

Doc 9137-AN/898  
Часть 7

# РУКОВОДСТВО ПО АЭРОПОРТОВЫМ СЛУЖБАМ



## ЧАСТЬ 7

### ПЛАНИРОВАНИЕ МЕРОПРИЯТИЙ НА СЛУЧАЙ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ В АЭРОПОРТУ

ИЗДАНИЕ ВТОРОЕ - 1991

*Утверждено Генеральным секретарем  
и опубликовано с его санкции*

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

*Опубликовано Международной организацией гражданской авиации отдельными изданиями на русском, английском, испанском и французском языках. Вся корреспонденция следует направлять в адрес Генерального секретаря ИКАО*

Заказы на данное издание направлять по одному из следующих нижеприведенных адресов, вместе с соответствующим денежным переводом (тратта, чек или банковское поручение) в долл. США или в валюте страны, в которой размещается заказ. Заказы с оплатой кредитными карточками ("Виза", "Мастеркард" или "Америкэн экспресс") направлять в адрес Штаб-квартиры ИКАО

*International Civil Aviation Organization* Attention Document Sales Unit  
999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7  
Telephone +1 (514) 954-8219 ext 8022, Telex 05-24513, Facsimile +1 (514) 954-6769, Sitatex YULADYA,  
E-mail sales\_unit@icao.int

*Egypt* ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex,  
Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776  
Telephone +20 (2) 267-4840, Facsimile +20 (2) 267-4843, Sitatex CAICAYA

*France* Directeur régional de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Emile-Bergerat,  
92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)  
Téléphone +33 (1) 46 41 85 85, Télécopieur +33 (1) 46 41 85 00, Sitatex PAREUYA

*India* Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 or 17 Park Street, Calcutta 700016  
Telephone +91 (11) 331 5896, Facsimile +91 (11) 332-2639

*Japan* Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo  
Telephone +81 (3) 3503-2686, Facsimile +81 (3) 3503-2689

*Kenya* ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation,  
P O Box 46294, Nairobi  
Telephone +254 (2) 622-395, Facsimile +254 (2) 226-706, Sitatex NBOCAYA

*Mexico* Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe,  
Masaryk No 29-3er piso, Col Chapultepec Morales, México, D F, 11570  
Téléfono +52 (5) 250-3211, Facsimile +52 (5) 203-2757, Sitatex MEXCAYA

*Peru* Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100  
Téléfono +51 (1) 302260, Facsimile +51 (1) 640393, Sitatex LIMCAYA

*Russian Federation* Aviazdat, 48, I Franco Street, Moscow 121351  
Telephone +7 (095) 417-0405, Facsimile +7 (095) 417-0254

*Senegal* Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar  
Téléphone +221 8-23 54-52, Télécopieur +221 8-23-69-26, Sitatex DKRCAYA

*Slovakia* Air Traffic Services of the Slovak Republic, Levoté prevádzkové služby Slovenskej Republiky,  
State Interprise, Letisko M R Stefanika, 823 07 Bratislava 21, Slovak Republic  
Telephone +421 (7) 4857 1111, Facsimile +421 (7) 4857 2105

*South Africa* Avex Air Training (Pty) Ltd, Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg, Republic of South Africa  
Telephone +27 (11) 315-0003/4, Facsimile +27 (11) 805-3649, E-mail avex@iafrica.com

*Spain* A E N A - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14,  
Planta Tercera, Despacho 3 11, 28027 Madrid  
Téléfono +34 (91) 321-3148, Facsimile +34 (91) 321-3157, Correo electrónico sccc ventasoaci@aena.es

*Thailand* ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P O Box 11, Samyaeck Ladprao, Bangkok 10901  
Telephone +66 (2) 537-8189, Facsimile +66 (2) 537-8199, Sitatex BKRCAYA

*United Kingdom* Westward Documedia, 37 Windsor Street, Cheltenham, Glos, GL52 2DG  
Telephone +44 (1242) 235-151, Facsimile +44 (1242) 584-139

2/01

## Каталог изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО

Ежегодное издание с перечнем всех имеющихся в настоящее время публикаций и аудиовизуальных учебных средств

В ежемесячных дополнениях сообщается о новых публикациях, аудиовизуальных учебных средствах, поправках, дополнениях, повторных изданиях и т.п.

Рассылаются бесплатно по запросу, который следует направлять в Сектор продажи документов ИКАО

# **Руководство по аэропортовым службам**

(Doc 9137-AN/898)

## **Часть 7**

### **Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту**

Издание второе - 1991



## ПОПРАВКИ

Об издании поправок регулярно сообщается в *Журнале ИКАО* и в ежемесячном дополнении к *Каталогу изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО*, которыми рекомендуется пользоваться для справок. Ниже приводится форма для регистрации поправок.

## РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВОК И ИСПРАВЛЕНИЙ

ПОПРАВКИ			
№	Дата выпуска	Дата внесения	Кем внесено

ИСПРАВЛЕНИЯ			
№	Дата выпуска	Дата внесения	Кем внесено

# Предисловие

В соответствии с положениями тома I Приложения 14 государствам надлежит обеспечить наличие в каждом аэропорту плана мероприятий на случай аварийной обстановки, который соответствует характеру полетов воздушных судов и другой деятельности в данном аэропорту. Настоящий материал предназначен для оказания помощи государствам в реализации на практике этих требований, что, в свою очередь, обеспечит их единообразное применение.

Материал настоящего руководства относится в основном к вопросам, касающимся предварительного планирования мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту, а также координации действий различных органов (или служб) аэропорта и других органов в окружающих аэропорт районах, которые могли бы оказать помощь в случае возникновения аварийной обстановки. В настоящее руководство не включен материал, определяющий порядок выполнения органами своих конкретных функций, например функций аварийно-спасательных и противопожарных служб или службы управления воздушным движением. Такой материал содержится в обычных документах, касающихся этих вопросов. Подробный дополнительный инструктивный материал в отношении происшествий, связанных с незаконным захватом воздушных судов, содержится в *"Руководстве по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства"*.

В настоящее руководство включены, в частности, материал, характеризующий типы аварийных ситуаций, которые следует предусматривать в планах, описание функций предусмотренных планом органов, а также материал, определяющий ответственность и роль каждого органа, включая аварийный оперативный центр и командный пункт для каждого типа аварийной ситуации. В руководстве также приводится образец документа, содержащего план мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту с подробными сведениями по некоторым аспектам, которые следует учитывать в таких документах. Для тех, кто, возможно, не знаком с конкретной технической терминологией, в добавлении 1 содержится глоссарий терминов, используемых в настоящем руководстве.

Первое издание настоящего руководства выпущено в 1980 году. В 1990 году оно было обновлено с учетом замечаний государств и международных организаций по проблемам, возникающим в реальных аварийных ситуациях и выявленным в ходе отработки действий на случай аварийной обстановки. Авиационные происшествия на воде обусловили необходимость включения нового добавления, посвященного рассмотрению этого вопроса.

Предполагается, что настоящее руководство будет периодически обновляться. По всей видимости, следующие издания руководства будут улучшены путем использования накопленного опыта и учета замечаний и предложений, полученных от специалистов, которые будут ими пользоваться. Поэтому просим направлять свои мнения, замечания и предложения по данному изданию Генеральному секретарю ИКАО.



# Оглавление

Страница

Глава 1. Общие положения . . . . .	1
1.1 Необходимость планирования мероприятий на случай аварийной обстановки . . . . .	1
1.2 Ответственность . . . . .	3
1.3 Разработка плана мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту . . . . .	3
Глава 2. План мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту . . . . .	5
2.1 Назначение и область применения . . . . .	5
2.2 Типы аварийных ситуаций . . . . .	6
Глава 3. Органы, участвующие в аварийно-спасательных мероприятиях . . . . .	8
3.1 Общие положения . . . . .	8
3.2 Службы воздушного движения . . . . .	9
3.3 Аварийно-спасательные и противопожарные службы (пожарные команды) . . . . .	9
3.4 Полиция и/или службы безопасности . . . . .	10
3.5 Администрация аэропорта . . . . .	11
3.6 Медицинские службы . . . . .	11
3.7 Больницы . . . . .	12
3.8 Эксплуатанты воздушных судов . . . . .	12
3.9 Государственные органы . . . . .	13
3.10 Арендаторы аэропорта . . . . .	13
3.11 Транспортные органы (наземный, морской, воздушный транспорт) . . . . .	13
3.12 Координационный центр спасания . . . . .	14
3.13 Гражданская оборона . . . . .	14
3.14 Соглашения о взаимопомощи . . . . .	14
3.15 Военные власти . . . . .	14
3.16 Портовая и береговая охрана . . . . .	14
3.17 Духовенство . . . . .	15
3.18 Сотрудник по вопросам общественной информации . . . . .	15
3.19 Службы психогигиены . . . . .	15
Глава 4. Ответственность и роль каждого органа в различных аварийных ситуациях . . . . .	16
4.1 Авиационное происшествие в аэропорту . . . . .	16
4.2 Авиационное происшествие за пределами аэропорта . . . . .	23
4.3 Общая тревога . . . . .	27
4.4 Местная аварийная готовность . . . . .	28
4.5 Аварийные ситуации в аэропорту, не связанные с авиационным происшествием . . . . .	29
4.6 Незаконные акты, направленные против гражданской авиации . . . . .	29
4.7 Происшествия, связанные с опасными грузами . . . . .	30
4.8 Стихийное бедствие . . . . .	31
4.9 Аварийные ситуации в аэропортах, граничащих с водными пространствами . . . . .	32

	Страница
Глава 5. Аварийный оперативный центр и подвижной командный пункт . . . . .	33
5.1 Общие положения . . . . .	33
5.2 Аварийный оперативный центр . . . . .	33
5.3 Подвижной командный пункт . . . . .	33
Глава 6. Руководитель, ответственный за выполнение плана, и координатор (координаторы) . . . . .	35
6.1 Общие положения . . . . .	35
Глава 7. Карта с прямоугольной системой координат . . . . .	36
7.1 Общие положения . . . . .	36
Глава 8. Сведения о службах, подлежащих оповещению . . . . .	39
8.1 Общие положения . . . . .	39
Глава 9. Сортировка пострадавших и медицинский уход за ними . . . . .	42
9.1 Необходимость оказания неотложной медицинской помощи пострадавшим в авиационных происшествиях . . . . .	42
9.2 Принципы сортировки пострадавших (все аварийные ситуации) . . . . .	42
9.3 Стандартизированные карточки идентификации пострадавших и их применение . . . . .	43
9.4 Принципы оказания медицинской помощи . . . . .	43
9.5 Регулирование потока раненых . . . . .	45
Глава 10. Уход за лицами, оставшимися в живых и способными передвигаться . . . . .	48
10.1 Общие положения . . . . .	48
Глава 11. Обработка погибших . . . . .	50
11.1 Обработка погибших (черная карточка) . . . . .	51
Глава 12. Связь . . . . .	52
12.1 Службы связи . . . . .	52
12.2 Сеть связи . . . . .	52
12.3 Связное оборудование . . . . .	52
12.4 Аварийные ситуации на перроне и в районе аэродрома . . . . .	53
12.5 Испытания и проверка . . . . .	54
Глава 13. Отработка действий на случай аварийной обстановки в аэропорту . . . . .	55
13.1 Цель . . . . .	55
13.2 Виды учений по отработке действий на случай аварийной обстановки в аэропорту . . . . .	55
13.3 Штабные учения . . . . .	56
13.4 Ограниченные учения по отработке действий на случай аварийной обстановки . . . . .	56
13.5 Полномасштабные учения . . . . .	56
Глава 14. Пересмотр плана мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту . . . . .	60
14.1 Общие положения . . . . .	60
14.2 Анализ действий после происшествия . . . . .	62



	Страница
Добавление 1. Глоссарий терминов . . . . .	63
Добавление 2. Основные элементы плана мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту . . . . .	67
Примеры информации, содержащейся в плане мероприятий на случай аварийной обстановки . . . . .	67
Добавление 3. Медицинские службы аэропорта . . . . .	73
Общие положения . . . . .	73
Аварийно-спасательные медицинские службы аэропортов . . . . .	73
Пункты медицинской помощи аэропорта (медицинская клиника и/или пункт первой медицинской помощи) . . . . .	79
Аэропорты без пунктов медицинской помощи . . . . .	81
Добавление 4. Сохранение вещественных доказательств для расследования авиационных происшествий . . . . .	83
Добавление 5. Соглашения о взаимопомощи на случай аварийной обстановки . . . . .	84
Добавление 6. Авиационные происшествия на воде . . . . .	87
Добавление 7. Эксплуатанты воздушных судов . . . . .	90
Общие положения . . . . .	90
Аварийные комплекты . . . . .	92
Добавление 8. Карточка идентификации пострадавших . . . . .	94
Добавление 9. Форма для составления критического отзыва об учениях по отработке действий на случай аварийной обстановки . . . . .	96
Добавление 10. Справочный материал . . . . .	104

---



# Глава 1

## Общие положения

### 1.1 НЕОБХОДИМОСТЬ ПЛАНИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ НА СЛУЧАЙ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ

1.1.1 Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту представляет собой процесс подготовки аэропорта на случай возникновения чрезвычайных обстоятельств на территории аэропорта или в его окрестностях. Целью планирования мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту является сведение к минимуму последствий аварийных ситуаций, прежде всего с целью спасения жизни людей и обеспечения полетов воздушных судов. План мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту определяет порядок координации действий различных аэропортовых органов (или служб) и других органов в окружающих аэропорт районах, которые могли бы оказать помощь в случае чрезвычайных происшествий.

1.1.2 Каждый план мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту должен представлять собой согласованную программу действий служб аэропорта и окружающих аэропорт районов. Это представляется целесообразным, поскольку планирование и порядок действий при ликвидации последствий серьезных аварийных ситуаций в аэропорту аналогичны действиям в других серьезных аварийных ситуациях, которые могут возникать в окружающих аэропорт районах. Поскольку аэропорт может оказаться центром транспортировки при любой аварийной ситуации в окружающих аэропорт районах (авиационное происшествие, стихийное бедствие, взрыв или даже ураган), его роль при возникновении любой аварийной ситуации в окрестностях аэропорта следует четко определить. В каждом аэропорту/районе существуют свои условия и особенности, однако, несмотря на политические, юридические и организационные различия, основные задачи и концепции планирования и отработка действий на случай аварийной ситуации будут в основном аналогичны и будут предусматривать решение одних и тех же основных проблем: РУКОВОДСТВО, СВЯЗЬ и КООРДИНАЦИЯ.

1.1.3 Реализация плана мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту не зависит от того, произошло авиационное происшествие/инцидент в аэропорту или за его пределами. Изменения будут иметь место только в вопросах юрисдикции. При авиационном происшествии/инциденте в аэропорту руководство обычно возлагается на администрацию аэропорта. При авиационном происшествии/инциденте за пределами аэропорта руководство осуществляет орган, определенный в соответствии с предварительной договоренностью об оказании взаимной помощи в аварийной ситуации, достигнутой с соответствующими органами соседних районов. Если авиационное происшествие/инцидент происходит в непосредственной близости за периметром аэропорта, юрисдикция определяется в соответствии с предварительной договоренностью об оказании взаимной помощи в аварийной ситуации, достигнутой с соответствующими органами соседних районов. Это, однако, не должно отрицательно влиять на оказание немедленной помощи персоналом аэропорта или органами, задействованными в плане мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту.

1.1.4 План мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту должен содержать набор инструкций для обеспечения быстрого задействования аварийно-спасательных и противопожарных служб, правоохранительных органов, полиции/служб безопасности, медицинских служб, различных органов в аэропорту и за его пределами и другого компетентного, подготовленного, специального персонала, способного действовать в любых необычных условиях.

1.1.5 Для оперативного применения всеобъемлющий план мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту должен предусматривать:

- а) предварительное планирование ДО аварийной ситуации,

b) действия ВО ВРЕМЯ аварийной ситуации и

c) вспомогательные операции и подготовку документации ПОСЛЕ аварийной ситуации.

1.1.6 При планировании мероприятий на период "до аварийной ситуации" учитываются все факторы, которые могут повлиять на эффективность действий в аварийной обстановке. В ходе предварительного планирования следует определить организационный полномочный орган и распределить ответственность за разработку, опробование и реализацию плана мероприятий на случай аварийной обстановки.

1.1.7 Действия, планируемые на "время аварийной ситуации", зависят от стадии, характера и места происшествия. В ходе выполнения аварийно-спасательных работ ситуация может изменяться. (Например, хотя начальник противопожарной службы аэропорта или лицо, назначенное вместо него, обычно является главным руководителем аварийно-спасательных групп, впоследствии этот сотрудник может стать одним из нескольких руководителей по мере того, как сотрудники других служб приступят к выполнению своих конкретных обязанностей на командном пункте под руководством назначенного руководителя "на месте происшествия".)

1.1.8 Действия "после аварийной ситуации" могут не носить такого срочного характера, как на предыдущих стадиях, однако необходимо заранее тщательно обсудить и предусмотреть порядок передачи полномочий и ответственности на месте происшествия. Некоторому персоналу, который на ранних стадиях имел прямое оперативное назначение, впоследствии, возможно, будет необходимо остаться на месте происшествия и выполнять вспомогательные функции (т.е. сотрудники полиции/служб безопасности, аварийно-спасательной и противопожарной служб, представители администрации аэропорта и сотрудники подразделений общественных работ). Следовательно, для того чтобы обеспечить дальнейшую нормальную эксплуатацию аэропорта/воздушных судов, которая, возможно, была прервана по причине аварийной ситуации, также необходимо предварительно запланировать действия таких вспомогательных служб и предусмотреть решение проблем, связанных с возобновлением или продолжением деятельности соответствующих служб. Также следует предусмотреть возможность передачи вспомогательным органам (больницам, службам скорой помощи и т.д.) уведомления об окончании аварийной ситуации, с тем чтобы они могли возвратиться к "нормальному" режиму работы. Документация о различных действиях в аварийной ситуации облегчит сбор и обработку данных для различных отчетов, требуемых после авиационного происшествия/инцидента. Эта документация может также послужить основой для критического анализа действий в аварийной обстановке и для совершенствования планирования мероприятий и действий на случай аварийной обстановки.

1.1.9 Рекомендации, содержащиеся в настоящем руководстве, направлены на выполнение главной задачи: спасения лиц, находившихся на борту воздушного судна, и других лиц, пострадавших в результате авиационного происшествия/инцидента. Не менее важным элементом является стабилизация состояния пострадавших и оказание им первой медицинской помощи. Быстрота и умение, с которыми оказывается такая помощь, являются критическими факторами в ситуациях, когда существует опасность для жизни. Для проведения эффективных аварийно-спасательных операций требуется надлежащее предварительное планирование на случай аварийной обстановки, а также проведение периодических практических учений.

1.1.10 Рекомендации должны предусматривать проведение операций в любых погодных условиях, таких, как очень высокие и очень низкие температуры воздуха, снег, дождь, ветер или пониженная видимость. Рекомендации должны также учитывать места возможных авиационных происшествий в сложной местности, окружающей аэропорт, т.е. водоемы, дороги, лощины и другие сложные районы.

1.1.11 Материал, содержащийся в настоящем документе, не должен противоречить местным или государственным правилам. Основная цель настоящего документа состоит в том, чтобы обратить внимание соответствующих отделений или органов, которые могут быть задействованы в случае авиационного происшествия, на возможность возникновения конфликтных ситуаций из-за дублирования или отсутствия местных правил. Предполагается, что данная информация окажется полезной при решении проблем, которые возникают в реальных аварийных ситуациях.

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

## 1.2 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

1.2.1 Администрация каждого аэропорта должна нести ответственность за разработку планов мероприятий и действий на случай любых необычных ситуаций в аэропорту, а также за согласование данного плана с полномочными органами окружающих аэропорт районов. Администрация аэропорта также должна отвечать за распределение сотрудников аварийных служб и оборудования, предоставляемого всеми задействованными подразделениями и органами, за эффективное использование воздушных судов/аэропортовых и аварийно-спасательных служб и оказание взаимопомощи.

1.2.2 План должен обеспечить координацию действий или мер, принимаемых всеми органами, которые, по мнению администрации, могут оказать помощь при возникновении аварийной ситуации. Например, к таким органам относятся:

- а) в аэропорту:
  - 1) аварийно-спасательные и противопожарные службы,
  - 2) медицинские службы,
  - 3) полиция и/или службы безопасности,
  - 4) администрация аэропорта,
  - 5) службы воздушного движения и
  - 6) эксплуатанты воздушных судов;
- б) за пределами аэропорта:
  - 1) полиция,
  - 2) местные пожарные команды,
  - 3) медицинские службы,
  - 4) больницы,
  - 5) государственные органы,
  - 6) военные власти,
  - 7) службы портовой или береговой охраны и
  - 8) все другие задействованные органы.

1.2.3 Администрация аэропорта должна принять меры к тому, чтобы все задействованные органы, обязанности и ответственность которых указаны в плане мероприятий на случай аварийной обстановки, знали свои функции. Они также должны быть знакомы с обязанностями других органов, принимающих участие в реализации плана мероприятий. Обязанности и роль каждого органа применительно к отдельным типам аварийных ситуаций рассматриваются в главе 4.

## 1.3 РАЗРАБОТКА ПЛАНА МЕРОПРИЯТИЙ НА СЛУЧАЙ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ В АЭРОПОРТУ

1.3.1 Цель плана мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту заключается в обеспечении:

- а) упорядоченного и эффективного перехода от нормальной деятельности к проведению аварийно-спасательных операций,
- б) назначения руководящего органа на время аварийной ситуации в аэропорту,
- с) распределения обязанностей в аварийной ситуации,
- д) получения разрешения от руководящего состава на выполнение содержащихся в плане мероприятий,
- е) координации действий по ликвидации последствий аварийной ситуации и
- ф) безопасного продолжения полетов воздушных судов или скорейшего возобновления обычных полетов.

1.3.2 Крайне необходимо, чтобы администрация аэропорта приняла меры по заключению с властями расположенных вокруг аэропорта населенных пунктов соглашений об оказании взаимопомощи в аварийных ситуациях, в которых определяются обязанности и/или ответственность каждой стороны. В рамках этих соглашений, как минимум, необходимо:

- а) уточнить политические полномочия и юрисдикцию различных органов, которые могут быть задействованы, для избежания проблемных ситуаций при возникновении аварийной обстановки;

- b) определить руководящий орган, т.е. одного руководителя на месте происшествия (и по необходимости заместителей);
- c) определить приоритеты связи на месте происшествия;
- d) организовать аварийные транспортные службы и средства, которые будут находиться под руководством заранее назначенного координатора (координаторов);
- e) заранее определить полномочия и юридическую ответственность всего личного состава, участвующего в аварийно-спасательных операциях; и
- f) заранее договориться о получении из имеющихся источников переносного и тяжелого аварийно-спасательного оборудования.

1.3.3 При происшествиях за пределами аэропорта (в прилегающих к аэропорту горах, болотах, пустынях и на воде) могут возникнуть особые трудности с доступом в эти районы и проблемы материально-технического обеспечения. Поэтому важно, чтобы в населенных пунктах для таких районов имелись соответствующие планы аварийно-спасательных работ. Для этого, возможно, потребуется проанализировать наличие таких специальных транспортных средств, как противопожарные и спасательные лодки, вертолеты, аппараты на воздушной подушке, болотные вездеходы, средства для передвижения по снегу, полугусеничные машины, оборудование для тушения лесных пожаров и т.д., и договориться об их использовании. Также, возможно, потребуется рассмотреть вопрос об:

- a) использовании специализированных аварийно-спасательных команд, например водолазов, команд для поисково-спасательных операций в горах и пустынях, лыжных патрулей, поисковых собак и команд саперов;
  - b) принятии мер при инцидентах, связанных с утечкой радиоактивных материалов или химических веществ; и
  - c) использовании оборудования для экстренного удаления топлива из обломков воздушных судов, с поверхности воды или луж, образованных во впадинах, и т.д.
-

## Глава 2

# План мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту

### 2.1 НАЗНАЧЕНИЕ И ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

2.1.1 Документ, содержащий план мероприятий на случай аварийной обстановки, предназначен для того, чтобы в форме руководства определить обязанности и необходимые действия, а также роль различного персонала и органов, принимающих участие в ликвидации последствий аварийных ситуаций в аэропорту.

2.1.2 Действия, планируемые на "время аварийной ситуации", зависят от конкретного характера и/или места происшествия. Орган, ответственный за руководство в районе происшествия, определяется с учетом конкретного места авиационного происшествия. По мере изменения характера работ, связанных с авиационным происшествием, и перехода от выполнения аварийных операций к расследованию руководство и ответственность на месте авиационного происшествия принимает соответствующий полномочный орган по расследованию авиационных происшествий. Все органы, принимающие участие в устранении последствий авиационного происшествия, должны заранее знать свою роль, круг обязанностей, а также вышестоящие и подчиненные им органы.

2.1.3 Значительное внимание должно также уделяться действиям "после аварийной ситуации". Необходимо обсудить и заранее определить порядок передачи полномочий и другие юридические аспекты. Для того чтобы обеспечить дальнейшую нормальную эксплуатацию аэропорта/воздушных судов и защиту пассажиров, которые, возможно, были нарушены по причине аварийной ситуации, необходимо рассмотреть вопрос о возобновлении деятельности соответствующих служб.

2.1.4 Рекомендации, содержащиеся в настоящем документе, направлены на выполнение главной оперативной задачи: спасание лиц, находившихся на борту воздушного судна, и других лиц, пострадавших в результате авиационного происшествия. Для проведения эффективных операций требуется обеспечить надлежащее предварительное планирование и проведение периодических учений, которые позволяют в реальных условиях отработать действия персонала различных служб, участвующих в оказании помощи при аварийных ситуациях.

2.1.5 Важным элементом планирования, осуществляемого органами, которые будут участвовать в ликвидации последствий происшествия, является учет местных погодных условий и возможности выполнения операций в ночное время. Например, при длительных операциях по выносу раненых в условиях низких температур могут замёрзнуть или разлиться медицинские растворы. Суровые погодные условия могут также понизить эффективность жидкости для образования противопожарной пены.

2.1.6 При необходимости следует принять меры предосторожности с целью устранить такие вызываемые метеорологическими условиями физические проблемы, как гипотермия и обезвоживания. Эти аспекты имеют отношение как к персоналу аварийных служб, так и к жертвам авиационного происшествия.

2.1.7 В плане мероприятий на случай аварийной обстановки должны быть предусмотрены необходимые для его реализации функции по обеспечению руководства, связи и координации.

2.1.8 Основные элементы плана мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту приведены в добавлении 2.

## 2.2 ТИПЫ АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЙ

2.2.1 В плане мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту предусматривается координация действий при возникновении аварийной обстановки в аэропорту или его окрестностях.

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

а) *Аварийные ситуации с воздушными судами* включают:

- 1) авиационное происшествие в аэропорту;
- 2) авиационное происшествие за пределами аэропорта:
  - i) на суше,
  - ii) на воде;
- 3) инцидент с воздушным судном в полете:
  - i) полет в условиях сильной атмосферной турбулентности,
  - ii) разгерметизация кабины,
  - iii) разрушение конструкции;
- 4) инцидент с воздушным судном на земле;
- 5) инцидент, связанный с диверсией, включая угрозу применения взрывных устройств;
- 6) инцидент, связанный с незаконным захватом.

б) *Аварийные ситуации, не имеющие отношения к воздушным судам*, включают:

- 1) пожары в зданиях;
- 2) диверсии, включая угрозу применения взрывных устройств;
- 3) стихийные бедствия;
- 4) происшествия, связанные с опасными грузами;
- 5) происшествия, требующие оказания медицинской помощи.

с) *Смешанные аварийные ситуации*, в которые вовлечены:

- 1) воздушное судно/здания;
- 2) воздушное судно/оборудование для заправки топливом;
- 3) воздушное судно/воздушное судно.

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

- а) "авиационное происшествие" - авиационное происшествие, имевшее место в аэропорту или его окрестностях;
- б) "общая тревога" - объявляется, когда известно, что воздушное судно, идущее на посадку, имеет, или есть основания полагать, что оно имеет, такие неисправности, которые могут привести к авиационному происшествию; и
- с) "местная аварийная готовность" - объявляется, когда известно, что воздушное судно, идущее на посадку, имеет, или есть основания полагать, что оно имеет, определенную неисправность, которая, однако, не помешает в обычных условиях совершить безопасную посадку.

Настоящая классификация использована в главе 4.

2.2.4 При происшествии, требующем оказания медицинской помощи, степень использования плана мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту будет определяться состоянием или характером заболевания или травмы и количеством пострадавших. В обычных случаях, когда требуется оказание только незначительной первой помощи, используются пункты первой помощи аэропорта или медицинские клиники (см. добавление 3). Если в аэропорту службы первой медицинской помощи или медицинские клиники



отсутствуют, следует обратиться в медицинские учреждения, находящиеся за пределами аэропорта. К важным факторам, определяющим необходимость выполнения аварийного плана и степень его применения, относятся: случаи инфекционных заболеваний, массового пищевого отравления и случаи внезапных серьезных заболеваний или травм, требующие оказания медицинской помощи, которую службы первой помощи аэропорта или медицинские клиники оказать не в состоянии.

---

## Глава 3

# Органы, участвующие в аварийно-спасательных мероприятиях

### 3.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Для обеспечения действенности плана мероприятий на случай аварийной обстановки прежде всего необходимо предусмотреть взаимодействие и участие всех соответствующих органов аэропорта/населенных пунктов. Такими органами являются:

- a) службы воздушного движения,
- b) аварийно-спасательные и противопожарные службы (пожарные команды)\*,
- c) полиция и/или службы безопасности,
- d) администрация аэропорта,
- e) медицинские службы,
- f) больницы,
- g) эксплуатанты воздушных судов,
- h) государственные органы,
- i) службы связи,
- j) арендаторы аэропорта,
- k) транспортные органы (наземный, морской и воздушный транспорт),
- l) координационный центр спасания,
- m) органы гражданской обороны,
- n) службы по оказанию взаимопомощи,
- o) военные власти,
- p) службы портовой или береговой охраны,

---

\* В данном руководстве термин "аварийно-спасательная и противопожарная служба" означает главный орган, отвечающий за осуществление аварийно-спасательных и противопожарных операций в аэропорту. Термин "пожарная команда" означает аварийно-спасательную и противопожарную службу, имеющуюся в окрестностях аэропорта. Основной задачей последней является тушение пожаров в окружающих аэропорт районах.

- q) духовенство,
- r) служба общественной информации,
- s) таможня,
- t) службы психогигиены,
- u) коммунальные предприятия,
- v) почтовые полномочные органы,
- w) ветеринарные службы,
- x) коронер,
- y) общественные организации и
- z) международные агентства по оказанию помощи в чрезвычайных ситуациях (Красный Крест и т.д.).

### 3.2 СЛУЖБЫ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

В случае аварийной ситуации с воздушным судном аэродромный диспетчерский пункт (или служба полетной информации аэропорта) должен связаться с аварийно-спасательной и противопожарной службой и сообщить тип аварийной ситуации и другие важные сведения, такие, как тип воздушного судна, количество топлива на борту и, если известно, место происшествия. Кроме того, в плане мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту может быть предусмотрено, что службы воздушного движения в установленном порядке должны связаться с местными пожарными командами и соответствующими организациями. Первоначальное уведомление должно включать информацию о координатах на карте, пункте встречи и, по необходимости, подъездных путях к аэропорту. Однако эта функция в плане может быть полностью или частично поручена другой организации или органу. Необходимо предусмотреть, чтобы при составлении плана начального уведомления о происшествии была четко распределена ответственность и исключено дублирование. Впоследствии эта информация при необходимости может быть дополнена сведениями об эксплуатанте воздушного судна, количестве лиц, находящихся на борту, и наличии на борту опасных грузов. Если из-за аварийной обстановки аэропорт необходимо закрыть, службы воздушного движения должны предпринять необходимые действия в отношении воздушных судов, запрашивающих разрешение на посадку или вылет.

### 3.3 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫЕ И ПРОТИВОПОЖАРНЫЕ СЛУЖБЫ (ПОЖАРНЫЕ КОМАНДЫ)

3.3.1 Основной задачей персонала аварийно-спасательных и противопожарных служб аэропорта является спасание жизни людей. Имущество, которое во время авиационных инцидентов или происшествий в аэропорту или его окрестностях подвергается опасности, следует по возможности сохранять. Для этой цели пожар следует погасить и предотвратить любую возможность повторного воспламенения. Однако при некоторых авиационных происшествиях пожар может и не возникнуть или его можно быстро потушить. В любом случае все предпринимаемые действия направлены на быструю эвакуацию оставшихся в живых после происшествия.

3.3.2 Если тяжелораненым не будет быстро оказана помощь, исход может быть смертельным. Личный состав аварийно-спасательной и противопожарной службы аэропорта должен пройти подготовку, соответствующую местным медицинским стандартам на случай аварийной ситуации, поскольку другого аварийно-спасательного персонала на месте происшествия в течение критического периода сразу после происшествия и, возможно, в течение значительного периода времени может не оказаться. Необходимость в такой подготовке может не носить такой обязательный характер, если в аэропорту имеется другой персонал, обладающий специальной медицинской подготовкой.

3.3.3 В непосредственной близости от места авиационного происшествия разрешается находиться только личному составу противопожарной и аварийно-спасательной службы, одетому в пожарные костюмы установленного образца и имеющему соответствующее оборудование. Такие костюмы должны одеваться при вхождении в зону, расположенную на расстоянии примерно 100 метров от любой точки воздушного судна или места разлива топлива.

3.3.4 Руководитель противопожарной службы должен носить специальную красную каску и хорошо различимую одежду красного цвета, такую, как жилет или куртка с надписью на груди и на спине "НАЧАЛЬНИК ПОЖАРНОЙ КОМАНДЫ", нанесенной светоотражающей краской, для того чтобы его можно было быстро и легко заметить.

### 3.4 ПОЛИЦИЯ И/ИЛИ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ

3.4.1 В случае возникновения аварийной обстановки в аэропорту предполагается, что сотрудник полиции или службы безопасности, прибывший первым на место происшествия, закрывает доступ в данную зону и при необходимости обратится за подкреплением. Этот сотрудник будет продолжать выполнять свои функции до тех пор, пока соответствующий правоохранительный орган в данном районе не сменит его. При необходимости в плане должны быть предусмотрены меры по обеспечению быстрого и эффективного подкрепления службы безопасности со стороны местной полиции, воинских или других подразделений, подчиняющихся государственным органам.

3.4.2 Необходимо незамедлительно обеспечить свободный проезд для аварийно-транспортных средств. Предполагается, что службы безопасности, полиция или другие соответствующие местные органы обеспечат доступ на место происшествия только специальному персоналу. Они должны закрыть доступ к месту происшествия обычному транспорту или направить его в объезд.

3.4.3 В плане следует предусмотреть меры для наведения общественного порядка при больших скоплениях людей, что всегда имеет место в районе происшествия, а также для сохранения, насколько это практически возможно, всего места происшествия в первоначальном состоянии в целях проведения расследования (см. добавление 4).

3.4.4 Следует разработать мероприятия по оказанию взаимопомощи для всех потенциально участвующих в аварийно-спасательных операциях органов безопасности, например аэропортовых, городских, местных и государственных служб безопасности, почтовой инспекции и, при необходимости, военной полиции и сотрудников таможенных органов.

3.4.5 Для обеспечения быстрого доступа к месту происшествия соответствующего аварийно-спасательного персонала на пропускных пунктах следует предусмотреть процедуру быстрого опознавания прибывающего аварийно-спасательного персонала. Администрация аэропорта может заблаговременно изготовить удостоверения типа "специальный пропуск" для использования аварийно-спасательным персоналом во время аварийной ситуации.

3.4.6 Во многих случаях может оказаться невозможным или нецелесообразным, чтобы транспортные средства местных пожарных команд, служб скорой помощи и т.д. прибывали непосредственно на место происшествия/инцидента. Необходимо, чтобы план мероприятий на случай аварийной обстановки предусматривал место или места встречи таких средств. Пункт встречи может также использоваться как зона сосредоточения, где различные подразделения могут находиться до вызова на место происшествия. Эти меры также могут способствовать устранению дорожных пробок и исключению недоразумений. Персонал, обеспечивающий регулирование движения в местах встречи, должен также учитывать приемлемость транспортных средств для работы в условиях сложной местности на месте происшествия и предотвращать блокирование доступа неисправными транспортными средствами. Сосредоточение таких транспортных средств может способствовать предотвращению возникновения дорожных пробок и исключению недоразумений на месте происшествия.

3.4.7 Начальник службы безопасности/полиции должен носить синюю защитную каску и хорошо различимую одежду, такую, как жилет или куртка с надписью на груди и на спине "НАЧАЛЬНИК ПОЛИЦИИ", нанесенной светоотражающей краской, для того чтобы его можно было быстро и легко заметить.

### 3.5 АДМИНИСТРАЦИЯ АЭРОПОРТА

3.5.1 Администрация аэропорта должна отвечать за разработку, рассылку и реализацию плана мероприятий, а также назначать лицо, которое будет руководить всеми операциями на командном пункте. В плане может оговариваться, что администрация аэропорта должна постоянно уточнять и направлять всем соответствующим подразделениям следующую информацию: названия и номера телефонов учреждений или фамилии и номера телефонов лиц, участвующих в аварийно-спасательных работах в аэропорту. Предполагается, что координация действий всех органов, принимающих участие в аварийно-спасательных операциях, будет осуществляться администрацией аэропорта. Администрация аэропорта также будет проводить необходимые совещания координационного комитета, составленного из ответственных работников предусмотренных в плане органов, для критического рассмотрения плана после его опробования или практической реализации. Администрация аэропорта должна предусмотреть закрытие аэропорта или его части, если обстоятельства этого потребуют. Полеты воздушных судов следует возобновлять только тогда, когда обстоятельства позволят выполнять их безопасно, без создания помех проведению аварийно-спасательных операций, и когда обеспечена охрана рабочей площади аэропорта.

3.5.2 Представитель администрации аэропорта, руководящий аварийно-спасательными операциями, должен носить оранжевую каску международного образца и хорошо заметную одежду оранжевого цвета, такую, как жилет или куртка с надписью на груди и на спине "АДМИНИСТРАЦИЯ АЭРОПОРТА", нанесенной светоотражающей краской, для того чтобы его можно было быстро и легко заметить.

### 3.6 МЕДИЦИНСКИЕ СЛУЖБЫ

3.6.1 В задачи медицинской службы входит: сортировка пострадавших, оказание им первой помощи и обеспечение медицинского ухода за ними, с тем чтобы:

- a) спасти как можно больше человеческих жизней путем обнаружения и стабилизации состояния тяжелораненых, жизнь которых может оказаться в опасности, если им не будет оказана немедленная помощь;
- b) удобно разместить людей, пострадавших в меньшей степени, и оказать им первую помощь; и
- c) доставить пострадавших в соответствующее медицинское учреждение.

3.6.2 Чрезвычайно важно, чтобы меры по оказанию медицинской помощи, например сортировка, стабилизация состояния пострадавших, первая помощь, медицинский уход и перевозка раненых в больницу (больницы), принимались как можно быстрее. С этой целью на место происшествия необходимо в кратчайшие сроки доставить ресурсы медицинской службы (медицинский персонал, оборудование и медикаменты). Медицинские аспекты плана мероприятий на случай аварийной обстановки должны быть предусмотрены в плане аварийно-спасательных мероприятий местных населенных пунктов в соответствии с договоренностью об оказании взаимопомощи в аварийных ситуациях (см. добавление 5).

3.6.3 Для осуществления руководства аварийно-спасательными работами на месте происшествия следует назначать координатора по медицинским вопросам. Если в аэропорту имеется медицинская служба, координатор по медицинским вопросам может назначаться из числа медицинских работников аэропорта. В некоторых случаях до прибытия главного координатора по медицинским вопросам, возможно, потребуются назначить временного координатора. Временный координатор по медицинским вопросам может назначаться из числа сотрудников аварийно-спасательной и противопожарной службы аэропорта.

3.6.4 Медицинские службы и службы скорой помощи могут входить в состав аэропортовых служб, в частности в тех случаях, когда служба скорой медицинской помощи является частью аэропортовой аварийно-спасательной и противопожарной службы. Если в аэропорту медицинские службы и службы скорой помощи отсутствуют, следует достичь предварительной договоренности с местными, частными, государственными или военными медицинскими службами и службами скорой помощи. Планом должно предусматриваться направление достаточного контингента медицинского персонала, количества оборудования и медикаментов. В целях оперативности план может предусматривать транспортировку медицинских средств и персонала на место происшествия по земле, морю и воздуху и последующую перевозку лиц, которым необходима срочная

медицинская помощь. На все случаи аварийных ситуаций в аэропорту необходимо заранее договориться о выделении врачей и другого медицинского персонала. Предусмотренный в плане список врачей должен быть достаточно большим для того, чтобы учесть отсутствие некоторых врачей во время возникновения аварийной обстановки.

3.6.5 План должен предусматривать назначение сотрудника, ответственного за транспортировку лиц, требующих медицинской помощи, в обязанности которого будут входить:

- a) оповещение больниц и медицинского персонала об аварийной ситуации;
- b) руководство транспортировкой пострадавших в соответствующие больницы, приемлемые для лечения конкретных видов травм;
- c) учет пострадавших посредством регистрации маршрута транспортировки, больницы, куда они направляются, фамилий пострадавших и характера травм;
- d) уведомление больниц о том, что пострадавшие уже отправлены; и
- e) поддержание связи с больницами, медицинскими транспортными службами, старшим сотрудником по медицинским вопросам, командным пунктом на месте происшествия и общим командным пунктом.

3.6.6 В добавлении 3 содержится информация о медицинских службах аэропортов.

### 3.7 БОЛЬНИЦЫ

3.7.1 Задействованные больницы должны иметь планы мероприятий на случай чрезвычайных обстоятельств, предусматривающие при необходимости отправку в кратчайшие сроки медицинских команд на место происшествия. Для ликвидации последствий чрезвычайных происшествий в аэропорту в больницах крайне важно иметь квалифицированный персонал и соответствующие средства. В этой связи заранее обязательно должен быть составлен точный перечень больниц, расположенных в прилегающих к аэропорту районах, классифицированных по их возможности эффективно принимать пострадавших с указанием специализации, например нейрохирургия или лечение ожогов. В большинстве случаев нецелесообразно отзывать основной медицинский персонал и медсестер госпиталя, расположенного в непосредственной близости от места происшествия.

3.7.2 Следует учитывать их расстояние от аэропорта и способность принимать вертолеты. Между больницами, службами скорой помощи и вертолетами должна обеспечиваться надежная двусторонняя связь. Об авиационном происшествии следует уведомлять одно медицинское учреждение, которое затем оповещает все остальные службы по местной медицинской сети связи.

### 3.8 ЭКСПЛУАТАНТЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

3.8.1 Важно, чтобы в план были включены положения, обеспечивающие распространение подробной информации о воздушном судне, т.е. о количестве лиц, находящихся на борту, количестве топлива и наличии каких-либо опасных грузов, если таковые имеются. Предполагается, что эксплуатанты воздушных судов обязаны предоставлять такую информацию. Информация такого рода важна для руководителя работ на месте происшествия и окажет влияние на выбор тактики и стратегии с целью устранения последствий аварийной ситуации. Эксплуатанты также обязаны принять соответствующие меры в отношении всех не пострадавших пассажиров, которым потребуется продолжить свое путешествие или потребуется помещение для ночлега или какая-либо другая помощь. В обязанности эксплуатантов воздушных судов, возможно, будет также входить оповещение ближайших родственников погибших пассажиров. Обычно в выполнении этой задачи оказывают содействие полиция и/или международные агентства по оказанию помощи в чрезвычайных ситуациях (Красный Крест и т.д.). В добавлении 7 содержится информация о действиях эксплуатантов воздушных судов после авиационного происшествия.

3.8.2 План мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту должен предусматривать назначение эксплуатанта воздушных судов для оказания помощи в аварийных ситуациях с зафрахтованными, частными, военными или другими неарендуемыми воздушными судами эксплуатантов.

3.8.3 Ответственность за обеспечение надлежащей сохранности всего груза, почты и багажа, находившихся на борту воздушного судна, с которым произошло происшествие, возлагается на эксплуатанта данного воздушного судна. Разрешение на снятие этих предметов с борта воздушного судна может быть дано руководителем на месте происшествия только после выполнения предусмотренных на случай аварийной ситуации мероприятий и выполнения требований сотрудников, проводящих расследование авиационного происшествия.

### **3.9 ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ОРГАНЫ**

Во избежание конфликтных ситуаций и недоразумений между органами и службами в плане мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту следует четко определить обязанности, руководящую роль и пределы ответственности, устанавливаемые для администрации аэропорта государственными органами. Все случаи расследования авиационных происшествий, незаконного захвата воздушных судов, угроз применения взрывных устройств и случаи взрывов, вопросы, связанные с таможней и почтой, могут подпадать под юрисдикцию других органов, а не администрации аэропорта.

### **3.10 АРЕНДАТОРЫ АЭРОПОРТА**

Арендаторы аэропорта и их служащие должны рассматриваться как основной источник оперативного получения оборудования и персонала. Поскольку арендаторы аэропорта и их служащие досконально знают аэропорт, в плане мероприятий на случай аварийной обстановки им может быть отведена важная роль, особенно, если они прошли медицинскую подготовку, умеют готовить пищу или водить транспортные средства. Важно руководить действиями данных лиц и поручать им конкретные функции во избежание дублирования и возможности срыва других аварийно-спасательных операций. В целях обеспечения личной безопасности следует воздерживаться от использования этих сотрудников до тех пор, пока аварийная обстановка не будет взята под контроль. Необходимо иметь информацию о сотрудниках, способных оказывать первую медицинскую помощь, а при выполнении мероприятий на случай аварийной обстановки они должны носить соответствующий жилет.

### **3.11 ТРАНСПОРТНЫЕ ОРГАНЫ (НАЗЕМНЫЙ, МОРСКОЙ, ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ)**

3.11.1 В аварийной ситуации для проведения аварийно-спасательных работ, перевозки личного состава, грузов и вывоза обломков необходимы транспортные средства. Ответственность за распределение транспортных средств, используемых в аварийной обстановке, следует возложить на диспетчера по транспорту. Следует составить перечень всех имеющихся в аэропорту транспортных средств: автобусов, грузовиков, машин для технического обслуживания и легковых автомобилей, а план мероприятий на случай аварийной обстановки должен определять порядок их использования. Кроме того, можно заранее договориться о получении дополнительных транспортных средств из гаражей, автобусных компаний или компаний, сдающих транспорт в аренду. По предварительной договоренности в плане мероприятий на случай аварийной обстановки может быть также предусмотрено использование личного транспорта служащих аэропорта.

3.11.2 На случай аварийных ситуаций в аэропорту предусматривается оборудованная двусторонней радиосвязью легкоопознаваемая машина сопровождения, за которой из пункта(ов) сбора и районов сосредоточения на место происшествия следуют группы транспортных средств. Это передвижение необходимо осуществлять таким образом, чтобы не мешать производству полетов воздушных судов.

3.11.3 Там, где зона действия соответствующих служб включает водные участки или болотистую местность, непроходимые для обычных колесных транспортных средств, предусматриваются соответствующие аварийно-спасательные средства и службы. Это приобретает особую важность в тех аэропортах, в которых над такими районами осуществляется значительное количество заходов на посадку и вылетов.

3.11.4 Диспетчер, ответственный за транспорт, должен носить светло-зеленую каску и жилет светло-зеленого цвета или другую одежду с надписью на груди и на спине "ДИСПЕТЧЕР ПО ТРАНСПОРТУ", нанесенной светоотражающей краской, для того чтобы его можно было быстро и легко заметить.

### **3.12 КООРДИНАЦИОННЫЙ ЦЕНТР СПАСАНИЯ**

Если авиационное происшествие произошло вблизи аэропорта, но его место неизвестно или когда необходимо помимо имеющихся в аэропорту или его окрестностях средств использовать дополнительные аварийно-спасательные средства, важную роль может сыграть координационный центр спасания. В координационных центрах спасания предусматриваются средства срочной связи со всеми действующими в их зонах аварийно-спасательными подразделениями, в том числе с органами, которые могут предоставить воздушные суда, вертолеты и специальные аварийно-спасательные команды. При необходимости должны использоваться береговые радиостанции, которые могут оповещать или устанавливать связь с надводными судами. Помощь некоторых таких органов может иметь важное значение для ликвидации последствий происшествий вблизи аэропорта. Поэтому в плане мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту рекомендуется в отдельном пункте конкретно отразить потенциальную роль координационного центра спасания.

### **3.13 ГРАЖДАНСКАЯ ОБОРОНА**

План мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту должен составлять неотъемлемую часть общего местного плана мероприятий гражданской обороны и местных поисково-спасательных команд. По согласованию с сотрудниками органов гражданской обороны следует предусмотреть возможную роль аэропорта в выполнении требований, предусмотренных планом гражданской обороны на случай аварийной обстановки.

### **3.14 СОГЛАШЕНИЯ О ВЗАИМОПОМОЩИ**

3.14.1 Аварийные ситуации в аэропорту могут быть настолько серьезными, что местные аварийно-спасательные и противопожарные службы, службы безопасности, правоохранительные органы и медицинские службы окажутся не в состоянии ликвидировать аварийную ситуацию. Поэтому настоятельно рекомендуется составить программу оказания взаимопомощи для обеспечения быстрого развертывания надлежащих аварийно-спасательных и противопожарных служб, служб безопасности и правопорядка, а также медицинских служб, базирующихся в другом месте. Такие программы оказания взаимопомощи обычно координируются администрацией аэропорта, а также предусмотренными в них органами, и осуществляются администрацией аэропорта. Более подробная информация по данному вопросу изложена в добавлении 5.

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

### **3.15 ВОЕННЫЕ ВЛАСТИ**

Если в аэропорту или вблизи аэропорта расположены военные объекты, следует заключить соглашение о взаимопомощи, предусматривающее в рамках плана мероприятий распределение функций управления, связи и координации.

### **3.16 ПОРТОВАЯ И БЕРЕГОВАЯ ОХРАНА**

Службы портовой и береговой охраны имеют большое значение для аэропортов, расположенных в непосредственной близости от больших водных пространств. При необходимости в план мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту следует включать вопросы координации деятельности таких служб. Эти службы обычно взаимодействуют с координационными центрами спасания и подразделениями полиции. Для обеспечения быстрого развертывания таких служб в плане крайне необходимо предусмотреть обеспечение надлежащей сети связи.



### **3.17 ДУХОВЕНСТВО**

С представителями духовенства следует договориться об оказании моральной поддержки пострадавшим и родственникам и, при необходимости, совершении религиозных обрядов.

### **3.18 СОТРУДНИК ПО ВОПРОСАМ ОБЩЕСТВЕННОЙ ИНФОРМАЦИИ**

3.18.1 Следует назначать сотрудника по вопросам общественной информации. Этот сотрудник должен координировать и передавать средствам информации фактические сведения, а также согласовывать со всеми органами сообщения для общественной информации.

3.18.2 Рекомендуется предложить органам телевидения и радиовещания задержать передачу информации о происшествии по крайней мере на 15 минут (или, если возможно, на больший промежуток времени). Такая задержка позволит организовать необходимую охрану вокруг места происшествия и установить дорожные ограждения на маршрутах, обеспечивающих подъезд и выезд аварийных транспортных средств медицинской и других служб к месту происшествия.

3.18.3 Сотрудник по вопросам общественной информации несет ответственность за сопровождение представителей средств массовой информации к месту происшествия/инцидента.

### **3.19 СЛУЖБЫ ПСИХОГИГИЕНЫ**

В плане на случай аварийной обстановки следует предусмотреть привлечение местных служб психогигиены. Оставшимся в живых, их родственникам, очевидцам и персоналу, работающему на месте происшествия, при необходимости должна быть оказана терапевтическая помощь, а также последующее лечение для устранения возможных долгосрочных последствий происшествия.

---

## Глава 4

### Ответственность и роль каждого органа в различных аварийных ситуациях

#### 4.1 АВИАЦИОННОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ В АЭРОПОРТУ

##### 4.1.1 Общие положения

Если авиационное происшествие произошло в аэропорту, план мероприятий на случай аварийной обстановки реализуется немедленно. В случае данной аварийной ситуации ожидается, что участвующие в аварийно-спасательных работах органы предпримут действия, описанные ниже в пп. 4.1.2 - 4.1.10.

##### 4.1.2 Действия служб воздушного движения

4.1.2.1 Сообщают по системе аварийной связи соответствующим органам об аварийной ситуации (см. рис. 8-1).

4.1.2.2 Уведомляют аварийно-спасательную и противопожарную службу и передают информацию о месте происшествия, сообщают его координаты и все другие важные сведения, в том числе время авиационного происшествия и тип воздушного судна. Позднее эта информация может быть дополнена сведениями о количестве лиц, находившихся на борту, эксплуатанте воздушного судна, количестве топлива на борту и наличии каких-либо опасных грузов, включая, если известно, их количество и местонахождение.

4.1.2.3 Закрывают ВПП, на которой произошло авиационное происшествие, и сводят к минимуму движение транспортных средств по этой ВПП с целью сохранения вещественных доказательств для расследования авиационного происшествия (см. п. 4.1.5.2 f).

4.1.2.4 При необходимости вызывают полицию и службу безопасности, связываются с администрацией аэропорта и медицинскими службами в установленном плане мероприятий порядке. Сообщают им координаты на карте, информацию о пункте встречи и/или зоне сосредоточения и месте въезда на территорию аэропорта.

4.1.2.5 Немедленно передают следующее извещение летчикам (NOTAM):

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

4.1.2.6 Проверяют по контрольному перечню выполнение вышеуказанных действий, указав время выполнения и фамилию исполнителя.

##### 4.1.3 Действия аварийно-спасательных и противопожарных служб (пожарных команд)

4.1.3.1 Вызов к месту авиационного происшествия в аэропорт обычно поступает от служб воздушного движения. Однако, если вызов исходит от какого-либо другого лица или происшествие произошло на глазах,

или имеется основание считать, что оно может произойти, аварийно-спасательная и противопожарная служба аэропорта предпринимает такие же действия, как если бы вызов поступил от служб воздушного движения. В этом случае службы воздушного движения ставятся в известность о характере вызова/тревоги и предпринятых мерах.

#### 4.1.3.2 Аварийно-спасательные и противопожарные службы аэропорта:

- a) следуют по кратчайшим подъездным маршрутам к месту, указанному службами воздушного движения;
- b) в пути сообщают взаимодействующей пожарной команде (командам) информацию:
  - 1) о пункте встречи,
  - 2) о зоне сосредоточения,
  - 3) если известно, сколько дополнительно требуется людей и оборудования и
  - 4) любую другую необходимую информацию; и
- c) немедленно организуют хорошо заметный командный пункт, который будет играть роль временного пункта до тех пор, пока не прибудет и не начнет действовать подвижной командный пункт администрации аэропорта.

4.1.3.3 Руководитель противопожарной службы аэропорта является ответственным руководителем до тех пор, пока аварийная обстановка не стабилизируется.

4.1.3.4 Пожары на воздушных судах/в зданиях представляют особую опасность в связи с трудностью тушения легковоспламеняющегося топлива и из-за большой высоты сооружений, которые обычно размещены в аэропорту. Действия по тушению комбинированных пожаров на воздушных судах/в зданиях оговариваются в соглашениях об оказании взаимопомощи в аварийных ситуациях.

4.1.3.5 Аварийно-спасательной и противопожарной службе аэропорта и пожарным командам, находящимся за пределами аэропорта, следует заблаговременно определить, какая служба имеет наиболее эффективные средства и оборудование для тушения пожаров в авиационных ангарах или на других объектах аэропорта. Кроме того, следует договориться, какой орган будет осуществлять руководство, если в результате происшествия пострадали воздушное судно и аэропортовое сооружение.

### 4.1.4 Действия полиции и служб безопасности

4.1.4.1 Сотрудник службы безопасности/полиции, который первым прибыл на место происшествия, по согласованию с руководителем на месте происшествия принимает на себя ответственность за обеспечение безопасности, немедленно организует беспрепятственный проезд для аварийных транспортных средств и в случае необходимости запрашивает подкрепление. Этот сотрудник осуществляет руководство мерами безопасности до тех пор, пока представитель соответствующего правоохранительного органа данного района, не сменит его.

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

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

4.1.4.4 Обычный транспорт следует направлять в объезд места происшествия.

4.1.4.5 В кратчайший срок доступ к месту происшествия закрывается, с тем чтобы не допустить туда посторонних лиц, представителей прессы, любопытных и любителей сувениров. На видных местах

устанавливаются соответствующие плакаты, предупреждающие об опасности получения серьезных травм в случае проникновения в данную зону.

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

4.1.4.7 В кратчайший срок следует поставить в известность другие органы, как показано на рис. 8-1.

4.1.4.8 Полномочный орган, осуществляющий руководство, должен выдать специальные нарукавные повязки, пропуска или удостоверяющие личность карточки, которые проверяются сотрудниками службы безопасности и полиции.

4.1.4.9 Необходимо принять особые меры безопасности для сохранения самописца полетных данных и бортового речевого самописца. Необходимо принять дополнительные меры безопасности для защиты почты или изоляции опасных грузов, которые могут находиться на борту, а также для защиты людей от облучения радиоактивными материалами.

#### 4.1.5 Действия администрации аэропорта

4.1.5.1 Представитель администрации аэропорта прибывает на место происшествия и организует при необходимости легко опознаваемый подвижной командный пункт. На подвижном командном пункте должны находиться ответственные представители, уполномоченные принимать решения в отношении:

- a) эксплуатации аэропорта,
- b) мер безопасности,
- c) медико-санитарных операций,
- d) производства полетов воздушными судами и
- e) действий по возобновлению полетов воздушных судов.

4.1.5.2 Используя контрольный перечень мероприятий, администрация аэропорта убедится, что:

- a) аварийный оперативный центр аэропорта начал действовать;
- b) взаимодействующие полицейские подразделения предупреждены и им переданы повторные уведомления;
- c) взаимодействующие пожарные команды поставлены в известность, приняты меры для их сопровождения к месту происшествия и определены районы их сосредоточения;
- d) медицинские службы и службы скорой помощи оповещены о происшествии и проверено их прибытие в установленный пункт встречи или сосредоточения;
- e) эксплуатант данного воздушного судна поставлен в известность и получена информация о наличии на борту каких-либо опасных грузов (например, взрывчатых веществ, сжатых или сжиженных газов, легко воспламеняющихся жидкостей или твердых веществ, окисляющих или ядовитых веществ), инфекционных веществ, радиоактивных материалов или коррозионных материалов, и эта информация передана соответствующим службам, принимающим участие в ликвидации последствий происшествия;
- f) со службами воздушного движения установлена связь в отношении закрытия различных зон аэропорта, выделения коридоров для использования в аварийной ситуации, передачи речевых сообщений и сообщений NOTAM о пониженном уровне защиты, обеспечиваемом аварийно-спасательными и противопожарными службами аэропорта;
- g) государственные полномочные органы по расследованию авиационных происшествий уведомлены;

- h) метеорологическая служба уведомлена о необходимости проведения специального метеонаблюдения;
- i) приняты меры для немедленного осмотра и фотографирования ВПП, на которой произошло происшествие, с целью обнаружения обломков воздушного судна;
- j) приняты меры по сохранению обломков воздушного судна до получения разрешения органов, проводящих расследование авиационного происшествия;
- k) координационные пункты резервирования воздушного пространства (орган регулирования потоков воздушного движения), если таковые имеются, поставлены в известность о пониженной пропускной способности аэропорта; и
- l) при наличии погибших уведомлен судебно-медицинский эксперт и выделены временные морги.

4.1.5.3 Совместно с взаимодействующими подразделениями полиции администрации аэропорта следует:

- a) назначить пункты встречи и зоны сосредоточения для внутреннего и внешнего периметров;
- b) выделить сотрудников службы безопасности в зоне сосредоточения и/или пункте сбора для сопровождения транспортных средств с целью обеспечения упорядоченного передвижения аварийно-спасательных средств, в особенности машин скорой помощи к месту и с места происшествия; и
- c) установить места сосредоточения машин сопровождения и машин скорой помощи для обеспечения их быстрого выезда.

4.1.5.4 После консультации с начальником противопожарной службы администрация аэропорта координирует деятельность взаимодействующего аварийно-спасательного персонала и руководит ею в целях получения максимальных результатов.

4.1.5.5 Администрация аэропорта при необходимости также должна предусмотреть выделение:

- a) переносных аварийных навесов, которые не будут использоваться медицинскими службами;
- b) туалетов;
- c) питьевой воды;
- d) канатов, ограждений и т.д.;
- e) средств раздачи пищи;
- f) подвижного или переносного освещения;
- g) переносной обогревательной системы;
- h) конусов, столбиков и знаков;
- i) механизмов, тяжелого оборудования, инструментов для извлечения обломков;
- j) гидравлических инструментов для извлечения обломков и крепежных материалов; и
- k) связанного оборудования, например, громкоговорителей, переносных телефонов и т.п.

4.1.5.6 Администрация аэропорта проводит предварительный инструктаж сотрудника аэропортовой службы общественной информации и затем, при необходимости, согласует с сотрудником службы общественной информации соответствующего эксплуатанта воздушных судов любую информацию или заявления для печати.

4.1.5.7 По согласованию с начальником противопожарной службы, начальником полиции/службы безопасности и координатором по медицинским вопросам представитель администрации аэропорта, руководящий операциями на месте происшествия, уведомляет все взаимодействующие организации об окончании аварийной ситуации в аэропорту.

#### 4.1.6 Действия медицинских служб

Координатор по медицинским вопросам обязан контролировать деятельность медицинских служб и:

- a) убедиться, что взаимодействующие медицинские службы и службы скорой помощи поставлены в известность о происшествии и что они прибыли в пункт встречи или зону сосредоточения;
- b) принять необходимые меры по сортировке, оказанию помощи пострадавшим и их последующей эвакуации соответствующими видами транспорта;
- c) регулировать поток пострадавших и обеспечить совместно с диспетчером по транспорту отправку пострадавших в соответствующие больницы всеми имеющимися видами транспорта;
- d) составить точный список пострадавших, указав их фамилии и куда они отправлены;
- e) координировать с эксплуатантом данного воздушного судна перевозку непострадавших в установленный пункт сбора;
- f) подготовить медицинское заключение о состоянии здоровья амбулаторных больных и непострадавших в результате происшествия;
- g) принять меры к пополнению запасов медикаментов, если в этом есть необходимость; и
- h) совместно с полицией организовать пункты приема погибших.

#### 4.1.7 Действия больниц

Назначают координатора по вопросам оказания помощи больницами, который несет ответственность за:

- a) оперативное выделение и транспортировку к месту происшествия врачей и медицинских бригад, специализирующихся на оказании травматологической помощи, сразу после получения уведомления об аварийной ситуации;
- b) оказание медицинской помощи пострадавшим по их прибытии в зону оказания помощи; и
- c) обеспечение в случае аварийных ситуаций, включая авиационные происшествия, необходимым количеством врачей и медсестер, операционных бригад хирургов и интенсивной терапии, донорской крови и расширителей объема крови.

#### 4.1.8 Действия эксплуатантов воздушных судов

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

4.1.8.2 Ответственный представитель эксплуатанта воздушного судна представляет информацию о количестве пассажиров, составе экипажа, наличии каких-либо опасных грузов на воздушном судне и месте их расположения. К опасным грузам относятся взрывчатые вещества, сжатые или сжиженные газы (которые могут

быть легковоспламеняющимися или токсичными), легковоспламеняющиеся жидкости или твердые вещества, окисляющие и ядовитые вещества, инфекционные вещества, радиоактивные и корродирующие материалы. Информация такого характера должна быть немедленно передана начальнику противопожарной службы и координатору по медицинским вопросам.

4.1.8.3 Ответственный представитель эксплуатанта воздушных судов принимает меры для перевозки не пострадавших пассажиров на автобусах с места происшествия в район сбора, определенный для не пострадавших пассажиров. Перевозку с места происшествия "раненых, способных передвигаться" следует разрешать только после консультации с координатором по медицинским вопросам.

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

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

4.1.8.6 Сотрудники, отвечающие за прием пассажиров, должны встречать прибывающие с места происшествия транспортные средства и направлять пассажиров к столам регистраторов для прохождения необходимых формальностей. Данные сотрудники должны знать местонахождение туалетов. Следует воздерживаться от перевода пассажиров из района сбора до тех пор, пока не установлена личность каждого пассажира, прибывшего в район сбора, и не выполнены необходимые формальности, предусмотренные планом мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту.

4.1.8.7 Регистраторы записывают в ведомость фамилию пассажира и спрашивают, что необходимо сделать, т.е. забронировать место в гостинице, на рейс самолета или на другие виды транспорта и т.д. Регистраторы составляют список всех лиц, которых необходимо поставить в известность о физическом и/или моральном состоянии пассажира и его планах на будущее. Регистратор заполняет удостоверяющую личность карточку или наклейку (из аварийного комплекта, см. п. 10 добавления 7) и прикрепляет ее к одежде пассажира. По окончании регистрации регистраторы направляют пассажиров к координатору по вопросам социального обеспечения.

4.1.8.8 Координаторы по вопросам социального обеспечения и специалисты в области психогигиены, обученные методам устранения последствий стрессовых ситуаций, должны:

- a) оказать поддержку и успокоить родственников и друзей пассажиров и членов экипажа, находившихся на борту воздушного судна;
- b) зарегистрировать родственников и друзей, ожидающих в аэропорту получения информации о пассажирах, находившихся на борту воздушного судна; и
- c) обеспечить уход, успокоить и оказать помощь "раненым, способным передвигаться", не пострадавшим в результате авиационного происшествия и (при необходимости) сотрудникам, принимающим участие в устранении последствий авиационного происшествия.

4.1.8.9 Эксплуатант воздушного судна или его представитель уведомляют об авиационном происшествии:

- a) органы здравоохранения и социального обеспечения;
- b) при необходимости, таможенные службы;
- c) при необходимости, иммиграционные службы;
- d) почтовое отделение; и

е) при необходимости, органы, занимающиеся вопросами окружающей среды.

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

4.1.8.11 Сообщения для прессы эксплуатанты воздушных судов готовят совместно с сотрудником аэропорта по вопросам общественной информации и сотрудниками связи из других органов, участвующих в ликвидации последствий происшествия.

4.1.8.12 Эксплуатант воздушных судов несет ответственность за удаление обломков воздушного судна или воздушного судна, потерявшего способность двигаться, однако приступает к этому только после получения разрешения от полномочного органа по расследованию авиационных происшествий. Дополнительная информация по данному вопросу содержится в части 5 "Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться" Руководства по аэропортовым службам (Doc 9137).

#### 4.1.9 Действия государственных органов

Следующим государственным органам, возможно, потребуется предпринять соответствующие действия согласно их планам мероприятий на случай аварийной обстановки:

- а) персоналу государственного органа по расследованию авиационных происшествий,
- б) органам здравоохранения и социального обеспечения,
- в) почтовым отделениям,
- г) таможенным органам,
- д) иммиграционным службам,
- е) сельскохозяйственным ведомствам,
- ж) управлениям общественных работ и
- з) органам, занимающимся вопросами окружающей среды.

#### 4.1.10 Действия сотрудника по вопросам общественной информации

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

- а) проводится инструктаж,
- б) обеспечивается связь и
- в) имеются транспортные средства для следования, когда это разрешено, к месту происшествия и обратно.

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

4.1.10.3 Как правило, ответственность за сообщения для прессы, касающиеся авиационного происшествия, следует возлагать на:

- а) сотрудника по вопросам общественной информации, назначенного администрацией аэропорта, и



b) представителя эксплуатанта данного воздушного судна.

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

## **4.2 АВИАЦИОННОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ ЗА ПРЕДЕЛАМИ АЭРОПОРТА**

### **4.2.1 Общие положения**

При авиационном происшествии за пределами аэропорта план мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту, а также соглашение о взаимопомощи в аварийных ситуациях выполняются немедленно. В такой аварийной ситуации предполагается, что задействованные органы предпримут действия, указанные в пп. 4.2.2-4.2.11 ниже.

### **4.2.2 Предварительное уведомление**

Как правило, об авиационном происшествии за пределами аэропорта местное отделение полиции, пожарная команда или центр оперативного оповещения и реагирования, если таковой имеется, ставятся в известность очевидцем происшествия. Центр оперативного оповещения и реагирования представляет собой систему централизованного уведомления о любой аварийной ситуации и в зависимости от характера происшествия оповещает соответствующие органы, принимающие участие в ликвидации его последствий.

### **4.2.3 Действия служб воздушного движения**

4.2.3.1 Сообщают по системе аварийной связи соответствующим органам об аварийной ситуации (см. рис. 8-2).

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

4.2.3.3 Уведомляют аэропортовую поисково-спасательную и противопожарную службу, полицию и службу безопасности, связываются с администрацией аэропорта и медицинскими службами в установленном плане мероприятий порядке, указав координаты на карте.

4.2.3.4 При необходимости как можно скорее передают следующее сообщение NOTAM:

"Уровень защиты, обеспечиваемой аэропортовой поисково-спасательной и противопожарной службой, понижен до категории (указать категорию) до последующего уведомления".

4.2.3.5 Проверяют по контрольному перечню выполнение вышеуказанных действий, указав время уведомления и фамилию исполнителя.

### **4.2.4 Действия аварийно-спасательных и противопожарных служб аэропорта**

4.2.4.1 Уведомление об авиационном происшествии за пределами аэропорта обычно поступает от служб воздушного движения, местных отделений полиции или местных пожарных команд. В соответствии с имеющейся

договоренностью с взаимодействующими пожарными командами на место происшествия будут направлены специальные транспортные средства (см. добавление 5).

#### 4.2.4.2 Аварийно-спасательные и противопожарные службы аэропорта:

- a) следуют по наиболее приемлемым подъездным дорогам к месту происшествия за пределами аэропорта, координируя маршрут с местной полицией;
- b) координируют действия с другими взаимодействующими пожарными командами;
- c) в пути обмениваются информацией с пожарной командой данного района в отношении:
  - 1) пункта встречи и/или района сосредоточения;
  - 2) персонала, участвующего в аварийно-спасательных работах, и задействованного оборудования; и
  - 3) любой другой необходимой информацией.

4.2.4.3 Начальник противопожарной службы аэропорта прибывает в распоряжение начальника пожарной команды, обслуживающей данный район, и выполняет его указания.

4.2.4.4 Аварийно-спасательной и противопожарной службе аэропорта и местной пожарной команде, осуществляющей руководство операцией, и другим взаимодействующим пожарным командам следует заблаговременно определить, кто имеет наиболее эффективные средства и оборудование для тушения пожаров на воздушных судах и/или в зданиях. Кроме того, следует договориться о том, какой орган будет осуществлять руководство, если в результате происшествия повреждены воздушное судно и сооружение аэропорта.

### 4.2.5 Действия полиции и служб безопасности

4.2.5.1 Сотрудник службы безопасности/полиции, который первым прибыл на место происшествия, немедленно принимает на себя ответственность за обеспечение безопасности, организует беспрепятственный проезд для аварийных транспортных средств и в случае необходимости запрашивает подкрепление. Он осуществляет руководство мерами безопасности до тех пор, пока представитель соответствующего полномочного правоохранительного органа в данном районе не сменил его.

4.2.5.2 Регулирование потока движения транспортных средств и обеспечение безопасности места происшествия являются основными функциями сотрудников полиции и службы безопасности. Они должны уведомить соответствующий центр связи о месте происшествия и имеющихся средствах доступа к нему. После проведения консультаций с руководителем работ на месте происшествия эти сотрудники должны принимать меры по регулированию движения с целью оказания помощи транспортным средствам, принимающим участие в устранении последствий происшествия.

4.2.5.3 Служба безопасности и полиция необходимы для регулирования движения вблизи места происшествия и обеспечения сохранности имущества, разбросанного на месте происшествия.

4.2.5.4 По возможности в кратчайший срок доступ к месту происшествия закрывается, с тем чтобы не допускать туда посторонних лиц, представителей прессы, любопытных и любителей сувениров. На видных местах следует устанавливать соответствующие плакаты, предупреждающие об опасности получения серьезных травм в случае проникновения в данную зону. Для предотвращения воспламенения паров топлива не следует использовать осветительные ракеты в радиусе примерно 100 м от места происшествия.

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

4.2.5.6 По возможности в кратчайший срок следует поставить в известность другие органы, как показано на рис. 8-2.

4.2.5.7 Полномочный орган, осуществляющий руководство, должен выдать специальные нарукавные повязки, пропуска или удостоверяющие личность карточки, которые проверяются сотрудниками службы безопасности и полиции.

4.2.5.8 Необходимо принять особые меры безопасности для сохранения самописца полетных данных и бортового речевого самописца, почты, изоляции опасных грузов, которые могут находиться на борту, а также, при необходимости, для защиты людей от облучения радиоактивными материалами.

#### **4.2.6 Действия администрации аэропорта**

Наличие договоренности между администрацией аэропорта и окружающими его населенными пунктами об оказании взаимной помощи в аварийных ситуациях, позволяет администрации аэропорта предпринять следующие действия:

- a) прибыть на место происшествия;
- b) обеспечить, если необходимо, функционирование аварийного оперативного центра аэропорта и подвижного командного пункта;
- c) оказать максимальную помощь по просьбе органа, руководящего операциями по ликвидации последствий происшествия/инцидента за пределами аэропорта;
- d) уведомить эксплуатанта данного воздушного судна;
- e) уведомить другие органы, как показано на рис. 8-2; и
- f) предоставить медицинское оборудование и персонал.

#### **4.2.7 Действия медицинских служб**

4.2.7.1 Обычно за развертывание медицинских служб отвечают органы гражданской обороны и местные полномочные органы. Однако, если в результате происшествия за пределами аэропорта пострадало большое количество людей, следует также использовать медицинские службы аэропорта.

4.2.7.2 В соответствии с соглашением о взаимопомощи с окружающими аэропорт районами в аварийной ситуации администрация аэропорта в случае поступления запроса и при наличии возможности может предоставлять часть имеющегося в аэропорту медицинского оборудования и вспомогательных материалов (т.е. оборудование для оказания первой помощи, носилки, мешки для трупов, мобильные убежища и т.д.) и выделить медицинских работников для оказания первой медицинской помощи на месте происшествия.

#### **4.2.8 Действия больниц**

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

4.2.8.2 Оказывают медицинскую помощь пострадавшим по их прибытии.

#### **4.2.9 Действия эксплуатантов воздушных судов**

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

4.2.9.2 Ответственный представитель эксплуатанта воздушного судна предоставляет информацию о количестве пассажиров, составе экипажа, наличии каких-либо опасных грузов на борту воздушного судна и их месте расположения. К опасным грузам относятся взрывчатые вещества, сжатые или сжиженные газы (которые могут быть легковоспламеняющимися или токсичными), легковоспламеняющиеся жидкости или твердые вещества, окисляющие, ядовитые и инфекционные вещества, радиоактивные и корродирующие материалы.

Информация такого характера должна быть немедленно передана начальнику противопожарной службы и координатору по медицинским вопросам.

4.2.9.3 Ответственный представитель эксплуатанта воздушных судов принимает меры для перевозки не пострадавших с места происшествия в район сбора, отведенный для не пострадавших. Перевозку с места происшествия "раненых, способных передвигаться", следует разрешать только после консультации с координатором по медицинским вопросам.

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

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

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

4.2.9.7 Регистраторы записывают в ведомость фамилию пассажира и спрашивают, что необходимо сделать, т.е. забронировать место в гостинице, на рейс самолета или на другие виды транспорта и т.д., а также определяют, кого необходимо поставить в известность о физическом и/или моральном состоянии пассажира и его планах на будущее. Регистратор заполняет удостоверяющую личность карточку или наклейку (из аварийного комплекта, см. п. 10 добавления 7) и прикрепляет ее к одежде пассажира. По окончании регистрации регистраторы направляют пассажиров к координаторам по вопросам социального обеспечения.

4.2.9.8 Эксплуатант воздушного судна сообщает об авиационном происшествии:

- a) государственным полномочным органам по выдаче свидетельств и расследованию авиационных происшествий;
- b) органам здравоохранения и социального обеспечения;
- c) по необходимости, таможенным службам;
- d) по необходимости, иммиграционным службам;
- e) почтовому отделению; и
- f) органам, занимающимся вопросами окружающей среды.

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

4.2.9.10 Сообщения для прессы эксплуатанты воздушных судов подготавливают в координации с сотрудником аэропорта по вопросам общественной информации и сотрудниками связи из других органов, участвующих в ликвидации последствий происшествия.

4.2.9.11 Эксплуатант воздушных судов несет ответственность за удаление полностью разрушенного воздушного судна или воздушного судна, потерявшего способность двигаться только при получении разрешения от полномочного органа по расследованию авиационных происшествий. Дополнительная информация по данному вопросу содержится в части 5 "Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться" Руководства по аэропортовым службам (Doc 9137).

#### 4.2.10 Действия государственных органов

После получения уведомления следующим государственным органам, возможно, будет необходимо предпринять соответствующие действия согласно их планам мероприятий на случай аварийной обстановки:

- a) государственному органу по расследованию авиационных происшествий;
- b) органам здравоохранения и социального обеспечения;
- c) почтовому отделению;
- d) таможенным органам, иммиграционным службам и сельскохозяйственным ведомствам;
- e) органам, занимающимся вопросами окружающей среды.

#### 4.2.11 Действия сотрудника по вопросам общественной информации

4.2.11.1 Как правило, ответственность за сообщения для прессы, касающиеся авиационного происшествия за пределами аэропорта, следует возлагать на:

- a) представителя эксплуатанта воздушного судна;
- b) сотрудника по вопросам общественной информации, назначенного соответствующим государственным органом, который осуществляет общее руководство; и
- c) сотрудника по вопросам общественной информации, назначенного администрацией аэропорта.

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

4.2.11.3 Как правило, ответственность за сообщения для прессы, касающиеся авиационного происшествия, следует возлагать на:

- a) сотрудника по вопросам общественной информации, назначенного администрацией аэропорта, и
- b) представителя эксплуатанта данного воздушного судна.

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

### 4.3 ОБЩАЯ ТРЕВОГА

#### 4.3.1 Общие положения

Органам, участие которых предусмотрено в плане мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту, сообщается о состоянии "общей тревоги", когда становится известно, что воздушное судно, приближающееся к данному аэропорту, имеет, или есть основание полагать, что оно имеет, такие неисправности, которые могут привести к авиационному происшествию.

### 4.3.2 Действия служб воздушного движения

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

- a) тип воздушного судна;
- b) количество топлива на борту;
- c) количество лиц, находящихся на борту, включая особых пассажиров: калек, парализованных, слепых, глухих;
- d) характер неисправности;
- e) используемую ВПП;
- f) расчетное время посадки;
- g) эксплуатанта воздушного судна, если это необходимо; и
- h) наличие любых опасных грузов на борту, включая их количество и местонахождение, если это известно.

4.3.2.2 Уведомляют пожарную команду (команды) и другие соответствующие организации в соответствии с планом мероприятий на случай аварийной ситуации в аэропорту, сообщив, если это необходимо, пункт встречи и место въезда в аэропорт.

### 4.3.3 Действия других органов

Конкретные обязанности и роль различных органов в ликвидации последствий авиационного происшествия в аэропорту, изложенные в пп. 4.1.2-4.1.10, могут быть аналогичными и при "общей тревоге" согласно местным оперативным требованиям.

## 4.4 МЕСТНАЯ АВАРИЙНАЯ ГОТОВНОСТЬ

### 4.4.1 Общие положения

Органы, участие которых предусмотрено планом мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту, приводятся в состояние "местной аварийной готовности", когда становится известно, что приближающееся к аэропорту воздушное судно имеет, или есть основание полагать, что оно имеет, определенную неисправность, которая, однако, не помешает в обычных условиях совершить безопасную посадку.

### 4.4.2 Действия служб воздушного движения

Информируют (по просьбе пилота или согласно местным инструкциям) аварийно-спасательную и противопожарную службу аэропорта о необходимости занять предписанные заранее аварийные позиции у ВПП, которая будет использоваться, и сообщить, по возможности, сведения следующего характера:

- a) тип воздушного судна;
- b) количество топлива на борту;
- c) количество лиц, находящихся на борту, включая особых пассажиров: калек, парализованных, слепых, глухих;

- d) характер неисправности;
- e) используемую ВПП;
- f) расчетное время посадки;
- g) эксплуатанта воздушного судна, если это необходимо; и
- h) наличие любых опасных грузов на борту, включая количество и местонахождение, если это известно.

#### **4.4.3 Действия других органов**

Конкретные обязанности и роль различных органов в ликвидации последствий авиационного происшествия в аэропорту, изложенные в пп. 4.1.2-4.1.10, могут быть аналогичными и при "местной аварийной готовности" согласно местным оперативным требованиям.

### **4.5 АВАРИЙНЫЕ СИТУАЦИИ В АЭРОПОРТУ, НЕ СВЯЗАННЫЕ С АВИАЦИОННЫМ ПРОИСШЕСТВИЕМ**

#### **4.5.1 Общие положения**

4.5.1.1 Порядок и характер действий, предусмотренные для ликвидации последствий аварийных ситуаций в аэропорту, не связанных с авиационным происшествием, должны быть аналогичны действиям при ликвидации последствий авиационного происшествия. В любом месте, где работает или собирается большое количество людей, следует всегда допускать возможность возникновения чрезвычайных ситуаций, требующих оказания медицинской помощи или помощи пожарных команд. В аэропортах эта проблема может оказаться более острой вследствие характера повседневной деятельности, имеющей место в аэропорту: прибытие и убытие пассажиров, туристов, наличие различных видов общественного обслуживания (т.е. автомобильное движение и места стоянки, рестораны, бары, зоны обработки и хранения багажа и т.д.). Кроме того, недовольные какими-либо порядками или деятельностью элементы могут выбрать аэропорты местом проведения демонстраций.

4.5.1.2 В связи с тем, что по воздуху путешествуют люди с различным состоянием здоровья, администрации аэропорта следует предусмотреть возможность оказания в экстренных случаях медицинской помощи при остановке сердца, болях в области живота, ожогах, порезах, ссадинах и других случаях. Для этого необходимо иметь средства и оборудование для оказания немедленной помощи и подробно разработанные с внешними органами планы взаимопомощи (см. добавление 5).

### **4.6 НЕЗАКОННЫЕ АКТЫ, НАПРАВЛЕННЫЕ ПРОТИВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

#### **4.6.1 Общие положения**

4.6.1.1 Подробная информация, касающаяся действий при совершении актов незаконного вмешательства, содержится в Руководстве ИКАО по безопасности. В зависимости от местных условий и с учетом положений, содержащихся в Руководстве ИКАО по безопасности, следует определить обязанности и роль перечисленных в пп. 4.1.2-4.1.10 различных органов, которые будут задействованы в аварийной ситуации.

4.6.1.2 Воздушное судно, находящееся под угрозой акта диверсии или незаконного захвата, следует размещать на изолированной стоянке до нормализации обстановки, связанной с актом незаконного вмешательства. Как указано в Приложении 14, такие стоянки должны находиться по крайней мере на расстоянии 100 м от мест стоянки других воздушных судов, зданий или зон общественного пользования. В таких случаях может возникнуть необходимость эвакуировать пассажиров без помощи трапов, имеющихся в

здании аэровокзала. На место происшествия могут быть поданы имеющиеся в наличии самоходные трапы; в противном случае можно использовать встроенные бортовые лестницы или надувные трапы.

## 4.7 ПРОИСШЕСТВИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ

### 4.7.1 Общие положения

4.7.1.1 Подробная информация о процедурах, применяемых в случае происшествий, связанных с опасными грузами, приводится в *Инструкции ИКАО о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах* (Doc 9481).

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

4.7.1.3 В случае нарушения упаковки, содержащей радиоактивные материалы, и их последующей утечки может произойти загрязнение транспортных средств или лиц, находящихся вблизи этой зоны или пересекающих ее. Если упаковка с радиоактивным материалом нарушена, ветер или потоки горячего воздуха, исходящие от горящего воздушного судна, могут переносить и распространять радиоактивные материалы на большое расстояние, подвергая опасности обширный район. В план мероприятий на случай аварийной обстановки следует включить положения, предусматривающие проведение дезактивации оборудования и персонала, принимающего участие в ликвидации последствий происшествия. В случае повреждения упаковок, содержащих радиоактивные материалы, необходимо оказание немедленной помощи со стороны экспертов-радиологов. Следует определить наиболее приемлемую организацию, способную предоставить такой вид помощи. В их число может входить одно из агентств, перечисленных в пункте 3.1.1.

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

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

- a) ближайший объект ядерной энергетики, больница с радиологическим отделением, военная база или орган гражданской обороны должны немедленно выслать на место происшествия команду радиологической разведки;



- b) следует изолировать всех лиц, которые могли иметь контакт с радиоактивными материалами, до тех пор, пока они не будут осмотрены врачом из команды радиологической разведки;
- c) вызывающие подозрение материалы следует маркировать и не трогать до проведения радиометрического контроля и получения разрешения соответствующего персонала. Одежду и инструменты, которые использовались на месте происшествия, следует сложить отдельно и не трогать до получения разрешения аварийной команды радиологической разведки;
- d) не следует употреблять пищу или питьевую воду, в отношении которых имеется подозрения о том, что они загрязнены радиоактивными материалами;
- e) на месте происшествия должен находиться только соответствующим образом экипированный персонал аварийно-спасательной и противопожарной команды; все другие лица должны находиться как можно дальше от места происшествия; и
- f) все больницы немедленно уведомляются об опасности радиоактивного заражения, с тем чтобы они могли оборудовать соответствующие зоны дезактивации.

4.7.1.6 Основные правила перевозки радиоактивных материалов всеми видами транспорта опубликованы Международным агентством по атомной энергии (МАГАТЭ). Эти правила положены в основу многих национальных правил.

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

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

4.7.1.9 По вопросам обработки опасных грузов опубликовано многих документов. К их числу относятся: "Технические инструкции ИКАО по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху" (Дос 9284), "Правила перевозки опасных грузов" Международной ассоциации воздушного транспорта, "Правила безопасной перевозки радиоактивных веществ и планирования мероприятий по устранению последствий происшествий на транспорте, связанных с радиоактивными веществами" Международного агентства по атомной энергии. Особый интерес для пожарных команд могло бы представлять "Руководство по обработке опасных материалов для противопожарных служб" Национальной противопожарной ассоциации Соединенных Штатов Америки.

## 4.8 СТИХИЙНОЕ БЕДСТВИЕ

### 4.8.1 Общие положения

4.8.1.1 Аэропорты могут подвергаться таким стихийным бедствиям, как ураганы, наводнения, землетрясения и сейсмические морские волны. Степень защищенности аэропорта от какого-либо из этих стихийных бедствий в значительной мере определяется географическим положением аэропорта, поскольку наиболее разрушительные стихийные бедствия имеют место в определенных зонах или поясах. Хотя предотвратить их невозможно, можно принять определенные меры для сведения к минимуму ущерба и скорейшего возобновления полетов воздушных судов.

4.8.1.2 Разработка моделей погоды, прогнозирование циклонов и слежение за ними, а также предупреждение населения о потенциальной опасности, связанной с такими явлениями, обычно осуществляется метеорологической службой района.

4.8.1.3 В плане мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту следует предусмотреть первоначальные защитные меры, поставку необходимых запасов с учетом стихийных бедствий, характерных для

местных условий, укрытие для персонала и восстановительные работы после урагана. Как правило, полеты воздушных судов придется прекратить за несколько часов до начала урагана и их нельзя будет возобновить в течение нескольких часов после прекращения урагана.

4.8.1.4 Сразу после получения предупреждения о приближении сильного урагана следует поставить в известность всех владельцев воздушных судов, базирующихся или находящихся в аэропорту. Следует передать предупреждение всем пилотам воздушных судов на маршруте в данный аэропорт. За сохранность своих воздушных судов должны отвечать их владельцы и пилоты. Если возможно, все находящиеся на земле воздушные суда следует перегнать в аэропорты, находящиеся вне зоны циклона. Находящимся в полете воздушным судам следует рекомендовать изменить курс и следовать на запасной аэродром. Находящиеся на земле воздушные суда, которые невозможно рассредоточить, следует поставить в укрытие или пришвартовать таким образом, чтобы носовая часть была направлена против ветра.

4.8.1.5 Во время стихийного бедствия обычно имеют место перебои в электроснабжении из-за повреждения электростанций или разрушения линий передачи. В аэропортах, расположенных в зонах действия сильных циклонов, следует принять меры по сведению к минимуму перебоев в электроснабжении путем использования резервных двигатель-генераторов или путем дублирования источников промышленной электроэнергии.

4.8.1.6 Для защиты зданий в плане мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту должны быть определены конкретные лица, которые будут собирать или закреплять все незакрепленные предметы, которые могут быть разбросаны ветром. При наличии возможности наводнения может потребоваться заполнить и разместить мешки с песком.

4.8.1.7 Для устранения последствий таких стихийных бедствий, как землетрясения, наводнения, цунами и т.д., требуется значительное количество специфического оборудования. Для подготовки сводного перечня имеющихся материалов в конкретном регионе следует провести обследование с целью определить количество и тип имеющегося у каждого отдельного агентства аварийного оборудования.

## **4.9 АВАРИЙНЫЕ СИТУАЦИИ В АЭРОПОРТАХ, ГРАНИЧАЩИХ С ВОДНЫМИ ПРОСТРАНСТВАМИ**

### **4.9.1 Общие положения**

Многие аэропорты расположены вблизи обширных водных пространств, что обуславливает необходимость в дополнительных аварийных службах. Основную опасность для лиц, находящихся на борту воздушного судна при его быстром погружении в воду, представляет вероятность утопления или гипотермии. На некоторых воздушных судах отсутствуют спасательные жилеты, плоты или надувные трапы. Доставка плавсредств, необходимых для перевозки всех лиц, находящихся на борту самого крупного воздушного судна, обычно использующего данный аэропорт, должна обеспечиваться аварийно-спасательными амфибийными транспортными средствами, способными к быстрому развертыванию.

---

## Глава 5

# Аварийный оперативный центр и подвижной командный пункт

### 5.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

В каждом аэропорту на случай аварийной ситуации следует иметь стационарный аварийный оперативный центр. В некоторых аварийных ситуациях на месте происшествия необходимо предусмотреть подвижной командный пункт, который обычно находится в распоряжении представителя администрации аэропорта, руководящего операциями на месте происшествия.

### 5.2 АВАРИЙНЫЙ ОПЕРАТИВНЫЙ ЦЕНТР

5.2.1 Этот орган в основном характеризуется тем, что он:

- a) является стационарным;
- b) оказывает помощь руководителю операций на месте авиационных происшествий/инцидентов, находящемуся на подвижном командном пункте;
- c) является командным, координационным и связным пунктом в случае незаконного захвата воздушного судна или угрозы применения взрывных устройств; и
- d) действует круглосуточно.

5.2.2 По возможности местоположение аварийного оперативного центра должно обеспечивать хороший обзор рабочей площади и изолированных мест стоянки воздушных судов.

5.2.3 Как правило, подвижной командный пункт надлежащим образом обеспечивает координацию всех командных и связных функций. Аварийный оперативный центр располагается в выделенной для него зоне аэропорта и обычно используется для оказания помощи при проведении операций и для координации ими при авиационных происшествиях/инцидентах, незаконном захвате воздушных судов и в случае угрозы применения взрывных устройств. Данный пункт должен иметь необходимое оборудование и быть укомплектован личным составом для ведения связи с соответствующими органами, участвующими в ликвидации последствий аварийной ситуации, в том числе с подвижным командным пунктом, если таковой имеется. Связное и электронное оборудование следует проверять ежедневно.

### 5.3 ПОДВИЖНОЙ КОМАНДНЫЙ ПУНКТ

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

- a) является подвижным средством и его можно быстро развернуть;
- b) используется в качестве командного, координационного и связного пункта при авиационных происшествиях/инцидентах;

- с) действует во время авиационных происшествий/инцидентов; и
- д) правильно расположен с точки зрения ветрового режима и условий местности.

5.3.2 В случае любого происшествия/инцидента одной из важнейших задач является развертывание заранее предусмотренного и хорошо заметного подвижного командного пункта. Он должен быть организован как можно быстрее и желательно во время начала операций по тушению пожара и проведения аварийно-спасательных работ. Необходимо сохранять непрерывность управления, с тем чтобы каждой прибывающей к подвижному командному пункту службе можно было, до того как она приступит к выполнению своих конкретных обязанностей, надлежащим образом изложить обстановку.

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

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

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

5.3.6 Для быстрого опознавания подвижной командный пункт должен быть сверху оборудован каким-либо отличительным знаком, например клетчатым флагом, цветным дорожным конусом, шаром или вращающимся фонарем.

5.3.7 Может потребоваться организовать вспомогательный командный пункт. Если существует такая необходимость, один пункт следует обозначить как "главный" командный пункт, имеющий необходимую связь со вспомогательным командным пунктом.

---

## Глава 6

### Руководитель, ответственный за выполнение плана, и координатор (координаторы)

#### 6.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

6.1.1 При авиационном происшествии руководство и управление аварийно-спасательными и противопожарными операциями вначале возлагается на ответственного сотрудника аварийно-спасательной и противопожарной службы аэропорта. Аварийно-спасательный и противопожарный персонал первым прибывает на место происшествия, и поэтому данный сотрудник в течение определенного периода времени является главным ответственным лицом. Однако он настолько занят проведением аварийно-спасательных и противопожарных операций, что руководитель операциями, по прибытии на место происшествия, сразу же принимает на себя общее руководство в соответствии с планом мероприятий. Передачу полномочий и ответственности следует заранее оговорить в плане мероприятий на случай аварийной обстановки и соответственно осуществлять.

6.1.2 Руководство и управление операциями по ликвидации последствий происшествия за пределами аэропорта осуществляет орган, определенный в соглашении об оказании взаимопомощи на случай аварийной ситуации, предварительно достигнутом с организациями, расположенными в окрестностях аэропорта.

6.1.3 В плане следует предусматривать назначение координаторов для выполнения особых функций. Ниже показана схема управления.



## Глава 7

### Карта с прямоугольной системой координат

#### 7.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

7.1.1 В аварийном оперативном центре следует иметь подробную карту(ы) аэропорта и его окрестностей с прямоугольной системой координат (с датой последнего выпуска). Подобные карты небольшого размера следует иметь на аэродромном диспетчерском пункте, в пожарном депо, аварийно-спасательных и противопожарных транспортных средствах и всех других вспомогательных транспортных средствах, участвующих в ликвидации последствий аварийной ситуации. Экземпляры карт также следует разослать тем органам, участие которых предусмотрено планом.

7.1.2 Предпочтительно иметь две (2) карты с прямоугольной системой координат: одну карту с указанием подъездных дорог к аэропорту, местонахождения источников водоснабжения, пунктов встречи, зон сосредоточения т.д. (см. рис. 7-1). На другой карте должны быть нанесены окружающие аэропорт районы с соответствующими медицинскими службами, подъездными дорогами, пунктами встречи и т.д. в радиусе приблизительно 8 км от центра аэропорта (см. рис. 7-2).

7.1.3 Крайне важно, чтобы в случае использования нескольких карт их координатные сетки совпадали и участвующие в аварийно-спасательных работах органы могли их легко распознать. Применение координатных сеток различного цвета, как показано на рис. 7-1 и 7-2, исключает возможность неправильного понимания карт.

7.1.4 Карты, на которых показаны имеющиеся медицинские службы, должны содержать информацию о располагаемом количестве коек и специализации различных больниц. Каждой больнице следует присвоить индивидуальный номер и указать специализацию и конкретные данные, например количество коек, персонал и т.д.

7.1.5 Важно, чтобы во всех случаях пересмотра карт уточненный экземпляр направлялся всем участвующим органам, а старые карты уничтожались.

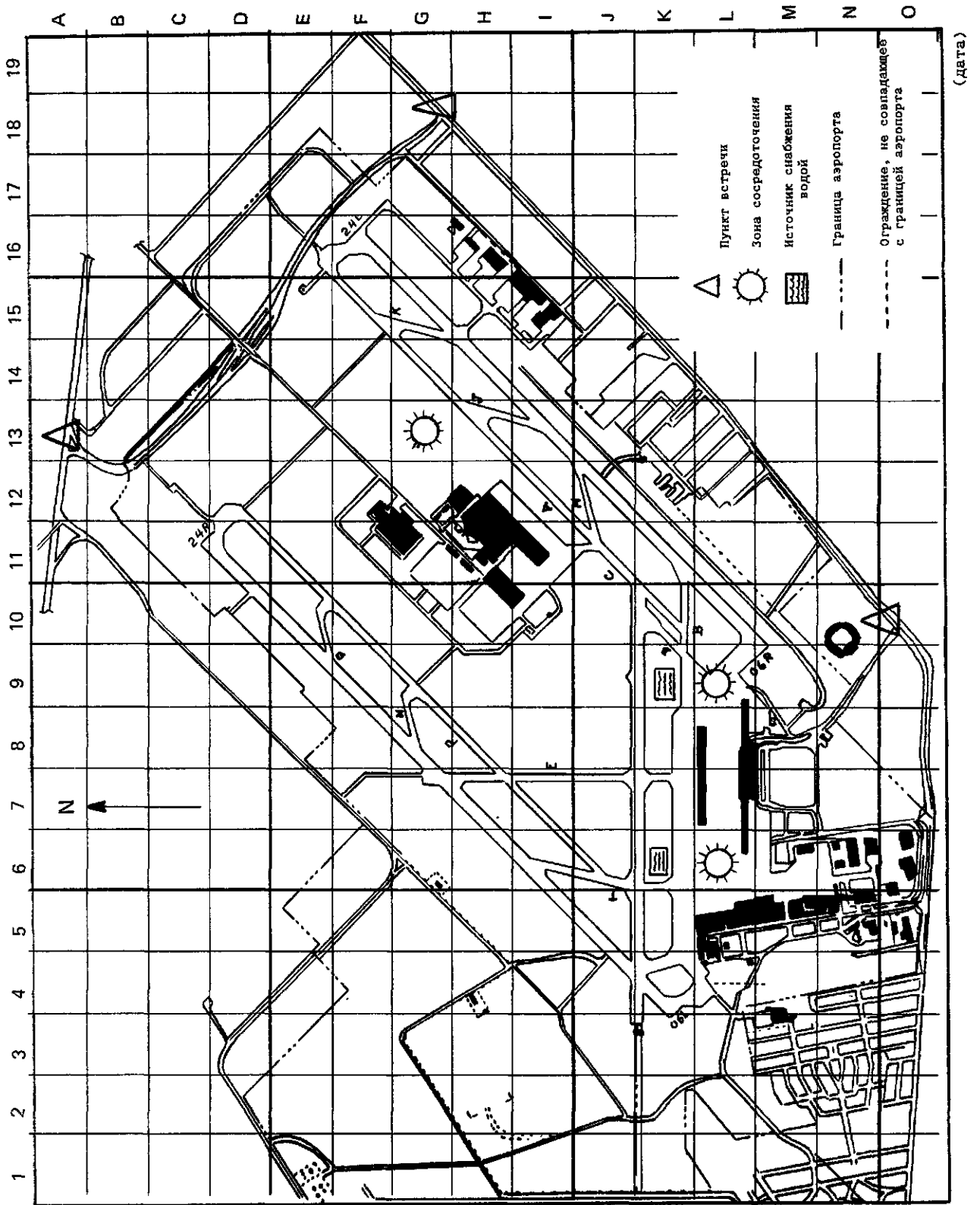
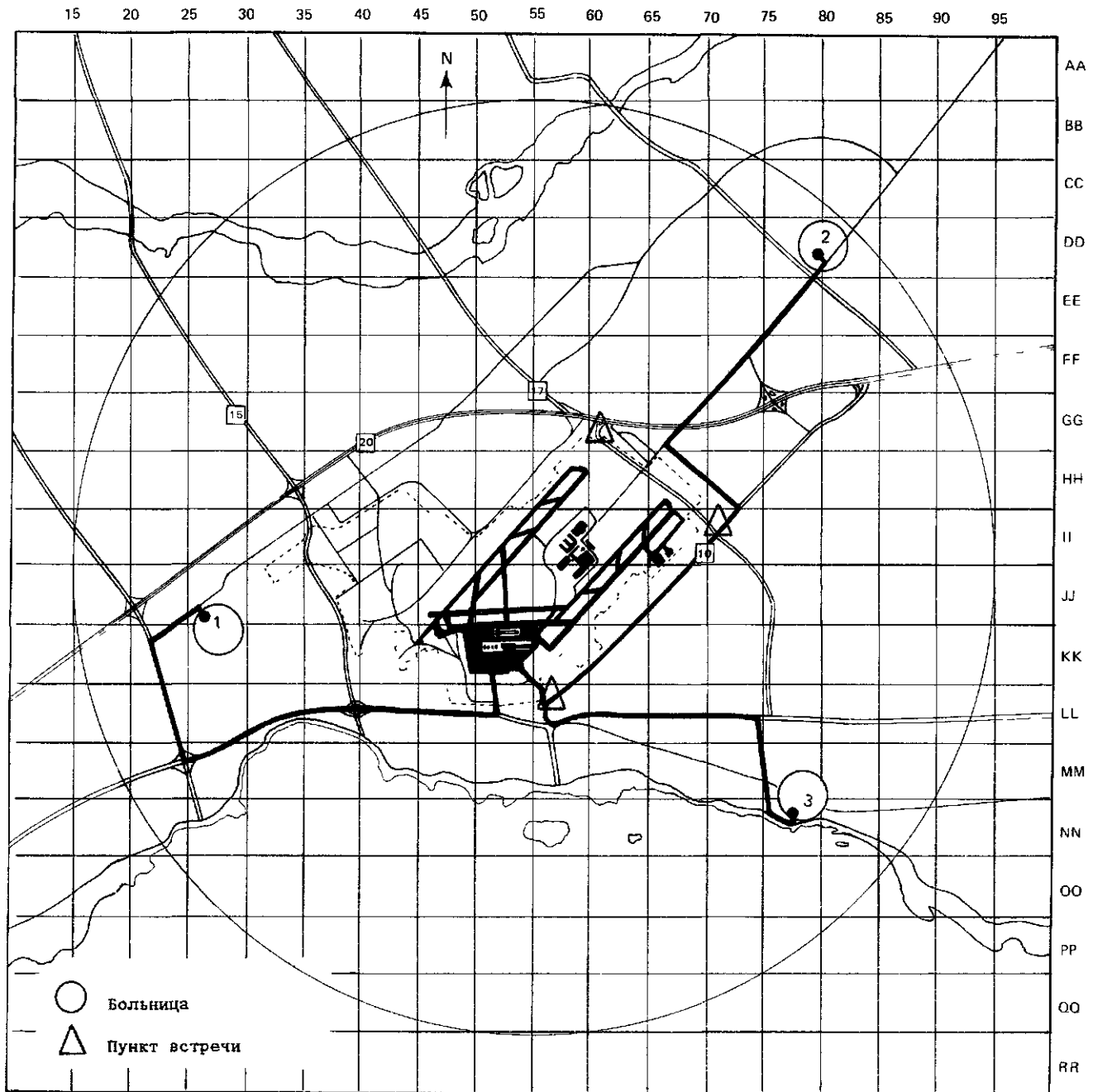


Рисунок 7-1. Образец карты с прямоугольной системой координат: аэропорт



(дата)

Больница ① на 55 мест

Способна принять всех пострадавших  
в аварийной ситуации

Больница ③ на 40 мест

Способна принять легко пострадавших  
с легкими ранами или переломами

Больница ② на 70 мест

Способна принять большинство пострадавших  
в аварийной ситуации, за исключением больных  
с сильными ожогами

Рисунок 7-2. Образец карты с прямоугольной системой координат:  
аэропорт и окружающие его районы



## Глава 8

### Сведения о службах, подлежащих оповещению

#### 8.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

8.1.1 Схемы оповещения служб, примеры которых показаны на рис. 8-1 и 8-2, помогают установить быструю связь в случае возникновения аварийной ситуации. Вследствие этого на них должны быть указаны все необходимые номера телефонов. Для каждого типа аварийной ситуации, предусматриваемой планом, следует разработать отдельные схемы оповещения. Важно, чтобы метод оповещения был ясно изложен в плане мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту.

8.1.2 Номера телефонов следует ежемесячно проверять, а при внесении каких-либо изменений, издавать обновленный список телефонов. Для того чтобы при внесении изменений переиздавать только одну страницу, каждую схему оповещения следует печатать на одном листе с указанием даты выпуска.

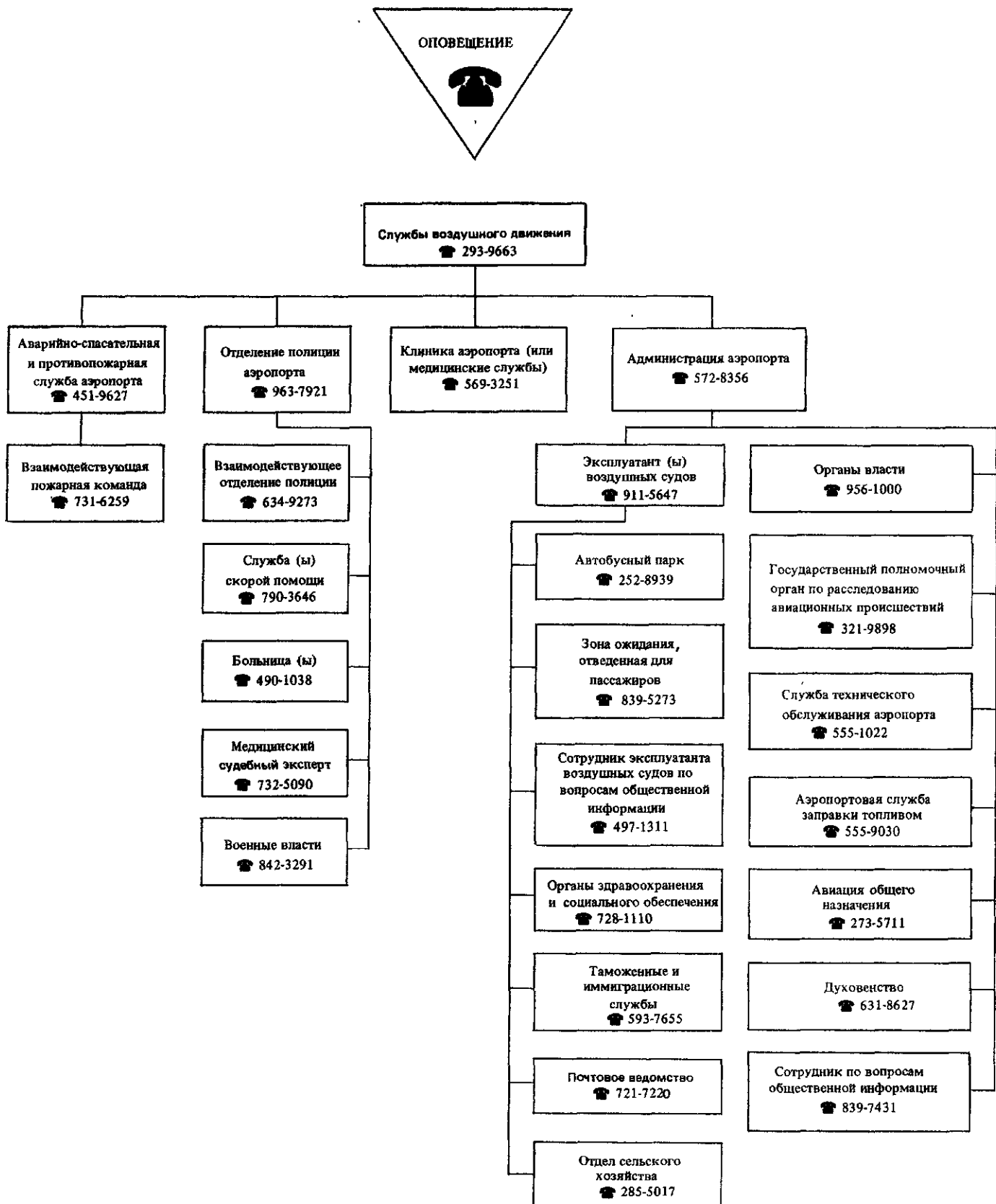


Рисунок 8-1. Схема оповещения служб - авиационное происшествие в аэропорту

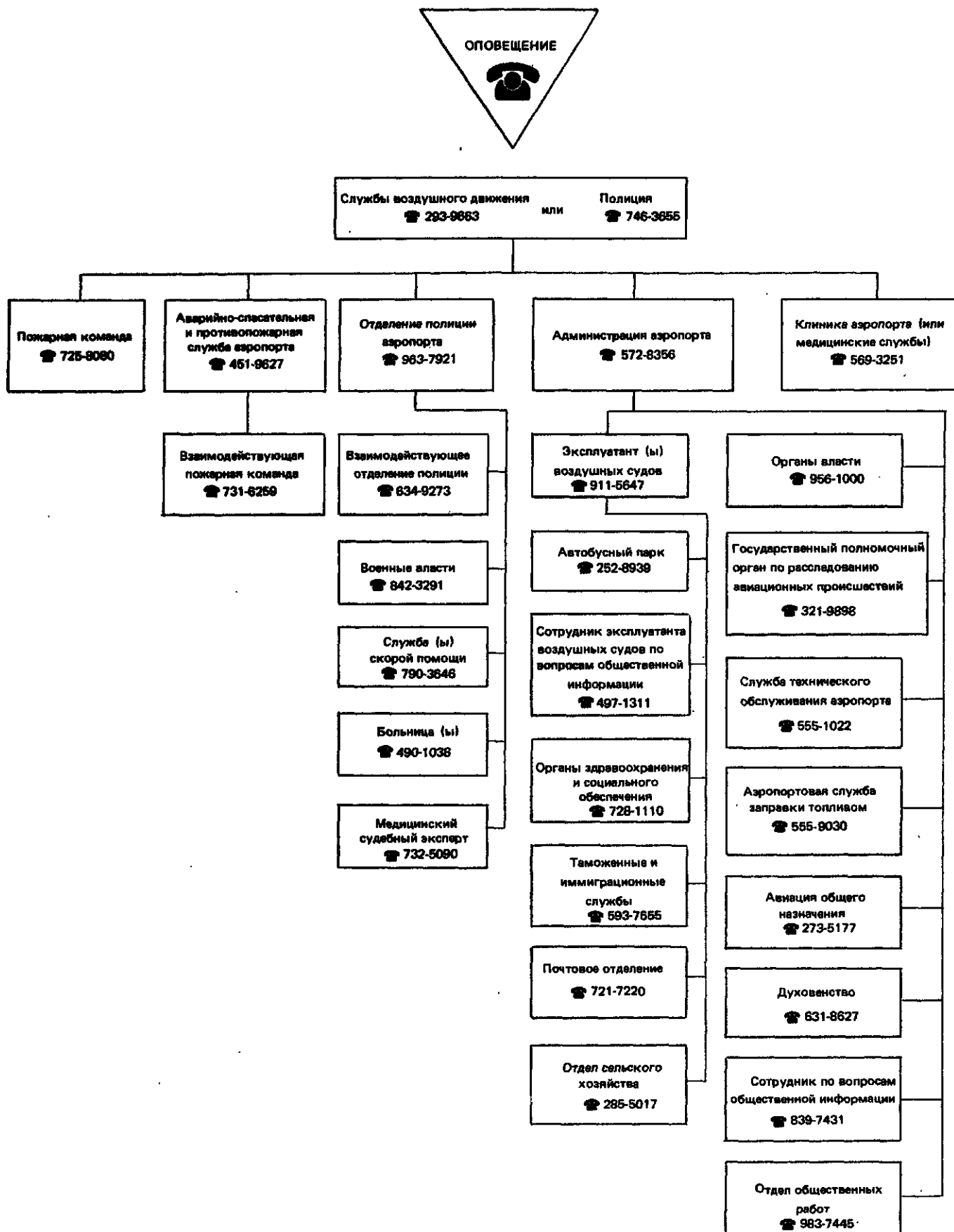


Рисунок 8-2. Схема оповещения служб - авиационное происшествие за пределами аэропорта

## Глава 9

# Сортировка пострадавших и медицинский уход за ними

### 9.1 НЕОБХОДИМОСТЬ ОКАЗАНИЯ НЕОТЛОЖНОЙ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ

Если после авиационного происшествия пострадавшим не будет оказана неотложная медицинская помощь подготовленным аварийно-спасательным персоналом, может быть потеряно много жизней и состояние многих раненых может ухудшиться. Оставшиеся в живых должны пройти сортировку, им должна быть оказана необходимая первая медицинская помощь, а затем их следует без промедления эвакуировать в соответствующие медицинские учреждения.

### 9.2 ПРИНЦИПЫ СОРТИРОВКИ ПОСТРАДАВШИХ (ВСЕ АВАРИЙНЫЕ СИТУАЦИИ)

9.2.1 "Сортировка" представляет собой осмотр и классификацию пострадавших с целью определения порядка очередности оказания помощи и транспортировки.

9.2.2 Пострадавших следует классифицировать по четырем категориям:

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

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

9.2.4 Следует принять все меры к тому, чтобы в первую очередь помощь была оказана пострадавшим очередности I, и, после того как их состояние стабилизируется, они в первую очередь отправляются на машинах скорой помощи. Следить за этим обязан сотрудник, отвечающий за сортировку пострадавших.

9.2.5 Наиболее эффективно сортировка выполняется на месте. Однако условия на месте происшествия могут обусловить необходимость немедленного перемещения пострадавших для обеспечения возможности безопасного завершения сортировки. В этом случае пострадавших следует перенести на минимально возможное расстояние от места происшествия и разместить с наветренной стороны, на возвышенности, на достаточном удалении от места проведения операций по тушению пожара (см. рис. 9-1).

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

### 9.3 СТАНДАРТИЗИРОВАННЫЕ КАРТОЧКИ ИДЕНТИФИКАЦИИ ПОСТРАДАВШИХ И ИХ ПРИМЕНЕНИЕ

9.3.1 Необходимость в стандартизированных карточках. Для того чтобы максимально упростить карточки идентификации пострадавших, они должны иметь стандартный кодовый цвет и условные обозначения. Карточки позволяют ускорить обработку, когда производится сортировка большой группы пострадавших, и таким образом способствуют скорейшей доставке раненых в медицинские учреждения.

9.3.2 Тип карточки. Стандартизированные карточки должны предусматривать внесение в них только минимальной информации, обеспечивать возможность их использования в плохих погодных условиях и изготавливаться из водоотталкивающего материала. Образец такой карточки приведен в добавлении 8. В этой карточке числа и условные обозначения, обозначающие очередность оказания медицинской помощи, классифицируют пострадавших следующим образом:

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

9.3.3 Если карточки отсутствуют, то для указания очередности и/или характера медицинской помощи пострадавшие могут классифицироваться путем написания римских цифр на клейкой ленте или наложения маркировки непосредственно на лоб или на другой открытый участок кожи. Если маркировочные карандаши отсутствуют, можно использовать губную помаду. Не рекомендуется использовать фломастеры, так как они могут замерзнуть в условиях низких температур, а надписи могут размазываться во время дождя или снега.

### 9.4 ПРИНЦИПЫ ОКАЗАНИЯ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ

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

9.4.2 При авиационных происшествиях в аэропорту или вблизи него первыми на место происшествия, как правило, прибывают аварийно-спасательные и противопожарные службы. Сотрудники этих служб должны знать о необходимости скорейшего обнаружения тяжелораненых и стабилизации их состояния. В тех случаях, когда для тушения или предотвращения пожара не требуется весь аварийно-спасательный и противопожарный персонал, следует немедленно начать стабилизацию состояния пострадавших под руководством находящегося на месте происшествия лица, наиболее квалифицированного в вопросах оказания помощи при травмах. Первые прибывающие аварийно-транспортные средства должны доставить первую партию оборудования для оказания помощи пострадавшим, включая трубки для искусственного дыхания, компрессы, биндажи, кислородное и другое соответствующее оборудование, используемое при отравлении дымом и тяжелых травмах. Следует иметь достаточное количество кислорода для использования аварийно-спасательным и противопожарным персоналом. Однако во избежание опасности взрыва кислород не следует использовать в местах разливов топлива и там, где имеется пропитанная топливом одежда.

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

9.4.4 Руководство процедурой сортировки и последующего медицинского ухода следует возложить на одно лицо - назначенного координатора по медицинским вопросам после его прибытия. До прибытия руководство сортировкой должно осуществлять лицо, назначенное начальником аварийно-спасательной и противопожарной службы, которое продолжает выполнять эти функции до тех пор, пока его не заменит назначенный ранее координатор по медицинским вопросам.

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

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

9.4.7 *Помощь пострадавшим очередности I (немедленная помощь).* К пострадавшим этой категории относятся пострадавшие с:

- a) сильным кровотечением,
- b) сильным отравлением дымом,
- c) травмами лица, челюсти, шеи и с грудным удушьем,
- d) повреждением черепа с комой и быстро прогрессирующим шоком,
- e) сложными переломами,
- f) сильными ожогами (более 30%),
- g) раздавленными частями тела,
- h) любым типом шока и
- i) повреждениями спинного мозга.

9.4.8 Рекомендуются следующие действия:

- a) первая помощь (очистить трахею, остановить кровотечение с помощью гемостатических пакетов и уложить пострадавшего в удобное положение);
- b) реанимация;
- c) оказание помощи с помощью кислородного оборудования, за исключением зон, где имеется топливо или пропитанная топливом одежда;
- d) размещение пострадавшего в укрытии в ожидании транспортировки.

9.4.9 *Помощь пострадавшим очередности II (помощь, которая может быть оказана через некоторое время).* К пострадавшим данной категории относятся пострадавшие с:

- a) травмой грудной клетки, не вызывающей удушья;
- b) закрытыми переломами конечностей;
- c) небольшими ожогами (менее 30%);
- d) повреждением черепа без комы или шока; и

е) повреждениями мягких частей тела.

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

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

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

## 9.5 РЕГУЛИРОВАНИЕ ПОТОКА РАНЕННЫХ

9.5.1 Раненые должны проходить через расположенные соответствующим образом и легко опознаваемые четыре зоны (см. рис. 9-1).

- a) *Зона сбора.* Место, где осуществляется первоначальный сбор тяжелораненых, извлекаемых из-под обломков воздушного судна. Необходимость создания этой зоны зависит от типа происшествия и условий вокруг места происшествия. Как правило, в этой зоне персонал аварийно-спасательной и противопожарной службы передает ответственность за оказание помощи пострадавшим персоналу медицинских служб. Однако в большинстве случаев передача ответственности осуществляется в зоне сортировки.
- b) *Зона сортировки.* Зона сортировки должна располагаться по крайней мере на расстоянии 90 м с наветренной от места происшествия стороны в целях избежания возможного воздействия огня и дыма. Если необходимо, может быть организовано несколько зон сортировки.
- c) *Зона оказания помощи.* Вначале это будет одна общая зона оказания медицинской помощи. Впоследствии ее следует подразделить на три подзоны в соответствии с тремя категориями раненых, т.е. немедленная помощь (очередность I), помощь через определенное время (очередность II) и незначительная помощь (очередность III). В целях идентификации зоны оказания помощи могут иметь цветовую кодировку (красный цвет - немедленная помощь, желтый цвет - помощь через определенное время и зеленый цвет - незначительная помощь). Для этой цели могут использоваться цветовые дорожные конусы, флаги и т.д.
- d) *Зона транспортировки.* Зона транспортировки для регистрации, отправки и эвакуации оставшихся в живых пассажиров должна находиться между зоной оказания помощи и подъездной дорогой. Обычно требуется только одна зона транспортировки; однако при наличии нескольких зон транспортировки необходимо обеспечить связь между ними.

9.5.2 Рекомендуются разворачивать передвижные средства для стабилизации состояния пострадавших очередности I и II и оказания им помощи. В идеальном случае эти средства должны разворачиваться менее

чем за тридцать (30) минут. Поэтому конструкция этих средств должна обеспечивать возможность их доставки к месту происшествия и быстрого развертывания для приема пострадавших. Эти пункты должны состоять из:

- a) обычных санитарно-транспортных средств скорой помощи или реанимации. Машина реанимации является идеальным местом ухода за пострадавшими очередности I. Там пострадавшему может быть оказана помощь и обеспечена последующая доставка непосредственно в больницу;
- b) палаток красного цвета для оказания помощи в серьезных или экстренных случаях. Эти средства, в которых предусмотрены устройства обогрева и освещение, могут доставляться на место происшествия вместе со всем необходимым медицинским оборудованием (см. добавление 3); и
- c) палаток желтого цвета, в которых может оказываться помощь пострадавшим очередности II. Для стабилизации состояния всех пострадавших могут использоваться полевые подвижные госпитали и машины скорой помощи.



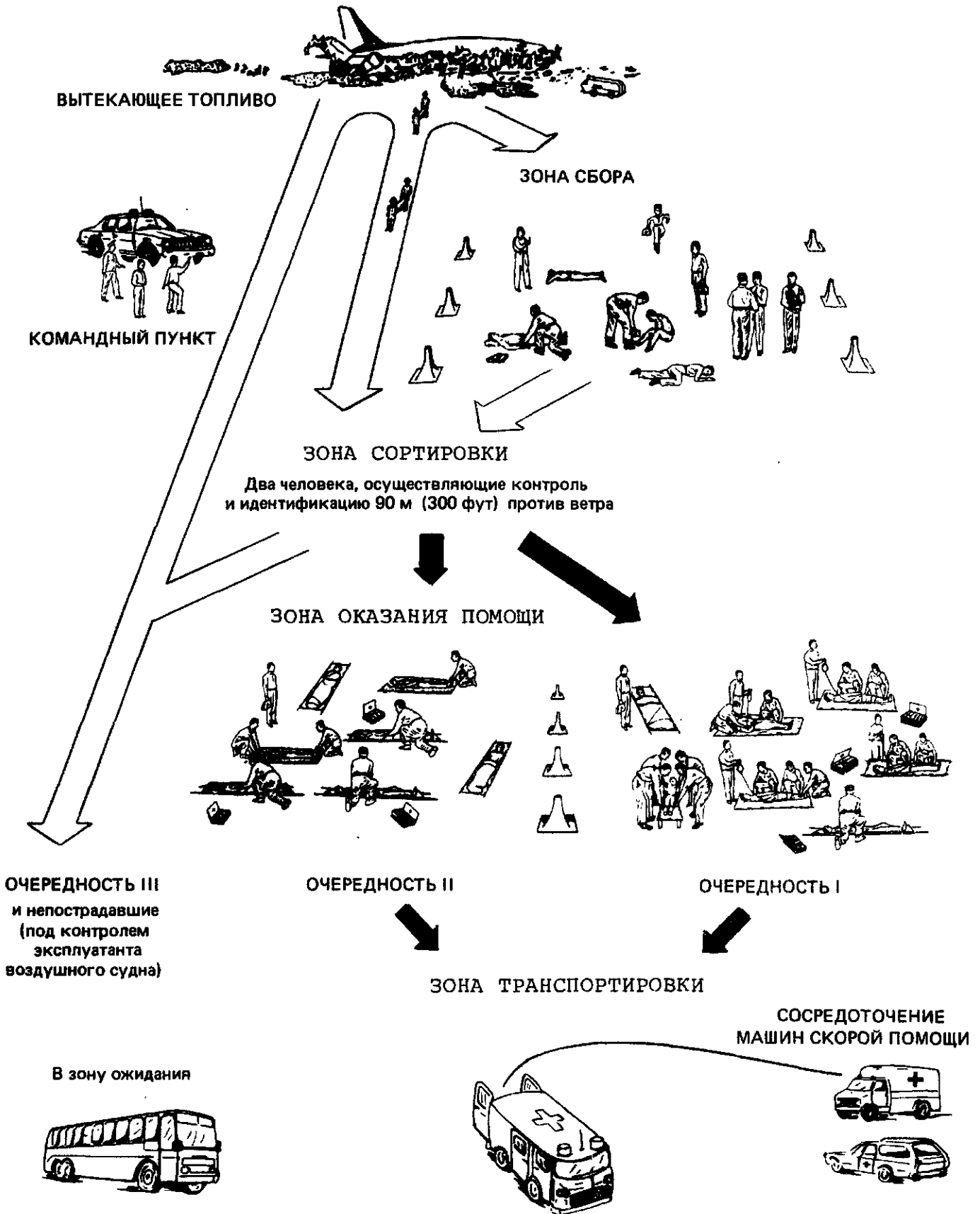


Рис. 9-1. Сортировка и оказание медицинской помощи на месте авиационного происшествия

## Глава 10

### Уход за лицами, оставшимися в живых и способными передвигаться

#### 10.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

10.1.1 Администрации аэропорта, эксплуатанту воздушного судна (если он принимает участие) или другому заранее определенному для этой цели органу следует:

- a) выбрать из нескольких зон ожидания, заранее установленных планом мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту, одну зону, наиболее подходящую для конкретной аварийной ситуации;
- b) обеспечить перевозку не пострадавших с места происшествия в данную зону ожидания;
- c) принять меры к тому, чтобы врач (врачи), медсестра (медсестры) или бригады первой помощи осмотрели тех, кто считается не пострадавшим, и оказали медицинскую помощь, особенно в случае нервных потрясений (шока) и/или отравления дымом;
- d) представить полный список пассажиров и членов экипажа для целей учета;
- e) опросить не пострадавших и зарегистрировать их фамилии, адреса, номера телефонов и узнать, где их можно будет найти в течение следующих 72 часов;
- f) в случае необходимости оповестить родных или ближайших родственников;
- g) координировать действия с установленным международным агентством по оказанию помощи в чрезвычайных ситуациях (Красный Крест и т.д.); и
- h) исключить возможность вмешательства посторонних лиц или лиц, которые официально не имеют отношения к выполняемой операции.

10.1.2 Следует заблаговременно предусмотреть немедленную перевозку "ходячих раненых"/лиц, способных передвигаться, на автобусах или другом подходящем транспорте с места происшествия в отведенную зону ожидания. Этот план следует выполнять автоматически после получения уведомления об аварийной ситуации. Этим лицам должны сопровождать в зону ожидания медсестра или сотрудник, умеющий оказывать первую помощь. Каждого пассажира и члена экипажа следует осмотреть и определить, нет ли у них признаков нервного потрясения (шока) и отравления дымом. В холодную и ненастную погоду, возможно, потребуется принять дополнительные меры для защиты пассажиров и создания им необходимых удобств.

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

10.1.4 Международные агентства по оказанию помощи в чрезвычайных ситуациях и военные власти могут выделить многие из перечисленных выше средств.

---

# Глава 11

## Обработка погибших

### 11.1 ОБРАБОТКА ПОГИБШИХ (ЧЕРНАЯ КАРТОЧКА)

11.1.1 При обработке погибших на месте авиационного происшествия необходимо обеспечить сохранность вещественных доказательств. Важно понимать, что нетронутое место происшествия позволит получить наиболее надежные вещественные доказательства для определения причины и/или будущих корректирующих действий, которые могут помочь предотвратить происшествия.

В плане должны быть учтены мероприятия на случай непредвиденных обстоятельств, предусматривающие организацию обработки погибших на месте чрезвычайного происшествия. В этом плане необходимо определить лицо (лиц), ответственное(ых) за установление связи и координацию действий с судебно-медицинским экспертом. Сотрудники противопожарной службы аэропорта и других аварийно-спасательных служб должны осознавать необходимость в расследовании авиационных происшествий и быть знакомы с используемыми для этого методами и процедурами. По возможности обломки должны оставаться нетронутыми до прибытия представителя соответствующего органа по расследованию авиационных происшествий.

11.1.2 Следует полностью закрыть доступ в зоны, непосредственно окружающие местонахождение погибших. Зоны, в которых находится большое количество погибших или много изуродованных трупов, следует оставлять нетронутыми до прибытия судебно-медицинского эксперта и сотрудника по расследованию авиационного происшествия или его уполномоченного.

11.1.3 Для носильщиков, удаляющих останки погибших, следует иметь в наличии достаточное количество полиэтиленовых и кожаных перчаток одноразового употребления. Можно использовать полиэтиленовые перчатки одноразового употребления, однако они быстро рвутся при работе в обломках воздушного судна. Кожаные перчатки не рвутся, однако сильно впитывают влагу тела и ухудшают осязание. Рекомендуется, чтобы каждый носильщик имел одну полиэтиленовую и одну кожаную перчатку или два носильщика работали вместе. После удаления останков все перчатки следует сжечь.

11.1.4 Если возникнет необходимость убрать трупы или части обломков, следует сделать фотографии, показывающие относительное положение трупов и частей в обломках, и до их удаления следует сделать схему их относительного расположения. Кроме того, к каждому перемещаемому трупу или части трупа следует прикрепить карточку, а на том месте, где обнаружены части тела в обломках, установить соответствующие вехи или поместить карточки. Следует хранить журнал с информацией о всех выписанных карточках. Следует проявлять особую предосторожность для того, чтобы в районе кабины экипажа сохранить все нетронутым. Если возникнет необходимость переместить какие-либо органы управления самолетом, до перемещения следует сделать фотографии, рисунки или заметки.

11.1.5 Удаление погибших и извлечение личных вещей из обломков до прибытия судебно-медицинского эксперта или представителя соответствующего полномочного органа следует осуществлять только в том случае, если они могут сгореть, или по другим подобным вынуждающим причинам. При необходимости удаления трупов следует принять ранее упомянутые меры предосторожности. Следует принять меры по обеспечению достаточного количества мешков для укладки всех трупов и личных вещей.

11.1.6 Мешки для трупов обычно можно получить в крупных местных организациях, поставляющих гробы, в похоронных бюро, а также у фирм, поставляющих этим организациям оборудование, и на близлежащих военных объектах. В каждом аэропорту желательно иметь запас мешков для трупов.

11.1.7 Опознавание погибших и установление причины смерти осуществляется с согласия лица, уполномоченного решать эти вопросы. Эта операция обычно осуществляется совместно с судебно-медицинскими экспертами и другими специалистами.

11.1.8 Во время происшествий с большим количеством смертных случаев может возникнуть ситуация, когда имеющиеся морги будут переполнены. В районах, где промедление или температура могут ускорить разложение тканей, следует предусмотреть охлаждаемое помещение для хранения трупов. Для этого могут использоваться стационарный холодильник или холодильные полуприцепы. Зона для вскрытия трупов должна располагаться рядом с охлаждаемыми помещениями таким образом, чтобы полностью исключить доступ посторонних лиц. Эта зона должна представлять собой приемлемую рабочую площадь с электроснабжением и водопроводом и быть достаточно большой для осуществления начальной сортировки трупов.

11.1.9 Морг должен располагаться в отдельном здании и вдали от какой-либо зоны, куда разрешен доступ родственникам или другим лицам.

11.1.10 После опознания погибших следует приступить к уведомлению ближайших родственников. К этому следует привлечь представителей эксплуатанта воздушного судна, организации общественного обслуживания (т.е. международные агентства по оказанию помощи в чрезвычайных ситуациях и полицию) или духовенство.

11.1.11 Как правило, комиссия по расследованию авиационных происшествий имеет право требовать (что бывает необходимым) вскрытия трупов и производства токсикологического анализа членов летного экипажа и, в особых случаях, пассажиров. Необходимость в таких операциях следует определить до передачи трупов на захоронение.

11.1.12 По мере целесообразности, после аварийной ситуации следует повторно опросить сотрудников, принимавших участие в противопожарных и аварийно-спасательных операциях. Представители соответствующих полномочных органов должны зарегистрировать их показания. Схемы, диаграммы, фотографии, киноплёнки, аудио- и видеозаписи, сделанные на месте происшествия, а также соответствующая подробная информация о маркировке трупов и частей трупов, извлеченных из мест, где они находились, являются неоценимыми средствами анализа для сотрудников, проводящих расследование.

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

---

# Глава 12

## СВЯЗЬ

### 12.1 СЛУЖБЫ СВЯЗИ

Для всех служб аэропорта, принимающих участие в ликвидации последствий аварийной ситуации, необходимо предусмотреть обеспечение средствами двусторонней связи. В план следует также включить мероприятия по поддержанию в готовности надлежащей сети связи с органами за пределами аэропорта, участвующими в оказании помощи. В соответствии с планом командный пункт и аварийный оперативный центр должны иметь возможность поддерживать непрерывную связь со всеми участвующими органами. В процессе планирования следует определить виды резервной связи.

### 12.2 СЕТЬ СВЯЗИ

12.2.1 Наличие согласованной сети связи является исключительно важным элементом проведения любой крупной операции, в которой участвуют органы, находящиеся под разной юрисдикцией.

12.2.2 В состав согласованной сети связи должно входить достаточное количество радиоприемников, телефонов и других средств связи, предназначенных для установления и поддержания основной и резервной связи. Эти сети должны обеспечивать соответствующую связь между аварийным оперативным центром и подвижным командным пунктом и участвующими в операции органами. (См. рис. 8-1 "Схема оповещения служб".)

12.2.3 Сеть оперативной связи должна обеспечивать основные и, при необходимости, резервные средства для ведения в соответствующих случаях связи между следующими органами:

- a) органом, обеспечивающим оповещение (аэродромным диспетчерским пунктом или станцией службы обеспечения полетов, руководителем аэропорта, эксплуатантом постоянной базы или офисом авиакомпании), и подразделениями поисково-спасательной и противопожарной службы (RFF), обслуживающими данный аэропорт;
- b) аэродромным диспетчерским пунктом и/или станцией службы обеспечения полетов, соответствующим диспетчерским пунктом пожарной команды/диспетчерским центром (центрами) и экипажами противопожарных и поисково-спасательных транспортных средств, находящихся в пути к месту авиационного происшествия или на месте происшествия/инцидента;
- c) соответствующими органами по оказанию взаимопомощи, расположенными в аэропорту или за его пределами, включая процедуру оповещения всего вспомогательного персонала, который планируется использовать в операциях по устранению последствий авиационного происшествия,
- d) транспортными средствами RFF, включая возможность ведения связи между экипажами каждого транспортного средства RFF.

### 12.3 СВЯЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

12.3.1 Важно обеспечить достаточное количество исправного связного оборудования, для того чтобы в аварийной ситуации оперативно задействовать персонал и оборудование. При возникновении аварийной ситуации должно иметься для немедленного использования следующее связное оборудование.

12.3.2 Портативные радиоприемники. Необходимо иметь достаточное количество портативных радиоприемников для ведения двусторонней связи, с тем чтобы обеспечить возможность поддержания связи каждого органа, участвующего в проведении операций, с командным пунктом.

12.3.3 Для исключения создания помех на аварийных частотах необходимо строго соблюдать регламент связи. Каждому органу следует вести связь на своих частотах, при этом необходимо выделить одну командную частоту.

12.3.4 На командном пункте следует иметь радиоприемники для обеспечения при необходимости прямой связи с воздушными судами или наземными операторами. Эти радиоприемники должны оснащаться головными телефонами для уменьшения путаницы или шума, возникающих при одновременной работе на нескольких частотах.

12.3.5 Прямую связь с пилотом или кабиной воздушного судна можно также установить посредством использования линий связи "кабина-земля". Для этого необходимы соответствующий соединитель, проводка, микрофон и головной телефон. Для обеспечения возможности ведения связи такого типа необходимо сотрудничество и координация деятельности поисково-спасательной и противопожарной службы аэропорта и отдельного эксплуатанта (эксплуатантов) воздушного судна. Как правило, такая связь обеспечивается посредством подключения головного телефона, используемого для наземного обслуживания, к гнезду системы внутренней телефонной связи, расположенному в отсеке шасси.

12.3.6 Командный пункт должен располагать достаточным количеством каналов телефонной связи (указанных и не указанных в справочнике) или резервными телефонами для обеспечения прямой связи в аэропорту, а также с органами за его пределами. Использование прямых линий связи экономит время и уменьшает возможность перегрузки каналов радиосвязи.

12.3.7 Медицинским службам и службам скорой помощи средства связи необходимы для того, чтобы иметь возможность получать современные системы жизнеобеспечения, имеющиеся в различных медицинских учреждениях.

12.3.8 Выделенное транспортное средство, оборудованное необходимыми средствами связи и автономным источником электропитания, может в значительной степени способствовать созданию хорошей системы связи. Надлежащим образом оборудованное транспортное средство связи является обязательным элементом эффективного, хорошо организованного командного пункта. Планирование должно всегда предусматривать выделение квалифицированного водителя транспортного средства/оператора.

12.3.9 В оперативных центрах и/или на подвижном командном пункте рекомендуется устанавливать записывающую аппаратуру с блоками времени для обеспечения регистрации всех переговоров с целью их последующего анализа. Кроме того, целесообразно регистрировать всю аварийную связь, включая буквопечатающую связь.

12.3.10 На случай временного отказа средств связи командному пункту следует выделять посыльных для более эффективного использования других видов связи. Кроме того, на командном пункте должны быть портативные мегафоны.

## 12.4 АВАРИЙНЫЕ СИТУАЦИИ НА ПЕРРОНЕ И В РАЙОНЕ АЭРОДРОМА

12.4.1 Администрация аэропорта или эксплуатанты воздушных судов должны принять меры по созданию системы связи для обеспечения оперативного задействования аварийного оборудования при авиационных происшествиях и инцидентах в районах аэродрома. К авиационным происшествиям на перроне относятся пожары в кабинах воздушных судов, разлив топлива и пожары при заправке, столкновения воздушных судов и транспортных средств и аварийные ситуации, требующие оказания медицинской помощи.

12.4.2 По возможности как можно большее количество сотрудников, работающих на перроне, или по крайней мере весь старший персонал должны иметь радиостанции, обеспечивающие возможность установления прямой двусторонней связи с центральным пунктом оповещения.

12.4.3 Все выходы на посадку или посадочные галереи должны оборудоваться телефонами, которые устанавливаются в местах посадки на борт воздушного судна и при выходе на перрон. Номера аварийных телефонов должны быть отчетливо нанесены на телефонном аппарате.

## **12.5 ИСПЫТАНИЯ И ПРОВЕРКА**

12.5.1 Систему связи следует испытывать ежедневно для проверки работоспособности всех сетей радио- и телефонной связи.

12.5.2 Все органы и персонал, несущие ответственность за реализацию плана аэропорта/органов из окружающих аэропорт районов на случай аварийной обстановки, должны иметь полный и постоянно обновляемый список номеров телефонов для связи между соответствующими органами. Номера телефонов должны уточняться ежемесячно, для того чтобы убедиться в их правильности. Обновленные списки должны на постоянной основе рассылаться всем органам, принимающим участие в реализации плана мероприятий на случай аварийной обстановки.

---



## Глава 13

# Отработка действий на случай аварийной обстановки в аэропорту

### 13.1 ЦЕЛЬ

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

- а) развертывания всего задействованного личного состава,
- б) планов мероприятий и процедур на случай аварийной обстановки и
- с) аварийного оборудования и средств связи.

13.1.2 Поэтому важно, чтобы план предусматривал опробование мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту. Такое опробование должно быть направлено на максимальное устранение недостатков в плане и ознакомление всего личного состава и соответствующих органов с условиями аэропорта, с действиями и ролью других органов, предусмотренных в плане мероприятий.

13.1.3 План мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту служит основой, позволяющей обеспечить противопожарную защиту аэропорта и окружающих его районов, безопасность, оказание медицинской помощи и выделение других ресурсов в целях эффективного и скоординированного устранения последствий аварийной обстановки в аэропорту. Используя любой из нескольких видов отработки действий на случай аварийной обстановки в аэропорту, эксплуатанты аэропорта и руководители местных служб, ответственные за использование ресурсов в случае аварийной ситуации, могут, во-первых, подготовить сводный план мероприятий на случай аварийной обстановки с учетом потребности и места происшествия и, во-вторых, на практике отработать процедуры и координацию необходимых действий с целью эффективного устранения последствий происшествия в минимальное время. Кроме того, эксплуатанты аэропортов не могут в полной мере полагаться на план аэропорта до тех пор, пока он не будет изучен, уточнен, вновь изучен и опробован. Опробование является основным элементом выявления серьезных недостатков, которые могут присутствовать в плане. Например, некоторые лица, указанные в плане, могут неправильно представлять или неправильно понимать свою роль; некоторые процедуры, которые представляются пригодными на бумаге, на практике неосуществимы; теоретическая оценка времени, расстояния или располагаемых ресурсов может быть в значительной степени неточной и привести к возникновению проблем. Опробование позволит сотрудникам, принимающим участие в устранении последствий происшествия, познакомиться друг с другом и узнать, каким образом функционируют другие службы. Такое опробование даст возможность персоналу аналогичных служб, расположенных за пределами аэропорта, встретиться с персоналом аэропорта и ознакомиться со средствами аэропорта, ресурсами, схемой движения транспортных средств и потенциально опасными зонами. Отработка действий должна производиться в дневное время, в сумерки и в темное время суток и в различных погодных условиях и условиях видимости.

### 13.2 ВИДЫ УЧЕНИЙ ПО ОТРАБОТКЕ ДЕЙСТВИЙ НА СЛУЧАЙ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ В АЭРОПОРТУ

13.2.1 Имеются три метода проверки плана мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту:

- а) полномасштабные учения,

b) ограниченные учения и

c) штабные учения.

13.2.2 Эти учения проводятся в соответствии со следующим графиком:

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

### 13.3 ШТАБНЫЕ УЧЕНИЯ

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

13.3.2 Штабные учения являются наиболее простым для проведения типом учений, для которых необходимы только зал заседаний, крупномасштабная карта аэропорта и присутствие ответственного представителя каждого подразделения, предусмотренного в плане. На карте выбирается возможное место происшествия, и каждый участник излагает действия, которые его подразделение будет принимать в случае происшествия. Такие учения позволят быстро выявить проблемы оперативного характера, такие, как создание взаимных помех на частотах связи, недостаточное количество оборудования, недостаточно четкая терминология и определение зон ответственности. Эти учения должны проводиться раз в полгода, но не совпадать с другими видами учений.

### 13.4 ОГРАНИЧЕННЫЕ УЧЕНИЯ ПО ОТРАБОТКЕ ДЕЙСТВИЙ НА СЛУЧАЙ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ

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

### 13.5 ПОЛНОМАСШТАБНЫЕ УЧЕНИЯ

13.5.1 Не реже одного раза в два года по плану мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту следует проводить учения в полном масштабе для проверки действий всех средств, служб и соответствующих органов. После учений следует проводить тщательный разбор с критическим анализом результатов. Представители всех организаций, которые участвовали в учениях, должны также принимать активное участие в критическом анализе.

13.5.2 В качестве первого шага при планировании полномасштабных учений на случай аварийной обстановки необходимо заручиться поддержкой всех заинтересованных полномочных органов аэропорта и близлежащих районов. В пункте 3.1 перечислены персонал и органы, участие в учениях которых необходимо предусмотреть.

13.5.3 а) *Цели.* При проведении полномасштабных учений на случай аварийной обстановки в аэропорту первым и наиболее важным шагом для сотрудников аэропорта и местных органов, занимающихся планированием и выполнением плана мероприятий на случай аварийной обстановки, должно быть принятие решения относительно конкретных целей учений. Поскольку фонды и персонал часто получить трудно, администрации целесообразно разработать планы, направленные на достижение конкретных целей.

б) *Выбор цели.* Учения по отработке действий в аварийной ситуации могут проводиться с различными целями. Например, может потребоваться провести учения ночью для проверки действий соответствующего персонала в ночных условиях. Целесообразной может оказаться также проверка действий местных аварийных команд в случае обнаружения опасных материалов в грузе, находившемся на борту воздушного судна.

в) *Ограничение количества задач.* Вполне вероятно, что в ходе одного учения можно выполнить несколько задач. Недостаток объединения нескольких задач заключается в том, что количество поставленных задач может превышать количество решенных. В ходе постановки задач сотрудники, занимающиеся планированием, должны ограничивать масштабы задач, подлежащих изучению; в противном случае, они рискуют внести путаницу и вызвать растерянность у участвующего персонала. В реальной аварийной ситуации могут возникнуть и путаница, и растерянность, однако внесение этих элементов в ходе учений приведет лишь к негативным последствиям. Для сотрудников, занимающихся планированием мероприятий на случай аварийной обстановки, это будет означать упущенную возможность и может ограничить располагаемые местными органами возможности оказания помощи в реальной аварийной обстановке.

д) *Оценка результатов.* После учений следует проанализировать, какие конкретные навыки были приобретены, с какими новыми условиями работы пришлось столкнуться, какие были опробованы системы связи, какие дополнительные подразделения по оказанию взаимопомощи были включены в план мероприятий на случай аварийной обстановки, какое новое оборудование использовалось, а также другие преимущества или недостатки.

13.5.4 Руководитель каждого органа должен хорошо знать план мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту и в соответствии с общим планом должен разработать план мероприятий для своего подразделения. Руководители различных органов должны регулярно встречаться для лучшего понимания обязанностей своих органов и разработки необходимых мероприятий во взаимодействии с другими органами.

13.5.5 Для имитации реальных условий и ознакомления участников с проблемами эвакуации пострадавших из воздушного судна на время учений следует иметь большое пассажирское воздушное судно. Если судно не может быть предоставлено, можно использовать автобус или другое большое транспортное средство.

13.5.6 Обработку действий на случай аварийной обстановки следует проводить в местах, максимально приближенных к реальным условиям, при этом обеспечивая минимальное нарушение деятельности аэропорта. Можно использовать различные сценарии. Учения можно проводить в дневное или ночное время в аэропорту, в районе концевых зон безопасности ВПП или на местности, окружающей аэропорт. В рамках сценариев рассматриваются происшествия, в которые вовлечены:

- а) воздушные суда/здания,
- б) воздушное судно/воздушное судно или
- в) воздушное судно/наземные транспортные средства.

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

13.5.7 По крайней мере за 120 дней до намечаемого полномасштабного учения администрации аэропорта следует провести совещание всех ответственных работников основных участвующих в учениях органов. На этом совещании должны быть изложены основные цели учения, сформулирован сценарий, поставлены задачи и определены обязанности всех органов и личного состава. Ниже приводится предлагаемый график и контрольный перечень мероприятий:

- Д - 120 дней. Руководящий состав участвующих в учениях органов проводит организационное совещание, где излагаются цели, формулируется сценарий, ставятся задачи и назначаются координаторы плана мероприятий на случай аварийной обстановки (см. главу 6).
- Д - 90 дней. Первый доклад о ходе подготовительной работы.
- Д - 70 дней. Первое совещание всех участвующих в учениях органов (представители отдельных комитетов).
- Д - 60 дней. Окончательно выбрано место или зона сосредоточения для полномасштабных учений. Завершена разработка сценария учений.
- Д - 50 дней. Начата подготовка группы, отвечающей за муляж. Второе совещание представителей отдельных комитетов. Ответственный за муляж может быть выбран из числа представителей больниц, аварийно-спасательной и противопожарной службы, органов гражданской обороны, военных и т.д.
- Д - 40 дней. Завершена работа по обеспечению транспортными средствами, питанием, носильщиками и добровольцами.
- Д - 30 дней. Третье совещание представителей отдельных комитетов. Проводится предварительная проверка средств связи "под током".
- Д - 21 день. Четвертое совещание представителей отдельных комитетов. Завершена подготовка ранее отсутствовавших членов группы гримеров и подобраны добровольцы на роль пострадавших.
- Д - 14 дней. Заключительное совещание и инструктаж всех участников, включая группу критического анализа.
- Д - 7 дней. Заключительное совещание руководящего состава с целью рассмотрения обязанностей.
- Д - 0 дней. Учения.
- Д + 1-7 дней. Разбор после учений, с тем чтобы все участники могли ознакомиться с отчетами наблюдателей и
- Д + 30 дней. Совещание руководящего состава для изучения письменных критических замечаний, представленных наблюдателями и участниками; уточнение процедур с целью устранения ошибок и недостатков, обнаруженных во время учений.

13.5.8 При подготовке сценария не следует использовать действительные наименования эксплуатантов и типов воздушных судов. Таким образом, авиакомпании или агентства, связанные с гражданской авиацией, не будут поставлены в неловкое положение.

13.5.9 С целью получения максимальной отдачи от полномасштабных учений важно критически проанализировать весь ход учений. Следует организовать группу наблюдателей, которые знакомы с работами по ликвидации последствий происшествий с большим количеством пострадавших. Следует назначить руководителя этой группы, и он должен присутствовать на всех совещаниях. Эта группа должна присутствовать на заключительном организационном совещании (за 7 дней до учений) и по согласованию с ответственным руководителем должна предусмотреть включение в сценарий учений сложных проблем. Каждый член этой группы должен наблюдать весь ход учений и составить соответствующий критический отзыв об учении по

установленной форме (см. добавление 9). В удобное время сразу после окончания учений (не позже чем через 7 дней) следует провести разбор, с тем чтобы члены этой группы могли представить свои критические замечания и рекомендации для совершенствования аварийно-спасательных операций и соответствующего плана мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту.

---

## Глава 14

# Пересмотр плана мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту

### 14.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

14.1.1 *Оценка плана.* Учения позволяют эксплуатантам аэропорта и сотрудникам, занимающимся планированием проведения учений, надлежащим образом оценить эффективность и действенность плана. Для улучшения максимальной пользы от оценки специалисты по планированию должны тщательно разработать систему ее проведения.

14.1.2 *Планирование.* В соответствии с целями учения специалистам по планированию следует разработать систему оценки, предусматривающую подведение итогов, определение преимуществ и возможность использования услуг сотрудников по оценке задолго до проведения учения.

- a) *Подведение итогов.* На рисунке 14-1 показана классическая система руководства проектом, предназначенная для планирования и реализации проекта. Вначале проект планируется, затем реализуется, а потом оценивается (подводятся итоги). Подведение итогов позволяет при необходимости внести усовершенствования в план, после чего цикл повторяется.
- b) *Преимущества.* Планирование эффективной системы оценки для любого типа учений по отработке действий на случай аварийной обстановки в аэропорту необходимо не только для выявления проблем в ходе самого учения, но, что более важно, и для определения тех положений плана мероприятий аэропорта или местных органов на случай аварийной обстановки, которые могут потребовать уточнения.
- c) *Специалисты по оценке.* На учения следует обеспечить беспрепятственный доступ отдельной группе опытных специалистов по оценке, одетых в хорошо заметную одежду. Специалистам по оценке не следует участвовать в планировании или проведении учений. Как правило, государственные органы, другие аэропорты и частные авиационные организации могут выделять опытных специалистов по оценке, что может принести пользу как аэропортам, в которых проводятся учения, так и самим организациям. Специалистов по оценке необходимо выделить задолго до начала учения и ознакомить их с планами аэропорта и основными принципами проведения оценки и составления отчетов.

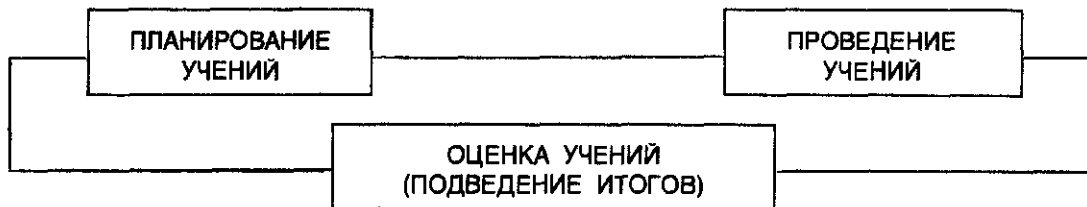


Рисунок 14-1. Система оценки учений на случай аварийной обстановки в аэропорту

14.1.3 *Подготовка.* Специалистам по оценке, имеющим опыт в области эксплуатации аэропортов, проведения аварийно-спасательных мероприятий и учений на случай аварийной обстановки, не требуется дополнительная

подготовка в рамках учебы, проводимой сотрудниками по планированию учений. Однако предварительное совещание, на котором подробно излагаются масштаб и задачи учений, позволят специалистам по оценке эффективно выполнять возложенные на них функции и таким образом принести максимальную пользу аэропорту.

- a) *Подготовка сотрудников по оценке.* Сотрудники по оценке должны получить полную информацию и формы для составления критического отзыва об учениях задолго до их проведения. Назначение сотрудников для оценки уровня руководства, управления, связи и функциональных зон, задействованных в случае аварийной обстановки, обеспечивает возможность подробного изучения основных элементов мероприятий, направленных на ликвидацию последствий происшествия. Кроме того, следует назначать специалистов для критической оценки учений в целом. Эти специалисты будут находиться в районе учений и наблюдать за деятельностью функциональных подразделений и реализацией мероприятий по устранению последствий происшествия. Приглашаемые специалисты по оценке часто специализируются или имеют опыт в определенных областях, таких, как обеспечение безопасности или оказание медицинской помощи, что должно быть определено специалистами по планированию до назначения экспертов по оценке.
- b) *Форма для составления критического отчета.* Форма для составления критического отчета является важным средством оказания помощи в оценке учений на случай аварийной обстановки. Наиболее эффективной считается форма, в которой имеется несколько отдельных разделов, посвященных рассмотрению деятельности отдельных функциональных подразделений, и достаточно места для изложения замечаний. Вопросы, содержащиеся в этой форме, должны носить общий характер, поскольку при излишней детализации у специалистов по оценке будет уходить много времени на изложение информации частного характера, что не позволит им в целом оценить учения. Образец формы для составления критического отчета приводится в добавлении 9.
- c) *Инструктаж.* За день до учений сотрудники, занимающиеся планированием, должны проинформировать специалистов по оценке о возложенных на них функциях и внесенных в последний момент изменениях. На этом этапе сотрудники по планированию могут предоставить им окончательную документацию, касающуюся учений, формы для составления критического отчета и выдать хорошо различимые жилеты, одежду, каски, значки или другие средства идентификации. Специалисты по оценке должны также присутствовать на инструктивных совещаниях представителей средств массовой информации и органа, ответственного за проведение учений, где они могут задать вопросы относительно плана, определить участников учений и ознакомиться с маркировкой или одеждой каждого подразделения, принимающего участие в устранении последствий происшествия.

14.1.4 *Подведение итогов.* Имеется три характерных системы подведения итогов учений: подведение итогов на месте учений или оперативное подведение итогов, проведение конференции с критическим разбором и подготовка письменных отчетов. Следует использовать одну или несколько таких систем.

- a) *Подведение итогов на месте учения или оперативное подведение итогов.* Подведение итогов на месте учений предусматривает сбор представителей всех участвующих групп сразу же после учений для получения их замечаний, пока впечатления от учений еще свежи в памяти. Вполне естественно, что специалист по оценке, представляя краткий пятиминутный устный доклад об интенсивной деятельности, которая проводилась в течение нескольких часов, может упустить многие подробности. Специалисты по оценке учтут другую подробную информацию на более позднем этапе, в ходе сравнения своих замечаний с замечаниями другого персонала, принимавшего участие в учениях. Значительным преимуществом подведения итогов на месте учений является всесторонний учет интересов каждого участника; вполне очевидно, что при этом будут оперативно выявлены наиболее острые проблемы. Для проведения совещания с целью подведения итогов на месте учений эксплуатанты аэропортов и сотрудники по планированию учений должны разработать регламент, не позволяющий прерывать выступающего. Выступления на совещании должны стенографироваться или записываться на магнитофон для последующего анализа.
- b) *Конференция по подведению итогов.* Как правило, в работе конференции по подведению итогов принимают участие сотрудники по планированию и руководители различных аварийных подразделений, принимавших участие в учениях и разработке плана. Сотрудники по планированию должны предусмотреть проведение такой конференции не позднее чем через неделю после учения. По всей вероятности,

руководителям потребуется по крайней мере одна неделя для проведения разборов с целью подведения итогов, в которых принимает участие персонал указанных подразделений, и обобщения ценной информации для ее представления на конференции. Координаторы местных органов, задействованных в ликвидации последствий происшествия, должны присутствовать на конференции по подведению итогов, для того чтобы обеспечить возможность получения аэропортом преимущества от использования ресурсов местных органов, а местные органы в свою очередь могли воспользоваться опытом аэропорта.

- с) *Письменные отчеты.* Специалисты по оценке, имеющие опыт в проведении учений и составлении критических отчетов, должны готовить письменные отчеты о своих наблюдениях. Сотрудники по планированию могут также поручить другому персоналу подготовить письменные отчеты. Зачастую письменные отчеты носят более объективный характер, чем замечания, сделанные в ходе разборов по подведению итогов на месте учения, где участники могут болезненно реагировать на замечания сторонних наблюдателей.

Для получения данных и выяснения процедур с целью уточнения и повышения эффективности плана мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту администрация аэропорта должна принять все меры для установления контакта с полномочными органами других аэропортов, которые участвовали в ликвидации последствий авиационных происшествий и которые проводили полномасштабные учения на случай аварийной обстановки в аэропорту.

#### 14.2 АНАЛИЗ ДЕЙСТВИЙ ПОСЛЕ ПРОИСШЕСТВИЯ

После происшествия в пределах реальных сроков органы, принимавшие участие в ликвидации его последствий, должны запросить устные или письменные отчеты от всех принимавших участие сотрудников и подготовить документ с оценкой аварийно-спасательной операции в целом. Затем следует провести "штабное" совещание для рассмотрения этих документов и при необходимости внести изменения в план на случай аварийной обстановки, которые представляются необходимыми для расширения возможностей реагирования при возникновении аварийных ситуаций в будущем.

---



# Добавление 1

## ГЛОССАРИЙ ТЕРМИНОВ

Термины, определенные в Приложениях ИКАО, используются в значениях, приведенных в этих Приложениях. Для описания средств, оборудования, служб и т.д., имеющих отношение к аэропортам, в мире используется широкое разнообразие терминов. По возможности в настоящем документе используются те термины, которые имеют самое широкое международное применение. Приведенные ниже термины, используемые в настоящем руководстве, имеют следующие значения:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Зона сортировки.** Место проведения сортировки.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Ограниченные грузы** (см. Опасные грузы).

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

**Опасные материалы** (см. Опасные грузы).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Цунами.** Океанические волны очень большой длины, возникающие в результате сейсмической деятельности.

**Штабные учения.** Наиболее простой, связанный с наименьшими затратами при проведении вид учений. Проводимые для проверки взаимосвязей и возможностей ресурсов, используемых для ликвидации последствий аварийной обстановки, штабные учения являются простым средством планирования, критического анализа и уточнения различных мер, направленных на устранение последствий происшествия, до их реализации на практике.

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

---

## Добавление 2

### Основные элементы плана мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту

1. Данные руководящие принципы предназначены для обеспечения единообразия при разработке планов мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту. В рамках этих руководящих принципов и применительно к конкретным условиям и характеру полетов в аэропорту администрация аэропорта обязана разработать план и порядок действий на случай аварийной обстановки и предусмотреть следующее:

- a) определить обязанности администрации аэропорта и других органов;
- b) обеспечить эффективные каналы связи и надлежащие средства связи для установления "каскадной" системы вызова, которая включает список лиц/органов, отвечающих за "каскадную" информацию. По возможности связь поддерживается круглосуточно;
- c) организовать в данном аэропорту на случай аварийной обстановки стационарный аварийный оперативный центр и подвижной командный пункт;
- d) заручиться помощью местных служб, таких, как пожарные команды, органы безопасности, медицинские службы, органы гражданской обороны, государственные органы и местные организации радиолюбителей;
- e) определить функции служб воздушного движения (аэродромного диспетчерского пункта или аэропортовой службы полетной информации) в аварийной обстановке; и
- f) дать указания для проведения работ по ликвидации последствий авиационного происшествия/инцидентов.

2. Документ с планом мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту должен составляться в письменном виде для упрощения определения характерных для местных условий аэропорта и прилегающих к нему районов особенностей.

3. Планы и порядок действий на случай аварийной обстановки должны устанавливаться с санкции администрации аэропорта или другого полномочного органа, которые определяют и согласовывают обязанности всех органов и личного состава на территории аэропорта или за его пределами, которые участвуют или могут участвовать в ликвидации последствий чрезвычайного происшествия в аэропорту.

4. При разработке плана и порядка действий на случай аварийной обстановки крайне важно, чтобы мероприятия были простыми и понятными для всех лиц, привлекаемых по плану в случае возникновения аварийной ситуации в аэропорту. Поэтому особое значение имеют схемы взаимодействия, приведенные в главе 8 на рис. 8-1 и 8-2.

#### ОБРАЗЕЦ СОДЕРЖАНИЯ ПЛАНА МЕРОПРИЯТИЙ НА СЛУЧАЙ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ

##### Раздел 1. Номера аварийных телефонов

В данном разделе, исходя из местных потребностей, следует указывать только номера основных телефонов, включая телефоны.

- a) служб воздушного движения,

- b) аварийно-спасательных и противопожарных служб (пожарных команд),
- c) полиции и службы безопасности,
- d) медицинских служб:
  - 1) больниц,
  - 2) служб скорой помощи и
  - 3) врачей (служебные/домашние телефоны),
- e) эксплуатантов воздушных судов,
- f) государственных полномочных органов,
- g) органов гражданской обороны и
- h) других органов.

## **Раздел 2. Авиационное происшествие в аэропорту:**

- a) действия служб воздушного движения (аэродромного диспетчерского пункта или аэропортовой службы полетной информации);
- b) действия аварийно-спасательных и противопожарных служб;
- c) действия полиции и служб безопасности;
- d) действия администрации аэропорта:
  - 1) машины сопровождения;
  - 2) техническое обслуживание;
- e) действия медицинских служб:
  - 1) больниц,
  - 2) служб скорой помощи,
  - 3) врачей и
  - 4) медицинского персонала;
- f) действия эксплуатанта данного воздушного судна;
- g) действия аварийного оперативного центра и подвижного командного пункта;
- h) действия государственных полномочных органов;
- i) порядок функционирования сети связи (аварийный оперативный центр и подвижной командный пункт);
- j) действия органов, привлекаемых в соответствии с соглашениями о взаимопомощи в аварийной обстановке;
- k) действия транспортных органов (наземный, морской, воздушный транспорт);
- l) действия сотрудника (сотрудников) службы общественной информации;
- m) действия местных пожарных команд в случае пожара в зданиях; и
- n) действия всех других органов.

**Раздел 3. Авиационное происшествие за пределами аэропорта:**

- a) действия служб воздушного движения (аэродромного диспетчерского пункта или аэропортовой службы полетной информации);
- b) действия аварийно-спасательной и противопожарной служб;
- c) действия местных пожарных команд;
- d) действия полиции и служб безопасности;
- e) действия администрации аэропорта;
- f) действия медицинских служб:
  - 1) больниц,
  - 2) служб скорой помощи,
  - 3) врачей и
  - 4) медицинского персонала;
- g) действия органов, привлекаемых в соответствии с соглашениями о взаимопомощи в аварийной обстановке;
- h) действия эксплуатанта данного воздушного судна;
- i) действия аварийного оперативного центра и подвижного командного пункта;
- j) действия государственных полномочных органов;
- k) порядок функционирования сетей связи (аварийный оперативный центр и подвижной командный пункт);
- l) действия транспортных органов (наземный, морской и воздушный транспорт);
- m) действия сотрудника службы общественной информации; и
- n) действия всех других органов.

**Раздел 4. Неисправность воздушного судна в полете  
(Общая тревога или местная готовность):**

- a) действия служб воздушного движения (аэродромного диспетчерского пункта или службы полетной информации);
- b) действия аварийно-спасательных и противопожарных служб аэропорта;
- c) действия полиции и служб безопасности;
- d) действия администрации аэропорта;
- e) действия медицинских служб:
  - 1) больниц,
  - 2) служб скорой помощи,
  - 3) врачей и
  - 4) медицинского персонала;

- f) действия эксплуатанта данного воздушного судна;
- g) действия аварийного оперативного центра и подвижного командного пункта, и
- h) действия всех других органов.

#### **Раздел 5. Пожары в зданиях:**

- a) действия служб воздушного движения (аэродромного диспетчерского пункта или аэропортовой службы полетной информации);
- b) действия аварийно-спасательных и противопожарных служб (местных пожарных команд);
- c) действия полиции и служб безопасности;
- d) действия администрации аэропорта;
- e) процедуры эвакуации здания;
- f) действия медицинских служб:
  - 1) больниц,
  - 2) служб скорой помощи,
  - 3) врачей и
  - 4) медицинского персонала;
- g) действия аварийного оперативного центра и подвижного командного пункта;
- h) действия сотрудника службы общественной информации; и
- i) действия всех других органов.

#### **Раздел 6. Диверсия, включая угрозу применения взрывных устройств (воздушное судно или здание):**

- a) действия служб воздушного движения (аэродромного диспетчерского пункта или аэропортовой службы полетной информации);
- b) действия аварийного оперативного центра и подвижного командного пункта;
- c) действия полиции и служб безопасности;
- d) действия администрации аэропорта;
- e) действия аварийно-спасательных и противопожарных служб;
- f) действия медицинских служб:
  - 1) больниц,
  - 2) служб скорой помощи,
  - 3) врачей и
  - 4) медицинского персонала;
- g) действия эксплуатанта данного воздушного судна;
- h) действия государственных полномочных органов;



- i) изолированное место стоянки воздушного судна;
- j) эвакуация;
- k) обыск с помощью собак и персонала, имеющего специальную подготовку;
- l) обработка и опознавание предполагаемого взрывного устройства;
- m) удаление и обезвреживание предполагаемого взрывного устройства;
- n) действия сотрудника службы общественной информации; и
- o) действия всех других органов.

#### **Раздел 7. Незаконный захват воздушного судна:**

- a) действия служб воздушного движения (аэродромного диспетчерского пункта или аэропортовой службы полетной информации);
- b) действия аварийно-спасательных и противопожарных служб;
- c) действия полиции и служб безопасности;
- d) действия администрации аэропорта;
- e) действия медицинских служб;
  - 1) больниц,
  - 2) служб скорой помощи,
  - 3) врачей и
  - 4) медицинского персонала;
- f) действия эксплуатанта данного воздушного судна;
- g) действия государственных полномочных органов;
- h) действия аварийного оперативного центра и подвижного командного пункта;
- i) изолированное место стоянки воздушного судна;
- j) действия сотрудника службы общественной информации, и
- k) действия всех других органов.

#### **Раздел 8. Инцидент в аэропорту**

В случае инцидента в аэропорту, возможно, потребуется предпринять некоторые или все действия, изложенные в разделе 2 "Авиационное происшествие в аэропорту". Администрации аэропорта следует принимать во внимание такие инциденты, как разлив топлива на стоянке, на пассажирском телескопическом трапе и в зоне хранения топлива, наличие опасных грузов в зонах обработки груза, разрушение сооружений, столкновения наземного транспорта/воздушных судов и т.д.

### Раздел 9. Ответственные лица: их роль на месте происшествия

Список должен включать следующих лиц (однако в зависимости от местных условий он может быть расширен):

а) в аэропорту:

- 1) начальник противопожарной службы аэропорта,
- 2) представитель администрации аэропорта,
- 3) старший сотрудник полиции и службы безопасности,
- 4) координатор по медицинским вопросам;

б) за пределами аэропорта:

- 1) начальник местной пожарной охраны,
- 2) представитель государственного полномочного органа,
- 3) старший сотрудник полиции и службы безопасности.

Руководитель операциями на месте происшествия назначается при необходимости в соответствии с предварительным соглашением об оказании взаимопомощи в аварийной обстановке.

Опыт показывает, что серьезную проблему в аварийных ситуациях создают недоразумения при опознавании командного состава. Для устранения этой проблемы командному составу предлагается выдавать жилеты характерного цвета с надписями, нанесенными светоотражающей краской, и жесткие каски, что позволит быстро узнать представителей командного состава. Рекомендуется использовать следующие цвета:

красный	- начальник пожарной команды;
синий	- начальник полиции;
белый (с красными буквами)	- координатор по медицинским вопросам;
оранжевый (по международным стандартам)	- администрация аэропорта;
светло-зеленый	- диспетчер по транспорту;
темно-коричневый	- главный судебный эксперт.

Главным руководителем всех аварийно-спасательных операций следует назначать лицо, которое руководит работами на месте происшествия. Руководителя операциями на месте происшествия можно назначить из числа перечисленных выше лиц или других сотрудников участвующих в операциях органов, и необходимо, чтобы его можно было легко узнать.

---

## Добавление 3

# Медицинские службы аэропорта

### ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. В аэропорту должно обеспечиваться надлежащее медицинское обслуживание и иметься соответствующий запас медикаментов. Обеспечение медицинского обслуживания, как правило, не представляет значительных трудностей в большом аэропорту или аэропортах, находящихся вблизи больших городов, поскольку обычно в этих случаях имеются людские ресурсы и соответствующее материальное обеспечение. Требуется только провести необходимую координацию мероприятий с районными службами скорой медицинской помощи. Координатор по медицинским вопросам, назначенный в аэропорт, должен нести ответственность за обеспечение и проверку соответствующего запаса медикаментов.

2. Определенные трудности могут возникнуть с предоставлением медицинского обслуживания в небольших аэропортах, расположенных вдали от населенных районов. Однако в таких аэропортах следует организовать аварийно-спасательные медицинские службы для оказания надлежащей медицинской помощи в случае авиационного происшествия, принимая во внимание наибольшие воздушные суда, использующие данный аэропорт.

3. В план мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту следует включить перечень медицинских учреждений в районе аэропорта. Следует обратить внимание на:

- a) наличие персонала в аэропорту и за его пределами (т.е. врачей, бригад по оказанию первой помощи, носильщиков и медсестер) и
- b) медицинское оборудование и обеспечение обслуживания в аэропорту и за его пределами (т.е. больницы и службы скорой помощи).

4. В тех аэропортах, где вышеперечисленные ресурсы могут быть предоставлены только из районов, находящихся на значительном удалении от аэропорта, для получения необходимой помощи план мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту следует объединить с более широкими планами на случай аварийной обстановки, в которых предусматривается возможность использования вертолетов для доставки медицинского персонала и оборудования на место происшествия.

### АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫЕ МЕДИЦИНСКИЕ СЛУЖБЫ АЭРОПОРТА

5. *Основа для рекомендаций.* Организация аварийно-спасательных медицинских служб в аэропортах основывается на концепции, что в аэропорту имеется штатный медицинский персонал, средства и оборудование, соответствующие размерам данного аэропорта, а также разработаны соглашения о взаимопомощи в аварийной обстановке. В медицинском пункте аэропорта следует иметь достаточный запас медикаментов для оказания медицинской помощи при обычных случаях в аэропорту (травмы на производстве, сердечные приступы и т.д.), а также в случае возможных авиационных происшествий.

6. Медицинская подготовка личного состава аэропорта на случай аварийной обстановки. Весь личный состав, который проводит аварийно-спасательные работы, и работники аэропорта, осуществляющие "контакт с публикой", должны пройти подготовку по оказанию первой помощи и восстановлению работы сердца и легких (CPR).

7. Личный состав аварийно-спасательных и противопожарных служб должен уметь стабилизировать состояние тяжелораненых. В одной смене аварийно-спасательной и противопожарной службы аэропорта или других служб на территории аэропорта должно быть по крайней мере два сотрудника, работающих в течение всей смены,

которые имеют медицинскую подготовку на уровне, установленном местным медицинским полномочным органом. Также рекомендуется, чтобы как можно больше сотрудников аварийно-спасательных и противопожарных команд прошли медицинскую подготовку для получения минимальных медицинских навыков и могли оказывать квалифицированную первую помощь или иметь эквивалентную подготовку. Соответственно им следует незамедлительно предоставить необходимое медицинское оборудование для стабилизации состояния пострадавших до полного развертывания медицинских служб на месте происшествия или до эвакуации пострадавших в соответствующие медицинские учреждения.

8. В соответствии с программами медицинского полномочного органа, как можно больше сотрудников аварийно-спасательной и противопожарной службы аэропорта следует также обучить методам восстановления работы сердца и легких (СРР). Для поддержания квалификации необходимо периодически отрабатывать методы СРР и проводить тренировки.

9. Ежедневное оказание медицинской помощи в аэропорту может способствовать поддержанию и обеспечению надлежащего уровня медицинской квалификации личного состава аварийных служб, базирующихся в аэропорту. Однако следует отметить, что навыки оказания первой медицинской помощи могут сохраняться только при их постоянном применении на практике. Если для проведения операций современные системы жизнеобеспечения не предоставляются на постоянной основе, квалификация снижается или полностью теряется.

10. Для оказания немедленной помощи пострадавшим в аварийных ситуациях администрация аэропорта может привлекать добровольцев из числа работников аэропорта, которые не относятся к аварийно-спасательной и противопожарной службам. Соответствующим органам следует обучить добровольцев методам оказания первой помощи и действиям при аварийно-спасательных работах. В случае возникновения аварийной обстановки вначале они должны находиться в подчинении руководителя работами на месте происшествия, т.е. начальника пожарной команды, до прибытия координатора по медицинским вопросам. Вопрос о компенсации и ответственности должен рассматриваться каждым соответствующим полномочным органом.

Таблица 3-1. Примерное максимальное количество пострадавших при авиационном происшествии в аэропорту

<i>Лица, находящиеся на борту воздушного судна</i>	<i>Количество пострадавших</i>	<i>20% пострадавших - немедленная помощь, очередность I</i>	<i>30% пострадавших - помощь через определенное время, очередность II</i>	<i>50% пострадавших - незначительная помощь, очередность III</i>
500	375	75	113	187
450	338	68	101	169
400	300	60	90	150
350	263	53	79	131
300	225	45	68	112
250	188	38	56	94
200	150	30	45	75
150	113	23	34	56
100	75	15	23	37
50	38	8	11	19

Эти цифры основаны на допущении, что максимальное количество пострадавших, оставшихся в живых при авиационном происшествии в аэропорту или его окрестностях, составляет примерно 75% от находившихся на борту лиц.

11. Запас медикаментов и оборудования на случай аварийной обстановки. Администрации аэропорта следует предусмотреть наличие в аэропорту или вблизи аэропорта достаточных запасов медикаментов для оказания помощи такому количеству пассажиров и членов экипажа, которое может находиться на борту самого большого воздушного судна, обычно использующего данный аэропорт. Однако опыт показал, что в авиационное происшествие может быть вовлечено более одного воздушного судна. Следовательно, необходимо предусмотреть запасы медикаментов и на этот случай. Тип и количество таких медикаментов для аэропорта должны определяться главным медицинским полномочным органом с использованием статистических данных, приведенных в таблице 3-1 настоящего добавления.

12. Статистические данные об авиационных происшествиях свидетельствуют о том, что в живых остается примерно 75% лиц, находившихся на борту воздушного судна. Потребность в медицинской помощи может быть распределена следующим образом:

- 20% - немедленная помощь (красный цвет - очередность I);
- 30% - помощь через определенное время (желтый цвет - очередность II);
- 50% - незначительная помощь (зеленый цвет - очередность III).

В таблице 3-1 настоящего добавления приводится оценка максимального количества пострадавших в результате авиационного происшествия в аэропорту.

13. В аэропорту следует иметь носилки, одеяла, спинодержатели и/или матрацы для фиксации тела, которые желательно хранить на подходящем транспортном средстве (например, на прицепе), которое может быть доставлено к месту происшествия. Одеяла нужны для предотвращения шока у пострадавших и на случай возможных неблагоприятных погодных условий. Пострадавшие в авиационном происшествии иногда имеют тяжелые травмы позвоночника, и для снятия таких пострадавших с воздушного судна следует использовать спинодержатели и корсеты для фиксации шейных позвонков. Это уменьшает возможность обострения травмы позвоночника. Спинодержатели должны быть такой конструкции, чтобы они проходили через проходы и проемы коммерческих и служебных воздушных судов. Они должны быть оборудованы привязными ремнями, позволяющими закрепить пациента на спинодержателе. С нижней стороны спинодержателя должна быть прикреплена планка для облегчения подъема его носильщиками (см. рис. А3-1А и А3-1В).

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

15. Поскольку в большинстве случаев, не связанных с авиационным происшествием, медицинская помощь в аэропортах требуется при сердечных приступах, следует иметь наготове современные системы жизнеобеспечения.

16. Для оказания пострадавшим немедленной помощи на месте (красный цвет - очередность I) и помощи через определенное время (желтый цвет - очередность II) можно использовать передвижные больницы, надувные палатки или навесы (см. рис. А3-2 настоящего добавления). Следует предусмотреть быстрое разворачивание этих элементов. На месте происшествия пострадавшим может быть оказана медицинская помощь, их состояние может быть стабилизировано, и они будут готовы для отправки в соответствующую больницу.

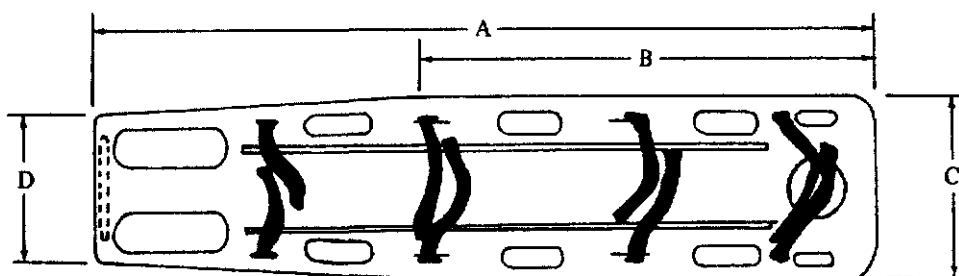
17. Реанимационная машина скорой помощи может служить идеальным местом для оказания немедленной помощи пострадавшим (красный цвет - очередность I).

18. По возможности надувные палатки должны иметь соответствующий обогрев и освещение. В большой палатке обычно может быть размещено около десяти (10) тяжелораненых. Такую палатку можно доставить на большом многоцелевом транспортном средстве вместе с другим необходимым медицинским оборудованием.

19. Для ликвидации последствий происшествия с большим воздушным судном в аэропорту рекомендуется иметь аварийный запас основных медикаментов и оборудования, приведенных в перечне 3-1, или обеспечить их наличие из внешних источников. Перечень 3-1 составлен в расчете на самые большие воздушные суда, используемые в настоящее время для коммерческих авиаперевозок, т.е. В-747, DC-10, "Аэробус". Если в ближайшем будущем аэропорт будет принимать только небольшие воздушные суда, количество медикаментов и оборудования следует привести в соответствие с потребностями в расчете на самое большое воздушное судно, которое планируется эксплуатировать в данном аэропорту.

20. Ниже приводится описание некоторого оборудования из перечня 3-1:

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

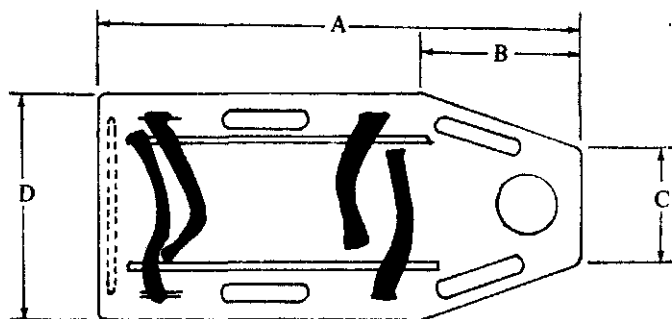


A - 1,90 м  
 B - 1,10 м  
 C - 0,46 м  
 D - 0,25 м

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

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

Рис. А3-1А. Длинный спинодержатель



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

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

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

Рис. А3-1В. Короткий спинодержатель

**Спинодержатели.** Спинодержатели подразделяются на длинные и короткие. Приблизительные размеры длинного спинодержателя показаны на рис. А3-1А. Хотя показан спинодержатель длиной 1,90 м, для прохода через самые узкие аварийные выходы воздушных судов шириной 51 см и высотой 91,5 см следует иметь определенное количество спинодержателей длиной 1,83 м. Для закрепления ног, бедер, верхней части туловища и головы, как правило, требуются привязные ремни из материала "ворсовая молния" шириной 7,5 см.

На рис. А3-1В показаны соответствующие размеры короткого спинодержателя. Для закрепления нижней и верхней части туловища обычно требуются привязные ремни из материала "ворсовая молния" шириной 7,5 см.

Перечень 3-1. Основные медикаменты и оборудование на случай аварийной обстановки

<i>Количество</i>	<i>Наименование</i>
500	сортировочные карточки
100	носилки, приспособленные к наиболее широко используемым типам машин скорой помощи
10	матрацы для фиксации тела при травмах позвоночника
10	спинодержатели, используемые при травмах позвоночника
50	шины обычного типа или надувные для переломов различных типов
50	комплекты первой медицинской помощи, каждый из которых содержит 10 табличек для идентификации, тампоны для остановки кровотечения, жгуты, респираторные трубки, ножницы, бинты, стерильные противоожоговые повязки
20	комплекты для реанимации, содержащие материал для интубации, вливаний и насыщения кислородом на месте происшествия, для оказания помощи примерно 20 пострадавшим (см. рис. А3-2)
2 или 3	электрокардиографические или электрокардиоскопические аппараты
2 или 3	ручные или механические приборы для искусственного дыхания
10	медикаменты (обычный физиологический раствор или кровяные клетки) с устройствами для их внутривенного вливания
2 или 3	отсасывающие устройства
2	цилиндры с обезболивающими составами
300-500	полиэтиленовые мешки или гробы для погибших

21. **Аварийная система связи с медицинскими службами.** Связь является главным элементом в плане мероприятий медицинских служб на случай аварийной обстановки в аэропорту. Система связи с медицинской службой аэропорта должна гарантировать требуемую связь во время аварийной обстановки для передачи предупреждений и получения дополнительной помощи. При отсутствии связи больницы не смогут узнать, сколько пострадавших поступит и с какими травмами, машины скорой помощи не смогут быть направлены в пункты, которые наиболее приспособлены для предоставления требуемой помощи, нельзя будет запросить медикаменты и оборудование из других источников, а медицинских работников невозможно будет направить туда, где они больше всего нужны.

22. **Задействованные больницы** должны иметь возможность поддерживать между собой двустороннюю радиосвязь. В идеальном случае каждая больница должна иметь возможность связываться с другими отдельными больницами или, если этого требует обстановка, связаться со всеми другими больницами одновременно. Возможность установления такой связи особенно важна в тех случаях, когда больницы срочно

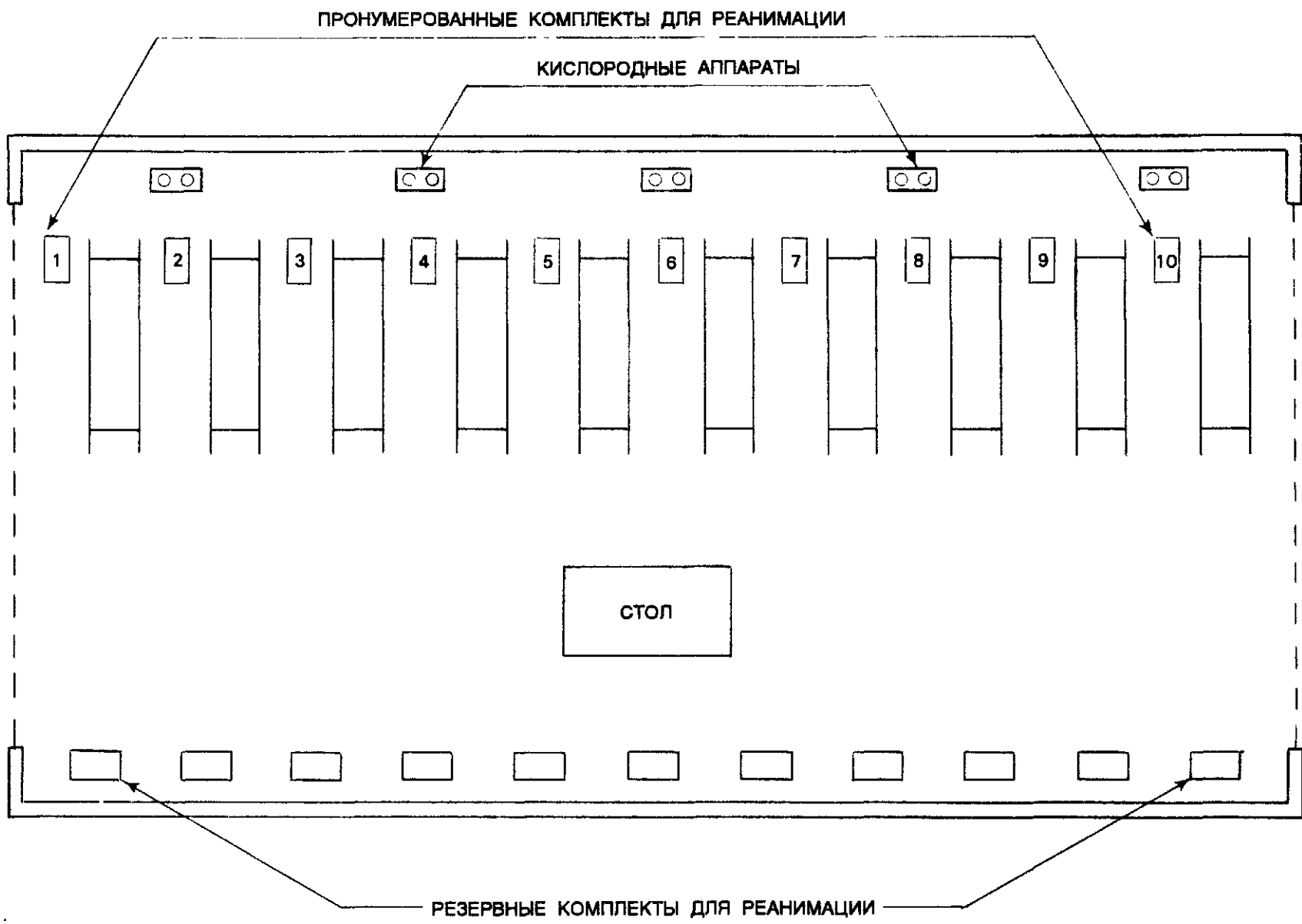


Рис. А3-2. План надувной палатки



требуется кровь определенной группы или определенный вид дефицитного оборудования. Также рекомендуется, чтобы координатор по медицинским вопросам имел возможность непосредственно связаться с задействованными больницами.

23. *Аварийные медицинские транспортные средства.* При отправке пострадавших в больницы с места происшествия следует принимать во внимание количество штатных медицинских работников больницы (больниц), специализацию и количество свободных коек. В идеальном случае в каждом аэропорту следует иметь по крайней мере одну дежурную машину скорой помощи для обычных случаев. Для обеспечения транспортом в случае аварийной обстановки следует подготовить письменные соглашения со службами скорой помощи, базирующимися за пределами аэропорта.

24. Для аварийной эвакуации или доставки из больниц на место происшествия медицинского персонала или оборудования следует рассмотреть возможность использования авиации, т.е. вертолетов и самолетов.

25. Поскольку может возникать необходимость транспортировать большое количество пострадавших в соответствующие медицинские учреждения, находящиеся за пределами аэропорта машины скорой помощи, следующие к месту происшествия, должны прибыть на пункт встречи или в район сосредоточения, а затем должны быть направлены в распоряжение диспетчера по транспорту. В обязанность этого диспетчера входит определение количества пострадавших, которых необходимо транспортировать, количества и типов требуемых машин скорой помощи и возможностей каждого медицинского учреждения, принимающего пострадавших. В случае происшествия с большим количеством пострадавших диспетчер по транспорту (или члены его команды) также осуществляет наблюдение за фактической загрузкой, регистрацией фамилий и травм пострадавших и направлением отдельных транспортных средств и пострадавших в больницы.

26. При крупных происшествиях вместо машин скорой помощи могут использоваться другие транспортные средства: микроавтобусы, автофургоны, автобусы, автомобили, машины с кузовом "универсал" или другие подходящие транспортные средства аэропорта. Следует предусмотреть транспортные средства для немедленной транспортировки в установленную зону ожидания не пострадавших или, как предполагается, не пострадавших пассажиров.

27. Все спасательные транспортные средства следует обеспечить картами аэропорта и его окрестностей (с указанием даты последнего издания). На этой карте следует особо выделить все медицинские учреждения (см. главу 7 "Карта с прямоугольной системой координат").

#### **ПУНКТЫ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ АЭРОПОРТА (МЕДИЦИНСКАЯ КЛИНИКА И/ИЛИ ПУНКТ ПЕРВОЙ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ)**

28. *Общие факторы.* Существует много общих факторов, которые обуславливают необходимость наличия в аэропорту пункта первой медицинской помощи или медицинской клиники. Необходимо принимать во внимание следующие факторы:

- a) количество ежегодно обслуживаемых пассажиров и количество работников в аэропорту;
- b) промышленную деятельность на территории аэропорта и в его окрестностях;
- c) удаление от соответствующих медицинских учреждений; и
- d) соглашения между медицинскими службами о взаимопомощи.

29. Как правило, рекомендуется организовать медицинскую клинику в аэропорту, если в нем работают 1000 или более человек; кроме того, в любом аэропорту следует иметь пункт первой медицинской помощи. При наличии в аэропорту медицинского пункта или пункта первой медицинской помощи его персонал, средства и оборудование следует учитывать в плане мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту.

30. Медицинская клиника аэропорта, кроме оказания срочной медицинской помощи сотрудникам аэропорта, может также оказывать экстренную помощь населению прилегающих к аэропорту районов, если эти районы не имеют своих пунктов неотложной медицинской помощи.

31. Медицинская клиника аэропорта может быть предусмотрена в плане мероприятий района и при организации обслуживания на случай аварийной обстановки. В случае крупного местного происшествия за пределами аэропорта медицинская клиника аэропорта может использоваться как координационный центр для распределения прибывающих медицинских работников.

32. *Расположение медицинских пунктов аэропорта.* Пункты должны быть расположены таким образом, чтобы в них можно было легко попасть из здания аэровокзала, чтобы их можно было легко найти и чтобы к ним был обеспечен свободный доступ аварийных транспортных средств (т.е. машин скорой помощи, вертолетов и т.д.). Местоположение пункта следует выбирать таким образом, чтобы исключить случаи транспортировки пострадавших через переполненные людьми зоны аэровокзала, при этом обеспечивая доступ аварийных транспортных средств к данному пункту по маршруту, который как можно дальше удален от обычных дорог, ведущих к аэропорту и из него. Это предполагает, что местоположение пункта медицинской помощи может быть таково, что оно может обеспечить доступ из контролируемой зоны аэровокзала, поскольку это позволяет закрыть проезд для других транспортных средств, которые могут помешать машинам с аварийным оборудованием.

33. *Персонал медицинского пункта аэропорта.* Количество подготовленных специалистов и уровень квалификации, требуемый от каждого специалиста, зависят от конкретных потребностей аэропорта. Штаты медицинской клиники аэропорта должны составлять основной элемент медицинского обеспечения, которое предусматривается в плане мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту (эти штаты должны отвечать за выполнение той части плана, которая относится к медицинскому обеспечению). Рекомендуется, чтобы пункт первой медицинской помощи аэропорта был как минимум укомплектован высококвалифицированными специалистами по оказанию первой медицинской помощи.

34. Как правило, рекомендуется, чтобы в часы основной деятельности аэропорта на дежурстве находился по крайней мере один человек, умеющий следующее:

- a) принять меры по восстановлению работы сердца и легких (CPR);
- b) остановить кровотечение из травмированного органа;
- c) применить прием Геймлиха (вызвать асфиксию);
- d) наложить шину при переломах;
- e) обработать ожоги;
- f) вывести из состояния шока;
- g) принять экстренные роды (включая преждевременные роды) и оказать немедленную помощь новорожденному;
- h) оказать помощь при обычных заболеваниях, которых могут влиять на исход лечения травм (аллергии, высокое кровяное давление, диабет, синусовый узел сердца и т.д.);
- i) принять первые меры по устранению последствий утечки или просачивания радиоактивных материалов, токсических или ядовитых веществ и по защите от их воздействия;
- j) оказать помощь эмоционально неуравновешенным лицам;
- k) определить отравление, наличие укуса и анафилактического шока и оказать первую помощь; и
- l) транспортировать раненых.

Он должен иметь право при необходимости госпитализировать пострадавших и организовывать их транспортировку.

35. Администрации аэропорта следует получить рекомендации и указания врача-консультанта, специализирующегося по оказанию первой медицинской помощи, относительно распределения и типов оборудования для пункта первой медицинской помощи в соответствии с предполагаемыми потребностями конкретного аэропорта.

36. Перечень оборудования и медикаментов для медицинской клиники аэропорта должен определяться врачом или группой врачей, отвечающих за работу клиники. Следует помнить, что основной задачей может оказаться ликвидация последствий авиационного происшествия.

37. Пункт медицинской помощи аэропорта должен быть соответствующим образом оборудован для оказания помощи при остановке сердца и других заболеваниях и травмах, связанных с промышленной медициной. Если в пункте имеются наркотические вещества, следует принять меры к тому, чтобы полностью исключить доступ к ним посторонних лиц.

38. Для оказания помощи пострадавшим при отравлении дымом следует иметь достаточное количество кислородных аппаратов и респираторов.

39. Поскольку в аэропортах срочная медицинская помощь, кроме случаев авиационных происшествий, в основном требуется при сердечных приступах, следует иметь наготове современные системы жизнеобеспечения, включая кислородные приборы, регуляторы кислорода и другие инструменты для лечения сердца и легких. Кроме того, следует иметь в наличии комплекты первой медицинской помощи (содержащие медикаменты, большой выбор бинтов и шин, оборудование для переливания крови, акушерские наборы и медицинские наборы для обработки ожогов), цепи, веревки, лапчатые ломы и металлические кусачки.

### **АЭРОПОРТЫ БЕЗ ПУНКТОВ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ**

40. В аэропортах, в которых пункты медицинской помощи (медицинские клиники или пункты первой помощи) отсутствуют, администрации следует организовать обучение современным методам оказания первой помощи достаточного числа сотрудников для обеспечения всего периода активной деятельности аэропорта. Оборудование для оказания первой помощи в таких аэропортах должно состоять как минимум из медицинской сумки для оказания неотложной помощи. Эту сумку следует держать наготове для доставки на определенном аэропортовом аварийном транспортном средстве, и она должна содержать по крайней мере:

- 1 полиэтиленовую простыню (1,80x1,80 м) с четырьмя колышками;
- 7 гемостатов (один пакет из 3-х, другой пакет из 4-х гемостатов);
- 2 полевые повязки (одна 45x56 см, другая 56x91 см);
- 10 абдоминальных подушек (5 пакетов; по 2 в каждом пакете);
- 40 марлевых тампонов размером 10x10 см (4 пакета; по 10 в каждом пакете);
- 2 жгута;
- 1 искусственную дыхательную трубку;
- 3 дыхательные трубки (одноразового пользования - по 1 трубке № 2, № 4, № 5);
- 1 колбовый шприц с двумя катетерами (№ 12, № 14 FR);
- 2 больших ножниц для бинтов;
- 20 шприцев (одноразового пользования) с иглой № 25 GA 1,6 см;
- 12 бинтов (2 - шириной 15 см, 4 - шириной 7,5 см, 6 - шириной 5 см);
- 12 пакетов с пропитанными спиртом губками;
- 4 рулона марлевых бинтов (2 - шириной 7,5 см, 2 - шириной 5 см);
- 2 рулона лейкопластыря;
- 4 марлевые повязки с вазелиновой пропиткой (15x91 см);
- 1 упаковку (100 шт.) антисептического лейкопластыря;
- 1 аппарат для измерения кровяного давления;
- 2 подставки с зажимом для ведения записей (22x28 см);
- 6 карандашей;
- достаточный запас карточек идентификации пострадавших (см. добавление 8);
- 1 набор надувных шин;
- 1 прибор для реанимации;

- 1 короткий спинодержатель;
  - 1 фонарик;
  - 2 корсета для фиксации шейных позвонков;
  - 1 острый клин;
  - 1 акушерский набор одноразового пользования; и
  - 1 матрац для фиксации тела.
-

## Добавление 4

### Сохранение вещественных доказательств для расследования авиационных происшествий

1. Личный состав противопожарной службы аэропорта и других аварийно-спасательных служб должен осознавать необходимость расследования авиационных происшествий и иметь представление о методике его проведения. По возможности обломки воздушного судна следует оставлять нетронутыми до прибытия первого уполномоченного по расследованию авиационного происшествия. Однако доступ к обломкам воздушного судна может быть разрешен, если это абсолютно необходимо для проведения аварийно-спасательных работ или для тушения пожара. Масштабы вмешательства должны быть минимальными.

2. Тела погибших следует оставлять в том положении, в каком они были обнаружены. Если возникает необходимость переместить тела погибших или части обломков воздушного судна, следует как можно быстрее сделать схематический план их взаимного расположения до перемещения. Если возможно, следует также сфотографировать под четырьмя различными углами относительное положение трупов и частей обломков воздушного судна. Кроме того, к каждому трупу или оторванной части следует прикрепить табличку, а также там, где они обнаружены среди обломков воздушного судна, следует вбить колышки или установить таблички. Особые меры предосторожности следует принимать к тому, чтобы в районе кабины экипажа все осталось нетронутым. Информацию о преднамеренном или случайном изменении положения какого-либо органа управления, следует регистрировать и доводить до сведения уполномоченного по расследованию авиационного происшествия.

3. Как можно быстрее следует принять меры по обеспечению охраны зоны нахождения обломков воздушного судна и исключению доступа в нее. Всему специальному персоналу следует иметь и носить на видном месте карточку "аварийный доступ" установленного образца, как это предусмотрено в плане мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту.

4. Весь личный состав службы безопасности должен быть проинструктирован в отношении порядка проверки пропусков. Для установления личности любого пытающегося проникнуть в зону лица, удостоверение личности которого вызывает сомнения, целесообразно обеспечить двустороннюю радиосвязь с соответствующими полномочными органами на месте происшествия.

5. Место происшествия может являться зоной повышенной опасности из-за возможного наличия легковоспламеняющегося топлива, опасных грузов и разбросанных обломков воздушного судна. Следует строго выполнять все необходимые меры предосторожности в зоне происшествия. Это подразумевает особую осмотрительность при тушении пожара и во время всех аварийно-спасательных работ. Весь задействованный персонал должен иметь оборудование, гарантирующее безопасность, и носить защитную одежду.

6. После ликвидации аварийной ситуации как можно быстрее следует собрать всех лиц, принимающих участие в тушении пожара и аварийно-спасательных работах, и уполномоченным лицам зарегистрировать их наблюдения. Неоценимую помощь при расследовании оказывают схемы, диаграммы, фотографии, кинофильмы, сделанные на месте происшествия звуко- и видеозаписи, а также соответствующие сведения об идентификации трупов и обозначении обломков, первоначальное положение которых было изменено; всю эту информацию необходимо передать уполномоченному по расследованию по его прибытии.

7. Более подробные сведения содержатся в документе ИКАО Doc 9137 *Руководство по аэропортовым службам*, часть I "Спасание и борьба с пожаром", и в документе Doc 6920 *Руководство по расследованию авиационных происшествий*, часть III.

## Добавление 5

### Соглашения о взаимопомощи на случай аварийной обстановки

1. Непосредственная близость аэропорта к окружающим его населенным пунктам и возможность авиационного происшествия за пределами аэропорта обуславливают необходимость в соглашениях о взаимопомощи на случай аварийной обстановки.

2. В соглашении о взаимопомощи на случай аварийной обстановки должен определяться порядок первоначального уведомления и развертывания служб. В нем не следует определять конкретные обязанности данного органа, поскольку они излагаются в плане мероприятий на случай аварийной обстановки.

3. Соглашения о взаимопомощи на случай аварийной обстановки должны заключаться заблаговременно и быть подписаны соответствующими полномочными представителями. Образец письменного соглашения приведен на рис. 5-1 настоящего добавления. Если потребуется заключить соглашение, предусматривающее более сложную юрисдикцию, или многостороннее соглашение, может возникнуть необходимость в том, чтобы администрация аэропорта выступила в качестве координирующего органа. В пп. 4 и 5 настоящего добавления изложены основные принципы, призванные оказать помощь в подготовке соглашений о взаимопомощи с местными пожарными командами на случай происшествий в аэропорту и за его пределами.

4. Порядок действий местной пожарной команды (команд) в случае авиационного происшествия в аэропорту:

a) После получения информации о происшествии пожарная команда (команды) направляется непосредственно в пункт встречи или зону сосредоточения в аэропорту. Полиция/службы безопасности аэропорта обеспечивают сопровождение от пункта встречи или из зоны сосредоточения до места происшествия.

b) Необходимо, чтобы персонал пожарной команды (команд) осознавал, что если аэропорт не закрыт для выполнения полетов, проезд по его территории без сопровождения чрезвычайно опасен и может привести к нарушению движения воздушных судов.

c) По прибытии на место происшествия:

1) начальник аварийно-спасательной и противопожарной службы аэропорта, получающий помощь со стороны, пользуется всей полнотой власти на месте происшествия;

2) связь с пожарной командой, оказывающей помощь в аварийной обстановке, ведется на заранее выделенном канале связи;

3) при передаче донесений вначале указывается местный номер аварийно-спасательной и противопожарной службы/команды аэропорта.

5. Порядок действий местной пожарной команды (команд) в случае авиационного происшествия за пределами аэропорта:

a) Вызов на место авиационного происшествия за пределами аэропорта обычно поступает от служб воздушного движения или полиции. В других случаях местная пожарная команда уведомляет службы воздушного движения или полицию по радио или телефону о происшествии, указывая приблизительные координаты на карте с прямоугольной системой координат.

- b) По прибытии на место происшествия местная пожарная команда:
- 1) обеспечивает начало работ в соответствии с соглашением о взаимопомощи на случай аварийной обстановки;
  - 2) организует командный пункт (Это может быть временный пункт до организации и начала работы подвижного командного пункта администрации аэропорта.);
  - 3) обеспечивает передачу всех сообщений на выделенном аварийном канале связи.
- с) Местная пожарная команда сообщает службам воздушного движения или полиции следующее:
- 1) точные координаты места происшествия;
  - 2) местонахождение командного пункта;
  - 3) конкретные точки/пункты встречи на карте, куда должны следовать пожарные команды;
  - 4) по необходимости, любые запросы в отношении специального оборудования.

Международный аэропорт АЛЬФА

Дата выпуска:

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛЬФА**  
**ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ НА СЛУЧАЙ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ**  
**ПИСЬМЕННОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВЗАИМОПОМОЩИ**  
**НА СЛУЧАЙ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ**

ОРГАН: (Наименование и адрес)

.....  
.....  
.....

одобряет план мероприятий международного аэропорта АЛЬФА на случай аварийной обстановки, соответствующий документ с планом мероприятий от (указывается дата), прилагаемый порядок действий (пп. 4 и 5 добавления) и согласен соблюдать все инструкции и порядок действий и выполнять все изложенные в них соответствующие обязанности.

.....  
*Подпись полномочного представителя*

Дата .....

Рис. 5-1. Образец письменного соглашения о взаимопомощи на случай аварийной обстановки



## Добавление 6

### Авиационные происшествия на воде

1. В тех случаях, когда аэропорты расположены в непосредственной близости от крупных водоемов (таких, как реки или озера) или у береговой линии, следует принять особые меры для проведения поисково-спасательных и противопожарных операций в случае авиационного происшествия/инцидента на воде. В состав специального оборудования для проведения поисково-спасательных и противопожарных операций могут входить пожарные/спасательные катера, транспортные средства на воздушной подушке, вертолеты, лодки береговой охраны или амфибийные транспортные средства.

2. При выборе конкретных, наиболее подходящих для работы видов транспортных средств следует учитывать наличие таких необычных условий местности и состояние водной поверхности, как приливо-отливные низины и болота. Для выполнения такого специализированного обслуживания могут использоваться вертолеты, транспортные средства на воздушной подушке и амфибийные транспортные средства, а также обычные гидросамолеты.

3. При создании поисково-спасательной службы для проведения операций на воде следует учитывать наличие государственных служб (таких, как военные поисково-спасательные подразделения, береговая полиция или пожарные команды) и частных поисково-спасательных служб (таких, как поисковые команды, компании, обеспечивающие производство электроэнергии и связь, компании, разрабатывающие нефтяные месторождения в море, или компании, осуществляющие морские и речные перевозки), которые могут быть привлечены и иметь возможность оказывать помощь. Следует заранее предусмотреть систему сигнализации для своевременного оповещения частных или государственных служб.

4. На борту многих воздушных судов отсутствуют плавсредства индивидуального пользования, особенно на тех воздушных судах, которые не выполняют полеты большой протяженности над водным пространством. Следует предусмотреть наличие таких плавсредств в достаточном количестве на случай происшествия с воздушным судном максимальной пассажироместимости, которое обычно использует данный аэропорт. В тех случаях, когда самое крупное такое воздушное судно оснащено средствами для выполнения регулярных полетов над водным пространством, аэропорт может уменьшить количество плавсредств индивидуального пользования.

5. *Вероятность пожара.* При авиационных происшествиях на воде вероятность пожара, как правило, уменьшается вследствие подавления источников воспламенения в результате контакта с водой и охлаждения нагретых поверхностей. В случае возникновения пожара для сдерживания и подавления огня потребуется наличие специализированного оборудования.

6. *Разлив топлива на водных поверхностях.* Следует допускать возможность разрушения топливных баков и топливопроводов в результате удара воздушного судна о воду. Поэтому с полным основанием допускается наличие на поверхности воды значительных объемов топлива. В таких условиях лодки с выхлопными устройствами, расположенными на уровне ватерлинии, могут создавать угрозу воспламенения. При наличии пожара подход к нему должен осуществляться только после определения направления и скорости ветра и течения воды. Пламя можно удалить с места происшествия, использовав для этого метод смыва, основанный на применении высоконапорных шлангов. При необходимости следует применять пену и другие огнегасящие вещества. Для эффективной обработки топлива, находящегося на поверхности, и предотвращения его передвижения в районы, где оно будет создавать опасность для проведения поисково-спасательных операций, следует учитывать направление ветра и течения воды. При первой возможности очаги топлива следует раздробить или удалить с помощью высоконапорных брандспойтов, нейтрализовать их посредством наложения пены или специального инертного материала или создать боновое ограждение для удержания топлива в безопасном районе до его абсорбации, растворения или удаления. При наличии предварительной договоренности

неотложную помощь в ходе проведения этой операции могут оказать полномочные органы по борьбе с загрязнением воды.

7. *Спасательные катера.* Спасательные катера должны иметь возможность выполнять операции на мелководье. Катера, оснащенные двигателями реактивного типа, исключают опасность пробоя гребными винтами надувного оборудования или травмирования оставшихся в живых в ходе проведения спасательных операций. Опасность пробоя или травмирования лодками с обычными гребными винтами может быть устранена путем установки защитных кожухов или колпаков. Надувные лодки могут получить повреждение в результате контакта с обломками или различными видами ракообразных.

8. Для условий, в которых вода замерзает, следует предусмотреть наличие транспортных средств, приемлемых для выполнения операций на льду (например, суда на воздушной подушке, вездеходы и т.п.).

9. Катера и другие спасательные транспортные средства должны располагаться таким образом, чтобы их можно было оперативно задействовать. Для уменьшения времени приведения в готовность следует обеспечить наличие специальных эллингов или платформ для спуска на воду.

10. Размер катеров должен обеспечивать возможность перевозки необходимых плавсредств и предусматривать наличие достаточного пространства для экипажа. Для обеспечения оперативного развертывания плавсредств следует предусмотреть достаточную рабочую зону. Надувные спасательные плоты должны быть основным видом перевозимых плавсредств. Они должны иметься в достаточном количестве, позволяющем разместить максимальное количество лиц, находившихся на борту самого крупного воздушного судна, которое обычно использует данный аэропорт. После размещения этих плавсредств должно быть достаточно места для принятия на борт в ходе спасательной операции ограниченного количества носилок с пострадавшими.

11. Все спасательные катера должны быть оснащены надлежащим оборудованием для ведения двусторонней радиосвязи, с тем чтобы обеспечить возможность ведения связи с другими спасательными средствами, такими, как вертолеты, аппараты на воздушной подушке или амфибии, и подразделениями надводного/наземного базирования.

12. Для проведения операций ночью необходимо предусмотреть наличие, как минимум, двух прожекторов.

13. Для упрощения навигации и прибытия в пункты сбора следует использовать радиолокационные отражатели.

14. Несмотря на то что отсеки воздушного судна, где находятся пассажиры, могут быть погружены в воду, не исключается возможность сохранения внутри воздушного судна достаточного количества воздуха для поддержания жизни. По возможности водолазы должны осуществлять вход в точке наибольшего погружения.

15. *Организация водолазных подразделений/использование водолазов.* Водолазные подразделения должны направляться на место происшествия. При наличии возможности для оперативной доставки водолазов на место катастрофы могут использоваться вертолеты. Все водолазы, которые могут привлекаться для выполнения такого вида обслуживания, должны иметь высокий уровень подготовки как в области подводного плавания со специальными дыхательными аппаратами, так и в проведении подводных поисково-спасательных работ. В районах, где государственные или муниципальные команды для проведения подводных поисково-спасательных работ отсутствуют, необходимо заключить соглашения с частными клубами водолазов. При проведении всех операций, когда водолазы находятся под водой, должны использоваться стандартные сигнальные водолазные флаги, а катера, находящиеся в данном районе, должны быть предупреждены о необходимости проявления исключительной осторожности.

16. Следует иметь в виду, что пострадавших вероятнее всего можно будет обнаружить в районе, расположенном с подветренной стороны или вниз по течению от места происшествия. Это необходимо учитывать при планировании операции. В тех случаях, когда место происшествия определено лишь приблизительно, водолазы, по прибытии, должны использовать стандартные методы поисково-спасательных работ и отмечать местоположение основных частей воздушного судна с помощью сигнальных буев. При отсутствии достаточного количества водолазов необходимо выполнить работы с надводного судна с использованием драги. Ни при каких обстоятельствах применение драг и выполнение операций водолазами не должно производиться одновременно.

17. Командный пункт следует устанавливать на близлежащем берегу в наиболее подходящем месте. Местоположение командного пункта должно определяться с учетом обеспечения возможности оказания помощи в реализации плана аэропорта/местных органов на случай аварийной обстановки в соответствии с основными принципами, разработанными полномочным органом, имеющим соответствующую юрисдикцию.

---

## Добавление 7

### Эксплуатанты воздушных судов

#### ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. В приводимом ниже материале приводится описание действий, которые, как ожидается, предпримет после авиационного происшествия эксплуатант данного воздушного судна, и видов обслуживания, которые, как предполагается, он обеспечит.

2. Часто в аэропорту только персонал эксплуатанта воздушного судна может оказать помощь пассажирам в аварийной ситуации.

3. План мероприятий эксплуатанта воздушных судов на случай аварийной обстановки следует скоординировать с планом мероприятий аэропорта, с тем чтобы личный состав эксплуатанта знал, какие обязанности принимает на себя аэропорт, а какие действия требуются от эксплуатанта воздушных судов. Эксплуатанту воздушных судов следует разработать контрольный перечень действий, который будет находиться у координатора авиакомпании. В этом перечне следует указать время уведомления о происшествии, средства связи авиакомпании, обязанности сотрудников, их действия и другие мероприятия. На основании этого перечня мероприятий может быть проведен критический анализ планов мероприятий эксплуатанта воздушных судов и администрации аэропорта на случай аварийной обстановки с целью их дальнейшего улучшения.

4. Эксплуатанту воздушных судов следует организовать подготовку всего личного состава компании по действиям в аварийных ситуациях. При всех происшествиях пассажиры подвергаются таким стрессам, которых в обычных условиях не испытывают. Крайне важно, чтобы все члены аварийно-спасательной команды были знакомы с обычной реакцией пассажиров в условиях необычного стресса и паники и могли оказать эффективную помощь лицам, находящимся в неуравновешенном психологическом состоянии. Наилучшей подготовкой к эффективным действиям в аварийных условиях является теоретическое обучение и практика. В ходе теоретического обучения следует раскрывать характер действий лиц в неуравновешенном состоянии и реакцию, которую обычно следует ожидать. Для определения реальных схем поведения в аварийных условиях и отработки основных методов "первой психологической помощи" персонал эксплуатанта воздушных судов должен принимать участие в учениях, имитирующих условия аварийной обстановки.

5. Эксплуатанту воздушного судна, с которым произошло происшествие, следует принять меры к тому, чтобы можно было надлежащим образом отвечать на телефонные звонки относительно происшествия. Для уменьшения количества телефонных запросов следует рассмотреть вопрос о передаче информации средствами массовой информации.

6. Для сбора и обслуживания пассажиров, которые во время происшествия не пострадали или считаются не пострадавшими, следует установить зону ожидания. Данную зону следует выбирать таким образом, чтобы можно было обеспечить стабилизацию состояния пассажиров и исключить доступ представителям средств массовой информации.

7. При получении уведомления об авиационном происшествии специально выделенный персонал эксплуатанта воздушного судна должен немедленно прибыть в установленную зону ожидания для приема пассажиров, эвакуируемых с места происшествия. Сотрудники эксплуатанта должны прибыть в данную зону до прибытия пассажиров. Для эффективного обслуживания пассажиров следует подготовить аварийные комплекты и незамедлительно выдавать их сотрудникам, отвечающим за такое обслуживание (информация о составе аварийных комплектов приводится в пп. 10-12 настоящего добавления). До прибытия эвакуируемых пассажиров ответственному руководителю - сотруднику эксплуатанта воздушного судна следует провести организационное совещание и назначить:

- a) ответственного (ответственных) за прием пассажиров,
- b) регистраторов и
- c) координатора по вопросам социального обеспечения оставшихся в живых пассажиров.

8. Ниже приводится предлагаемое распределение обязанностей и организация работы данных лиц:

- a) *Ответственный руководитель.* Как правило, это ответственный сотрудник эксплуатанта, с воздушным судном которого произошло авиационное происшествие. Если это зафрахтованное воздушное судно или воздушное судно, маршрут которого был изменен, руководство следует возложить на представителя эксплуатанта, отвечающего за наземное обслуживание этого рейса. Если происшествие произошло с пролетающим воздушным судном или представителем данного эксплуатанта воздушного судна в аэропорту нет, ответственным руководителем должен быть представитель администрации аэропорта. Ответственный руководитель должен располагать средствами ведения радиосвязи с центром управления и аварийным оперативным центром эксплуатанта воздушного судна. Ответственный руководитель - представитель эксплуатанта воздушного судна должен осуществлять общее руководство и, при необходимости, принимать меры для предоставления дополнительного медицинского обслуживания, продуктов питания и т.д.
- b) *Сотрудник (сотрудники), отвечающий(е) за прием пассажиров.* Этот сотрудник (сотрудники) должен (должны) встречать прибывающие с места происшествия автобусы и направлять пассажиров к столам регистраторов для прохождения необходимых формальностей. Данный сотрудник (сотрудники) должен (должны) знать места расположения туалетов.
- c) *Регистраторы.* Регистраторам следует иметь аварийные комплекты. Бригада регистраторов состоит из двух человек. Для быстрого и эффективного обслуживания пассажиров требуется несколько бригад. Один регистратор заносит имя пассажира в ведомость (см. рис. 7-1) и определяет, что ему необходимо, т.е. забронировать место в гостинице, билеты на другой рейс, решить вопрос о транспортировке, выдаче одежды и т.д., и кого необходимо поставить в известность о состоянии пассажира и его планах на будущее. Другой регистратор заполняет удостоверяющую личность карточку или наклейку (из аварийного комплекта) и прикрепляет ее к одежде пассажира. Это поможет найти данного пассажира после того, как будут приняты меры по его устройству. Более того, карточка указывает на то, что пассажир прошел регистрацию. Регистраторы направляют не пострадавших пассажиров к координатору по вопросам социального обеспечения.
- d) *Координатор по вопросам социального обеспечения.* Эти лица являются главными специалистами по оказанию "первой психологической помощи". Они должны пытаться побуждать пассажира к ведению разговора. Особое внимание следует уделять тем лицам, которые не присоединяются к группам пассажиров. При оказании первой психологической помощи следует иметь в виду, что некоторые лица ведут себя более возбужденно, чем другие. Первым шагом по оказанию помощи может быть проявление сочувствия и понимания. Чрезмерное проявление сострадания приведет только к тому, что пострадавшие почувствуют себя более беспомощными и, возможно, поймут, что наихудшие опасения об их состоянии подтверждаются. Лиц, у которых наблюдаются дрожь тела, учащенное дыхание, одышка и т.д., следует вовлекать в разговор, и им нужно как можно быстрее оказать квалифицированную медицинскую помощь.

9. Большинство эксплуатантов воздушных судов может выделить указанный выше персонал, однако трудности с этим могут возникнуть в аэропортах с небольшим объемом перевозок. Поэтому необходимо разработать программу взаимопомощи с участием персонала всех эксплуатантов воздушных судов (если необходимо, других арендаторов аэропорта, базирующихся в данном аэропорту). Местные международные органы по оказанию помощи (Красный Крест и т.д.) могут обеспечить соответствующую подготовку. Эта подготовка не будет всеобъемлющей, однако она даст знания по обслуживанию пассажиров в аварийной обстановке.

## РЕГИСТРАЦИОННАЯ ФОРМА

**Пассажир**

Фамилия .....

Адрес .....

.....

.....

Номер телефона .....

Меры по устройству пассажира/  
название гостиницы .....

Другой рейс (№) .....

Где можно найти в течение  
следующих 72 часов .....

.....

**Лицо, которое необходимо  
поставить в известность**

Фамилия .....

Степень родства .....

Номер телефона .....

Рис. А7-1. Образец регистрационной формы

**АВАРИЙНЫЕ КОМПЛЕКТЫ**

10. Каждому эксплуатанту воздушных судов следует подготовить аварийные комплекты, которые можно незамедлительно выдать всему личному составу эксплуатанта в течение всех часов работы. Весь личный состав авиакомпании должен знать, где можно получить аварийный комплект. Данный комплект должен содержать блокноты или формы (см. рис. А7-1) для записи сведений о пассажирах, включая:

- a) фамилию, адрес и номер домашнего телефона пассажира;
- b) фамилию и номер телефона лица, которое необходимо поставить в известность о состоянии пассажира;
- c) просьбы пассажира в отношении его устройства (т.е. место на другой рейс, гостиница, переезд в пределах местной зоны и т.д.); и
- d) где его можно найти в течение следующих 72 часов.

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

11. В авиационном комплекте должен иметься список следующих телефонов:

- a) врачей, оказывающих помощь при небольших травмах. Каждому эксплуатанту воздушных судов следует иметь письменное соглашение с врачом (врачами) в отношении прибытия в установленную зону ожидания;
- b) гостиниц, в которых могут быть размещены пассажиры. Целесообразно размещать пассажиров в одной гостинице или размещать их группами в гостиницах;
- c) лиц, знающих иностранные языки, которых можно было бы привлечь в любое время суток (желательно работающих в аэропорту, поскольку их можно быстро вызвать). Может быть установлен контакт с местными школами и частными учреждениями по изучению иностранных языков;
- d) поставщика продуктов питания (если в них возникнет необходимость);
- e) всех местных агентств эксплуатанта воздушных судов, занимающихся бронированием;
- f) служб скорой помощи на случай, если неожиданно потребуются перевезти пассажира;
- g) таксопарков; и
- h) номера аварийных телефонов, которые должны быть переданы по радио и телевидению, чтобы семьи пострадавших могли позвонить и получить информацию.

12. В аварийном комплекте следует иметь действующий, официально издаваемый справочник авиакомпании. (Регистраторам, бронирующим места на другие рейсы, будут особенно нужны расписания местных авиакомпаний.)

---





## Добавление 8

### Карточка идентификации пострадавших

Над медицинской эмблемой имеется  
небольшое отверстие с тесемкой

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

Основная часть карточки прикрепляется к пострадавшему

ЧЕРНАЯ ПОЛОСА  
Погибшие

КРАСНАЯ ПОЛОСА  
Очередность I  
Кролик - немедленная помощь

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

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

The diagram shows the front side of an identification card for victims. It is divided into several sections:

- Top Yellow Triangle:** Contains the text "№ 300001 A" on both sides and a central medical emblem (a caduceus inside a hexagon).
- White Rectangular Area:** Contains the text "№ 300001 A" in the center. Below it are four horizontal lines for writing, each preceded by a small icon: a sandglass (time), a man and woman (family), a house (address), and a city skyline (location).
- Black Horizontal Strip:** Contains a white circle with a red cross, a white cross on a black background, and the text "№ 300001 A".
- Red Horizontal Strip:** Contains a vertical bar "I", a black rabbit silhouette, and the text "№ 300001 A".
- Yellow Horizontal Strip:** Contains a vertical bar "II", a black turtle silhouette, and the text "№ 300001 A".
- Green Horizontal Strip:** Contains a vertical bar "III", a white ambulance silhouette with a red cross and a black 'X' over it, and the text "№ 300001 A".

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

Номер карточки

Место, где указывается время первой стабилизации состояния пострадавшего

Место, где указывается фамилия пострадавшего (если известно)

Место, где указывается адрес пострадавшего (если известно)

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

Место, где указывается фамилия или инициалы сотрудника службы первой помощи, который оказал помощь пострадавшему

Отрываются три нижние перфорированные части в случае смертельного исхода

Отрываются две нижние перфорированные части, если пострадавший имеет очередность I

Отрывается нижняя перфорированная часть, если пострадавший имеет очередность II

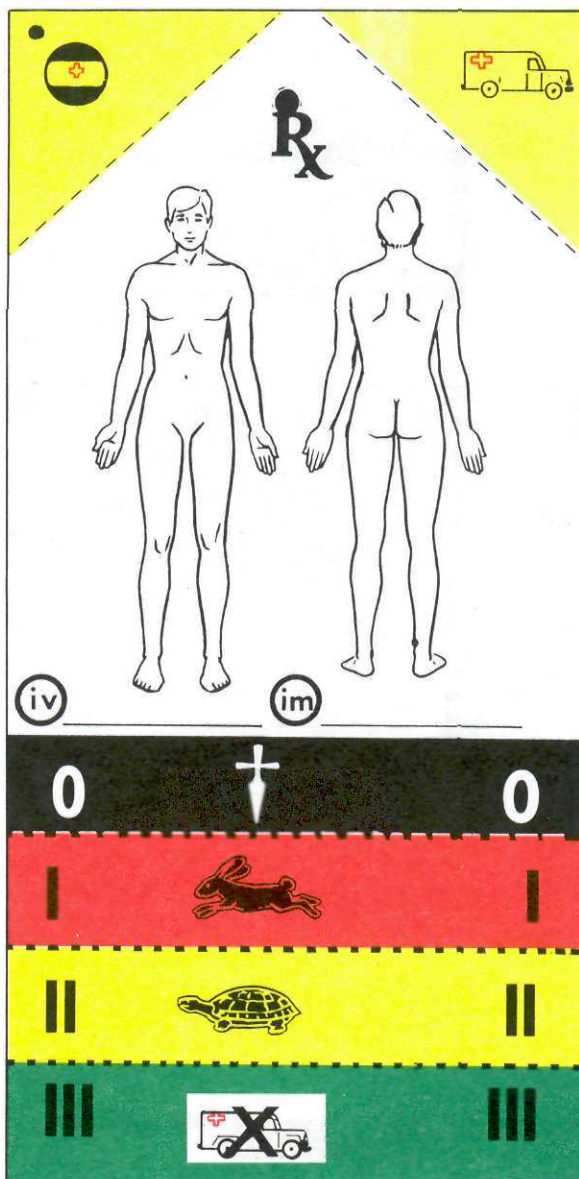
Сохраняются все перфорированные части, если пострадавший имеет очередность III

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

Рис. А8-1. Лицевая сторона карточки идентификации пострадавшего.

Описание отрывных частей карточки содержится на рис. А8-1

Указать после  $\textcircled{\text{IV}}$  тип любых сделанных пострадавшему внутривенных инъекций



Обозначить травмированные участки, обнаруженные при первоначальном осмотре

Указать после  $\textcircled{\text{IM}}$  тип любых сделанных пострадавшему внутримышечных инъекций

Рис. А8-2. Обратная сторона карточки пострадавшего.

Образец карточки идентификации пострадавшего приводится с разрешения "METTAG", © *Journal of Civil Defense*, P.O. Box 910, Strake, Florida 32091, U.S.A.

## Добавление 9

### Форма для составления критического отзыва об учениях по отработке действий на случай аварийной обстановки

Фамилия проверяющего .....

#### ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

1. Дата и время возникновения аварийной ситуации .....  
(день/месяц/год)  
.....  
(местное время по 24-часовой шкале)
2. Место аварийной ситуации .....
3. Тип аварийной ситуации .....

#### СПАСАТЕЛЬНЫЕ И ПРОТИВОПОЖАРНЫЕ РАБОТЫ

4. Время передачи уведомления об аварийной ситуации .....  
(местное время по 24-часовой шкале)
5. а) Орган или лицо, прибывшее первым  
к месту происшествия .....
- б) Время прибытия .....  
(местное время по 24-часовой шкале)
6. а) Время прибытия к месту происшествия аварийно-  
спасательной и противопожарной службы аэропорта .....  
(местное время по 24-часовой шкале)
- б) Примерное количество пожарников на месте происшествия .....
- с) Время первых противопожарных действий и тип  
применяемых веществ (пена, сухие химикаты и т.д.) .....  
(местное время по 24-часовой шкале)  
.....  
(тип)

7. a) Время эвакуации первого пострадавшего из воздушного судна .....  
(местное время по 24-часовой шкале)
- b) Способ эвакуации .....  
.....
- c) Количество пострадавших, эвакуированных из воздушного судна .....
- d) Время эвакуации последнего пострадавшего из воздушного судна .....  
(местное время по 24-часовой шкале)

Замечания: .....  
.....  
.....

8. a) Количество раненых .....
- b) Количество не пострадавших .....
- c) Количество погибших .....
9. a) Время доставки первого пострадавшего в зону сортировки .....  
(местное время по 24-часовой шкале)
- b) Время доставки последнего пострадавшего в зону сортировки .....  
(местное время по 24-часовой шкале)

10. a) Названия других служб, принимавших участие в оказании первой помощи  
.....  
.....
- b) Кто руководил действиями указанных служб?  
.....  
.....
- c) Сколько человек участвовало? .....

11. a) Названия других организаций, принимавших участие в аварийно-спасательных работах  
.....  
.....  
.....
- b) Сколько человек участвовало? .....

12. Был ли муляж натуральным? ДА    НЕТ

13. а) Время уведомления полиции/службы безопасности об аварийной ситуации .....  
(местное время по 24-часовой шкале)

б) Кто из сотрудников полиции/ службы безопасности первым прибыл на место происшествия?  
.....  
.....

в) Время прибытия? .....  
(местное время по 24-часовой шкале)

14. а) Сколько человек участвовало? .....

б) Имела ли место в какое-либо время передача полномочий по руководству обеспечением безопасности на месте происшествия?  
ДА      НЕТ  
     

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

.....  
.....  
.....

15. Регулирование движения осуществлялось удовлетворительно? ДА      НЕТ  
     

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

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

**МЕДИЦИНСКИЕ СЛУЖБЫ**

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

б) Время уведомления .....  
(местное время по 24-часовой шкале)

в) Способ уведомления .....

д) Кто уведомил? .....





**БОЛЬНИЦЫ**

27. Количество выделенных врачей . . . . .
28. Количество выделенных медсестер . . . . .
29. Количество другого персонала больницы . . . . .
30. Количество принятых пострадавших . . . . .
31. Характер поступивших пострадавших . . . . .  
 . . . . .  
 . . . . .  
 . . . . .
32. а) Время получения первого уведомления . . . . .  
 (местное время по 24-часовой шкале)
- б) Время получения подтверждения о бедствии . . . . .  
 (местное время по 24-часовой шкале)
- в) Время прибытия первых пострадавших . . . . .  
 (местное время по 24-часовой шкале)
- г) Время осмотра врачом первых пострадавших . . . . .  
 (местное время по 24-часовой шкале)
- е) Время прибытия последних пострадавших . . . . .  
 (местное время по 24-часовой шкале)

**РУКОВОДСТВО**

33. Было ли эффективным руководство на месте происшествия? ДА    НЕТ
34. Имелись ли трудности при координации действий медицинских, противопожарных, полицейских или других служб?
- Если "да", то поясните . . . . .  
 . . . . .  
 . . . . .
35. Способствовало ли общее настроение участников успеху проводимых учений? ДА    НЕТ
36. Кто проявил организаторские способности? . . . . .  
 . . . . .  
 . . . . .

**ОБЩЕСТВЕННАЯ ИНФОРМАЦИЯ**



37. а) Время уведомления сотрудника службы общественной информации аэропорта .....  
(местное время по 24-часовой шкале)
- б) Способ уведомления .....
- с) Время прибытия .....  
(местное время по 24-часовой шкале)
38. а) Кто был сотрудником по связи с общественностью? .....
- б) Какую организацию он представляет? .....
39. Какие особые проблемы были обнаружены? .....
- .....
- .....
- .....
- .....

#### СВЯЗЬ И РУКОВОДСТВО

- |   |                          |                          |
|---|--------------------------|--------------------------|
| 40. Эффективно ли работал командный пункт?                    | ДА                       | НЕТ                      |
|   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 41. Эффективно ли работал аварийный оперативный центр?        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 42. Была ли эффективной система оповещения личного состава?   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 43. Была ли эффективной система вызова врачей?                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 44. Было ли точно получено сообщение об аварийной обстановке? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 45. Была ли эффективной связь с больницами?                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 46. Имелись ли трудности с внутренней связью?                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Если "да", то поясните .....                                  |                          |                          |
| .....   |                          |                          |
| 47. Какие виды систем связи использовались?                   |                          |                          |
| а) двусторонняя связь   |                          | <input type="checkbox"/> |
| б) телефон  |                          | <input type="checkbox"/> |
| с) портативные дуплексные радиостанции                        |                          | <input type="checkbox"/> |



# Добавление 10

## Справочный материал

### Публикации ИКАО

*Руководство по аэропортовым службам (Дос 9137), часть 1 "Спасание и борьба с пожаром", часть 5 "Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться".*

*Руководство по расследованию авиационных происшествий (Дос 6920).*

*Руководство по безопасности "Предотвращение незаконных актов, направленных против гражданской авиации".*

*Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах (Дос 9481).*

### Другие публикации

*Canadian Air Transport Administration, Standards and Guidelines for Plans and Procedures for Airport Emergencies.*

*Aerodrome Model Emergency Orders, Civil Aviation Authority, United Kingdom, 1974.*

*FAA Advisory Circular, AC 150/5200-31, Airport Emergency Plan, 1989.*

*FAA Advisory Circular, AC 150/5200-12, Fire Department Responsibility in Protecting Evidence at the Scene of an Aircraft Accident.*

*FAA Advisory Circular, AC 150/5200-15, International Fire Service Training Association's Manual 206, Aircraft Fire Protection and Rescue Procedures.*

*FAA Advisory Circular, AC 150/5210-2, Airport Emergency Medical Facilities and Services.*

*FAA Advisory Circular, AC 150/5210-7, Aircraft Fire and Rescue Communications.*

*FAA Advisory Circular, AC 150/5210-13, Water Rescue Plans, Facilities, and Equipment.*

*FAA Advisory Circular, AC 150/5220-4, Water Supply Systems for Aircraft Fire and Rescue Protection.*

*FAA Advisory Circular, AC 150/5325-5, Aircraft Data.*

*Federal Emergency Management Agency Publication, "Air Disaster Response Planning - Lessons for the Future", Monograph Series, 1985.*

*FAA Advisory Circular, AC 150/5200-13, Removal of Disabled Aircraft.*

*American Medical Association, Airport Emergency Medical Services.*

*NFPA 402M - Aircraft Rescue and Fire Fighting Operations.*

NFPA 403 - *Aircraft Rescue and Fire Fighting Services at Airports.*

NFPA 424 - *Airport/Community Emergency Planning.*

*Fire Protection Guide on Hazardous Materials*, National Fire Protection Association.

*Правила безопасной перевозки радиоактивных веществ*, Международное агентство по атомной энергии.

*Restricted Articles Regulations*, International Air Transport Association.

- КОНЕЦ -

## ТЕХНИЧЕСКИЕ ИЗДАНИЯ ИКАО

*Ниже приводится статус и общее описание различных серий технических изданий, выпускаемых Международной организацией гражданской авиации. В этот перечень не включены специальные издания, которые не входят ни в одну из указанных серий, например "Каталог аэронавигационных карт ИКАО" или "Метеорологические таблицы для международной аэронавигации".*

Международные стандарты и Рекомендуемая практика принимаются Советом ИКАО в соответствии со статьями 54, 37 и 90 Конвенции о международной гражданской авиации и для удобства пользования называются Приложениями к Конвенции. Единое применение Договаривающимися государствами требований, включенных в Международные стандарты, признается необходимым для безопасности и регулярности международной аэронавигации, а единообразное применение требований, включенных в Рекомендуемую практику, считается желательным в интересах безопасности, регулярности и эффективности международной аэронавигации. Для обеспечения безопасности и регулярности международной аэронавигации весьма важно знать, какие имеются различия между национальными правилами и практикой того или иного государства и положениями Международного стандарта. В случае же несоблюдения какого-либо Международного стандарта Договаривающееся государство, согласно статье 38 Конвенции, обязано уведомить об этом Совет. Для обеспечения безопасности аэронавигации могут также иметь значение сведения о различиях с Рекомендуемой практикой, и, хотя Конвенция не предусматривает каких-либо обязательств в этом отношении, Совет просил Договаривающиеся государства уведомлять не только о различиях с Международными стандартами, но и с Рекомендуемой практикой.

Правила аэронавигационного обслуживания (PANS) утверждаются Советом и предназначены для применения во всем мире. Они содержат в основном эксплуатационные правила, которые не получили еще статуса Международных стандартов и Рекомендуемой

практики, а также материалы более постоянного характера, которые считаются слишком подробными, чтобы их можно было включить в Приложение, или подвергаются частым изменениям и дополнениям и для которых процесс, предусмотренный Конвенцией, был бы слишком затруднителен.

Дополнительные региональные правила (SUPPS) имеют такой же статус, как и PANS, но применяются только в соответствующих регионах. Они разрабатываются в сводном виде, поскольку некоторые из них распространяются на сопредельные регионы или являются одинаковыми в двух или нескольких регионах.

---

*В соответствии с принципами и политикой Совета подготовка нижеперечисленных изданий производится с санкции Генерального секретаря.*

Технические руководства содержат инструктивный и информационный материал, развивающий и дополняющий Международные стандарты, Рекомендуемую практику и PANS, и служат для оказания помощи в их применении.

Аэронавигационные планы конкретизируют требования к средствам и обслуживанию международной аэронавигации в соответствующих аэронавигационных регионах ИКАО. Они готовятся с санкции Генерального секретаря на основе рекомендаций региональных аэронавигационных совещаний и принятых по ним решений Совета. В планы периодически вносятся поправки с учетом изменений требований и положения с внедрением рекомендованных средств и служб.

Циркуляры ИКАО содержат специальную информацию, представляющую интерес для Договаривающихся государств, включая исследования по техническим вопросам.

© ИКАО 1991  
4/94, R/P1/250  
4/01, R/P2/50

Заказ № 9137P7  
Отпечатано в ИКАО