



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

#### ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

**Пункт 31 повестки дня. Стандартизация в области безопасности полетов и аэронавигации**

#### **РАЗРАБОТКА СТАНДАРТИЗИРОВАННЫХ ИНСТРУКТИВНЫХ МАТЕРИАЛОВ ПО УПРАВЛЕНИЮ ЭВАКУАЦИЕЙ ПАССАЖИРОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В АЭРОПОРТАХ**

(Представлено Объединенными Арабскими Эмиратами)

#### **КРАТКАЯ СПРАВКА**

Эвакуация из крупного пассажирского воздушного судна вызывает серьезную обеспокоенность у эксплуатантов аэропортов с точки зрения обеспечения безопасности полетов. Глава 9.1 тома I *Проектирование и эксплуатация аэродромов* Приложения 14 *Аэродромы* гласит, что целью планирования мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме является сведение к минимуму последствий аварийных ситуаций, прежде всего с целью спасения жизни людей и обеспечения выполнения операций воздушных судов. В главе 10.1 части 7 *Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту* документа *Руководство по аэропортовым службам* (Doc 9137) подробно изложены коллективные обязанности эксплуатантов аэропортов и эксплуатантов воздушных судов, а также соответствующих заинтересованных сторон по выбору наиболее подходящей безопасной зоны временного размещения, обеспечению транспортировки оставшихся в живых в учреждения экстренной медицинской помощи и организации оказания им соответствующей медицинской помощи. Однако отсутствуют подробные инструктивные материалы для эксплуатантов аэропортов по разработке стандартизированных процедур в отношении событий, связанных с многочисленными людскими потерями, в частности в отношении управления эвакуацией пассажиров и экипажей воздушных судов во время авиационных происшествий. Без надлежащих инструктивных материалов по управлению эвакуацией пассажиров и членов экипажа во время авиационного происшествия они будут ходить и перемещаться по оперативным зонам движения воздушных судов, что будет создавать угрозу их жизни и серьезную угрозу для безопасности полетов в аэропортах. В настоящем рабочем документе Объединенные Арабские Эмираты предлагают разработать соответствующие инструктивные материалы для эксплуатантов аэропортов в целях принятия надлежащих мер по обеспечению безопасности полетов при организации эвакуации пассажиров из воздушных судов в аэропортах.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению содержание настоящего рабочего документа;
- b) разработать стандартизированные инструктивные материалы для эксплуатантов аэропортов в целях безопасного управления эвакуацией пассажиров и экипажа во время авиационного происшествия.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями.
<i>Финансовые последствия</i>	Настоящий рабочий документ не имеет финансовых последствий.
<i>Ссылки</i>	Глава 9.1 тома I <i>Проектирование и эксплуатация аэродромов</i> Приложения 14 <i>Аэродромы</i> Дос 9137, часть 7 <i>Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту</i> документа <i>Руководство по аэропортовым службам</i>

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В настоящем рабочем документе изложены потенциальные угрозы для пассажиров воздушных судов после эвакуации в зонах движения воздушных судов и необходимость разработки стандартных инструктивных материалов для безопасного управления этими эвакуируемыми пассажирами. Большинство рисков для пассажиров в зоне движения воздушных судов возникает из-за того, что пассажиры, как правило, незнакомы со средой аэропорта. В связи с этим для эксплуатантов аэропортов, в том числе для заинтересованных сторон, требуются приемлемые на международной основе инструктивные материалы, с тем чтобы эти эвакуируемые пассажиры как можно быстрее направлялись в безопасную зону сбора. Основная мотивация для подготовки этого рабочего документа была основана на рекомендации, высказанной в ходе работы Технического комитета по планированию чрезвычайных ситуаций для национальных аэропортов и авиакомпаний Объединенных Арабских Эмиратов, в отношении необходимости разработки для всех аэропортов ОАЭ инструктивных материалов по внедрению процедур системы управления эвакуацией пассажиров воздушных судов (PEMS).

1.2 В соответствии с главой 9.1 тома I *Проектирование и эксплуатация аэродромов* Приложения 14 *Аэродромы* основной целью планирования мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме является сведение к минимуму последствий аварийных ситуаций, прежде всего с целью спасения жизни людей и обеспечения выполнения операций воздушных судов. План действий в чрезвычайных ситуациях на аэродроме предусматривает процедуры координации мер реагирования различных аэродромных подразделений (или служб) и тех органов из окружающих аэродром районов, которые могли бы оказать помощь в реагировании на чрезвычайные ситуации. В настоящее время часть 7 *Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту* документа *Руководство по аэропортовым службам* (Дос 9137) не содержит инструктивных материалов по безопасному управлению эвакуацией пассажиров воздушного судна в аэропорту.

1.3 На основе тематических исследований, проведенных в отношении имевших место в прошлом инцидентов с воздушными судами, таких, как рейс 214 Asiana Airlines, рейс 521 Emirates Airlines, рейс 215 Gulf Air Flight и т. д., было установлено, что эвакуированные пассажиры находились в зоне активного движения воздушных судов. Ответственность за обеспечение безопасности пассажиров между воздушным судном и аэропортом/зданием аэропорта возлагается на авиакомпанию, эксплуатанта аэродрома и другие аэродромные службы/заинтересованные стороны. Крайне важно четко определить, кто несет ответственность за предоставление персонала для осуществления контроля за пассажирами и/или их сопровождения через перрон и за предоставление достаточного количества сотрудников для этого. Отсутствие надлежащего контроля за пассажирами может привести к несчастным случаям с серьезными последствиями для

всех задействованных лиц. Основные опасности для пассажиров воздушных судов, проходящих через зоны эксплуатации воздушных судов, в частности, включают следующее:

- a) пассажиры могут потеряться;
- b) пассажиров может сбить транспортное средство/воздушное судно;
- c) пассажиры могут получить повреждения от воздействия винта/реактивной струи/чрезмерного шума двигателей воздушного судна;
- d) пассажиры могут упасть в дренажные системы, каналы, водосборные бассейны аэропорта;
- e) пассажиры могут пострадать от воздействия строительной техники аэропорта и т. д.

## **2. НЕОБХОДИМОСТЬ СОЗДАНИЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ЭВАКУАЦИЕЙ ПассаЖИРОВ В АЭРОПОРТАХ**

2.1 Основной обязанностью экипажа воздушного судна во время эвакуации является направление пассажиров на эвакуацию из воздушного судна с использованием всех пригодных для использования выходов. Цель эвакуации заключается в обеспечении того, чтобы пассажиры и члены экипажа покидали воздушное судно как можно быстрее и как можно более безопасным образом. После того как пассажиры покидают воздушное судно и, если они остаются без сопровождения, они могут подвергнуться таким рискам, как движение воздушных судов и транспортных средств. Риски травм увеличиваются, поскольку пассажиры находятся в состоянии паники и обычно не знают об очевидных опасностях вокруг них. Они также могут потеряться (например, из-за темных условий, плохой видимости, неоднозначной или неправильной маркировки). Это значительно увеличивает вероятность того, что они попадут в опасную ситуацию (например, пассажир может приблизиться к воздушному судну, проходящему проверку двигателя, а инженерный персонал, скорее всего, не будет знать о его присутствии и, следовательно, не сможет достаточно оперативно отвести пассажира в сторону).

2.2 Пассажиры, покидающие разбившееся воздушное судно с помощью аварийных трапов, могут быть без обуви или без надлежащей одежды. Там, где крушение воздушного судна произошло в ненастную погоду, пассажиры могут быть промокшими и испытывать дискомфорт. Эти проблемы следует предвидеть, имея в наличии предметы одежды, обувь и одеяла. Может возникнуть необходимость в создании безопасной зоны сбора людей вдали от воздушного судна, в которой пассажиры могут быть обеспечены теплом и одеждой, и которая может использоваться для целей осмотра, прежде чем эти лица будут доставлены в назначенное место для размещения пострадавших. После авиационного происшествия многие люди могут погибнуть и во многих случаях травмы могут усугубиться, если квалифицированный персонал спасателей не окажет немедленной медицинской помощи. Раненные пассажиры должны быть отсортированы, им должна быть оказана неотложная медицинская помощь, а затем они должны быть незамедлительно эвакуированы в соответствующие медицинские учреждения.

2.3 Основная ответственность за управление эвакуацией пассажиров в зонах движения должна возлагаться на эксплуатанта аэродрома. Эксплуатант аэродрома, эксплуатант воздушного судна, персонал наземных служб и контролируемой зоны несут коллективную ответственность за

обеспечение строгого контроля и надзора за перемещением пассажиров в зонах движения. В этой связи предлагается разработать в аэропортах стандартизированные инструктивные материалы в отношении системы управления эвакуацией пассажиров в целях обеспечения безопасного и эффективного управления охраной здоровья и безопасностью эвакуированных пассажиров воздушных судов в зонах движения воздушных судов, которые включают, по крайней мере, следующие меры:

- a) разработку универсального знака обозначения зоны сбора эвакуированных пассажиров (PEMS);
- b) знаки PEMS должны быть видимыми и иметь различаемый звуковой сигнал во всех направлениях и при любых погодных условиях;
- c) знак PEMS может устанавливаться или перевозиться в задней части отдельных транспортных средств аэродромных спасательных и противопожарных служб и/или транспортных средств аэродромного обслуживания;
- d) следует разработать процедуры установки знаков PEMS в безопасном месте за пределами внутреннего оцепления и в пределах внешнего ограждения, с наветренной стороны и с уклоном вверх от места авиационного происшествия;
- e) следует разработать процедуры эвакуации пассажиров из воздушного судна в направлении к этим транспортным средствам со знаками PEMS;
- f) следует разработать процедуры для пассажиров, которым требуется медицинская помощь или которые должны быть доставлены в место для сортировки медицинским персоналом или персоналом скорой помощи, участвующим в реагировании на авиационное происшествие.

### 3. ДЕЙСТВИЯ

#### 3.1 Ассамблее ИКАО предлагается:

- a) принять к сведению содержание настоящего рабочего документа, чтобы включить его в часть 7 документа Doc 9137;
- b) разработать универсально согласованный знак зоны сбора для управления эвакуацией пассажиров (PEMS), который был бы видимым и имел бы различаемый звуковой сигнал во всех направлениях и при любых погодных условиях и мог быть установлен или перевозиться в задней части отдельных транспортных средств аэродромных спасательных и противопожарных служб и/или транспортных средств аэродромного обслуживания;
- c) разработать процедуры установки знаков PEMS в безопасном месте за пределами внутреннего оцепления и в пределах внешнего ограждения, с наветренной стороны и с уклоном вверх от места авиационного происшествия;
- d) разработать процедуры эвакуации пассажиров из воздушного судна в направлении к этим транспортным средствам со знаками PEMS;

- e) разработать процедуры для пассажиров, которым требуется медицинская помощь или которые должны быть доставлены в место для сортировки медицинским персоналом или персоналом скорой помощи, участвующим в реагировании на авиационное происшествие.

— КОНЕЦ —