



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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

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

Исполняющий обязанности

Министра по инвестициям и развитию

Республики Казахстан

Ж. Касымбек

"СОГЛАСОВАН"

Министр внутренних дел

Республики Казахстан

Касымов К.Н._____

28 сентября 2015 года

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

**Правила аварийно-спасательного
обеспечения полетов в аэропортах
Республики Казахстан**

1. Общие положения

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

2. Правила определяют порядок аварийно-спасательного обеспечения полетов в аэропортах Республики Казахстан, за исключением несертифицируемых аэродромов (вертодромов), временных аэродромов (вертодромов) и посадочных площадок.

Сноска. Пункт 2 – в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 13.11.2025 № 376 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

3. Термины и определения, используемые в настоящих Правилах:

1) аварийно-спасательное обеспечение полетов в гражданских аэропортах Республики Казахстан — это установленная система организационных, технических и практических мероприятий, направленных на обеспечение постоянной готовности сил и средств к реагированию на авиационные происшествия и инциденты, а также к проведению аварийно-спасательных и других неотложных работ в зоне ответственности аэропорта;

2) прилегающая к аэродрому (вертодрому) территория — это территория вблизи аэродрома (вертодрома), в пределах которой осуществляются аварийно-спасательные работы в случае авиационного происшествия или инцидента. Границы прилегающей территории устанавливаются в пределах восьми километров от контрольной точки аэродрома (вертодрома) и зависят от наличия искусственных и естественных препятствий, а также средств их преодоления. Установление границы согласовывается с Координационным центром поиска и спасания (далее - КЦПС) и местными территориальными органами гражданской защиты и отмечается на картах района аэродрома (вертодрома);

3) аварийные ситуации на аэродроме (вертодроме) – ситуации, характерные для конкретного аэродрома (вертодрома), которые связаны как непосредственно с авиационной деятельностью аэропорта, так и не относящиеся к ней, обусловленные авариями природного, техногенного, эпидемиологического характера. К аварийным ситуациям относятся аварийные ситуации с воздушными судами, акты саботажа (включая угрозы применения взрывных устройств, незаконный захват воздушного судна), происшествия, связанные с опасными грузами, пожары в зданиях, стихийные бедствия и чрезвычайные ситуации в области общественного здравоохранения (включая распространение пассажирами или грузами серьезного инфекционного заболевания в международном масштабе посредством воздушного транспорта и вспышка эпидемии инфекционной болезни, потенциально охватывающие значительную часть аэродромного (вертодромного) персонала).

Сноска. Пункт 3 с изменением, внесенным приказом и.о. Министра транспорта РК от 13.11.2025 № 376 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

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

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

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

3) тушение пожара на воздушном судне.

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

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

8. Эксплуатант сертифицированного аэродрома (вертодрома) разрабатывает план мероприятий на случай аварийных ситуаций на аэродроме (вертодроме) и прилегающей к аэродрому (вертодрому) территории (далее - Аварийный план) с учетом полетов воздушных судов и других видов деятельности на аэродроме (вертодроме).

Аварийный план предусматривает аварийные ситуации, характерные для конкретного аэродрома (вертодрома), которые связаны как непосредственно с авиационной деятельностью аэропорта, так и не относящиеся к ней, обусловленные авариями природного, техногенного, эпидемиологического характера.

Аварийный план утверждается первым руководителем эксплуатанта аэродрома (вертодрома).

Целью планирования мероприятий на случай аварийных ситуаций на аэродроме (вертодроме) является процесс подготовки аэродрома (вертодрома) на случай возникновения чрезвычайных обстоятельств на аэродроме (вертодроме) или прилегающей к аэродрому (вертодрому) территории, сведение к минимуму последствий аварийных ситуаций, прежде всего для спасения жизни людей и обеспечения выполнения операций воздушных судов.

Сноска. Пункт 8 – в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 13.11.2025 № 376 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

8-1. Аварийный план предусматривает координацию действий, предпринимаемых при возникновении аварийных ситуаций на аэродроме (вертодроме) или прилегающей к аэродрому (вертодрому) территории, задействованными участниками.

К таким участникам относятся аварийно-спасательная и противопожарная служба, медицинская служба, службы авиационной безопасности, производственные службы и руководящий состав эксплуатанта аэродрома (вертодрома), службы организаций, базирующихся на аэродроме (вертодроме), поставщики услуг наземного обслуживания, органы обслуживания воздушным движением, эксплуатанты воздушных судов, правоохранительные органы, а также силы и средства сторонних организаций вне аэродрома: территориальные службы пожаротушения и аварийно-спасательных работ гражданской защиты, полиция, медицинские учреждение органов здравоохранения, военные формирования.

Аварийный план согласовывается с организациями, задействованными в аварийном плане.

Аварийный план предусматривает взаимодействие с координационным центром поиска и спасания согласно требованиями, установленными Правилами по организации поисково-спасательного обеспечения полетов на территории Республики Казахстан, утвержденными постановлением Правительства Республики Казахстан от 4 ноября 2011 года № 1296.

Сноска. Правила дополнены пунктом 8-1 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 13.11.2025 № 376 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

8-2. В Аварийном плане предусматриваются следующие основные положения:

- 1) виды аварийных ситуаций, для которых составляется план мероприятий;
- 2) задействованные участники;
- 3) определение координаторов для соответствующих аварийных ситуаций на разных этапах;
- 4) ответственность и роль каждого участника, аварийный оперативный центр и командный пункт для всех видов аварийных ситуаций;

5) схема и процедура оповещения при возникновении аварийной ситуации, контактная информация должностных лиц, с которыми устанавливается связь в случае возникновения конкретной аварийной ситуации;

6) карты аэродрома и его окрестностей с нанесенной сеткой координат;

7) порядок проведения учений для отработки практических навыков и периодичность их проведения;

8) сотрудничество и взаимодействие с координационным центром поиска и спасания.

Сноска. Правила дополнены пунктом 8-2 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 13.11.2025 № 376 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

8-3. В Аварийном плане предусматривается учет аспектов человеческого фактора для оптимального реагирования всех участников, задействованных в аварийных ситуациях.

Инструктивный материал по аспектам человеческого фактора содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (Doc 9683).

При разработке аварийного плана следует учитывать, что обстоятельства аварийных ситуаций являются стрессовыми для персонала, поэтому Аварийный план составляется с применением стандартизованных процедур, которые позволяют персоналу реагировать заранее определенным образом. Вопросу обучения и тренировок уделяется первостепенное внимание, чтобы реагирование и эффективность действий персонала отвечали целям, заданным в аварийном плане.

Во время обучения и тренировок проверяется, что Аварийный план является не только техническим документом, но и содержит функциональные процессы, которые учитывают возможности человека и особые обстоятельства, при которых такой план активируется. При разработке плана рассматриваются и устраняются факторы неожиданности.

Аварийный план доводится до сведения всего персонала, который проходит соответствующую подготовку. Обеспечивается доступ к аварийным процедурам задействованному персоналу. Необходимо, чтобы аварийные процедуры были максимально простыми и похожими на обычные процедуры и были выстроены как указания.

Сноска. Правила дополнены пунктом 8-3 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 13.11.2025 № 376 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

8-4. На случай аварийной ситуации эксплуатантом аэродрома (вертодрома) обеспечивается стационарный аварийный оперативный центр и передвижной командный пункт:

1) аварийный оперативный центр (далее - АОЦ) является стационарным, размещается на аэродроме (вертодроме). АОЦ отвечает за общую координацию и руководство работами во время аварийной ситуации, произошедшей на аэродроме (вертодроме) или прилегающей к аэродрому (вертодрому) территории.

АОЦ располагается в заранее определенном помещении, к нему обеспечивается доступ на круглосуточной основе или в часы работы аэродрома (вертодрома). Расположение АОЦ обеспечивает обзор рабочей площади аэродрома и пострадавшего воздушного судна, где это реализуемо (например, на наблюдательном пункте аварийно-спасательной станции).

АОЦ оборудуется такими средствами, как интернет, телефон, радиосвязь, компьютеры, телевидение и системы воспроизведения.

АОЦ оснащается средствами электросвязи с:

передвижным командным пунктом;

пожарным подразделением СПАСОП;

диспетчерскими пунктами ОВД (руководителем полетов);

службами и объектами аэропорта;

региональным координационным центром поиска и спасания в гражданской авиации;

взаимодействующими организациями, предприятиями и учреждениями;

местными административными и правоохранительными органами.

АОЦ обеспечивается схемами аэродрома (вертодрома), картами, аварийным планом, схемами оповещения, журналом для записей и регистрации событий.

2) передвижной командный пункт (далее - ПКП) создается на транспортном средстве повышенной проходимости, которое способно обеспечить быструю доставку к месту аварийной ситуации для осуществления на месте координацию работами служб по ликвидации аварийной ситуации.

ПКП оснащается современным оборудованием и документами, включая:

интернет, радиотелефония, мобильные телефоны, сирена, громкоговорящая установка или мегафон, бинокль;

координатная схема аэродрома (вертодрома), карта аэродрома и прилегающей к аэродрому (вертодрому) территории, Аварийный план и соответствующие части руководства по аэродрому, журнал для записей и регистрации событий;

офисная техника;

беспроводная камера на крыше автомобиля с обзором на 360 градусов, позволяющая делать снимки и передавать их в АОЦ;

система кондиционирования и отопления для эксплуатации в жаркую или холодную погоду;

достаточное количество мест для сидения.

ПКП обеспечивается стационарными и/или переносными средствами радиосвязи с АОЦ, аварийно-спасательными станциями, диспетчерскими пунктами ОВД (руководителем полетов), аэродромными пожарными автомобилями, диспетчерской службой аэропорта.

ПКП маркируется, для того чтобы его идентифицировать.

Обеспечивается регулярная проверка устройств и оборудования, размещенного в АОЦ и ПКП, на предмет их исправности.

ПКП периодически подвергается функциональным испытаниям.

Назначаются руководители АОЦ и ПКП в соответствии с аварийным планом.

Сноска. Правила дополнены пунктом 8-4 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 13.11.2025 № 376 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

8-5. В Аварийном плане устанавливается порядок периодической проверки соответствия плана предъявляемым требованиям и анализа результатов с целью повышения его эффективности.

В Аварийный план включаются все участники с соответствующим оборудованием.

Аварийный план проверяют путем проведения полномасштабных действий на случай аварийной ситуации на аэродроме через промежутки времени, не превышающие два года, и отдельных мероприятий в промежуточный период для устранения недостатков, выявленных в ходе отработки полномасштабных действий.

Аварийный план анализируется после проведения проверок или ликвидации фактической аварийной ситуации, в целях устранения любых обнаруженных недостатков.

Цель проведения полномасштабных действий заключается в обеспечении соответствия плана требованиям к ликвидации различных типов аварийных ситуаций. Цель проведения отдельных мероприятий заключается в обеспечении эффективности ответных действий определенных участников и компонентов плана, например системы связи.

Отработка действий производится в дневное время, в сумерки и в темное время суток и в различных погодных условиях и условиях видимости.

Уполномоченная организация разрабатывает инструктивный материал для эксплуатантов аэродромов (вертодромов) по планированию мероприятий на случай аварийной ситуации с учетом положений, приведенных в части 7 Руководства по аэропортовым службам ИКАО Doc 9137.

Сноска. Правила дополнены пунктом 8-5 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 13.11.2025 № 376 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

8-6. В аварийном плане предусматривается оперативное задействование специальных спасательных служб территориальных подразделений уполномоченного

органа в сфере гражданской защиты, плавательных средств пограничной службы Комитета национальной безопасности Республики Казахстан и координация действий с ними в целях проведения аварийно-спасательных работ в тех случаях, когда аэродром (вертодром) расположен вблизи водоемов и/или заболоченной местности, над которыми выполняется значительная часть взлетно-посадочных операций, на морских объектах, плавучих буровых установках.

Для аэродромов, расположенных вблизи водоемов и/или заболоченной местности или в труднодоступных районах, в плане мероприятий на случай аварийной ситуации на аэродроме (вертодроме) следует предусматривать определение, проверку и оценку на регулярной основе заранее установленного времени развертывания специальных спасательных служб.

Эксплуатант аэродрома (вертодрома) проводит оценку зон захода на посадку и вылета в пределах 1000 м от порога ВПП с целью определить существующие возможности развертывания соответствующих служб.

Уполномоченная организация разрабатывает инструктивный материал для эксплуатантов аэродромов (вертодромов) по оценке зон захода на посадку и вылета в пределах 1000 м от порога ВПП с учетом положений, приведенных в части 7 Руководства по аэропортовым службам ИКАО Doc 9137.

Сноска. Правила дополнены пунктом 8-6 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 13.11.2025 № 376 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

8-7. Эксплуатант аэродрома (вертодрома) разрабатывает план удаления воздушного судна, потерявшего способность двигаться на рабочей площади или в непосредственной близости от нее, и назначает координатора, ответственного за выполнение этого плана, когда возникает такая необходимость.

План удаления воздушного судна, потерявшего способность двигаться, основывается на характеристиках воздушных судов, которые, принимаются или будут приниматься на аэродроме (вертодроме), и включает, помимо всего прочего, следующее:

1) перечень предназначенного для этой цели оборудования и персонала, находящегося на аэродроме (вертодроме), или в непосредственной близости от него;

2) меры по организации быстрого получения комплектов эвакуационно-восстановительного оборудования, поступающего с других аэродромов.

Уполномоченная организация разрабатывает инструктивный материал для эксплуатантов аэродромов (вертодромов) относительно удаления воздушного судна, потерявшего способность двигаться, с учетом положений, приведенных в части 5 Руководства по аэропортовым службам ИКАО Doc 9137.

В отношении сохранения вещественных материалов происшествия, охраны и удаления воздушного судна также необходимо руководствоваться положениями

Правил представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 июля 2017 года № 505 (Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 31 августа 2017 года № 15597).

Сноска. Правила дополнены пунктом 8-7 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 13.11.2025 № 376 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

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

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

10. Аварийно-спасательные работы проводятся:

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

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

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

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

- 1) пожарными автомобилями;
- 2) инструментом для вскрытия фюзеляжа;
- 3) теплоотражательными костюмами;
- 4) газодымозащитными приборами;
- 5) ножами для перерезания привязных ремней пассажирских кресел;

6) шанцевым инструментом согласно ведомости комплектации пожарных автомобилей.

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

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

12-1. Во время выполнения полетов на аэродроме и в течение не менее 15 минут перед прилетом и после вылета воздушного судна, эксплуатант аэродрома (вертодрома) обеспечивает наличие достаточного количества обученного квалифицированного персонала в СПАСОП, находящегося в состоянии готовности управлять аварийно-спасательными и противопожарными транспортными средствами и использовать оборудование с максимальной производительностью.

Персонал службы аварийно-спасательного обеспечения полетов используется таким образом, чтобы обеспечить минимальное время реагирования и возможность непрерывной подачи огнетушащего вещества с соответствующей скоростью.

Сноска. Правила дополнены пунктом 12-1 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 13.11.2025 № 376 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

12-2. Эксплуатант аэродрома (вертодрома) проводит анализ ресурсов для определения количества персонала в СПАСОП, требуемого при проведении аварийно-спасательных и противопожарных операций, с учетом указанных в п. 12-1 задач и с использованием инструктивного материала, разрабатываемого уполномоченной организацией в сфере организации гражданской авиации.

При этом, минимальная штатная численность дежурной смены пожарно-спасательного расчета СПАСОП определяется с учетом уровня пожарной защиты, обеспечиваемого на аэродроме (далее - УПЗ), как указано в Приложении 1 к Правилам.

Численность персонала СПАСОП указывается в аварийном плане и в руководстве по аэродрому.

Необходимо обеспечивать персонал для использования пожарных рукавов, лестниц и другого аварийно-спасательного и противопожарного оборудования, обычно применяемого при аварийно-спасательных операциях и борьбе с пожаром на воздушном судне.

Сноска. Правила дополнены пунктом 12-2 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 13.11.2025 № 376 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

12-3. Пожарно-спасательной расчет СПАСОП обеспечивается средствами индивидуальной защитой, пожарными автомобилями и пожарно техническим вооружением и другим аварийно-спасательным оборудованием, применяемым при аварийно-спасательных операциях и борьбе с пожаром на воздушном судне в соответствии с Приложением 2 настоящих Правил. Количество пожарных автомобилей определяется уровнем пожарной защиты, обеспечиваемой на аэродроме согласно требованиям приказа Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 31 марта 2015 года № 381 "Об утверждении норм годности к эксплуатации аэродромов (вертодромов) гражданской авиации" (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 12303).

Сноска. Правила дополнены пунктом 12-3 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 13.11.2025 № 376 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

12-4. Персонал СПАСОП проходит надлежащую подготовку для эффективного выполнения своих обязанностей и участвует в противопожарных учениях, проводимых в реальных условиях, с учетом типов воздушных судов и аварийно-спасательного и противопожарного оборудования, используемых на аэродроме, включая возможные пожары, вызванные возгоранием истекающего и разлитого топлива.

Эксплуатант аэродрома разрабатывает учебную программу для персонала СПАСОП с учетом требований Приложений 7 и 9 Правил сертификации и выдачи сертификата годности аэродрома (вертодрома), утвержденных приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 187 (Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 11 сентября 2015 года № 12052) и предусматривает в учебной программе включая подготовку по вопросам человеческого фактора, включая координацию действий в составе группы.

Сноска. Правила дополнены пунктом 12-4 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 13.11.2025 № 376 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

13. Расчет ИАС предназначен для:

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

2) вентиляции салона воздушного судна;

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

4) эвакуации воздушного судна с места авиационного происшествия.

Расчет ИАС оснащается аварийно-техническим оборудованием.

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

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

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

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

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

18. Старшим расчетов АСК следует:

1) знать район аэродрома и рабочую схему района;
2) знать личный состав своего расчета и проводить с ним занятия и тренировки по проведению поисковых и аварийно-спасательных работ;

3) изучать с работниками расчетов компоновочные схемы воздушных судов (иметь схемы и плакаты), места расположения аварийно-спасательного оборудования и способы приведения его в рабочее состояние, основные и аварийные выходы, места вскрытия обшивки фюзеляжа;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 1) диспетчером, осуществляющим непосредственное управление воздушным движением в районе аэродрома;
- 2) руководителем полетов;
- 3) руководителем аэропорта;
- 4) руководителем СПАСОП аэропорта.

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

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

При оповещении указывается:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5) организовать оцепление места происшествия и хронометраж проводимых работ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 1) открытие основных и аварийных выходов, а в случае их заклинивания вскрытие фюзеляжа в отмеченных местах с помощью соответствующих технических средств (дисковых пил, топоров и другое снаряжение);
- 2) проникновение на борт воздушного судна и установку наземных или бортовых аварийных трапов и других средств эвакуации;
- 3) оказание помощи пассажирам и членам экипажа в покидании воздушного судна и эвакуации людей, неспособных к самостоятельному передвижению.

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

- 1) при вскрытии фюзеляжа и выносе пострадавших из воздушного судна должны соблюдаться меры предосторожности, исключающие травмирование личного состава АСК и нанесение дополнительных травм пострадавшим;
- 2) при тушении пожара и эвакуации личный состав расчетов АСК должен использовать защитное снаряжение (теплозащитные костюмы, дыхательные аппараты);
- 3) в процессе эвакуации людей из воздушного судна личный состав пожарно-спасательных расчетов обеспечивает контроль за остаточными очагами пожара, предотвращая его распространение;
- 4) после окончания эвакуации пассажиров и членов экипажа пожарно-спасательные расчеты, дотушивая остаточные очаги пожара, должны проверить скрытые места в пассажирских салонах и кабине экипажа, кухне, туалетах, багажных помещениях и гардеробах, чтобы убедиться в отсутствии людей на борту воздушного судна;
- 5) пассажиры и члены экипажа, получившие травмы, должны эвакуироваться в безопасное место (не ближе 100 метров от горящего воздушного судна в наветренную сторону). Безопасное место эвакуации определяет руководитель аварийно-спасательных работ совместно со старшим медицинского расчета;
- 6) если имеются сведения о количестве пассажиров и составе экипажа, необходимо сопоставить их с количеством эвакуированных из воздушного судна. При наличии расхождений необходимо продолжить поиск до обнаружения всех пострадавших;
- 7) пожарно-спасательный и медицинский расчеты должны находиться на месте происшествия до полного окончания аварийно-спасательных работ.

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

- 1) после уточнения обстановки через руководителя аварийно- спасательных работ вызывает взаимодействующие силы и средства органов здравоохранения;
- 2) организует погрузку чемоданов-укладок;
- 3) забирает упаковку с наркотическими препаратами (если она хранится отдельно), ключи от фургона и эвакуационный план;

- 4) выезжает на место происшествия;
- 5) совместно с руководителем аварийно-спасательных работ выбирает место для пункта сбора пострадавших (не ближе 100 метров от воздушного судна) и выставляет опознавательные знаки;
- 6) при необходимости, через руководителя аварийно-спасательных работ организует пункты временного сосредоточения пострадавших в помещениях аэропорта ;
- 7) организует работу медицинского расчета по оказанию медицинской помощи пострадавшим, принимая непосредственное участие в этой работе;
- 8) возглавляет эвакотранспортную сортировку пострадавших;
- 9) принимает меры по защите пострадавших от неблагоприятного воздействия внешних условий;
- 10) определяет место сбора останков погибших пассажиров и членов экипажа;
- 11) поддерживает постоянную связь с руководителем аварийно-спасательных работ и информирует его о ходе работ.

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

- 1) водные спасательные станции с необходимым количеством катеров на аэродромах, где взлет и заход на посадку производятся над водной поверхностью;
- 2) средства спасения на воде (плоты, жилеты, спасательные круги, ручные прожекторы и мегафоны).

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

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

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

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

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

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

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

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

Учения проводятся не реже 1 раза в год.

Тренировки проводятся:

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

Приложение 1 к Правилам
аварийно-спасательного
обеспечения
полетов в аэропортах
Республики Казахстан

Минимальная штатная численность дежурной смены пожарно-спасательного расчета СПАСОП

Сноска. Правила дополнены приложением 1 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 13.11.2025 № 376 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Категория УПЗ	Количество аэродромных пожарных автомобилей (далее - АПА), единица	Минимальная численность дежурной смены пожарно-спасательного расчета СПАСОП, человек
1	1	4
2	1	4
3	1	4
4	2	8
5	2	8
6	3	12
7	3	12
8	4	16
9	5	20
10	5	20

Приложение 2 к Правилам
аварийно-спасательного
обеспечения
полетов в аэропортах
Республики Казахстан

Минимальный перечень средств индивидуальной защиты, пожарно технического вооружения и аварийно-спасательного оборудования аэродромного пожарного автомобиля

Сноска. Правила дополнены приложением 2 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 13.11.2025 № 376 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Наименование пожарно-технического вооружения и спасательного оборудования	Количество изделий
1. Средства индивидуальной защиты:	
Дыхательный аппарат со сжатым воздухом и спасательным устройством, шт.	1 на каждого пожарного спасателя и 1 резервный
Баллон резервный, шт.	на каждый аппарат со сжатым воздухом
Дизлектрический комплект (перчатки, боты, ножницы)	1
Боевая одежда пожарного, комплект (каска, куртка, брюки, огнеупорная непромокаемая обувь, пояс пожарного с карабином, топор пожарного	Каждому пожарному спасателю
Костюм тепло отражательный, к-т	3
Тепловизионная камера (для 6-10 категории УТПЗ)	1
2. Средства связи:	
Специальное громкоговорящее устройство, шт.	1
мобильная радиостанция устанавливаемая в автомобиле, шт.	1
портативная ручная радиостанция, шт.	3
3. Вооружение для тушения пожара:	
Водосборник 125, шт.	1
Генератор пены средней кратности, шт.	4
Головки соединительные, к-т.	
задержка рукавная, шт.	4
зажим.	4
ключ рукавные (всех размеров).	2
Колонка пожарная водозаборная, шт.	1
Ключ пожарного гидранта, шт.	1
крюк для открывания крышки гидранта, шт.	1
мостик рукавный из полимерных материалов, шт.	2
огнетушитель ОП-8, шт.	2
огнетушитель ОУ-5, шт.	1
разветвление D 70, шт.	2
разветвление D 80, шт.	2
	Рукав напорный с соединительной арматурой, шт.:
D 50 (51), длиной не менее 20 м	6
D 65(66), длиной не менее 20 м	4
D 80 (77), длиной не менее 4 м	2
рукав всасывающий D125, длиной не менее 4 м, шт.	2
Рукав напорно-всасывающий D75 длиной не менее 4 м, шт.	2

сетка D125 с поплавком и с канатом капроновым не менее D11и длиной не менее 12 м, шт.	1
Ствол ручной комбинированный универсальный с регулируемым расходом воды не менее 2 л/с, шт.:	2
Ду 50	2
Ду 70	2
Ствол-пробойник, шт.	2
Генератор пенный ГП, шт.	2
Ствол пенный низкой кратности, шт.	2
Установка газового или порошкового тушения, шт.	1
4. Спасательное оборудование:	
Веревка пожарная спасательная длиной не менее 30 м, в чехле, шт.	1
Выдвижная спасательная лестница пригодная для использования с используемым самолетом максимальных размеров, шт.	1
Лестница общего назначения для спасения людей, шт.	1
5. Аварийно-спасательный инструмент:	
Ручной немеханизированный инструмент:	
Многофункциональный инструмент для силового проникновения с режущим наконечником, шт.	1
багор цельнометаллический, шт.	1
кувалда массой 5 кг, шт.	1
лом легкий, шт.	1
лом тяжелый, шт.	1
лом универсальный, шт.	1
лопата штыковая, шт.	1
нож (резак) для ремней безопасности, шт.	Каждому спасателю
ножовка столярная, шт.	1
топор плотницкий, шт.	1
Ручной механизированный инструмент:	
домкрат гидравлический, шт.	1
комплект гидравлического аварийно-спасательного инструмента для вскрытия фюзеляжа ВС	1
Возвратно поступательная пила	1
дисковый резак с приводом, шт.	1
6. Электросиловое оборудование:	
Фонарь электрический, аккумуляторный, групповой, шт.	1
Фонарь индивидуальный, шт.	Каждому спасателю
7. Санитарное оборудование:	
укладка для оказания первой помощи, шт.	1
аптечка для оказания первой помощи пострадавшим, шт.	1
защитная накидка-носилки, шт.	1
одеяло из огнестойкого полотна, шт.	1

8. Прочее оборудование и комплектация:

буксирный трос, шт.	1
знак аварийной остановки, шт.	1
инструмент и принадлежности согласно ведомости изготовителя шасси, шт.	1
канистра для воды емкостью 5 л, шт.	1
канистра для топлива емкостью 10 л, шт.	1
колодка противооткатная, шт.	2
конус ограждительный, шт.	4

9. Рабочая документация:

графический план аэродрома	1
карта района аэродрома	1
опись пожарно-техническое вооружение, шт.	1

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»
Министерства юстиции Республики Казахстан