

Глава 6

Контроль за безопасностью полетов на перроне

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ

№ реви зии	№ изменен ных разделов , пунктов	Номера страниц		Документ на основании, которого вносится изменение	Дата внесения изменения	Дата введения в действие изменени я	Должност ь, ФИО ответстве нного лица
		замен енных	новых				

СОДЕРЖАНИЕ

1. ВВЕДЕНИЕ.....	4
1.1. Операционные требования.....	4
2. ТАБЛИЦА КОНТРОЛЯ СФЕР ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.....	10
3. ТРЕБОВАНИЯ К КООРДИНАЦИИ ПОЛНОГО ЦИКЛА ОБСЛУЖИВАНИЯ, ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ КОНТРОЛЯ.....	11
4. ПОРЯДОК ВЕДЕНИЯ ДОКЛАДОВ ПО ИНЦИДЕНТАМ, АВИАЦИОННЫМ ПРОИСШЕСТВИЯМ И ОПАСНЫМ СБЛИЖЕНИЯМ.....	12
5. ПРОЦЕДУРЫ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ НА ПЕРРОНЕ.....	15
5.1. Общие положения.....	15
5.2. Фактическая информация.....	15
5.3. Процедура расследования.....	15
5.4. Анализ.....	17
5.5. Заключение и причины.....	17
5.6. Последующие действия по результатам расследования.....	17
6. ПРОЦЕДУРЫ ПО МОНИТОРИНГУ.....	17
7. ПРОЦЕДУРЫ ПО ДЕЙСТВИЯМ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ.....	18
8. ПРОЦЕДУРЫ НАДЗОРА В НЕБЛАГОПРИЯТНЫХ ПОГОДНЫХ УСЛОВИЯХ.....	20

1. ВВЕДЕНИЕ

Для обеспечения операционной безопасности во время наземного обслуживания, включая, те виды, которые переданы на аутсорсинг третьей стороне наземного обслуживания либо ее субподрядным организациям, выполняется под непосредственным надзором диспетчера по контролю за подготовкой воздушных судов к вылету-ДПВС.

ДПВС обязаны осуществлять надзор за персоналом, выполняющим работы по наземному обслуживанию ВС на МС, за полным циклом обслуживания ВС в зоне обслуживания ВС (ERA), обеспечивая обслуживание ВС в соответствии с требованиями Руководства по наземному обслуживанию (РНО).

ДПВС, обеспечивающий контроль за ходом обслуживания ВС, обязан:

- перед выходом на летное поле надеть сигнальные жилеты (спецодежду с светоотражающими элементами);
 - обеспечить отсутствие FOD на стоянке ВС;
 - контролировать местонахождение необходимого для обслуживания ВС наземного оборудования с целью исключения повреждений ВС, создания помех при движении ВС;
 - контролировать выполнение вывода за ограничительную линию средств механизации, при этом на средствах механизации должны быть включены тормозные устройства до начала движения ВС по перрону (как при обслуживании ВС на отправление, так и на прибытие);
 - контролировать положение пассажирского трапа/телетрапа, трап/телетрап должен находиться в полностью убранном состоянии до прибытия ВС или перед началом его движения на отправление;
 - контролировать начало движения средств механизации, оборудования в сторону прибывающего ВС. Средства механизации, оборудование не должно начинать движение до тех пор, пока:
 - ВС полностью не остановится и под колеса шасси не будут установлены тормозные колодки;
 - двигатели и проблесковые маяки не будут выключены;
 - не выполнен осмотр ВС на предмет повреждения в местах подъезда спецтранспорта (пассажирские и служебные двери, загрузочные люки, лючки заправочных горловин водяной и туалетной систем);
 - не будет установлена связь кабина-пилотов-земля, если таковая предусмотрена;
 - не установлены предупредительные конуса, если таковые предусмотрены;
- Примечание: в случае необходимости (отказ ВСУ, генератора ВСУ) допускается подключение наземного источника электропитания к воздушному судну до установки под колеса основных опор шасси упорных колодок;*
- контролировать выполнение требований АО «МАКр» и завода-изготовителя оборудования, в части эксплуатации механизмов и оборудования на перроне.

1.1. Операционные требования

Весь наземный персонал, ответственный за организацию и осуществление работ на перроне перед тем, как приступить к любым работам на перроне, должен пройти соответствующее обучение согласно рекомендациям ИКАО, ИАТА, требованиям Министерства транспорта РФ, ЛНА АО «МАКр» и показать необходимый уровень знаний.

Первоначальная подготовка персонала производится в специализированных авиационных учебных центрах (АУЦ), учебных заведениях Гражданской авиации и

других ведомств. Общее руководство подготовкой персонала в части наземного обслуживания осуществляет начальник СНО, организационно-методическое руководство осуществляют руководители подразделений СНО.

Подготовка персонала, осуществляющего наземное обслуживание ВС, организуется на базе технического класса, имеющего необходимые наглядные пособия, плакаты, техническую литературу или в АУЦ, на основании заключенного с ним договора.

Все виды допусков персонала для выполнения работ по наземному обслуживанию, оформляются приказом директора управляющего АО «МАКр» при наличии документов, подтверждающих успешное завершение программ обучения и стажировки.

Проверка знаний осуществляется при принятии зачетов на допуск к работе, с проходным баллом не менее 80 % при сезонной подготовке (ВЛП/ОЗП), а также при допуске к обслуживанию ВС.

Профессиональная подготовка персонала, который выполняет работы по наземному обслуживанию, должна быть документально оформлена. Соответствующая документация должна храниться в соответствии с системой учета и контроля, обеспечивающей сохранность записей, удостоверяющих подготовку персонала для работ по наземному обслуживанию, сроком не менее трех лет.

Подготовка персонала, выполняющего наземное обслуживание ВС включает:

- первоначальную подготовку;
- текущую подготовку;
- сезонную подготовку;
- конференции;
- повторную подготовку;
- подготовку при долгом отсутствии на рабочем месте;
- самоподготовку;
- стажировку (освоение практических навыков и технологических приемов работы на ВС).

Первоначальная подготовка предусматривает:

- инструктаж по охране труда;
- изучение правил внутреннего распорядка в АО «МАКр»;
- изучение целей и функций службы;
- изучение должностной инструкции;
- изучение регламентирующих документов, СУБП, Руководства по наземному обслуживанию ВС, технологических инструкций по наземному обслуживанию ВС, стандартов работ по наземному обслуживанию ВС, Руководства по защите ВС от обледенения на земле.

Текущая техническая подготовка персонала, проводимая в СНО, предусматривает:

- оперативное изучение поступающих Руководящих документов (Росавиации, предприятия);
- изучение документов, регламентирующих работу СНО по наземному обслуживанию ВС;
- выявленных рисков по системе управления безопасностью полётов;

- изучение «Руководства по наземному обслуживанию воздушных судов» АО «МАКр» и авиакомпаний;
- изучение информации по безопасности полетов и надежности АТ;
- приобретение практических навыков по новым видам работ.

Сезонная подготовка персонала СНО проводится 2 раза в год (при подготовке к ВЛП/ОЗП) и предусматривает:

- изучение документов, регламентирующих проведение наземного обслуживания ВС;
- применения средств наземного обслуживания в условиях конкретного сезона;
- анализ изучения опыта работы на ВС прошлых лет в аналогичных периодах;
- изучение технологических операций;
- повторное изучение правил охраны труда, пожарной и экологической безопасности при наземном обслуживании ВС с учетом особенностей сезона;
- обмен опытом работ в условиях конкретного периода, изучение Рекомендаций технических конференций СНО;
- изучение «Руководства по наземному обслуживанию ВС», «Руководства по системе управления безопасностью полётов в АО «МАКр», «Руководства по наземному обслуживанию» ИКАО.

Программа обучения диспетчеров по контролю за подготовкой воздушного судна включает в себя темы:

- первоначальная подготовка;
- безопасность полетов и безопасность на перроне;
- правила техники безопасности, пожарной безопасности, электробезопасности при выполнении работ на ВС.;
- оповещение об актах незаконного вмешательства, инцидентах, авиационных происшествиях;
- ручное управление загрузкой;
- человеческий фактор;
- руководство подъездом/отъездом спецтехники к/от ВС;
- принципы загрузки и центровки ВС;
- обслуживание загрузки, требующей особого внимания, опасные грузы;
- несовместимые грузы;
- обслуживание средств пакетирования (ULD);
- эксплуатация внутренних систем загрузки ВС/ закрепление средств пакетирования;
- последствия повреждения и разлива содержимого загрузки;
- расположение наземного транспорта при обслуживании ВС;
- уведомление экипажа о загрузке подлежащей перевозке;
- процедуры посадки/высадки пассажиров;
- обслуживание водяной и туалетной системы;
- буксировка ВС;
- установка конусов безопасности;
- процедуры наземного обслуживания ВС;
- эксплуатация дверей салона и грузовых люков;
- заруливание ВС;
- послеполетный и предполетный осмотр ВС;
- виды работ по защите ВС от обледенения на земле;
- отправление ВС;

- требования к перевозочным документам;
- требования к нормам безопасности при заправке ВС топливом;
- заправка ВС топливом в автоматическом и ручном режимах;
- заправка ВС с пассажирами на борту;
- временной график обслуживания ВС наземными службами;
- обслуживание при неблагоприятных погодных условиях;
- процедуры отчетности о несчастных случаях/ происшествиях.

ДПВС должен производить надзор и контроль за персоналом, задействованном в подготовке ВС к вылету, в частности:

- контроль обслуживания ВС специалистами СНО;
- контроль обслуживания ВС специалистами СТ(А)Б;
- контроль обслуживания ВС специалистами бортового питания;
- контроль обслуживания ВС специалистами топливозаправочной компании;
- контроль обслуживания ВС специалистами технических служб перевозчиков.

ДПВС контролирует следующие процессы:

- загрузка/ разгрузка воздушного судна;
- заправка/слив воды;
- заправка/слив туалетных комнат;
- уборка ВС;
- загрузка/выгрузка бортового питания;
- заправка ВС ГСМ;
- процедуры отправки и прибытия ВС;
- буксировка ВС;
- посадка/высадка пассажиров;
- загрузка/разгрузка багажа, сдаваемого под бортом ВС;
- соблюдение требований безопасности;
- соблюдение требований размещения наземного оборудования и транспорта в зоне обслуживания ВС;
- соблюдение технологических графиков обслуживания ВС;
- обеспечение запуска двигателей от УВЗ, визуальный контроль запуска АД.

В АО «МАКр» предусмотрена процедура фиксации оказываемых услуг посредством бумажного листа учета услуг (Таблица №1) или формирования электронного листа учета услуг (Рисунок 1):

Таблица 1

МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ КРАСНОДАР. ЛИСТ УЧЁТА УСЛУГ. INTERNATIONAL AIRPORT KRSNODAR. GROUND HANDLING ORDER										
Номерной бланк/Form number					Принадлежность ВС/Carrier		Прилёт/Arrival/ Дата/Date		Вылет/Departure/ Дата/Date	
№										
Тип ВС/Aircraft type					№ Борта/Registration №		№ Рейса/Flight №		№ Рейса/Flight №	
Наземное обслуживание. Услуги./Ground handling. Service list.										
№	Услуга Service	Кол. Qty.	Изм. Unit	Подпись Signature	№	Услуга Service	Кол. Qty.	Изм. Unit	Подпись Signature	
1	Приём-выпуск ВС Aircraft handling take-off-landing		1 ед/unit		6	Заправка питьевой водой Water filling		1 ед		
2	Буксировка ВС в точку запуска Towing aircraft to start point		1 ед/unit		7	Вода питьевая Water		л/L		
	Буксировка между пр. согласованными пунктами Towing between approved points		1 ед/unit		8	Очистка от снега и льда Deicing	спец. жидкостями (special liquids)	1 ед/unit		
	Предоставление водила Providing a carrier for aircraft		1 ед/unit			механически (mechanical)	Чел/ч Man/h			
3	Предоставление персонала по заправке топливом ВС Providing staff for aircraft fuel filling		1 ед/unit		9	Обеспечение воздушного запуска авиадвигателей Avia engines air start-up		1 ед/unit		
	Количество топлива Quantity of fuel		л/L		10	Подача эл. энергии Electric energy supply	Наземн. источник Ground power	1 мин/min		
4	Обслуживание санузлов ВС Toilet service		1 ед/unit		11	Кондиционирование (подогрев) Conditioning (heating)		1 мин/min		
	Химжидкость для санузлов Chemicals for toilets		л/L			12	Обеспечение бортипитанием Catering delivery		1 ед/unit	
	Предоставление спец. транспорта (доп. обл. санузлов) Special transport (additional toilet service)		1 ед/unit		Доставка бортипитания (довоз) Catering delivery (drive)		1 ед/unit			
	Предоставление персонала Providing with personnel	0,25	Чел/ч Man/h		13	Обеспечение стоянки Providing parking place		1 ед/unit		
5					14					
Предоставление персонала, спецтранспорта и оборудования. Услуги./Providing personnel, special vehicles and equipment. Service list.										
15	Предоставление персонала Providing with personnel		Чел/ч Man/h		22	Трап для посадки-высадки пассажиров в/из ВС/Passenger stairs		1 ед/unit		
16	Предоставление спец. транспорта Special transport type		1 ед/unit		23	Трап не для посадки и высадки пассажиров Steps not for the (dis)embarkation passengers	Прицепной Towed steps	Час/hour		
	Доставка по перрону экипажа/ представителей (в одну сторону) Delivery on the apron crew/ representative		1 ед/unit				Самостоятельный PLB	Час/hour		
18	Доставка пассажиров от/к ВС	Соб	1 ед/unit		24	Спецмашина (облив колес ВС, наружная мойка ВС, мойка		1 ед/unit		

	Passengers delivery	us					мест стоянок) Special car (wheels effusion, outside AC washing, parking place washing)			
		Ne fa z								
19	Сопровождение ВС Guiding aircraft		1 ед/ unit			25	Стремянка Ladder		1 ед/ unit	
20	Пожарная машина Fire car		Час/ hour			26	Стремянка Ladder		Час/ hour	
21						27				
Внутренняя уборка ВС(Комплекс обязательных услуг)/ Definitive complex of AC inner cleaning (inci. headrests replacements)										
28	Внутренняя уборка с подголовниками Internal cleaning		1 ед/ unit			31				
29	Внутренняя уборка без подголовников Internal cleaning		1 ед/ unit			32				
30						33				
Расходные материалы/Consumables										
34	№ Расходного ордера ПОЖ из АМС № Deicing/ Anti-icing fluid order	№ _____				38	Вода горячая/ Вода Hot water/Water		л/ L	
35	ПОЖ Тип 1, тип _____ Deicing fluid Type		л/L			39	Заправка системы Filling system with	Кислород Oxygen	л/ L	
36	Плотность ПОЖ Тип 1 Density of the Deicing fluid Type 1		г/см ³					Азот Nitrogen	л/ L	
37	ПОЖ Тип 4, тип _____ Anti-icing fluid Type 4		л/L			40				
Замечания/Notes										
Представитель/КВС (член экипажа) Representative (crew member)			ФИО Name				Подпись Signature			
Супервайзер/ДПВС Supervisor/Turnaround coordinator			ФИО Name				Подпись Signature			

Рисунок 1

22:28

ФОРМИРОВАНИЕ КАРТЫ

Отправлена

Тип карты

Оборотный (DP509 / DP510)

ОборотныйDP509/DP510.pdf

Просмотр услуг

Аннулировать

СОГЛАСОВАНИЕ УСЛУГ

Буксировка ВС SCHORFF
Towing service (SCHORFF)

1.0 ед

Предоставление персонала для подготовки систем ВС к заправке и контролю
Provision of personnel for AC fueling

1.0 ед

Пожарная машина
Fire fighting vehicle

0.366 ч

Доставка пассажиров MAZ-171, Cobus (прилет)
Passengers transport (buses) MAZ-171, Cobus (arriving)

2.0 ед

Обеспечение приемки и выпуск

1.0 ед

Посадка или высадка пассажиров (вылет)
Passengers boarding or disembarkation

1.0 ед

Стремянка
Ladder

1.0 ед

ПОДТВЕРДИТЬ

ДПВС, назначенные ответственными за контроль выполнения операций по наземному обслуживанию ВС, должны контролировать работы в зоне обслуживания ВС (ERA), соблюдение требований по обеспечению безопасности во время наземного обслуживания, выполнения технологического графика обслуживания (ТГО) ВС и регулярность отправлений.

2. ТАБЛИЦА КОНТРОЛЯ СФЕР ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Процедуры наземного обслуживания ВС - это перечень работ и операций по подготовке к вылету и послеполетному обслуживанию ВС.

Процедуры направлены на повышение качества обслуживания рейсов и применяются с целью обеспечения безопасности, своевременного обслуживания ВС, выполнения требований нормативных актов, регламентирующих стандарты и нормы при наземном обслуживании ВС в АО «МАКр».

Наземное обслуживание пассажирских ВС начинается с момента постановки на МС с целью подготовки ВС к вылету. Наземное обслуживание ВС производится в соответствии с действующим технологическим графиком обслуживания ВС, установленными стандартными эксплуатационными процедурами при обязательном соблюдении требований руководящих документов по охране труда, инструкций по действиям в чрезвычайных ситуациях.

Перечень работ при обслуживании ВС на МС включает, но не ограничивается следующими видами операций:

- подготовка места стоянки и обеспечение встречи ВС;
- сигналы по управлению движением ВС;
- точность заполнения ЛУУ/ЭЛУУ;
- установка/уборка стояночных колодок;
- Установка/уборка заземления воздушного судна;
- обеспечение электроснабжения ВС;
- открытие/закрытие грузовых люков;
- установление связи с экипажем;
- визуальный контроль за запуском двигателей;
- обеспечение отправления ВС;
- буксировка ВС;
- коммерческое обслуживание ВС;
- обслуживание водяной системы;
- обслуживание туалетов;
- воздушное кондиционирование;
- воздушный запуск двигателей;
- заправка и слив топлива;
- внешний осмотр ВС на предмет наличия повреждений в местах планируемого подъезда спецтранспорта (пассажирские и служебные двери, загрузочные люки, лючки заправочных горловин водяной и туалетных систем) перед подъездом спецмашин при встрече ВС и после их отъезда при отправлении ВС;
- противообледенительная обработка (De - icing/anti - icing) ВС;
- уборка и экипировка ВС;
- дезинфекционная обработка;
- внешняя мойка ВС;
- подъезд/отъезд спецтранспорта и средств механизации.

3. ТРЕБОВАНИЯ К КООРДИНАЦИИ ПОЛНОГО ЦИКЛА ОБСЛУЖИВАНИЯ, ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ КОНТРОЛЯ

Таблица элементов, требующих контроля со стороны ДПВС, назначенного на обслуживание ВС. Основная задача - вовремя остановить все небезопасные действия:

	Действие	Примечание
1	Предполетный брифинг касательно требований к рейсу и особенности обслуживания	На каждом рейсе
2	Проверка зоны стоянки на предмет отсутствия FOD, помех и/или разлива/утечек перед прибытием ВС на МС	Постоянный визуальный контроль
3	Проверка использования персоналом СИЗ	Постоянно
4	Контроль нахождения всей техники и персонала, задействованного в наземном обслуживании, за пределами зоны обслуживания ВС	Постоянно
5	ДПВС, руководящие рулением ВС (маршалы)/специалисты, сопровождающие ВС у законцовок крыла, заняли свои места	Постоянный визуальный и аудио контроль
6	Персонал находится на удалении от ВС, до тех пор, пока проблесковые маяки на ВС не погаснут (за исключением случаев неисправного ВСУ)	Постоянный визуальный контроль
7	Упорные колодки, заземление и ограничительные конусы установлены	Постоянный визуальный контроль
8	Осмотр ВС по прибытии проведен до приближения каких-либо средств наземного обслуживания	Проведен визуальный контроль
9	Оборудование корректно установлено и подключено	Постоянный визуальный контроль
10	Грузовые отсеки разгружены и груз, багаж, почта соответствующим образом обслужены	Проведен визуальный контроль
11	Все грузовые отсеки обслужены в соответствии с LIR и проверка на наличие повреждений проведена	Проведен визуальный контроль
12	Пассажирские посадочные трапы установлены на необходимой высоте перед открытием пассажирских дверей ВС и все устройства безопасности установлены	Постоянный визуальный контроль
13	Пассажирские двери ВС управляются уполномоченным и квалифицированным персоналом	Проведен визуальный контроль
14	Во время высадки пассажиров пути движения находятся под контролем ДПВС от ВС к автобусу, от автобуса к ВС при посадке	Постоянный визуальный контроль
15	На пути движения пассажиров от ВС отсутствуют какие-либо препятствия и нежелательные загрязняющие вещества	Постоянный визуальный контроль
16	Топливозаправщик установлен должным образом и отсутствуют препятствия на пути его эвакуации	Постоянный визуальный контроль
17	Меры безопасности при заправочных операциях соблюдены	Постоянный

		визуальный контроль
18	Меры предосторожности при заправке с пассажирами на борту ВС либо во время их посадки/высадки соблюдены	Постоянный визуальный контроль
19	Загрузка начата в соответствии с ТГО и инструкции по загрузке LIR, находится под контролем	Постоянный визуальный контроль
20	Багаж, груз и почта загружаются и обрабатываются в соответствии с инструкцией LIR	Постоянный визуальный контроль
21	Опасные грузы должным образом обслужены, разделены, закреплены	Проведен визуальный контроль
22	Грузовые отсеки проверены на предмет правильности загрузки и крепления сеток/замков	Проведен визуальный контроль
23	Обмен информацией произведен с учетом всех расхождений, о которых стало известно в процессе обслуживания ВС	Постоянный обмен и контроль
24	Окончательная информация о загрузке в требуемом виде предоставлена KBC	Проведен контроль
25	Процедуры отгона средств наземного обслуживания соблюдены	Постоянный визуальный контроль
26	Осмотр ВС и МС перед вылетом произведен в соответствии с маршрутом	Проведен визуальный контроль
27	Колодки, заземление и конуса убраны на соответствующее маркированное место	Проведен визуальный контроль
28	Мероприятия после вылета ВС выполнены согласно требованиям с соответствующим хранением документации	Постоянный контроль

4. ПОРЯДОК ВЕДЕНИЯ ДОКЛАДОВ ПО ИНЦИДЕНТАМ, АВИАЦИОННЫМ ПРОИСШЕСТВИЯМ И ОПАСНЫМ СБЛИЖЕНИЯМ

Директор управляющий, заместители директора управляющего по направлениям принимают меры к тому, чтобы план мероприятий на случай аварийной обстановки, который обеспечивает упорядоченный и эффективный переход от штатных к нештатным операциям и возобновление штатных операций, был должным образом согласован с аналогичными планами тех организаций, с которыми они должны будут взаимодействовать при предоставлении своего обслуживания или при получении обслуживания от смежных организаций.

На основании п. 2.3.1 ПРАПИ-98, утвержденного постановлением Правительства РФ от 18.06.98 №609, разработана и согласована в ЮМТУ Росавиации «Инструкция по первоначальным действиям должностных лиц при аварийных происшествиях, инцидентах и чрезвычайных ситуациях» АО «МАКР», «Инструкция по первоначальным действиям должностных лиц АО «Международный аэропорт «Краснодар» и других организаций, обеспечивающих полеты воздушных судов, при авиационных событиях на аэродроме Краснодар (Пашковский)».

В АО «МАКр» разработан «План мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме Краснодар (Пашковский) (Аварийный план)» на основании требований ФАП «Аварийно-спасательное обеспечение полетов воздушных судов» от 26.11.2020 №517.

Данные документы определяют обязанности и необходимые действия, а также роль различных служб аэропорта и государственных органов, принимающих участие в ликвидации последствий аварийных ситуаций в зоне ответственности аэропорта, и являются документами, обязательными для исполнения всеми службами и сотрудниками аэропорта.

Цель этих документов заключается в обеспечении:

- делегирования чрезвычайных полномочий;
- распределения обязанностей в условиях аварийной обстановки;
- документирования мероприятий на случай аварийной обстановки;
- координации усилий по устранению аварийной ситуации внутри организации и с внешними партнерами;
- безопасного продолжения основных операций после преодоления кризисной ситуации;
- проактивного выявления всех возможных пороговых ситуаций и сценариев, и определения соответствующих корректирующих мероприятий и т.д.;

сведение к минимуму последствий возникновения аварийных ситуаций, прежде всего, с целью спасения жизни людей и сохранения бесперебойного процесса функционирования аэропорта.

В плане учтены следующие аспекты:

- руководящие принципы: направляет действия в случае аварийных ситуаций, содержит информацию о нормативно-правовых положениях, регулирующих проведение расследований, соглашения с местными органами власти, политику и приоритеты компании;
- организация процесса.

Изложены намерения руководства по отношению к задействованным организациям путем:

- назначения руководителей и определения состава аварийных групп;
- определения обязанностей и сфер ответственности персонала, включенного в состав аварийных групп;
- установления иерархии отчетности при представлении данных о безопасности полетов;
- создания оперативного штаба на случай аварийных ситуаций;
- назначения корпоративного представителя для связи со средствами массовой информации;
- определения располагаемых ресурсов, включая финансовые полномочные органы, для принятия незамедлительных мер;
- определения представителей компании для участия в официальных расследованиях, предпринятых государственными должностными лицами;

- составление плана мобилизации ключевого персонала;
- оповещение.

В планах указано, кого из сотрудников организации следует оповестить об аварийной ситуации, а также кто и каким образом будет оповещать внешние организации. Учтена необходимость оповещения:

- руководства;
- персонала компании;
- СМИ;
- представителей юридических, бухгалтерских, страховых и прочих организаций;
- оперативное реагирование;

В зависимости от обстоятельств к месту происшествия направляется группа оперативного реагирования, определенная составом сил и средств АО «МАКр» предназначенных для проведения аварийно-спасательных и других неотложных работ в ходе ликвидации последствий ЧС.

Штаб находится в здании АВК и соответствует следующим требованиям:

- укомплектованность персоналом;
- наличие средств связи (телефон, факс, интернет и т.д.);
- документация, ведение журналов регистрации аварийных мер;
- наличие офисного оборудования и канцелярских принадлежностей;
- наличие справочной документации (различные руководства компании, планы мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме и списки телефонов);
- документация;
- вся соответствующая документация по соответствующим продуктам или услугам;
- перечень контактных пунктов и список всего персонала, связанного с данным событием;
- записи бесед со всеми лицами (и их заявления), связанные с данным событием;
- любые фотографии или другие документальные свидетельства;
- средства массовой информации.

Определено:

- какая информация защищена законодательными актами;
- кто может выступать от имени головной организации и на месте происшествия;
- обеспечение регулярного обновления информации для СМИ;
- официальные расследования;
- определены сотрудники, поддерживающие связь с государственной комиссией по расследованию и полицией.

Аварийный план отрабатывается в ходе практических учений через регулярные промежутки времени. Проведение учений позволяет продемонстрировать недостатки плана, которые устраняются, до того, как возникнет реальная аварийная ситуация. Периодические проверки адекватности плана и проведение полномасштабных учений на случай аварийной обстановки являются обязательными.

5. ПРОЦЕДУРЫ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ СОБЫТИЯ НА ПЕРРОНЕ

5.1. Общие положения

Процесс расследования выполняется логическим путем, через сбор и анализ фактической информации для определения основной причины, человеческого фактора и сложившихся условий.

Процесс расследования происшествий/повреждений ВС на перроне в аэропорту АО «МАКр» регламентируется «Планом мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме Краснодар (Пашковский) (Аварийный план)», утвержденным директором управляющим АО «Международный аэропорт «Краснодар»; Инструкцией по первоначальным действиям должностных лиц АО «МАКр» и других организаций, обеспечивающих полеты воздушных судов, при авиационных событиях на аэродроме Краснодар (Пашковский).

Авиационные события классифицируются:

- авиационные происшествия;
- авиационные инциденты (серьезные авиационные инциденты);
- производственные происшествия.

Авиационные происшествия, в зависимости от их последствий, подразделяются на:

- авиационные происшествия с человеческими жертвами (катастрофы);
- авиационные происшествия без человеческих жертв (аварии);

Производственные происшествия подразделяются на:

- повреждения ВС;
- чрезвычайные происшествия.

5.2. Фактическая информация

Начальник инспекции по безопасности полетов, или лицо его замещающее, обязан:

- организовать документальное фиксирование (путем фотографирования, видеозаписи или составления схем) признаков, которые могут быть уничтожены при воздействии внешней среды (отложение льда, копоты на поверхности ВС, характерных следов от движения ВС по земле, ВПП и т.д.).

Определяет уровень расследования:

- базовое расследование - дознание с целью определения ключевых элементов, приведших к событию;
- формальное расследование - формальное следствие со всеми задействованными и юридически необходимыми внутренними и внешними сторонами.

5.3. Процедура расследования

Цель процедуры - сбор достоверной информации, имеющей отношение к авиационному событию и передача материалов в комиссию по расследованию.

Процедура активизируется при любом авиационном событии.

Процедура вводится в действие СНА или начальником инспекции по безопасности полетов аэропорта.

Первоначальный сбор необходимой документации и информации, относящейся к расследованию авиационного события, проводит СНА или инспектор по безопасности полётов.

Расследование авиационного события проводится в соответствии с «Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими ВС в РФ» (ПРАПИ ГА-98).

Начальник инспекции по безопасности полетов обязан:

- определить обстоятельства, приведшие к данному событию;
- просмотреть все доклады касательно данного события;
- организовать работу, чтобы были составлены наиболее подробные предварительные кроки места события (если данное мероприятие не было выполнено до его прибытия на место события);
- организовать, при необходимости, сбор документов, характеризующих состояние летного поля, качество заправленного ГСМ, метеорологических документов по району аэродрома и маршрута полета;
- проанализировать на достоверность материалы, полученные в результате первоначальных действий и передать их в комиссию по расследованию;
- организовать определение координат, обнаруженных на ИВПП останков птиц (животных), или их фрагментов, посторонних предметов и контролировать внесение данных о них в Акт осмотра инженером по эксплуатации аэродромов аэродромной службы;
- организовать, при необходимости, получение дополнительных материалов, связанных с событием;
- определить участников события и свидетелей;
- собрать всю необходимую фактическую информацию касательно участников события (график дежурств, записи по обучению, медицинская информация касательно данного события, если это возможно, послужной список, должностные обязанности, все доклады и т.д.);
- собрать всю необходимую фактическую информацию касательно технических, природных и инфраструктурных условий.

Опросить всех участников события и свидетелей.

Провести выезд на место происшествия, если это возможно.

Убедиться, что стандартная процедура выполнения работ опубликована и доступна для выполнения работы.

Определить человеческие факторы:

- коммуникация;
- стресс и временные лимиты;
- усталость;
- потеря ситуационной осведомлённости;
- состояние здоровья;
- использование доступных ресурсов;
- отзывы персонала касательно стандартной процедуры выполнения работ;
- командная работа;
- знания и компетенция.

Определить технические факторы:

- использование наземной обслуживающей техники;

- записи о техническом обслуживании и ремонте;
- текущее техническое состояние;
- соответствие выполняемой работе.

5.4. Анализ

Анализ производится комиссией во главе с Директором управляющим Общества, либо должностным лицом, назначенным приказом Директора управляющим.

Проведение ключевым персоналом после события всестороннего разбора событий и документирование всех важных уроков, извлеченных из события, в результате чего могут быть внесены изменения в соответствующие процедуры.

Анализ события проводится следующим образом:

- Описать последовательность событий для каждого человека/элемента, в зависимости от того как они происходили;
- Определить любые ошибки в инструкциях относительно выполнения задач;
- Определить любые причинные связи между событиями;
- Задokumentировать хронологию событий, которые привели к событию, подкрепить это фактической информацией;
- Определить какие ошибки привели к событию, основываясь на фактических доказательствах и очередности событий;
- Определить заранее известные и/или новые угрозы, которые привели к событию.

5.5. Заключение и причины

Определить:

- основные причины;
- факторы, способствовавшие возникновению события.

5.6. Последующие действия по результатам расследования

Выполнить последующие действия по результатам расследования путем:

1. Для каждой установленной основной причины:
 - запросить корректирующие мероприятия;
 - запросить предупреждающие мероприятия.
2. Разработать рекомендации по безопасности:
 - определить основные причины, идентифицировать человеческие и вспомогательные факторы, которые являются частью расследования;
 - убедиться, что запросы на применение корректирующих и предупреждающих мероприятий адресованы непосредственному руководящему составу;
 - предоставить на одобрение непосредственным руководителям планы корректирующих и предупреждающих мероприятий для устранения основных причин, человеческих и сопутствующих факторов;
 - убедиться, что применение «Плана мероприятий» осуществляется путем проведения процесса мониторинга/аудитов.

6. ПРОЦЕДУРЫ ПО МОНИТОРИНГУ

Мониторинг показателей безопасности полетов важен для возможности руководителей определять риски, которые могут оказать негативное влияние на

безопасность полетов. Аудит проводится сотрудником отдела качества путем очного присутствия на рабочей площадке и наблюдения производственного процесса.

В аэропорту процедуры инспектирования безопасности наземного обслуживания регламентируются «Методикой внутренней проверки качества наземного обслуживания пассажиров и ВС».

Для мониторинга показателей безопасности используются чек-листы «Приложения 2-10 к «Методике внутренней проверки качества наземного обслуживания пассажиров и ВС». При необходимости, производится фото фиксация отклонений.

7. ПРОЦЕДУРЫ ПО ДЕЙСТВИЯМ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

Следующие действия должны быть предприняты в случае аварийной ситуации в соответствии с процедурами авиакомпании и/или ответственными лицами АО «МАКр», а также местным законодательством.

Коммуникация:

С перевозчиком:

- уведомить перевозчика;
- организовать кризисный штаб-центр;
- передавать регулярные отчеты о ситуации на месте;
- поддерживать выполнение коммуникации/действий.

С подразделениями аэропорта и с государственными органами:

- установить связь с задействованными подразделениями аэропорта и государственных органов по аварийному реагированию;
- подготовить место и оборудование для работы;
- обеспечить средства наземного обслуживания по требованию уполномоченных властей.

Со службой наземного обслуживания:

- проинформировать персонал по наземному обслуживанию;
- провести вводный инструктаж.

С пассажирами, экипажем: предоставлять регулярную информацию.

С родственниками: предоставлять регулярную информацию.

Со средствами массовой информации: предоставлять регулярную информацию.

Основные требования:

- Привести в действие команду аварийного реагирования;
- Предоставить персонал для взаимодействия на месте происшествия.

Пассажиры и экипаж:

- Оказать помощь в сборе информации от пассажиров, экипажа;
- Оказать содействие и безопасные отдельные помещения для пассажиров;
- Оказать содействие и безопасные отдельные помещения для членов экипажа;

Грузы, багаж и почта:

- Оказать помощь в инвентаризации перевозившихся на данном ВС грузов, багажа и почты;
- Предпринять меры по защите багажа, груза и почты от утери либо повреждения, а также организовать безопасное хранение.

Документация:

- Составить таблицу данных для использования при аварийных ситуациях: контакты, карты, списки информации по предприятиям и учреждениям;
- Сохранять данные об актуальных аварийных контактах перевозчика, обслуживающей компании и местных властей;
- Собрать, обеспечить сохранность и защиту всей документации касательно аварийной ситуации и предоставить к ней доступ перевозчику;
- Вести историю ситуации и предпринятых мероприятий;
- Вести детальный учет расходов связанных, с услугами, оказанными во время аварийной ситуации.

Родственники:

- Оказывать помощь в сборе информации от членов семей;
- Оказать помощь и безопасное отдельное помещение членам семей;
- Оказать помощь в воссоединении пассажиров с членами их семей.

Средства:

- Предоставить помещения для выполнения функций по аварийному реагированию для постоянного и привлеченного персонала авиакомпании;
- Оказать помощь в прибытии, организации и выполнении работ Команде чрезвычайного реагирования;
- Определить соответствующие вспомогательные службы, которые могут потребоваться для продолжения операций при чрезвычайной ситуации.

В АО «МАКр» основными документами, регламентирующими действия структурных подразделений в чрезвычайных ситуациях, являются: «Инструкция по первоначальным действиям должностных лиц АО «Международный аэропорт «Краснодар» и других организаций, обеспечивающих полеты воздушных судов, при авиационных событиях на аэродроме Краснодар (Пашковский)», «План мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме Краснодар (Пашковский) (Аварийный план)», целями которых являются:

- обеспечить централизованное руководство и координацию всей деятельности при возникновении необходимости реагирования на АП/АИ или другое событие, которое приводит к гибели людей, серьезным травмам, значительным повреждениям ВС и/или значительным нарушениям в работе;
- своевременно и правильно классифицировать кризисную ситуацию и выбрать соответствующую схему действий согласно классификациям авиационных событий;
- обеспечить эффективное использование всех средств и ресурсов в целях минимизации ущерба в чрезвычайных ситуациях;
- обеспечить сбор материалов для расследования и установления причин возникновения кризисной ситуации, ее последствий для АО «МАКр» и окружающей среды.

Также в Инструкции по первоначальным действиям должностных лиц АО «Международный аэропорт «Краснодар» и других организаций, обеспечивающих полеты воздушных судов, при авиационных событиях на аэродроме Краснодар (Пашковский) определена координация действий в чрезвычайных ситуациях соответствующих организаций, имеющих отношение к событию или совместимость с ними.

В случае утечки спецжидкостей и других загрязняющих материалов на перроне и вокруг ВС -действие служб определены в «Технологии по

взаимодействию служб и подразделений при обеспечении обслуживания пассажиров, багажа, грузов и почты, ВС в период сбойных ситуаций в аэропорту Краснодар» от 12.07.2022 №235 и в «Технологии ликвидации разлива специжидкостей» от 08.02.2019 №42.

Выполнение работ в зоне обслуживания ВС при неблагоприятных погодных условиях - определено в РОНО АО «МАКр» Глава 3 «Общие положения по безопасности и обслуживанию ВС», «Технология взаимодействия аэродромной службы с аэродромным диспетчерским центром Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (Краснодар) и другими наземными службами, обеспечивающими полеты ВС на аэродроме Краснодар» от 17.07.2023 №257, которые предусматривает защиту ВС, пассажиров, обслуживающего персонала, багажа, груза и оборудования в тех случаях, когда неблагоприятные погодные условия препятствуют обслуживанию.

Правила пожарной безопасности и противопожарной защиты при проведении наземного обслуживания осуществляются согласно Общеобъектовой инструкции о мерах пожарной безопасности на объектах и в службах АО «МАКр», которые предусматривают:

- выявление и устранение условий, которые могут привести к пожару;
- наличие, доступ и использование противопожарного оборудования;
- процедуры контроля и оповещения о пожарах.

При возникновении ситуаций, влияющих на безопасность полета или угрожающих здоровью и жизни людей, инцидентах с опасным (особым) грузом, разливом легко воспламеняющихся, ядовитых жидкостей, ДПВС, ответственный за организацию наземного обслуживания ВС на перроне, прекращает подготовку ВС, докладывает оперативному руководству (начальнику смены СНО, диспетчеру ЦУР) для вызова аварийных служб АО «МАКр». При необходимости вызывает технические средства, принимает меры по эвакуации пассажиров с борта ВС и выводу людей из опасной зоны.

8. ПРОЦЕДУРЫ НАДЗОРА В НЕБЛАГОПРИЯТНЫХ ПОГОДНЫХ УСЛОВИЯХ

К неблагоприятным погодным условиям относятся обслуживание в зимних условиях и на скользких поверхностях, при штормовой активности/молниях, при получении предупреждения о возможности грозовой активности, в условиях сильного ветра, ураганов/тайфунов, торнадо, а также чрезвычайной жары.

Надзор за прибытием/отправлением ВС включает процессы, изложенные в разделе 2 «Таблица контроля сфер деятельности» настоящего Руководства. Процесс надзора в неблагоприятных погодных условиях включает:

- получение предупреждения о надвигающихся неблагоприятных погодных условиях;
- подтверждение получения предупреждения о надвигающихся неблагоприятных погодных условиях;
- оценка возможных угроз;
- выполнение действий в соответствии с установленными процедурами;
- связь со всеми затрагиваемыми сторонами;
- соблюдение правил аэропорта/законодательства.

Во время обслуживания ВС при экстремальных условиях исполнители работ обязаны:

- обеспечить безопасность ВС, установив на него дополнительные колодки; выполнить швартовку ВС или принять другие меры, предусмотренные

эксплуатационной документацией (ЭД) для данного типа ВС, исключающие повреждение ВС при сильном ветре, установить под колеса упорные колодки, застопорить органы управления воздушным судном;

- правильно разместить, при необходимости закрепить находящиеся около ВС устройства, крышки люков отсеков, наружные подвижные элементы ВС, средства наземного обслуживания, принять другие возможные меры по защите ВС от повреждений;

- соблюдать повышенную осторожность при открытии и закрытии люков грузовых отсеков ВС.

При грозовой деятельности (в районе аэродрома) необходимо:

- немедленно прекратить заправку ВС топливом;
- ДПВС, ответственный за наземное обслуживание ВС, обязан убедиться, что ВС и подсоединенные к нему средства наземного обслуживания общего применения заземлены.

Обслуживание ВС при высоких температурах:

- наземное обслуживание ВС необходимо проводить с соблюдением требований и ограничений, предусмотренных РОНО, Сборниками инструкций по выполнению НО для ВС конкретного типа;

- персоналу необходимо выдать средства индивидуальной защиты (закрытую одежду);

- снабжать персонал питьевой водой;

- предоставить персоналу помещение с регулируемой температурой воздуха, используемое в перерывах.

Обслуживание в зимнее время либо в условиях скользкой поверхности перрона.

Условия обслуживания ВС в зимнее время представляют особую опасность и персонал, задействованный в работах на перроне, должен быть осведомлен и соблюдать осторожность, чтобы предотвратить возникновение происшествий. Необходимо соблюдать следующие меры предосторожности для снижения риска:

- необходимо планировать дополнительное время для работ на перроне, соблюдать осторожность при хождении по перрону, в местах, где поверхность перрона может быть скользкой;

- необходимо соблюдать особую осторожность при управлении транспортными средствами, особенно приближаясь к ВС. Необходимо помнить, что тормозной путь транспортных средств увеличивается и нужна большая дистанция для безопасной остановки;

- водители спецмашин для заправки ВС питьевой водой и спецмашин для обслуживания санузлов должны быть особенно внимательны во избежание утечек, которые могут привести к замерзанию жидкостей в дальнейшем. Необходимо соблюдать осторожность с целью свести количество проливов и переливов к минимуму;

- если условия покрытия перрона являются факторами опасности, необходимо связаться с аэродромной службой АО «МАКр» для снижения риска данных факторов опасности. В случае, если это невозможно, остановить выполнение работ, на которые влияют данные факторы;

- все двери ВС (пассажирские двери и люки грузовых отсеков) должны быть закрыты, как только это будет возможно, с целью исключения попадания осадков или снега внутрь ВС;

- все действия и операции, выполняемые на перроне, должны быть скорректированы так, чтобы они соответствовали условиям, имеющимся на данный момент.

ВНИМАНИЕ: Скорость движения по скользкой поверхности должна быть снижена.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ: выполнять работы на высоте на открытых площадках при грозе, гололедице, тумане, исключающем видимость в пределах фронта работ, а также при скорости ветра 15 м/с и более, если нет дополнительных ограничений по этому параметру из-за пониженных температур и других климатических факторов.