеорологічних або інших умов;

е) методи отримання такої важливої для пошуково-рятувальних операцій інформації, як метеозведення і прогнози, відповідні повідомлення NOTAM і т. п.;

є) методи отримання від інших координаційних центрів пошуку і рятування допомоги, включаючи повітряні і надводні судна, осіб або обладнання, яке може знадобитися;

ж) методи наведення повітряних суден, вимушених здійснювати посадку на воду, в районі знаходження надводних суден;

з) методи наведення пошуково-рятувальних або інших повітряних суден на повітряні судна, що зазнають лиха;

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

3.3. В аеропорту (на аеродромі), на ЗПМ експлуатантом аеродрому, ЗПМ розробляється план заходів на випадок аварійної обстановки в аеропорту (на аеродромі, ЗПМ) (далі - план заходів на випадок аварійної обстановки), який в цілому повинен охоплювати:

аварійні ситуації з ПС;

аварійні ситуації, що не мають відношення до ПС;

надзвичайної ситуації у сфері охорони здоров'я;

поєднання цих аварійних ситуацій.

1. Аварійні ситуації з повітряними судами включають:

1) авіаційна подія в аеропорту;

2) авіаційна подія за межами аеропорту:

а) на суші,

б) на воді;

3) інцидент з повітряним судном у польоті (очікувана аварійна посадка ПС):

4) інцидент з повітряним судном на землі;

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

6) інцидент, пов'язаний з актом незаконного втручання;

2. Аварійні ситуації, що не мають відношення до повітряних суден включають:

1) пожежі в будівлях;

2) диверсії, включаючи загрозу застосування вибухових пристроїв;

3) стихійні лиха;

4) випадки, пов'язані з небезпечними вантажами;

5) випадки, що вимагають надання медичної допомоги;

6) надзвичайної ситуації у сфері охорони здоров'я.

3. Змішані аварійні ситуації, в яких залучені:

1) повітряне судно/будівля;

2) повітряне судно/устаткування для заправки паливом;

3) повітряне судно/повітряне судно.

План заходів на випадок аварійної обстановки затверджується керівником авіапідприємства та погоджується з територіальними органами ДСНС України в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві та Севастополі (далі - територіальні органи ДСНС України).

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

Планування дій повинно включати:

перелік обов'язків адміністрації аеропорту (аеродрому, ЗПМ) у разі аварійних ситуацій;

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

організацію стаціонарного аварійного оперативного центру і пересувного командного пункту у разі аварійних ситуацій;

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

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

карту аеродрому та карту району відповідальності за проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт з нанесеною координатною сіткою;

функції органів ОГР в аварійних ситуаціях;

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

допомогу сім'ям постраждалих при авіаційній події (членам екіпажу та пасажирам).

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

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

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

Оперативний план пожежогасіння на ПС повинен включати:

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

склад протипожежних сил і засобів;

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

з'язок та сповіщення при виникненні пожежі на ПС;

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

рекомендації щодо гасіння пожежі на ПС.

Додатки до оперативного плану пожежогасіння на ПС:

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

інструкція щодо покриття піною ЗПС при аварійній посадці ПС не випущеними або пошкодженими шасі;

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

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

3.4. На випадок виникнення необхідності евакуації ПС в аеропорту (на аеродромі) розробляється план щодо видалення ПС, яке втратило

спроможність самостійно рухатися. План повинен враховувати характеристики ПС, які виконують польоти на даному аеродромі, та включати:

обов'язки керівного складу аеропорту (аеродрому) та експлуатанта ПС щодо організації та безпосереднього виконання евакуації ПС з визначенням відповідальних осіб;

виконання підготовчих заходів до проведення евакуації ПС з визначенням необхідного устаткування, транспортних засобів, можливості їх пересування по території аеродрому;

дії служб аеропорту та експлуатанта ПС при виконанні евакуації ПС;

можливі способи проведення евакуації з урахуванням типу ПС;

перелік наявного евакуаційного устаткування в аеропорту;

заходи щодо забезпечення необхідного евакуаційного устаткування з інших аеропортів та установ, організацій і підприємств;

підготовку та оснащення персоналу, який передбачається залучати до виконання евакуації ПС;

заходи безпеки при роботі з евакуаційним устаткуванням, механічними засобами та виконанні евакуації ПС.

Процедури евакуації розробляються експлуатантом ПС та надаються як додаток до плану аеропорту щодо видалення ПС.

3.5. Адміністрацією аеропорту (аеродрому) відповідно до аварійного плану аеропорту повинно передбачатися залучення АРК до ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій та інших невідкладних робіт, не пов'язаних з АП, зокрема під час:

пожежі в спорудах аеропорту;

актів незаконного втручання, включаючи загрозу застосування вибухових пристроїв, захоплення ПС;

стихійного лиха;

події, пов'язаної з небезпечними вантажами;

події, яка вимагає надання медичної допомоги;
надзвичайної ситуації у сфері охорони здоров'я.

3.6. В аеропорту (на аеродромі) на зміну розробляється змінний план чергування аварійно-рятувальних сил та засобів, у якому вказуються відповідальний за ліквідацію наслідків АП в аеропорту, керівник аварійно-рятувальних робіт на місці АП, склад чергових аварійно-рятувальних сил та засобів аеропорту на зміну, у тому числі склад підрозділів аварійно-рятувальної команди, наземної пошуково-рятувальної групи, наявні засоби зв'язку та оповіщення, кількість та марки спецтранспорту, який передбачено залучати до виконання АРР.

3.7. В аеропорту (на аеродромі) повинні бути відпрацьовані заходи з виявлення місця АП в районі відповідальності аеродрому за проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт і прибуття до нього підрозділів АРК у найкоротший строк з доставкою необхідного аварійно-рятувального та медичного обладнання.

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

3.8. Експлуатант ПС розробляє План реагування на аварійні (надзвичайні) ситуації, який включає:

1. Події з повітряними суднами експлуатанта:
 - 1) авіаційні події (аварії, катастрофи);
 - 2) інциденти з ПС.
2. Надзвичайні ситуації не пов'язані з авіаційними подіями:
 - 1) пожежі в будівлях;
 - 2) диверсії, включаючи загрозу застосування вибухових пристроїв;
 - 3) стихійні лиха;
 - 4) випадки, пов'язані з небезпечними вантажами;
 - 5) випадки, що вимагають надання медичної допомоги;
 - 6) надзвичайної ситуації у сфері охорони здоров'я.
3. Функціонування центру управління кризовими ситуаціями.

Розділ плану, що включає події з повітряними суднами експлуатанта повинен бути скоординований з планом заходів на випадок виникнення аварійних ситуацій з ПС в аеропорту базування та погоджений керівником цього аеропорту і містити:

порядок повідомлення про аварійну ситуацію з ПС;

обов'язки керівництва та співробітників експлуатанта ПС, а також їхні дії на випадок аварійних обставин на аеродромі базування та поза межами аеродрому;

заходи щодо приймання евакуйованих пасажирів;

порядок використання ресурсів експлуатанта ПС та порядок координації дій з іншими експлуатантами, що базуються на аеродромі, щодо взаємодопомоги;

порядок дій експлуатанта ПС при аварійній ситуації з ПС поза межами аеродрому;

допомогу сім'ям постраждалих при авіаційній події (членам екіпажу та пасажирам);

заходи щодо евакуації ПС або його частин з місця події.

План реагування на аварійні (надзвичайні) ситуації включає обов'язки і роль відповідальних осіб, дії підрозділів (служб), центру управління кризовими ситуаціями експлуатанта ПС та взаємодіючих організацій для всіх видів аварійних ситуацій.

Планування заходів на випадок аварійної ситуації з власним ПС розповсюджується на усі ПС, які знаходяться в експлуатації авіапідприємства.

3.9. Під час виконання авіаційних робіт у сільському та лісовому господарствах авіапідприємства організовують аварійно-рятувальне забезпечення польотів відповідно до Правил організації та виконання авіаційних робіт у сільському та лісовому господарстві, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України 22 грудня 2006 року № 1179, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 28 березня 2007 року за № 286/13553, та цих Правил.

IV. Організація протипожежного забезпечення польотів

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

4.2. Організація протипожежного забезпечення польотів на авіапідприємствах передбачає:

визначення категорії аеродрому/вертодрому за РНПЗ;

оснащення більш потужною сучасною пожежно-рятувальною технікою, засобами для гасіння пожеж, аварійно-рятувальним спорядженням

вогнегасними речовинами, підтримання їх у належному стані і постійній готовності до застосування;

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

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

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

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

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

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

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

4.3. Аеродрому встановлюється категорія за РНПЗ шляхом визначення категорії за РНПЗ кожної ЗПС залежно від розмірів ПС, які виконують польоти на даному аеродромі, згідно з додатком 1 до цих Правил, та частоти польотів.

4.4. На вертодромі категорія за РНПЗ встановлюється шляхом визначення категорії за РНПЗ залежно від розмірів ПС, які виконують польоти на даному вертодромі, згідно з додатком 2 до цих Правил, незалежно від частоти таких польотів.

4.5. Інформація про встановлену категорію аеродрому/вертодрому : РНПЗ надається службам аеронавігаційної інформації та органам ОІПР на аеродромі.

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

4.6. На аеродромі повинні бути пожежні автомобілі, які рекомендовані для гасіння пожеж на ПС. Норми забезпечення аеродромів ЦА пожежними автомобілями та вогнегасними речовинами повинні відповідати нормам наведеним у додатку 3 до цих Правил.

На вертодромах на рівні поверхні мінімальна кількість вогнегасних речовин повинна бути не меншою даних, зазначених у таблиці 3.3 додатка до цих Правил.

На вертодромах, які підняті над поверхнею, мінімальна кількість вогнегасних речовин повинна бути не меншою даних, зазначених у таблиці 3.4 додатка 3 до цих Правил.

4.7. На аеродромі залежно від категорії кожної ЗПС за РНПЗ знаходиться нормативний запас вогнегасної речовини, який одночасно доставляється пожежними автомобілями до місця АП. На аеродромі постійно повинні зберігатися щонайменше двократний по відношенню до нормативного резервний запас піноутворювача та додаткові вогнегасні речовини для гасіння пожеж на ПС. Резервний запас піноутворювача зберігається в приміщенні аварійно-рятувальної станції.

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

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

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

Часом розгортання вважається період часу від початкового виклику пожежно-рятувального підрозділу до моменту, коли розгортається (ються) перший (і) транспортний (і) засіб (и) який (які) забезпечує (ють) подачу піни при нормі витрати, що становить 50% від норми витрати, зазначеної в таблицях 3.1, 3.3 додатку 3 цих Правил.

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

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

Особливу увагу необхідно звернути на можливість постійного доступу в зону заходження на посадку на відстані 1000м від порогу ЗПС або від

порогу ЗПС до меж території аеропорту. Якщо територія аеропорту огорожена забором то доступ в ці зони забезпечується за рахунок установки воріт аварійного виїзду або шлагбаумів, можливість відкриття яких гарантована для аварійно-рятувальних сил та засобів.

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

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

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

Чергові забезпечуються оптичними засобами спостереження та засобами зв'язку для оповіщення при авіаційній події або пожежі, а також засобами для прослуховування радіообміну між ПС і диспетчером аеродромно-диспетчерської вишки служби ОПР аеропорту.

4.13. На кожному авіапідприємстві створюється система оповіщення при виникненні пожежі та авіаційної події. Система оповіщення передбачає наявність засобів для оголошення аварійних сигналів для усіх підрозділів АРК одночасно. На аварійно-рятувальних станціях передбачається наявність засобів звукової сигналізації для оголошення сигналу тривоги, наявність

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

Переговори по каналах прямого зв'язку та радіообміну при виконанні аварійно-рятувальних робіт підлягають автоматичному запису засобами об'єктивного контролю.

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

4.15. З метою удосконалення методів і тактики гасіння пожеж на ПС наявними в ЦА засобами пожежогасіння повинні бути обладнані навчально-тренувальні полігони для проведення навчань та тренувань пожежно-рятувального підрозділу, з урахуванням типів повітряних суден, аварійно-рятувального та протипожежного обладнання, що використовується на даному аеродромі, у тому числі і в умовах виникнення пожежі в результаті загорання палива під тиском.

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

5.1. Для забезпечення пошуку та рятування ПС, які зазнали лиха, організовується чергування в ЦА:

персоналу зміни КЦПР ЦА;

органів управління повітряним рухом;
пошуково-рятувальних ПС ЦА;
АРК аеродромів ЦА, зазначених у пункті 5.4 цього розділу.

5.2. Управління силами та засобами ЦА, які залучаються до пошуку та аварійно-рятувальних робіт, може здійснюватись:

черговим персоналом (диспетчером) КЦПР ЦА;
черговими змінами Українського центру планування використання повітряного простору та регулювання повітряного руху (далі - Украероцентр та РДЦ;

пунктами управління польотами;
керівником авіапідприємства ЦА;
відповідальним за ліквідацію наслідків АП в аеропорту;
керівником АРР на місці АП;
керівником гасіння пожежі.

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

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

головні підрозділи:
пожежно-рятувальний;

водно-рятувальний (за необхідності);

медичний;

допоміжні підрозділи:

інженерно-авіаційний;

служби організації перевезень;

аеродромної служби;

служби радіотехнічного забезпечення;

служби спеціального транспорту;

служби авіаційної безпеки.

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

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

Нормативи чисельності аварійно-рятувальних команд авіапідприємств цивільної авіації України визначаються згідно з додатком 4 до цих Правил.

Склад та укомплектованість аварійно-рятувальної команди та НПРГ, строки чергування АРК авіапідприємства затверджуються щороку наказом керівника авіапідприємства.

Перелік основного аварійно-рятувального спорядження для проведення пошуку та аварійно-рятувальних робіт визначається згідно з додатком 5 до цих Правил.

5.4.1. З метою здійснення загального управління і керівництва (координації дій) аварійно-рятувальними та іншими невідкладними роботами в аеропорту наказом керівника авіапідприємства призначається особа, відповідальна за ліквідацію наслідків АП в аеропорту, яка під час проведення АРР повинна мати жилет оранжевого кольору з написом «Адміністрація аеропорту».

5.4.2. Керівник авіапідприємства призначає керівника аварійно-рятувальних робіт на місці події, як правило, начальника зміни - керівника рятувального підрозділу, який функціонально підпорядковується відповідальному за ліквідацію наслідків АП в аеропорту.

Керівник АРР на місці події повинен носити жилет червоного кольору з написом «Керівник АРР».

5.4.3. Старшими підрозділів АРК призначаються відповідні начальники змін, які на період чергування разом зі своїми черговими підрозділами функціонально підпорядковуються керівникові АРК.

5.4.4. Для керівництва аварійно-рятувальними роботами та її координації керівник авіапідприємства за потреби формує штаб з ліквідації наслідків АП, яким керує відповідальний за ліквідацію наслідків АП аеропорту. До штабу включається начальник служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення.

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

5.4.5. Пожежно-рятувальний підрозділ укомплектовується персоналом пожежної охорони служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення авіапідприємства, забезпечується спеціальним одягом необхідними засобами індивідуального захисту, спеціальним спорядження для виконання своїх функцій.

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

5.4.6. Керівники авіапідприємств забезпечують страхування персоналу служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення, який залучається до проведення аварійно-рятувальних робіт відповідно до законодавства України.

5.4.7. Для забезпечення оперативності та ефективності пожежно-рятувального підрозділу персонал, пожежні автомобілі, спеціальне і протипожежне обладнання та інші аварійно-рятувальні засоби повинні розміщуватися на аеродромі в приміщенні аварійно-рятувальної(их) станції (станцій).

5.4.8. На аеродромах, де зліт та заходження на посадку здійснюються над водною поверхнею (море, велике озеро, водосховище), має функціонувати водно-рятувальний підрозділ (штатний або на договірних засадах). Кількість необхідних рятувальних плавзасобів та обладнання розраховується виходячи з найбільшої пасажиромісткості повітряних суден, що здійснюють польоти з такого аеродрому.

5.4.9. Медичний підрозділ комплектується з медичних працівників та інших підготовлених фахівців аеропорту (аеродрому).

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

Перелік оснащення медичного підрозділу АРК визначається відповідно додатка 10 до цих Правил».

5.4.10. Інженерно-авіаційний підрозділ комплектується із числа працівників інженерно-авіаційної служби аеродрому (служби наземного обслуговування, до складу якої входить інженерно-технічний персонал) або інженерно-авіаційної служби експлуатанта ПС, оснащується необхідним

аварійно-технічним обладнанням, пересувними засобами для вентиляції салону ПС, засобами та устаткуванням для виконання евакуації повітряних суден, які втратили спроможність самостійно рухатися, відповідно до типів ПС, які виконують польоти на даному аеродромі.

5.4.11. Підрозділ служби організації перевезень комплектується і: числа працівників служби організації перевезень, оснащується відповідними технічними засобами та обладнанням.

5.4.12. Підрозділ аеродромної служби формується із числа працівників аеродромної служби, оснащується відповідними технічними засобами та обладнанням.

5.4.13. Підрозділ РТЗ формується із числа працівників служби РТЗ, оснащується засобами стаціонарного та пересувного радіо-, телефонного та інших видів зв'язку.

5.4.14. Підрозділ служби спеціального транспорту формується із числа працівників служби спеціального транспорту, оснащується автотранспортними засобами.

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

5.5. Відомості про чергові аварійно-рятувальні та протипожежні сили засоби аеропортів (аеродромів), пошуково-рятувальні ПС експлуатант цивільної авіації щоденно надаються до КЦПР ЦА.

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

VI. Організація сповіщення та передача інформації про лихо

6.1. Функції сповіщення про лихо, визначення аварійної стадії виконують органи ОПР. Збір польотної інформації, що стосується аварійного стану ПС, здійснюється черговими змінами органів ОПР та відповідними КЦПР (АДЦПР). Інформація про аварійну стадію негайно направляється до РДЦ та КЦПР ЦА. РДЦ негайно передає таку інформацію до КЦПР ЦА та відповідному АДЦПР відповідно до плану взаємодії.

Сповіднення аварійно-рятувальних служб, місцевих органів влади, правоохоронних органів та експлуатантів ПС здійснюється адміністрацією аеропорту (аеродрому) через відповідну диспетчерську службу.

Схему сповіщення в аеропорту (на аеродромі) наведено в додатку 6 до цих Правил.

Схему сповіщення експлуатанта ПС на випадок авіаційної події наведено в додатку 7 до цих Правил.

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

6.2. Сповіднення про аварійні обставини в аеропорту (на аеродромі), на ЗПМ здійснюється за допомогою сигналів «Готовність» та/або «Тривога».

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

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

керівнику польотів;

змінному начальнику аеропорту (аеродрому);

керівнику авіапідприємства;
черговому персоналу (диспетчеру) КЦПР ЦА.

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

У тексті сповіщення вказуються:

- тип та бортовий номер ПС, що зазнало лиха;
- характер аварійної ситуації;
- останнє повідомлення про місце знаходження (вихід на зв'язок) ПС (час повідомлення, висота, курс, азимут польоту);
- розрахунковий час та курс посадки ПС;
- місце (номер квадрата), в якому трапилась подія, якщо екіпаж виконав вимушену посадку ПС, або номер визначеного (ізолюваного) місця стоянки ПС на аеродромі, якщо екіпаж виконав вимушену посадку після вчиненого акту незаконного втручання;
- кількість членів екіпажу та пасажирів на борту ПС;
- наявність небезпечних вантажів;
- місце збору АРК згідно з графічним планом аеропорту (аеродрому).

6.3. Дії керівників авіапідприємств у разі виникнення АП:

6.3.1. Отримавши інформацію про виникнення АП, керівник аеропорту аеродрому, ЗПМ, у районі відповідальності якого за проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт сталася АП, і керівник експлуатанта навчального закладу, з ПС якого сталася АП, повинні негайно розпочати виконання заходів, які передбачено відповідними планами.

Без затримки, не пізніше ніж протягом п'ятнадцяти хвилин після отримання інформації про подію, необхідно доповісти КЦПР ЦА та НБРЦА про вжиті заходи щодо реагування на подію.

Доповідь про АП з ПС та вжиті заходи повинна містити таку інформацію:

час отримання інформації про АП та її джерело;

час, місце і характер АП;

тип ПС, аеропорт вильоту і посадки;

належність ПС, державний реєстраційний знак;

номер рейсу, склад екіпажу і кількість пасажирів;

наявність на борту ПС аварійно-рятувального спорядження;

наявність небезпечних вантажів та місце їх розташування на ПС;

вжиті заходи для пошуку і рятування;

організація безперебійного зв'язку та надання інформації про хід виконання заходів до КЦПР ЦА в реальному масштабі часу.

6.3.2. Керівник аеропорту, аеродрому, ЗПМ, у районі відповідальності якого за проведення пошукових, аварійно-рятувальних робіт сталася АП, та керівник експлуатанта, навчального закладу, з ПС якого сталася АП, протягом не більш як двох годин збирають оперативну інформацію і передають первинне донесення до КЦПР ЦА, ЦДС, НБРЦА, а також інформують місцеві органи виконавчої влади та територіальні органи ДСНС України, органи Міністерства внутрішніх справ України, Служби безпеки України та прокуратуру.

VII. Організація і проведення пошуку та аварійно-рятувальних робіт

7.1. Пошук організовується та проводиться з метою визначення місце знаходження осіб, які зазнають або зазнали лиха.

7.2. Організація та проведення пошуку покладаються на керівників аеродрому, аеропорту, ЗПМ, у районі відповідальності яких за проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт сталася подія.

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

7.3.1. За сигналом «Готовність» підрозділи АРК, у тому числі НПРІ протягом десяти хвилин готують усі необхідні аварійно-рятувальні засоби устаткування та транспорт, але залишаються на своїх робочих місцях до отримання сигналів «Тривога» або «Відбій».

Залежно від аварійної ситуації за рішенням керівника польотів : сигналом «Готовність» підрозділи АРК, у тому числі НПРГ, зі своїм спорядженням прибувають до вказаного місця збору і чекають на подальші команди.

За сигналом «Готовність» підрозділи АРК, у тому числі НПР переходять під керівництво керівника АРР на місці події.

7.3.2. За сигналом «Тривога» підрозділи АРК, у тому числі НПР негайно прибувають зі своїм спорядженням і устаткуванням на виділених для них транспортних засобах до місця, яке оголошено під час сповіщення, розпочинають виконання аварійно-рятувальних робіт. Усі підрозділи АРК діють за командою керівника АРР на місці події.

Місцем прибуття підрозділів АРК може бути безпосередньо місце АРК. Якщо місце події на момент сповіщення невідоме, підрозділи АРК прибувають до вказаного місця збору, яке обирається з урахуванням мінімального часу прибуття АРК у будь-який район (квадрат) аеродрому.

7.4. Завдання на пошук, яке ставить керівник АРР на місці події, має містити інформацію про:

час і місце авіаційної події;

тип ПС, яке зазнало лиха, його позивний або бортовий номер;

маршрут руху НПРГ, характеристику місцевості та відомості про наявність населених пунктів;

черговість огляду ділянок місцевості або квадратів;

порядок зв'язку з пошуковими ПС та іншими пошуковими силами;

заходи безпеки, яких треба дотримуватися під час проведення пошуково-рятувальних робіт.

7.5. Пошук безпосередньо на місці події виконується у першу чергу наявними силами і засобами підрозділів АРК за відповідними планами, інструкціями та технологіями, затвердженими керівником авіапідприємства. Про хід виконання пошуку керівник АРР на місці події доповідає відповідальному за ліквідацію наслідків АП в аеропорту, який забезпечує постійне інформування КЦПР ЦА.

7.6. Для виконання пошуку в районі відповідальності аеродрому (ЗПМ) за проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт додатково можуть бути залучені пошуково-рятувальні сили і засоби за планом взаємодії з місцевими органами виконавчої влади, підприємствами, установами та організаціями усіх форм власності, на які в установленому законодавством порядку покладено обов'язки щодо утворення та утримання відповідних аварійно-рятувальних служб.

7.7. Аварійно-рятувальні сили та засоби авіапідприємств ЦА можуть залучатися до участі у проведенні пошуково-рятувальних операцій (робіт) у разі виникнення АП за межами району відповідальності аеродрому (ЗПМ) відповідно до плану взаємодії з територіальним органом ДСНС України.

7.8. Пошук може бути припинений (поновлений) відповідно до вимог Правил авіаційного пошуку і рятування в Україні, затверджених наказом Міністерства внутрішніх справ України від 16 березня 2015 року № 279, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 01 квітня 2015 року за № 364/26809 (далі - Правила авіаційного пошуку та рятування в Україні)».

VIII. Організація та проведення аварійно-рятувальних робіт

8.1. Аварійно-рятувальні роботи проводяться для ліквідації надзвичайних ситуацій, що потребують залучення працівників, які мають спеціальну підготовку, засоби індивідуального захисту та оснащення.

Аварійно-рятувальні роботи на ПС включають:

гасіння пожежі на ПС;

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

надання медичної допомоги постраждалим.

8.2. Організація та проведення аварійно-рятувальних робіт покладаються на керівників аеродрому, аеропорту, ЗПМ, у районі відповідальності яких за проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт сталася подія.

8.3. Загальне керівництво проведенням аварійно-рятувальних робіт в аеропорту, на аеродромі, ЗПМ і в районі відповідальності за проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт покладається на керівника аеропорту (відповідального за ліквідацію наслідків АП в аеропорту), керівника ЗПМ чи іншу посадову особу, яка має відповідну підготовку з даним напрямом діяльності.

8.4. Відповідальний за ліквідацію наслідків АП в аеропорту повинен:

організувати проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт в аеропорту і в районі відповідальності за проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт;

організувати роботу штабу з ліквідації наслідків АП, стаціонарного аварійного оперативного центру та пересувного командного пункту;

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

прийняти рішення щодо закриття або обмеження режиму роботи аеропорту та надати вказівки на надання повідомлення НОТАМ пілотам;

організувати встановлення стійкого зв'язку з керівником АРК, відповідним органом ОПП, керівником аеропорту, аеродрому, КЦПР ЦА;

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

координувати дії підрозділів АРК і залучених додаткових сил та засобів;

доповідати про хід аварійно-рятувальних робіт керівнику авіапідприємства і КЦПР ЦА (самостійно або через диспетчера ЦДА).

Вказівки відповідального за ліквідацію наслідків АП в аеропорту є обов'язковими для виконання керівником АРК та всіма особами, які залучені до ліквідації наслідків АП в аеропорту.

8.5. Безпосереднє керівництво діями підрозділів АРК на місці АП покладається на керівника аварійно-рятувальних робіт на місці АП до їх завершення або до передачі керівництва іншій посадовій (уповноваженій) особі за рішенням керівника авіапідприємства.

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

8.6. Дії персоналу та підрозділів АРК на місці АП:

8.6.1. Керівник АРР на місці АП:

організовує проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт на місці АП;

організовує роботу пересувного командного пункту на місці АП;

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

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

оцінює обстановку, аналізує достатність аварійно-рятувальних сил та засобів. У разі потреби надає пропозиції керівнику АРР про залучення додаткових аварійно-рятувальних сил та засобів за планом взаємодії;

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

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

організовує охорону місця АП;

проводить хронометраж робіт, які виконуються;

постійно доповідає про хід аварійно-рятувальних робіт керівнику авіапідприємства і КЦПР ЦА (самостійно або через диспетчера ЦДА);

перебуває на місці події до закінчення аварійно-рятувальних робіт робіт з евакуації ПС з льотного поля аеродрому або ж до передачі

керівництва діями АРК іншій уповноваженій посадовій особі за рішенням керівника авіапідприємства.

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

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

Пожежно-рятувальний підрозділ здійснює:

гасіння пожежі;

відкриття основних і аварійних виходів з ПС;

проникнення пожежних-рятувальників (рятувальників) на борт ПС;

встановлення наземних або бортових трапів та інших засобів евакуації;

рятування пасажирів та екіпажу з ПС;

евакуацію потерпілих з місця АП;

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

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

8.6.3. Пожежні-рятувальники (рятувальники) на місці АП здійснюють:

гасіння пожежі;

відкриття основних і аварійних виходів з ПС, а за потреби - створення додаткових виходів;

проникнення на борт ПС і встановлення наземних або бортових трапів та інших засобів евакуації;

рятування пасажирів та екіпажу з ПС;

евакуацію потерпілих з місця АП;
спільно з підрозділом інженерно-авіаційної служби вентиляцію салону
ПС після ліквідації пожежі;
виїзд у складі НПРГ до місця АП для проведення аварійно-рятувальних
робіт.

8.6.4. За організацію та проведення медичного забезпечення аварійно-рятувальних робіт відповідає старший медичного підрозділу або інша уповноважена посадова особа (координатор по медичним питанням аеропорту).

Медичний підрозділ:

надає невідкладну медичну допомогу потерпілим на місці АП;
здійснює медичне сортування поранених за ступенем отриманих травм;
визначає черговість, порядок і засіб транспортування потерпілих;
готує потерпілих до евакуації до медичних закладів;
зосереджує потерпілих у безпечному та зручному місці для під'їзду
засобів евакуації;
здійснює виїзд у складі НПРГ до місця АП для проведення аварійно-рятувальних робіт.

Медичний підрозділ діє відповідно до плану заходів на випадок аварійних обставин в аеропорту (аварійний план аеропорту) та Інструкції медичного забезпечення аварійно-рятувальних робіт в аеропорту як погоджена з територіальним органом охорони здоров'я.

8.6.5. Підрозділ інженерно-авіаційної служби:

бере участь у відкритті основних і аварійних виходів з ПС, а за потреб – у створенні додаткових виходів;
надає допомогу під час евакуації потерпілих з місця АП, переносит потерпілих на ношах до місця розташування медичного укриття (намету);
здійснює вентиляцію салону ПС після ліквідації пожежі;

забезпечує евакуацію ПС з місця АП.

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

8.6.6. Підрозділ служби організації перевезень забезпечує:
приймання, облік і перевезення пасажирів з місця АП;
надання допомоги в перенесенні потерпілих на ношах до місця розташування медичного укриття (намету);
вивантаження багажу і вантажів з ПС та їх транспортування.

8.6.7. Підрозділ аеродромної служби в аеропорту забезпечує:
прокладання шляху до місця АП;
надання допомоги під час евакуації потерпілих з ПС;
евакуацію ПС з місця АП;
приведення льотного поля у робочий стан.

8.6.8. Підрозділ РТЗ забезпечує керівника АРР надійним зв'язком з:
відповідним органом ОНР, керівником аеропорту (штабом з ліквідації надзвичайної ситуації), КЦПР ЦА;
пошуково-рятувальними ПС і НПРГ;
підрозділами АРК для їх сповіщення під час підготовки і проведення аварійно-рятувальних робіт;
підприємствами, установами та організаціями, які взаємодіють.

Представники підрозділу РТЗ виїжджають у складі НПРГ до місця АП для виконання своїх функцій.

8.6.9. Підрозділ спеціального транспорту забезпечує підрозділи АРК необхідними автомобільними засобами.

8.6.10. Підрозділ служби авіаційної безпеки на місці АП забезпечує:
огороження та позначення місця АП;

контроль доступу до місця АП з урахуванням визначених керівником АРР на місці АП обмежень на право доступу;

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

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

запобігання паніці.

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

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

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

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

8.10. Після завершення аварійно-рятувальних робіт начальник служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення авіапідприємства зобов'язаний подати у тижневий строк до Державіаслужби України звіт про проведення аварійно-рятувальних робіт згідно з додатком 8 до цих Правил.

IX. Евакуація повітряного судна

9.1. Загальна відповідальність за організацію і проведення робіт з евакуації ПС з льотного поля аеродрому покладається на керівника аеропорту (аеродрому).

Метою евакуації ПС з льотного поля аеропорту (аеродрому) є швидке відновлення можливостей для зльоту, посадки та руління іншими ПС, безперебійна робота аеропорту (аеродрому).

9.2. Евакуація ПС, що зазнало лиха, або його частин з місця АП виконується з дозволу НБРЦА, керівника експлуатанта ПС і за рішенням керівника аеропорту (аеродрому).

9.3. Безпосереднє виконання робіт з евакуації ПС на території аеропорту (аеродрому) здійснюється експлуатантом повітряного судна або експлуатантом аеродрому на договірних умовах з експлуатантом повітряного судна у разі, якщо подія сталася на території аеродрому (аеропорту).

Адміністрація аеропорту повинна мати домовленість з експлуатантами ПС щодо надання відповідних послуг.

9.4. Евакуація ПС або його частин з місця події поза межами аеродрому здійснюється силами і засобами експлуатанта ПС або на договірних умовах іншими підприємствами, установами та організаціями.

9.5. На випадок виникнення необхідності евакуації ПС в аеропорту (на аеродромі) розробляється план (відповідні процедури) щодо видалення ПС яке втратило спроможність самостійно рухатися. План повинен враховувати характеристики всіх ПС, які користуються послугами аеропорту. Процедури розробляються за результатами консультацій з експлуатантом ПС та заносяться окремим розділом до плану на випадок аварійних обставин з ПС в аеропорту (на аеродромі).

9.6. Роботи з евакуації проводяться з дотриманням усіх правил техніки безпеки, щоб уникнути подальшого пошкодження конструкції ПС.

Під час проведення робіт з евакуації ПС забезпечується присутність пожежного та санітарного автомобілів з персоналом.

Х. Підготовка персоналу служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення та АРК авіапідприємства ЦА

10.1. Підвищення кваліфікації начальників служб аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення аеропортів, начальників служб пошуково-рятувального забезпечення польотів експлуатантів ПС, начальників пожежної охорони, відповідальних за ліквідацію наслідків АП в аеропорту, керівників АРР на місці події, відповідальних осіб за аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення на ЗПМ, навчальних закладів : підготовки льотного складу проводиться на спеціалізованих курсах з програмами, затвердженими Державіаслужбою України.

Підготовка персоналу підрозділів, які входять до складу АРК авіапідприємств ЦА, проводиться за програмою аварійно-рятувально-підготовки, що розробляється і затверджується Державіаслужбою України, т

здійснюється у процесі спеціальної підготовки, яка проводиться на авіапідприємствах ЦА.

10.1.1. Начальники служб аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення аеропортів, начальники служб пошуково-рятувального забезпечення польотів експлуатантів ПС, начальники пожежної охорони, відповідальні за ліквідацію наслідків АП в аеропорту, керівники АРР на місці АП, відповідальні особи за аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення на ЗПМ повинні один раз на 3 роки проходити курс підвищення кваліфікації з отриманням відповідного документа.

10.1.2. Персонал пожежно-рятувального підрозділу повинен пройти спеціальну протипожежну підготовку в навчально-методичних (навчальних) центрах, одержати необхідні знання та навички в проведенні аварійно-рятувальних робіт і наданні медичної та іншої допомоги потерпілим в умовах пожежі та задимленості на борту ПС у навчальних авіаційних аварійно-рятувальних центрах.

10.1.3. Відповідно до програми підготовки на авіапідприємствах ЦА розробляється тематичний план на рік з навчання особового складу підрозділів АРК, до якого включаються теоретична підготовка, тренування та навчання. Тематичний план затверджується керівником авіапідприємства.

10.1.4. У кожному аеропорту (на аеродромі) для проведення теоретичної підготовки і тренувань з метою підвищення їх ефективності та максимального наближення до реальних умов обладнується навчально-методичний клас та створюється навчально-тренувальний полігон. Вимоги до навчально-тренувального полігона наведено в додатку 9 до цих Правил.

Керівництво аеропорту (аеродрому) відповідає за наявність навчально-тренувального полігона та підтримання його в робочому стані.

10.1.5. На авіапідприємствах з метою закріплення теоретичних знань і практичних навичок персоналу підрозділів АРК під час виконання ними аварійно-рятувальних робіт проводяться тренування і навчання аварійно-рятувальних сил, за необхідності - із залученням відповідних підприємств, установ і організацій, які взаємодіють.

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

10.1.6. Відповідно до тематичного плану тренування проводяться:

- з пожежно-рятувальним підрозділом - двічі на місяць;
- з медичним підрозділом - один раз на місяць;
- з рештою підрозділів АРК - щокварталу;
- з АРК у повному складі - двічі на рік.

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

10.1.8. За результатами проведених навчань начальник служб аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення надає в тижневий строк до Державіаслужби України звіт, який містить результати аналіз

відповідності рівня забезпечення проведення аварійно-рятувальних робіт і рівня підготовки особового складу АРК щодо ефективності їх дій на випадок виникнення аварійних ситуацій з ПС на аеродромі.

10.2. Підготовка екіпажів до дій в аварійній ситуації на борту ПС та виживання в разі виникнення АП повинна здійснюватися на всіх етапах професійної підготовки льотного складу відповідно до програм, що затверджуються Державіаслужбою України. Експлуатант щороку розробляє план з аварійно-рятувальної підготовки екіпажів ПС та план-графік проходження аварійно-рятувальної підготовки в сертифікованих авіаційних навчальних закладах. Документи про проходження аварійно-рятувальної підготовки зберігаються в особових справах. Щорічна аварійно-рятувальна підготовка кожного члена екіпажу оформляється завданням на тренування, яке зберігається в особових справах.

10.2.1. Пасажирів ПС перед польотом необхідно проінструктувати щодо правил поведінки в разі виникнення аварійної ситуації в польоті та використання аварійно-рятувальних засобів на ПС.

10.2.2. Командир ПС відповідає за підготовку екіпажу та інструктаж пасажирів щодо дій у разі виникнення аварійної ситуації.

10.3. На чергування призначаються екіпажі пошуково-рятувальних ПС, які пройшли спеціальну підготовку відповідно до програми підготовки льотного складу ЦА.

Ступені готовності чергових пошуково-рятувальних екіпажів ПС встановлюються Правилами авіаційного пошуку та рятування в Україні.

XI. Оснащення повітряних суден цивільної авіації аварійно-рятувальними засобами

11.1. Оснащення ПС ЦА аварійно-рятувальними засобами та контроль його готовності встановлюються Державіаслужбою України з урахуванням положень керівництва з льотної та технічної експлуатації, технічних описів інструкцій та інших документів.

11.2. ПС, які використовуються для комерційних авіаційних перевезень, повинні бути оснащені:

запасом необхідних медичних засобів, які розміщуються в легкодоступних місцях і в кількості, що відповідає числу пасажирів, дозволеним до перевезення на цьому ПС;

ручними (переносними) вогнегасниками, користування якими не створює небезпечної концентрації отруйних газів усередині ПС;

кріслом або спальним місцем для кожної особи;

поясним прив'язним ременем на кожному кріслі та обмежувальними ременями на кожному спальному місці;

прив'язними системами на кожному кріслі льотної екіпажу;

системою аварійного освітлення, що має незалежне джерело електроживлення для освітлення на рівні підлоги і в районі аварійних виходів, підсвічення знаків аварійних виходів та позначок про їх розміщення;

запасними електричними запобіжниками відповідних розмірів для заміни запобіжників, розташованих у доступних під час польоту місцях;

аварійними сокирами;

переносними мегафонами;

позначеними місцями для прорубування обшивки фюзеляжу під час проведення аварійно-рятувальних робіт;

системою гучномовного зв'язку сповіщення пасажирів, яка може працювати незалежно від системи внутрішнього бортового зв'язку з кожного робочого місця членів льотного та кабінного екіпажів;

засобами, що забезпечують такі повідомлення пасажирам:

коли необхідно пристебнути прив'язні ремені;

коли і як варто користуватися кисневим устаткуванням, якщо на борту ПС передбачено кисень;

необхідність утримування від паління;

де розміщуються рятувальні жилети або аналогічні індивідуальні рятувальні плавзасоби і як користуватися ними, якщо такі засоби передбачені на борту;

де розташовані аварійні виходи та як відчиняються двері (люки);

порядок використання бортових аварійно-рятувальних засобів.

11.3. Оснащення інших ПС ЦА бортовими аварійно-рятувальними засобами виконується з урахуванням положень керівництва з льотної та технічної експлуатації, технічних описів, інструкцій та інших документів.

11.4. На ПС (у кабіні екіпажу і пасажирському салоні) повинні бути інструкції (пам'ятки) екіпажу і пасажирам щодо дій у разі виникнення аварійної ситуації в польоті.

11.5. Усі ПС (крім легких і надлегких) повинні бути оснащені аварійними передавачами (ELT).

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

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

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

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

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

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

аналіз інформації щодо проведення пошуку і аварійно-рятувальних робіт, яка надходить від авіапідприємств ЦА;

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

12.2. Керівник аеропорту (аеродрому/вертодрому, ЗПМ) ЦА зобов'язаний забезпечити:

належний стан аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів на авіапідприємстві;

розроблення та реалізацію плану заходів на випадок виникнення аварійних ситуацій з ПС на аеродромі;

утримання у робочому стані аварійно-рятувальних засобів підрозділу АРК;

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

організацію та проведення пошуку і аварійно-рятувальних робіт на аеродромі (в аеропорту) та в районі відповідальності аеродрому (ЗПМ) з проведення пошукових і аварійно-рятувальних робіт;

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

12.3. Керівник експлуатанта ПС ЦА зобов'язаний забезпечити: належний стан пошуково-рятувального забезпечення польотів; розроблення та реалізацію плану заходів на випадок аварійної ситуації з власним ПС;

утримання в робочому стані аварійно-рятувальних засобів ПС; укомплектованість особовим складом підрозділів АРК та їх оснащення необхідними аварійно-рятувальними засобами;

інформування КЦПР ЦА про наявний склад аварійно-рятувального устаткування ПС;

надання достовірної інформації про кількість пасажирів, склад екіпажу, наявність небезпечних вантажів та місце їх розміщення на ПС, яке зазнає чи зазнало лиха;

реєстрацію пасажирів, які не постраждали, та евакуацію їх з місця АП; евакуацію ПС (частин ПС) після АП з дозволу НБРЦА.

12.4. Керівник авіапідприємства з організації льотної роботи зобов'язаний забезпечити:

підготовку екіпажів до дій в аварійній ситуації на борту ПС та виживання в разі виникнення АП;

виконання програм спеціальної підготовки екіпажів ПС, що залучаються до несення чергування з пошуку та рятування.

12.5. Керівник ІАС авіапідприємства зобов'язаний забезпечити:

спеціальну підготовку інженерно-технічного складу, що залучається до проведення аварійно-рятувальних робіт;

необхідну кількість та належний стан аварійно-рятувальних засобів устаткування для евакуації ПС, що втратило спроможність самостійно рухатись;

необхідну кількість та належний стан аварійно-рятувальних засобів ПС;

готовність до дій підрозділу ІАС, що залучається до проведення аварійно-рятувальних робіт.

12.6. Начальник служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення авіапідприємства (начальник служби пошуково-рятувального забезпечення польотів авіапідприємства) зобов'язаний забезпечити:

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

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

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

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

проведення перевірок наявності та стану бортових аварійно-рятувальних засобів на ПС авіапідприємства;

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

керівництво теоретичною підготовкою персоналу підрозділів АРК;

надання звітів до Державіаслужби України про виконані аварійно-рятувальні роботи, проведені навчання аварійно-рятувальних сил авіапідприємстві;

наявність договорів (за необхідності залучення додаткових аварійно-рятувальних сил і засобів) щодо проведення аварійно-рятувальних робіт.

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

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

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

повне і якісне укомплектування персоналом пожежно-рятувального підрозділу;

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

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

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

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

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

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

12.8. Старший інженер (інженер) з аварійно-рятувальних робіт служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення авіапідприємства зобов'язаний забезпечити:

технологічну експлуатацію, збереження, технічне обслуговування аварійно-рятувальних засобів і спорядження;

експлуатаційний облік ресурсу аварійно-рятувальних засобів і комплектуючих;

участь у підготовці персоналу підрозділів АРК;

упровадження і освоєння сучасних рятувальних засобів та техніки технологій їх застосування.

12.9. Відповідальний за ліквідацію наслідків АП в аеропорту зобов'язаний забезпечити:

оцінку обстановки, аналіз достатності аварійно-рятувальних сил засобів;

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

своєчасну доповідь керівнику авіапідприємства та КЦПР ЦА про виконання аварійно-рятувальних робіт;

підготовку та надання матеріалів встановленої звітності.

12.10. Начальник зміни - керівник рятувального підрозділу (керівник АРР на місці події) зобов'язаний забезпечити:

контроль організації чергування підрозділів АРК аеродрому аеропорту, інших аварійно-рятувальних сил та засобів згідно з планом заходів на випадок аварійних ситуацій з ПС в аеропорту;

оцінку обстановки, аналіз достатності аварійно-рятувальних сил засобів;

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

охорону місця події, ведення хронометражу рятувальних евакуаційних робіт;

своєчасну доповідь відповідальному за ліквідацію наслідків АП в аеропорту про хід аварійно-рятувальних робіт;
проведення теоретичної підготовки та тренувань підрозділів АРК.

12.11. Керівник служби авіапідприємства, персоналом якої комплектується підрозділ АРК, зобов'язаний забезпечити:
підбір персоналу до складу підрозділу АРК;

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

12.12. Аеродромний орган ОПР здійснює:
аварійне сповіщення (обслуговування) відповідно до встановленої схеми;

збір інформації щодо ПС, яке зазнає або зазнало лиха та надання інформації КЦПР ЦА та відповідному АДЦПР;

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

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

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

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

XIII. Сертифікація та інспектування суб'єктів аеропортової діяльності за напрямом «Аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення польотів»

13.1. Сертифікація виду аеропортової діяльності з аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення здійснюється Державіаслужбою України у встановленому законодавством порядку.

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

Техніка та обладнання іноземного виробництва, які використовуються для виконання аварійно-рятувальних робіт, повинні мати сертифікат відповідності або документ про визнання іноземного сертифіката.

13.3. Інспектування служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення авіапідприємства, незалежно від форми власності, здійснюється Державіаслужбою України у встановленому законодавством порядку.

13.4. Служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення авіапідприємств ЦА (в аеропортах, на аеродромах), а також рятувальники (пожежні-рятувальники) у складі об'єктових АРК усіх авіапідприємств, незалежно від форм власності, атестуються на здатність виконання заявлених аварійно-рятувальних робіт відповідно до Порядку атестації аварійно-рятувальних служб та рятувальників, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 13 листопада 2013 р. № 828.

Заступник директора департаменту –
начальник управління аеродромів та аеропортів

 Г.Г. Голодняк

Додаток 1
до Правил аварійно-рятувального та
протипожежного забезпечення польотів
у цивільній авіації України

ВИЗНАЧЕННЯ КАТЕГОРІЇ АЕРОДРОМУ ЗА РІВНЕМ НЕОБХІДНОГО ПОЖЕЖНОГО ЗАХИСТУ

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

1. Категорія злітно-посадкової смуги за РНПЗ визначається з таблиці 1.1 залежно від розмірів найбільшого повітряного судна, що виконує польоти на дану ЗПС.

Таблиця 1.1. Визначення категорії злітно-посадкової смуги за РНПЗ

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

Якщо максимальна ширина фюзеляжу найбільшого ПС для вибраної довжини ПС перевищує величину, що вказана в таблиці 1.1, то категорія за РНПЗ підвищується на один ступінь.

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

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

Продовження додатка І

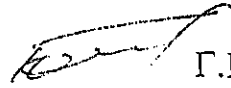
3. У випадках, коли передбачається зниження інтенсивності польотів, категорія аеродрому за РНПЗ може бути знижена до найвищої категорії літака, який використовує в даний час аеропорт, незалежно від кількості операцій

4. Категорія за РНПЗ для літаків які виконують чисто вантажні перевезення може бути зменшена згідно з таблицею 1.2.

Таблиця 1.2. Визначення категорії злітно-посадкової смуги за РНПЗ для чисто вантажних варіантів літаків

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

Заступник директора департаменту –
начальник управління аеродромів та аеропортів

 Г.Г. Голодняк

Додаток 2
до Правил аварійно-рятувального та
протипожежного забезпечення польотів
у цивільній авіації України

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

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

1. Категорія вертодромів за РНПЗ визначається з таблиці 2.1 з урахуванням габаритної довжини, включаючи хвостову балку та несучі гвинти вертольота.

Таблиця 2.1. Визначення категорії вертодрому за РНПЗ

Габаритна довжина вертольота, м	Категорія за РНПЗ
до 15	Н1
від 15 до 24	Н2
від 24 до 35	Н3

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

Заступник директора департаменту –
начальник управління аеродромів та аеропортів



Г.Г. Голодняк

Додаток 3
до Правил аварійно-рятувального та
протипожежного забезпечення польотів
у цивільній авіації України

НОРМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АЕРОДРОМІВ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ПОЖЕЖНИМИ АВТОМОБІЛЯМИ ТА ВОГНЕГАСНИМИ РЕЧОВИНАМИ

На аеродромі для забезпечення встановленої категорії аеродрому за РНПЗ повинні бути пожежні автомобілі, рекомендовані для гасіння пожеж на ПС. Кількість пожежних автомобілів, які знаходяться на чергуванні, кількість вогнегасних речовин, які знаходяться на цих автомобілях, і сумарна продуктивність подачі вогнегасних речовин для забезпечення встановленої категорії аеродрому за РНПЗ для використання піни, що відповідає характеристикам рівнів А, В, С, повинні бути не меншими даних, приведених у таблиці 3.1.

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

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

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

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

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

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

На аеродромах слід мати резерв піноутворювача та додаткових речовин, еквівалентний 200 % від кількості вказаних вогнегасних речовин у таблиці 3.1.

Таблиця 3.1. Мінімальна кількість вогнегасних речовин залежно від категорії аеродрому за РНПЗ

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

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

Кількість пожежних автомобілів, які знаходяться на чергуванні, для забезпечення встановленої категорії аеродрому за РНПЗ при використанні піни, що відповідає характеристикам рівнів А, В, С, повинна бути не меншою даних, приведених у таблиці 3.2.

Таблиця 3.2. Мінімальна кількість пожежних автомобілів залежно від категорії аеродрому за РНПЗ та характеристик піни

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

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

Продовження додатка 3

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

Кількість вогнегасних речовин для гасіння пожежі на ПС і сумарна продуктивність подачі вогнегасних речовин для забезпечення встановленої категорії вертодрому за РНПЗ для використання піни, що відповідає характеристикам рівнів В, С, для вертодромів на рівні поверхні та вертодромів, які підняті над поверхнею, повинні бути не меншими даних, приведених у таблицях 3.3-3.4.

Таблиця 3.3. Мінімальна кількість вогнегасних речовин для вертодромів на рівні поверхні

Категорія вертодрому за РНПЗ	Піна, що відповідає характеристикам рівня В			Піна, що відповідає характеристикам рівня С			Додаткові речовини		
	вода, л	піноутворювач, л	норма витрати розчину піни, л/хв.	вода, л	піноутворювач, л	норма витрати розчину піни, л/хв.	сухі хімічні речовини, кг	або галогени, кг	або CO ₂ , кг
Н1	500	35	250	340	24	171	23	23	45
Н2	1 000	70	500	680	48	341	45	45	90
Н3	1 600	112	800	1090	76	546	90	90	180

Таблиця 3.4. Мінімальна кількість вогнегасних речовин для вертодромів, які підняті над поверхнею

Категорія вертодрому за РНПЗ	Піна, що відповідає характеристикам рівня В			Піна, що відповідає характеристикам рівня С			Додаткові речовини		
	вода, л	піноутворювач, л	норма витрати розчину піни, л/хв.	вода, л	піноутворювач, л	норма витрати розчину піни, л/хв.	сухі хімічні речовини, кг	або галогени, кг	або CO ₂ , кг
Н1	2 500	175	250	1 704	119	171	45	45	90
Н2	5 000	350	500	3 410	239	341	45	45	90
Н3	8 000	560	800	5 455	382	546	45	45	90

Заступник директора департаменту –
начальник управління аеродромів та аеропортів

 Г.Г. Голодняк

Додаток 4
до Правил аварійно-рятувального та
протипожежного забезпечення польотів
у цивільній авіації України

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

У таблиці 4.1 наведено нормативи, які визначають мінімальну чисельність однієї чергової зміни АРК авіапідприємства ЦА для аеродромів залежно від встановленої категорії аеродрому за РНПЗ.

Таблиця 4.1. Мінімальна чисельність чергової зміни підрозділів АРК на аеродромах ЦА

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

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

Продовження додатка 4

У таблиці 4.2 наведено нормативи, які визначають мінімальну чисельність однієї чергової зміни АРК авіапідприємства ЦА для вертодромів залежно від встановленої категорії вертодрому за РНПЗ.

Таблиця 4.2. Мінімальна чисельність чергової зміни підрозділів АРК на вертодромах ЦА

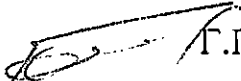
Категорія вертодрому за РНПЗ	Чисельність підрозділів АРК, щонайменше осіб			
	головні підрозділи		допоміжні підрозділи	усього, щонайменше
	пожежно-рятувальний підрозділ	медичний підрозділ		
Н1	2	1	2	5
Н2	4	1	3	8
Н3	6	1	5	12

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

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

При формуванні складу і кількості допоміжних підрозділів АРК повинні враховуватись особливості структури служб аеропорту (аеродрому). При цьому загальна кількість допоміжних підрозділів та загальна кількість усього складу АРК повинна бути не меншою, ніж вказана в таблицях 4.1 та 4.2.

Заступник директора департаменту –
начальник управління аеродромів та аеропортів

 Г.Г. Голодняк

Додаток 5
до Правил аварійно-рятувального та
протипожежного забезпечення польотів
у цивільній авіації України

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

Перелік основного аварійно-рятувального спорядження для проведення аварійно-рятувальних робіт відповідно до встановленої категорії аеродрому за РНПЗ визначається згідно з таблицею 5.1.

Таблиця 5.1

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

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

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

Продовження додатка 5

Перелік основного та допоміжного аварійно-рятувального майна та спорядження для проведення аварійно-рятувальних робіт відповідно до встановленої категорії вертодрому за РНПЗ визначається згідно з таблицею 5.2.

Таблиця 5.2

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

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

Продовження додатка 5

Перелік основного аварійно-рятувального спорядження для проведення пошуку та аварійно-рятувальних робіт для комплектації наземної пошуково-рятувальної групи визначається згідно з таблицею 5.3.

Таблиця 5.3

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

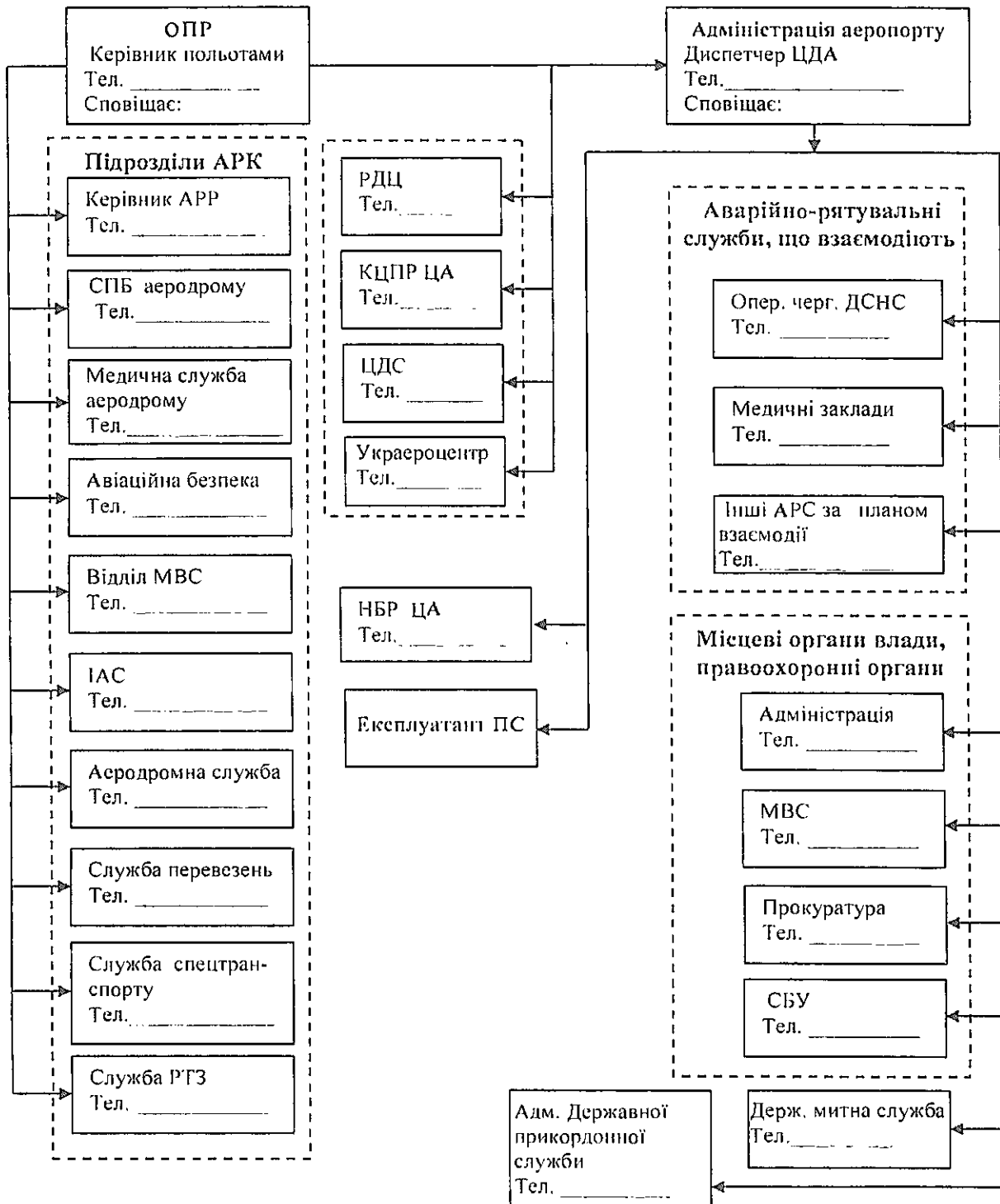
Заступник директора департаменту –
начальник управління аеродромів та аеропортів



Г.Г. Голодняк

Додаток 6
до Правил аварійно-рятувального та
протипожежного забезпечення
польотів у цивільній авіації України

**СХЕМА СПОВІЩЕННЯ
В АЕРОПОРТУ (НА АЕРОДРОМІ)**



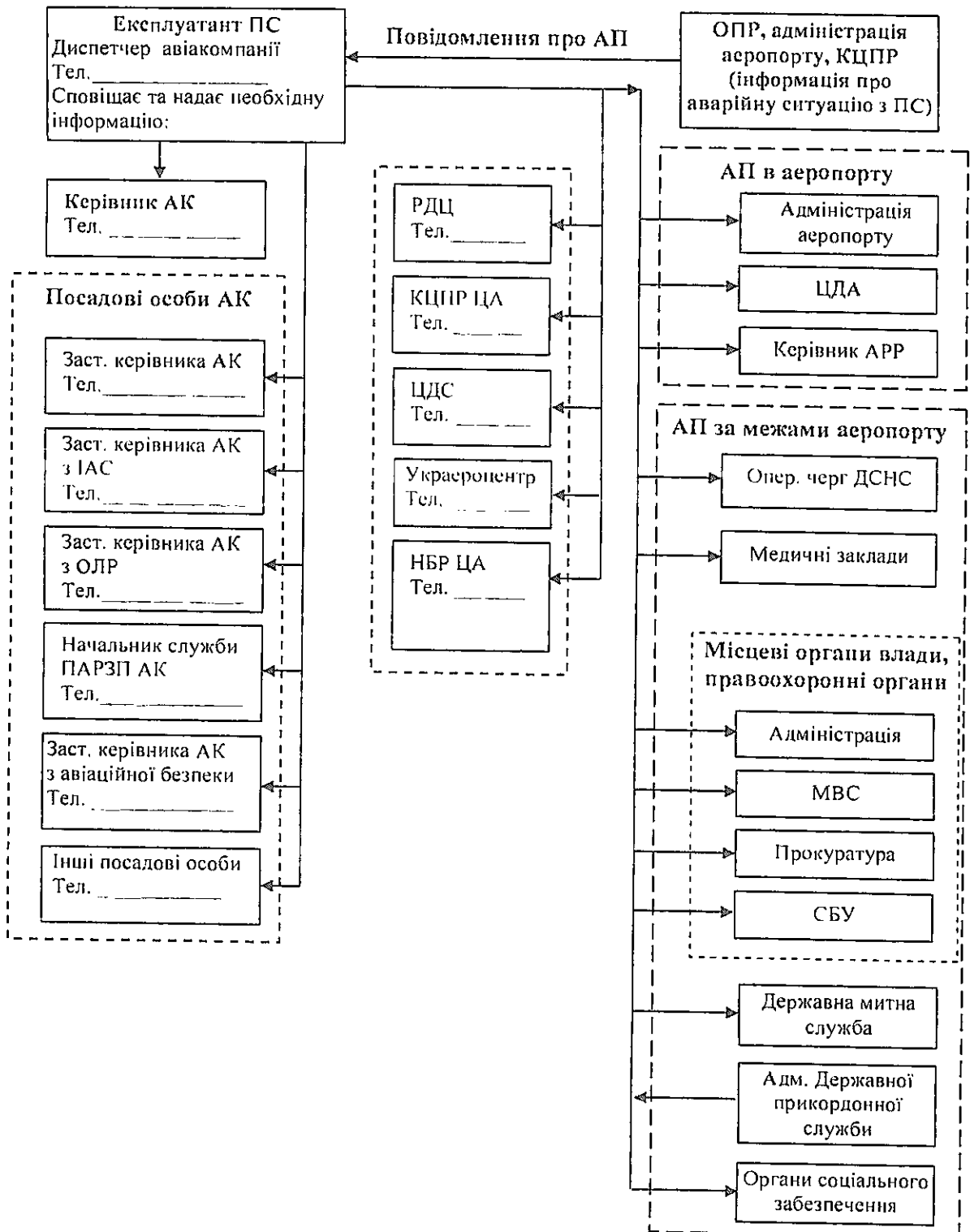
Заступник директора департаменту –
начальник управління аеродромів та аеропортів

 Г.Г. Голодняк

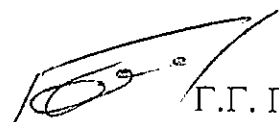
Додаток 7

до Правил аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації України

**СХЕМА СПОВІЩЕННЯ ЕКСПЛУАТАНТА ПС
НА ВИПАДОК АВІАЦІЙНОЇ ПОДІЇ**



Заступник директора департаменту –
начальник управління аеродромів та аеропортів


Г.Г. Голодняк

Додаток 8
до Правил аварійно-рятувального та
протипожежного забезпечення польотів
у цивільній авіації України

ЗВІТ
ПРО ПРОВЕДЕННЯ
АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНИХ РОБІТ

1. Порядковий номер аварійно-рятувальних робіт з початку року

2. Дата _____

3. Назва надзвичайної ситуації _____

4. Район і зона відповідальності авіапідприємства за проведення аварійно-рятувальних робіт _____

5. Характеристика об'єкта пошуку та рятування:

тип ПС і державний реєстраційний номер _____

експлуатант ПС _____

дані про екіпаж ПС (прізвище, ім'я та по батькові командира ПС, кількість членів екіпажу) _____

кількість пасажирів _____

наявність та тип аварійно-рятувальних засобів на борту ПС

6. Обставини та характер авіаційної (надзвичайної) події (дата і час (UTC) виникнення події, етап польоту, місце події, причина події)

7. Керівник аварійно-рятувальних робіт _____

8. Метеорологічні умови, характеристика місцевості проведення пошуку та аварійно-рятувальних робіт

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

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

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

10. Хід пошуку та аварійно-рятувальних робіт:

джерело і час повідомлення (від часу події) оперативного органу підприємства, установи, організації, що надає звіт, _____

метод виявлення об'єкта пошуку (застосуванням електронних засобів, візуально або їх комбінацією) _____

спосіб пошуку, застосовані схеми пошуку _____

часові показники виконання операції (робіт) з моменту події:

оголошення сигналу «Тривога» _____

виліт пошуково-рятувальних ПС _____

вихід НПРГ, інших пошуково-рятувальних сил _____

ліквідація пожежі _____

підхід рятувальників _____

виявлення потерпілих _____

евакуація потерпілих _____

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

11. Підсумки проведення пошуку та аварійно-рятувальних робіт:

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

електронними засобами _____

візуально _____

фото-, відеозйомка _____

виявлене місце розташування ПС _____

кількість врятованих, їхній стан _____

перелік наданої допомоги потерпілим _____

кількість загиблих _____

Продовження додатка 8

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

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

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

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

12. Аналіз проведених аварійно-рятувальних робіт:

позитивний досвід _____

основні недоліки _____

пропозиції щодо вдосконалення організації та проведення пошуку і аварійно-рятувальних робіт _____

оцінка ефективності проведених пошуку та аварійно-рятувальних робіт _____

Висновки _____

Керівник авіапідприємства _____

(підпис, ініціали, прізвище)

Керівник АРР _____

(підпис, ініціали, прізвище)

Начальник служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення _____

(підпис, ініціали, прізвище)

« ____ » _____ 20__ року.

Заступник директора департаменту –

начальник управління аеродромів та аеропортів



Г.Г. Голодняк

Додаток 9
до Правил аварійно-рятувального та
протипожежного забезпечення польотів
у цивільній авіації України

ВИМОГИ ДО НАВЧАЛЬНО-ТРЕНУВАЛЬНОГО ПОЛІГОНА

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

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

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

На Полігоні слід розмістити:

літак-тренажер (списаний літак);

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

майданчик для тренування гасіння пожежі на двигуні;

майданчик для тренування гасіння пожежі на шасі;

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

елементи конструкції фюзеляжу;

смугу перешкод.

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

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

На Полігоні слід розмістити:

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

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

елементи конструкції фюзеляжу;

смугу перешкод.

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

На Полігоні слід розмістити:

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

смугу перешкод.

4. Вимоги до Полігона аеродромів класів Д та Е.

На Полігоні слід розмістити:

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

5. Характеристики об'єктів Полігона.

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

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


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

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

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

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

Заступник директора департаменту –
начальник управління аеродромів та аеропортів


Г.Г. Голодняк

Додаток 10
до Правил аварійно-рятувального та
протипожежного забезпечення польотів
у цивільній авіації України

Перелік оснащення медичного підрозділу АРК

10.1. Санітарний автомобіль комплектується медичним обладнанням.

Обладнання, яке знаходиться постійно в санітарному автомобілі:

носилки - 2 шт.;

дошка транспортувальна довга - 1 шт.;

кисневий інгалятор - 1 компл.;

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

повітроводи звичайні - 1 компл.;

відсмоктувач - 1 шт.;

брзентове полотно розміром 10 x 2 м - 1 шт.;

ліхтар електричний - 1 шт.

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

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

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

Вміст чемодана-укладки

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

Продовження додатка 10

Буторфанол 2 мл (налбуфін)	- 20 амп.
Розчин кордіаміну 25%-ий	- 10 амп.
Дроперідол 0,2% 10 мл	- 2 амп.
Кофеїн 20% 2 мл	- 2 амп.
Но-шпа 2% 2 мл	- 5 амп.
Перекис водню 3% 50 мл	- 1 фл.
Димедрол 0,5% 1 мл	- 5 амп.
Поліглюкін (або його аналоги) 500,0	- 2 фл.
Система для інфузії одноразового користування	- 1 шт.
Повітровід для штучного дихання «Рот в рот»	- 1 шт.
Джгут кровоспинний	- 5 шт.
Роторозширювач	- 1 шт.
Язикотримач	- 1 шт.
Повітроводи звичайні (для дорослих і дитячі) для профілактики западання язика	- 2 шт.
Ножиці	- 1 шт.
Скальпель гострокінцевий (150 мм)	- 1 шт.
Пінцет хірургічний загального призначення (150 мм)	- 3 шт.
Затискачі кровоспинні одно-двозубові і зубчаті зігнуті №1 (160 мм)	- 5 шт.
Ножиці прямі	- 1 шт.
Шприц одноразового користування (5 мл)	- 10 шт.
Вата гігроскопічна (250 г) стерильна	- 2 пач.
Бинт 5x10 см стерильний	- 20 шт.
Бинт 7x14 см стерильний	- 20 шт.
Індивідуальний перев'язочний пакет	- 20 шт.
Салфетка стерильна 83x45 см	- 2 пач.

Продовження додатка 10

Косинка з шпильками	- 15 шт.
Рушник нестерильний	- 8 шт.
Простирадло нестерильне	- 4 шт.
Лейкопластир	- 2 шт.
Блокнот з олівцем	- 1 шт.
Ліхтар електричний із батареями	- 1 шт.
Бирки для сортування потерпілих	- 10 шт.

10.3. Медичний автопричіп-фургон із засобами доставки.

Оснащення медичного автопричепа-фургона:

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

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

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

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

брезентове полотно 10 x 2 м - 2 шт.

ковдри байкові - 20 шт.

палатка з кілками - 2 шт.

сезонне чергове обмундирування (чоботи, плащ) - 3 компл.

електроліхтар, ліхтар з гасом типу «Летюча миша» та інші засоби освітлення - 2 компл.

стіл розкладний - 2 шт.

стілці розкладні - 8 шт.

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

У разі відсутності зазначених медикаментів допускається їх заміна аналогічними.

Заступник директора департаменту –
начальник управління аеродромів та аеропортів



Г.Г. Голодняк

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

до проекту наказу Державної авіаційної служби України
«Про затвердження Авіаційних правил України «Правила аварійно-
рятувального та протипожежного забезпечення польотів
у цивільній авіації України»

I. Визначення проблеми

Розроблення проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації України» (далі – проект регуляторного акта) обумовлено необхідністю приведення нормативно-правових актів, що регулюють аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення польотів у цивільній авіації України у відповідність до статей 82 Повітряного кодексу України та рекомендованої міжнародної практики ІКАО.

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

Суть проблеми полягає в тому, що в аеропортах (на аеродромах) цивільної авіації пожежно-рятувальний та медичний підрозділи аварійно-рятувальної команди комплектується аварійно-рятувальними та медичними засобами відповідно до застарілих норм, що знижує ефективність проведення аварійно-рятувальних робіт і як наслідок знижує рівень безпеки польотів.

Проблема справляє негативний вплив на суб'єктів господарювання (експлуатантів аеродромів), які створюють та комплектують підрозділи до складу аварійно-рятувальної команди аеродрому.

Основні групи (підгрупи) на які проблема справляє вплив:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	-	Ні
Держава	-	Ні
Суб'єкти господарювання	Так	-

Розв'язати існуючу проблему можливо за умови прийняття проекту регуляторного акта який визначає порядок організації та проведення заходів аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів та, яким буде встановлено норми комплектації пожежно-рятувального та медичного підрозділів аеропорту (аеродрому) сучасними аварійно-рятувальними та медичними засобами та обладнанням для проведення аварійно-рятувальних робіт, що підвищить рівень безпеки польотів.

II. Цілі державного регулювання

Метою прийняття проекту регуляторного акта є підвищення ефективності аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів, зокрема при виконанні аварійно-рятувальних робіт в аеропорту (на аеродромі) цивільної авіації за рахунок вдосконалення організаційних заходів та комплектування пожежно-рятувального та медичного підрозділів аварійно-рятувальної команди сучасними аварійно-рятувальними та медичними засобами та обладнанням.

Цільовою спрямованістю проекту регуляторного акта є приведення нормативно-правової бази щодо організації аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації у відповідність до законодавчих актів України та рекомендованої міжнародної практики ІКАО.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1	Збереження існуючої нормативно-правової бази. У такому випадку комплектація пожежно-рятувального та медичного підрозділів залишиться застарілими аварійно-рятувальними та медичними засобами, що має негативний вплив на якість аварійно-рятувального та протипожежного і медичного забезпечення під час проведення аварійно-рятувальних робіт та не відповідає сучасним вимогам та стандартам ІКАО.
Альтернатива 2	Передбачає внесення змін до нормативно-правового акта, який визначає порядок організації та проведення заходів аварійно-рятувального забезпечення польотів

	та яким буде встановлено норми комплектації пожежно-рятувального та медичного підрозділів аеропорту (аеродрому) сучасними аварійно-рятувальними та медичними засобами та обладнанням, що підвищить ефективність проведення аварійно-рятувальних робіт та рівень безпеки польотів.
--	---

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Залишення існуючої нормативно-правової бази.	Відсутні	Не передбачаються
Альтернатива 2 Прийняття проекту регуляторного акту	Оптимізація державного управління у сфері аварійно-рятувального забезпечення польотів у цивільній авіації	Не передбачаються

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Залишення існуючої нормативно-правової бази	Відсутні	Не передбачаються
Альтернатива 2 Прийняття проекту регуляторного акту	Підвищення рівня безпеки перевезення пасажирів та вантажів авіаційним транспортом	Не передбачаються

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

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

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Залишення існуючої нормативно-правової бази	Відсутні	Не передбачаються
Альтернатива 2 Прийняття проекту регуляторного акту	Забезпечить: - підвищення рівня оснащеності пожежно- рятувального та медичного підрозділів під час проведення аварійно-рятувальних робіт; - підвищення рівня аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів	Додаткових витрат не передбачається

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1 Залишення існуючої нормативно-правової бази	1	Проблема продовжує існувати
Альтернатива 2 Прийняття проекту регуляторного акту	4	Цілі державного регулювання досягаються повною мірою

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	Цілі досягнуті не будуть	Відсутні	Цілі прийняття регуляторного акта, які не можуть бути досягнуті повною мірою (проблема продовжує існувати)

Альтернатива 2	Цілі досягнуті повною мірою	Відсутні витрати, пов'язані із запровадженням проекту наказу	Дає змогу повною мірою досягнути поставленої мети державного регулювання без будь-яких витрат, а саме підвищення рівня аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів
----------------	-----------------------------	--	--

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1	<p>Дія нормативно-правового акта який визначає порядок організації та проведення заходів аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів, зокрема комплектування пожежно-рятувального та медичного підрозділів аварійно-рятувальними та медичними засобами відповідно до застарілих норм, що знижує якість надання допомоги постраждалим в наслідок авіаційної події, знижує ефективність проведення аварійно-рятувальних робіт, що знижує рівень безпеки польотів.</p> <p>Переваги відсутні і проблема продовжує існувати.</p>	не передбачаються

Альтернатива 2	Прийняття проекту регуляторного акту який визначає порядок організації та проведення заходів аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів із встановленням запропонованих норм комплектації пожежно-рятувального та медичного підрозділів аеропорту (аеродрому) сучасними аварійно-рятувальними та медичними засобами та обладнанням для проведення аварійно-рятувальних робіт відповідно до вимог законодавчих актів України та рекомендованої міжнародної практики ІКАО, що підвищить ефективність проведення аварійно-рятувальних робіт та підвищить рівень безпеки польотів.	не передбачаються
----------------	---	-------------------

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання зазначеної проблеми, є прийняття проекту регуляторного акта, що дозволить привести аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення польотів в аеропортах цивільної авіації у відповідність до вимог законодавства України та рекомендованої міжнародної практики ІКАО.

Завдяки прийняттю запропонованого проекту регуляторного акта підвищиться рівень організації аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації.

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

Від впровадження проекту регуляторного акту негативних наслідків не очікується.

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

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії проекту регуляторного акту не обмежується в часі і набирає чинності відповідно до законодавства України з дня його опублікування.

Запровадження внесення змін до проекту регуляторного акту передбачається на необмежений термін дії з внесенням змін у разі необхідності.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Найменування показника	Розмір показника
суб'єкти авіаційної діяльності, на яких поширюватиметься дія акта	юридичні особи – суб'єкти авіаційної діяльності (експлуатанти аеродромів)
розмір коштів та часу, що витрачатиметься суб'єктами господарювання на виконання вимог акта	не передбачається
рівень інформативності суб'єктів	повний, проект регуляторного акта розміщено на офіційному веб-сайті Державіаслужби
розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів	не передбачається

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

Відстеження результативності застосування цього регуляторного акта здійснюватиметься Державною авіаційною службою України.

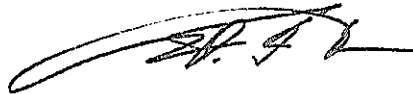
Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через рік після набрання чинності цим регуляторним актом.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта здійснюється через два роки після набрання чинності цим регуляторним актом.

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

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

Голова Державіаслужби



О.В. Більчук

«19» 06 2017 р.

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проекту наказу Державної авіаційної служби України
«Про затвердження Авіаційних правил України «Правила аварійно-
рятувального та протипожежного забезпечення польотів
у цивільній авіації України»

1. Обґрунтування необхідності прийняття акта

Проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження авіаційних правил України «Правила аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації України» (далі – проект наказу) розроблено з метою приведення норм аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації України у відповідність до вимог чинного законодавства та рекомендованої міжнародної практики ІКАО та відповідно до листа Міністерства юстиції України від 31.01.2017 № 841/10.1/26-17 «Про стан виконання законодавства про державну реєстрацію нормативно-правових актів за 2016 рік».

В аеропортах цивільної авіації організовується аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення польотів. Виконання завдань аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів в аеропортах (на аеродромах) цивільної авіації покладаються на служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення. Для аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення в кожному аеропорту (на аеродромі) незалежно від форми власності та підпорядкування утворюється аварійно-рятувальна команда, яка складається із чергових підрозділів (головних та допоміжних), що формуються з персоналу структурних підрозділів, наявних на авіапідприємстві, персоналу підприємств, установ, організацій та підрозділів, що взаємодіють на договірних засадах. До складу головних підрозділів аварійно-рятувальної команди входять пожежно-рятувальний та медичний підрозділи, які оснащуються аварійно-рятувальними та медичними засобами відповідно до встановлених норм.

На сьогоднішній день пожежно-рятувальний та медичний підрозділи, які є головними підрозділами аварійно-рятувальної команди комплектується аварійно-рятувальними та медичними засобами відповідно до застарілих вимог, що знижує якість надання допомоги постраждалим в наслідок авіаційної події, знижує ефективність проведення аварійно-рятувальних робіт, що має негативний вплив на рівень безпеки польотів.

Виникає необхідність у зміні вимог щодо оснащення головних підрозділів аварійно-рятувальної команди аеропорту сучасними аварійно-рятувальними та медичними засобами та обладнанням.

2. Мета і шляхи її досягнення

Основною метою розроблення цього проекту наказу є приведення нормативно-правових актів, що регулюють діяльність цивільної авіації України, зокрема підвищення ефективності аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів, належного та своєчасного надання допомоги постраждалим, створення умов для підвищення готовності аварійно-рятувальної команди на випадок виникнення аварійних обставин в аеропорту цивільної авіації.

3. Правові аспекти

Проект наказу розроблено з урахуванням таких нормативно-правових актів:

Повітряний кодекс України;

Положення про державну авіаційну службу України, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 року № 520;

Додаток 14 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, Аеродроми, Том I Проектування та Експлуатація аеродромів (видання сьоме, липень 2016 року), Том II, Вертодроми (видання четверте, липень 2013 року);

Керівництво по аеропортовим службам, частина 1 Рятуння та боротьба з пожежею, Дос 9137-AN898 (видання четверте, 2015 рік);

Керівництво по аеропортовим службам, частина 7 Планування заходів на випадок аварійної обстановки в аеропорту, Дос 9137-AN898 (видання друге, 1991 рік).

4. Фінансово-економічне обґрунтування

Реалізація та впровадження проекту наказу не потребує додаткових матеріальних та інших фінансових витрат з державного бюджету.

5. Позиція заінтересованих органів

Проект наказу потребує погодження з Державною регуляторною службою України, Державною службою України з надзвичайних ситуацій, Міністерством оборони України, Міністерством інфраструктури України.

6. Регіональний аспект

Проект наказу не стосується питання розвитку адміністративно-територіальних одиниць.

6'. Запобігання дискримінації

Проект наказу не містить положення, які мають ознаки дискримінації.

7. Запобігання корупції

Проект наказу не містить положень, що сприяють чи можуть сприяти вчиненню корупційних правопорушень.

8. Громадське обговорення

З метою отримання пропозицій та зауважень громадськості на веб-сайті Державіаслужби (www.avia.gov.ua) розміщено проект наказу.

9. Позиція соціальних партнерів

Проект наказу не стосується соціально-трудової сфери.

10. Оцінка регуляторного впливу

Проект наказу є регуляторним актом. Акт розроблено з урахуванням принципів державної регуляторної політики. Прийняття проекту наказу сприятиме оптимізації державного управління у сфері аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації України, що створить умови для покращення роботи служб аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення, підвищення безпеки перевезення пасажирів та вантажів авіаційним транспортом, забезпечення високої якості технологічного процесу надання послуг з аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів, забезпечення постійного контролю за організацією аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів в цивільній авіації України.

10¹. Вплив реалізації акта на ринок праці

Проект наказу не містить норм, які мають вплив на ринок праці.

11. Прогноз результатів

Реалізація проекту наказу забезпечить підвищення рівня аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації, що сприятиме підвищенню рівня безпеки польотів у галузі авіаційного транспорту України.

Голова Державіаслужби



О.В. Більчук

«19» 06 2017 р.

Повідомлення про оприлюднення

до проекту наказу Державної авіаційної служби України
«Про затвердження Авіаційних правил України «Правила аварійно-
рятувального та протипожежного забезпечення польотів
у цивільній авіації України»

Державіаслужбою розроблено проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації України» (далі – проект наказу) відповідно до вимог статей 5, 11, 82 Повітряного кодексу України, пунктів 3, 9, 37, 38 Положення про державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 року № 520, та з метою приведення нормативно-правових актів у відповідність до законів України, стандартів та рекомендованої практики міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО).

Проект наказу розміщено на офіційному веб-сайті Державіаслужби (www.avia.gov.ua) у розділі – «Регуляторна діяльність» - «Проекти регуляторних актів» – «Проекти наказів Державіаслужби».

Аналіз регуляторного впливу проекту наказу розміщено на офіційному веб-сайті Державіаслужби (www.avia.gov.ua) у розділі – «Регуляторна діяльність» - «Аналізи регуляторного впливу до проектів наказів Державіаслужби».

Пропозиції та зауваження до проекту наказу можуть надаватися зацікавленими юридичними та фізичними особами протягом 30 календарних днів з дати оприлюднення на адреси:

01135, м. Київ, пр. перемоги, 14 –
Державна авіаційна служба України
тел./факсом (044) 351-55-43;
E-mail: Ditsul@avia.gov.ua

01011, м. Київ, вул. Арсенальна, 9/11 –
Державна регуляторна служба України
E-mail: mail@dkrp.gov.ua