



ГРУППА
КОМПАНИЙ
«ПАСОП ГА»



141700, Московская обл.,
г. Долгопрудный,
Промышленный проезд,
дом 14, офис XIV

т/ф: (495) 981-42-92
(495) 578-49-61

E-mail: 9814292@inbox.ru

<http://cprsga.ru>

IX Национальная выставка инфраструктуры гражданской авиации NAIS
9-10 февраля 2022 г., Москва, Крокус Экспо

Конференция
«Современные технические возможности эвакуации и транспортировки
повреждённых ВС»

**СОСТОЯНИЕ РАБОТ ПО РАЗРАБОТКЕ ПРОЕКТА
ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ
«УДАЛЕНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА ПОТЕРЯВШЕГО
СПОСОБНОСТЬ ДВИГАТЬСЯ»**





ГРУППА
КОМПАНИЙ
«ПАСОП ГА»

9814292@inbox.ru

ОБЛАСТЬ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГРУППЫ КОМПАНИЙ «ПАСОП ГА»

Учреждение «ЦС СПАСОП ГА»

- Сертификация аэродрома в части аварийно-спасательных средств
- Сертификация противопожарного оборудования аэропортов
- Разработка нормативно-правовой документации
- Подготовка документов по организации деятельности служб аэропорта

Аттестат аккредитации сертификационного центра объектов гражданской авиации № СЦ-041 от 29.06.2021 г. ФАВТ (Росавиация)

Аттестат аккредитации сертификационного центра № СЦ-053 от 31.03.2017 г. Авиационного Регистра МАК

Свидетельство о регистрации в Системе добровольной сертификации

№ РОСС RU.И405.04ЧА00 Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии



Образовательное учреждение «ЦПРС ГА»

- Профессиональное обучение персонала аварийно-спасательных служб,
- Взаимодействие с комиссией по аттестации персонала аварийно-спасательных служб

Лицензия № 77398 от 13.02.2018 г. Министерства образования Московской области



АНО «ЦНИИ ДПО ПТ»

- Дополнительное профессиональное образование персонала аэропортов
- Обучение не авиационного персонала смежных специальностей аэропорта
- Сертификация аэропортовой и аэродромной техники

Лицензия № 78303 от 25.12.2019 г. Министерства образования Московской области

Регистрация в Федеральном агентстве по техническому регулированию и метрологии системы добровольной сертификации на производстве и транспорте № РОСС RU.И2377.04ТРА0





СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ВОПРОСА (международные нормативно-правовые документы)

Комплексное решение вопроса удаления ВС *«потерявшего способность двигаться»*, включающее как **РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ** участников проведения работ, так и **ПРОЦЕДУРЫ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ВС** в ремонтную зону для восстановления, определено в международных стандартах ИКАО:

- **Приложение 14 «Аэродромы», Том I «Проектирование и эксплуатация аэродромов»,** раздел 9.3 «Удаление воздушного судна, потерявшего способность двигаться»,
- **Приложение 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов»,** глава 3 «Общие положения», «Сохранение вещественных доказательств, охрана и удаление ВС»,
- **Дос. 9137-AN/898 «Руководство по аэропортовым службам»,**
Часть 5 «Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться»,
Часть 7 «Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту»
Часть 8 «Эксплуатационные службы аэропорта»,
Часть 9 «Практика технического обслуживания аэропортов»
- **Циркуляр № Суг. 305-AN/177 «Эксплуатация новых крупногабаритных самолётов на существующих аэродромах»,** глава 4 «Аэродромные средства и службы», пункты 4.124; 4.125; 4.126 Удаление повреждённых воздушных судов





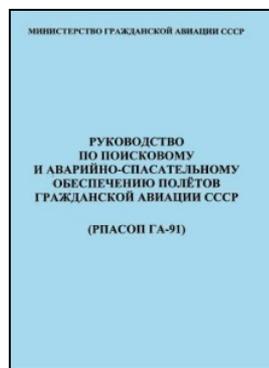
СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ВОПРОСА (национальные нормативно-правовые документы)

В России **РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ** участников проведения работ по **«эвакуации ВС потерпевшего бедствие»** (формулировка степени повреждения ВС отличается от ИКАО) установлено:

- **Воздушный Кодекс России № 60-ФЗ**, глава XIII «Поиск и спасание», статья 89, пункт 2; глава XIV «Расследование авиационного происшествия или инцидента», статья 97 «Сохранение вещественных материалов»,
- **Постановление Правительства РФ № 609 от 18.06. 1998 г. «Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими ВС» (ПРАПИ-98)**, Часть 2.3 «Первоначальные действия должностных лиц при авиационном происшествии», часть 2.4 «Организация и порядок работы комиссии по расследованию».
- **«Руководство по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полётов гражданской авиации СССР» (РПАСОП ГА-91)**, Приказ № 65 от 28.03.1991 г. Министерства ГА СССР, глава 3 «Организация и выполнение аварийно-спасательных работ», пункты 3.12; 3.14 ; 3.29.8 ; Приложения 16, 17. (**После введения ФАП-517 - НЕ ПРИМЕНЯЕТСЯ**)

ПРОЦЕДУРЫ перемещения ВС в ремонтную зону установлены:

- **«Инструкция по эвакуации самолётов с лётного поля аэродромов гражданской авиации»**, утв. Министерством ГА от 25.02.1986 г.,





НЕОБХОДИМОСТЬ ОБНОВЛЕНИЯ ДОКУМЕНТА РЕГУЛИРУЮЩЕГО ПОРЯДОК ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ

Положения «Инструкции по эвакуации ...», а равно и РПАСОП-91 **НЕ СООТВЕТСТВУЮТ современному состоянию отрасли** как по структуре авиапредприятий (ФАП-286 оператор аэродрома, ФАП-128 авиакомпания, ФАП-285 тех-обслуживание и ремонт), так и по парку ВС эксплуатируемых в России и состоящему, в основном из ВС зарубежного производства.

Вследствие чего при авиационных происшествиях возникают неоднозначные трактовки и толкования между участниками и подлежат пересмотру в рамках **«РЕГУЛЯТОРНОЙ ГИЛЬТИНЫ»**, задачей которой является *«... создание в сферах регулирования новой системы понятных и чётких (актуализированных) требований ...»*

Поручения Президента РФ в рамках его послания Федеральному Собранию, Правительству РФ № Пр-294 от 26.02.2019 г.

Во исполнение решения совещания Росавиации (Протокол № 348/03-Пр от 03.11.2020 г.) о создании рабочей группы по разработке проекта приказа «Об утверждении ФАП «Удаление ВС потерявшего способность двигаться», Учреждением «ЦС СПАСОП ГА» был подготовлен проект ФАП и разослан авиапредприятиям для отзыва.

В основе проекта ФАП положены базовые принципы по организации работ по удалению ВС международных стандартов ИКАО.

Отзывы с предложениями и замечаниями по уточнению и корректировке проекта были получены:

- Департамента правового обеспечения и законодательной деятельности Минтранса РФ,
- Управления инспекции по безопасности полётов Росавиации,
- АО «Международный аэропорт «Внуково»,
- АО «Международный аэропорт Шереметьево»,
- ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы»,
- ПАО «Аэрофлот»,
- ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»,
- «UTG aviation services» (Домодедово).





БАЗОВЫЕ ПРИНЦИПЫ ИКАО по ОРГАНИЗАЦИИ УДАЛЕНИЯ ВС РЕАЛИЗОВАННЫЕ в ПРОЕКТЕ ФАП

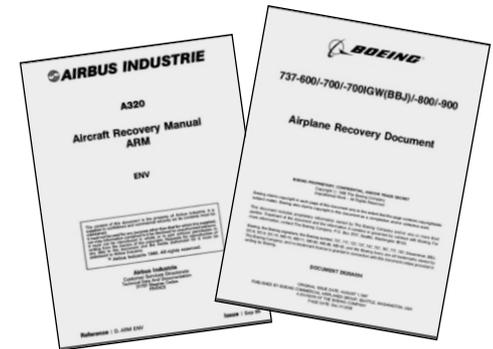
1. Работы по удалению ВС потерявшего способность двигаться относятся к **ТЕХНОЛОГИЧЕСКИМ**, первоочередной задачей которых является перемещение ВС в ремонтную зону без дополнительных повреждений для восстановления и последующего возврата в эксплуатацию.

Важно то, что такие работы выполняются в соответствии с **эксплуатационной документацией Разработчика ВС** – Aircraft Recovery Manual (ARM)/(ARD).

Полномочия на **ПОДГОТОВКУ** к перемещению ВС с повреждёнными системами имеет сертифицированная организация и аттестованный персонал для ТОиР соответствующей категории видов работ и типов ВС

!!! НЕ ПУТАТЬ с аварийно-спасательной операцией, целью которой является «... спасение людей оставшихся в живых после авиационного происшествия ...», допускающих повреждения ВС.

Бригады СПАСОП аэропорта привлекается для **дежурства** на случай возгорания топлива аварийного ВС при его подготовке к перемещению.



2. ОРГАНИЗАЦИЮ И ФИНАНСИРОВАНИЕ материально-технического обеспечения работ по удалению ВС **обязана** осуществлять **АВИАКОМПАНИЯ, являющаяся его собственником** (в т.ч. компенсацию прямых и косвенных убытков аэропорта). При эксплуатации лизинговых ВС, собственник в лице страховой компании, в зависимости от масштабов повреждений, принимает решение о **целесообразности восстановления ВС или его утилизацию.**



3. ДО НАЧАЛА выполнения полётов авиакомпании необходимо **согласовать с оператором аэродрома** места взлёта/посадки, ПЛАН УДАЛЕНИЯ ВС, заключающийся в его уведомлении о том, какие силы и средства (**персонал, эвакуационное оборудование, строительная техника, расходные материалы**) намеревается привлечь авиакомпания и сообщить контактные данные привлекаемой организации (аутсорсинг). В качестве такой организации может выступать поставщик эвакуационного оборудования или кооперация с другими эксплуатантами для совместного (пульного) использования оборудования (например, технический пул IATP международных компаний).



БАЗОВЫЕ ПРИНЦИПЫ ИКАО по ОРГАНИЗАЦИИ УДАЛЕНИЯ ВС РЕАЛИЗОВАННЫЕ в ПРОЕКТЕ ФАП (продолжение)

4. ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ аэропорта в скорейшем возобновлении полётов, реализуется в назначении должностного лица, обязанностями которого является **КООРДИНАЦИЯ** взаимодействия с авиакомпаниями, посредством согласования и поддержания в актуальном состоянии **ПЛАНА по удалению ВС** с рабочей площади аэродрома (*не отменяет необходимость удаления ВС эксплуатантом за её пределами*), и входящего в АВАРИЙНЫЙ ПЛАН аэропорта как составная часть (**не путать вопросы «планирования» и содержание оборудования и персонала !!!**).
Передача этих данных в Сборник аэронавигационной информации АИП (*аэронавигационный паспорт аэродрома*) и Единую Государственную Информационную Систему «Реестр аэродромов».
- Отсутствие плана по удалению ВС **может являться** основанием для отказа авиакомпании в приеме и обслуживании ВС аэропортом, **в противном случае все риски возможных убытков аэропорт принимает на себя.**
5. Работы по удалению ВС начинаются **ТОЛЬКО** после завершения полевого этапа расследования и получения разрешения председателя комиссии, что **«... может занимать от нескольких часов до многих дней ...»**.
6. Решение о **«... перемещении ...»** ВС в **ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ** (угроза жизни и здоровья людей) принимает диспетчер УВД аэродрома (*при нахождении ВС в зоне ответственности аэродрома*) или председатель комиссии по расследованию (*при нахождении ВС за пределами зоны ответственности аэродрома*).
7. Выполнение работ по удалению ВС должно выполняться настолько быстро, насколько это практически возможно. **Фактические затраты времени определяются объёмом необходимых работ в каждом конкретном случае** (*степень и сочетание повреждений ВС, метеоусловия, местные особенности рельефа и климатической зоны*), что не всегда позволяет выполнить удаление ВС **«... так быстро, как этого желает эксплуатант аэродрома»**. Нормативов затрат времени на удаление ВС, позволяющих учесть фактически сложившиеся условия – **НЕ СУЩЕСТВУЕТ !!!**





СТАТУС ФОРМАТА ОБНОВЛЕННОГО ДОКУМЕНТА РЕГУЛИРУЮЩЕГО ПОРЯДОК ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ

Наиболее приемлемым из существующих видов нормативных документов являются «Федеральные Авиационные Правила», поскольку позволяют на федеральном уровне установить **ЕДИНООБРАЗНЫЙ** порядок организации и этапы выполнения работ по удалению ВС, **ГАРМОНИЗИРОВАННЫЕ** с международными стандартами ИКАО.

Отсутствие в Воздушном Кодексе РФ ссылок на установление требований к порядку организации работ по удалению ВС «... **уполномоченным органом в области гражданской авиации** ...» не позволяет определить его правовой статус и ввести в действие.

Для введение проекта ФАП в правовое поле, предлагается внести поправки в Воздушный Кодекс, дополняющих формулировку пункта 2, статьи 89 в следующей редакции:

- «Требования к порядку организации работ по удалению ВС, используемые технические средства и квалификация персонала, устанавливаются Федеральными авиационными правилами».

Кроме того, предлагается внести поправки в Воздушный Кодекс, касающиеся ответственности государства перед иностранными компаниями, выполняющих полёты над территорией РФ, заключающиеся в **УПРОЩЕНИИ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ** (таможенные вопросы временного ввоза специализированного эвакуационного оборудования). также как дополнение к пункту 2, статьи 89 ВК, в следующей редакции:

- «Временный допуск персонала и ввоз необходимого оборудования, инструментов и запасных частей на территорию России, на период выполнения работ по удалению ВС, принадлежащего другому государству и потерпевшего бедствие – осуществляется по упрощённым процедурам».

Примечание:

Для исключения **ОШИБОЧНОГО ПРЕДСТАВЛЕНИЯ** многими авиакомпаниями того, что удаление ВС возложено на ОПЕРАТОРА АЭРОДРОМА и его АВАРИЙНУЮ СЛУЖБУ, обусловленное тем, что положения, касающиеся этого вопроса содержатся в документах, относящихся к **аэродрому, аэропортовым службам, эксплуатационным службам аэропорта** и т.п., представляется разумным положения по удалению ВС Воздушного Кодекса, находящееся в Главе XIII «Поиск и спасание», перенести в Главу V «Воздушные суда», в качестве дополнения статьи 37.1 «Эксплуатация гражданского воздушного судна».



СЛОЖНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ на МЕСТАХ ПРИНЦИПОВ УДАЛЕНИЯ ВС (функции оператора аэродрома)

В деятельности оператора аэродрома не предусматривается оказание услуги удаления ВС !!!

ФАП-286 от 25.09.2015 г. «Требования к операторам аэродромов ГА. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие операторов аэродромов ГА требованиям ФАП»:

пункт 6 Оператор аэродрома гражданской авиации в соответствии с требованиями, установленными федеральными авиационными правилами, **ОБЕСПЕЧИВАЕТ СЛЕДУЮЩИЕ ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:**

- комплекс мероприятий по **поддержанию летного поля аэродрома** в постоянной эксплуатационной готовности
- комплекс мероприятий по **светотехническому обеспечению** взлета, захода на посадку, посадки и руления ВС
- комплекс мероприятий, ... организацию и выполнение **поисковых, аварийно-спасательных и противопожарных работ** по спасению пассажиров и экипажей ВС, ... потерпевших бедствие, оказанию помощи пострадавшим и эвакуацию их с места происшествия.

Примечание:

Термин «... *поддержание лётного поля в ... эксплуатационной готовности ...*», подразумевает удаление посторонних предметов (снега, наледи, дождевых осадков, деталей ВС, животных и птиц). Воздушное судно, даже находящееся в аварийном состоянии не относится к «посторонним предметам», см.:

- Приложение 14 ИКАО, раздел 10.2 «Искусственное покрытие», «Обнаружение и удаление посторонних предметов, которые могут вызвать повреждения ... ВС или нарушить работу бортовых систем»
- Detection System Wildlife and FOD (Foreign Object Debris), см. циркуляр FAA № AC 150/5210-24





ГРУППА
КОМПАНИЙ
«ПАСОП ГА»

9814292@inbox.ru

СЛОЖНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ на МЕСТАХ ПРИНЦИПОВ УДАЛЕНИЯ ВС (функции службы ПАСОП аэродрома)

пункт 58. Оператор аэродрома ГА **НЕ МОЖЕТ ВЫПОЛНЯТЬ РАБОТЫ**, для ... которых у него на момент проведения работ **отсутствует** необходимая документация, персонал, оборудование или иные условия, установленные Правилами.

пункт 61 Руководство по аэродрому содержит:

Часть 4 «Сведения об эксплуатационных процедурах аэродрома и мерах обеспечения безопасности»

раздел 4.14 «**СВЕДЕНИЯ** о процедурах удаления ВС. ... на ВПП или непосредственной близости от нее, в том числе:

- а) **о плане удаления ВС**, потерявших способность двигаться;
- б) **о получении оборудования и необходимого персонала для удаления ВС**, потерявшего способность двигаться;
- в) **о должностях, фамилиях, ... функциях и ... телефонов лиц, отвечающих за организацию работ по удалению ВС,;**
- г) **о функциях оператора аэродрома ГА и владельца воздушного судна.**

Привлекать к работам по удалению ВС службу ПАСОП (АСК) аэродрома ЗАПРЕЩАЕТСЯ !!!

ФАП-517 от 26.11.2020 г. «Аварийно-спасательное обеспечение полётов ВС»

пункт 13 Оператор аэродрома разрабатывает План мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме или в районе аэродрома

Приложение № 2 «Требования к содержанию Аварийного плана»

раздел 3.2 «Основные процедуры при ликвидации ЧС на аэродроме или в районе аэродрома»

пункт 3.2.1 В данном пункте должна содержаться информация о перечне основных процедур, выполняемых АСК и дополнительными силами и средствами.

.....
Процедура 14 «Эвакуация, удаление, перемещение ВС с рабочей площади аэродрома»

.....
пункт 42: - «Использование личного состава дежурной смены аварийно-спасательного подразделения СПАСОП, а также аварийно-спасательных средств, предназначенных для тушения пожара и проведения АСР, не по прямому назначению **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**».

Примечание:

Понимается дежурство АСК для обеспечения безопасности в ходе проведения работ по подготовке и перемещению ВС (слив топлива).





ГРУППА
КОМПАНИЙ
«ПАСОП ГА»

9814292@inbox.ru

СЛОЖНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ на МЕСТАХ ПРИНЦИПОВ УДАЛЕНИЯ ВС (функции компаний по наземному обслуживанию ВС)

ФАП-241 от 17.06.2012 г. «Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание ВС в аэропортах и воздушном пространстве РФ»:

Приложение 1 Перечень и правила формирования тарифов и сборов за обслуживание ВС в аэропортах РФ:

Раздел IV Тарифы за **НАЗЕМНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ**

пункт 4.17 Тарифы за техническое обслуживание ВС по формам регламента.

пункт 4.18 Тарифы за отдельные (дополнительные) услуги по техническому обслуживанию ВС

пункт 4.19 Тарифы за предоставление специальных технических и транспортных средств

См. также Приказ ФНСТ № 125 от 15.04.2000 г. (в ред. от 03.03.2005 г) «Об аэронавигационных и аэропортовых сборах за обслуживание ВС иностранных эксплуатантов в воздушном пространстве и аэропортах РФ».



Наземное обслуживание ВС на перроне (**Aircraft Ground Handling**) - приём ВС, подготовка к вылету и выпуск в полёт

- встреча ВС, обеспечение стоянки (колодки, заземление), выпуск в рейс,
- посадка/высадка пассажиров (подключение GPU, кондиционера, трап, уборка),
- погрузка/выгрузка багажа, почты, грузов (открытие люков),
- заправка топливом, маслом, газами, спецжидкостями,
- антиобледенительная обработка ВС,
- обеспечение мер авиационной безопасности

Удаление ВС выходит за рамки услуг наземного обслуживания (см. пункт 5 статьи 37.1 Воздушного Кодекса РФ)

поскольку требует применения спец-инструмента и оснастки, знаний конструкции систем ВС, находящихся в **АВАРИЙНОМ СОСТОЯНИИ** и не подлежит тарификации ввиду непредсказуемости масштабов повреждений ВС и сложности работ (климат, рельеф, время суток).



«Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими ВС» (ПРАПИ-98), утв. Постановлением Правительства № 609 от 18.06.1998 г.

Часть 2.4 «Организация и порядок работы комиссии по расследованию»

пункт 2.4.9 «Для обеспечения работы комиссии начальник РУ ФАС России или руководитель организации ГА, на базе которой проводится расследование, приказом назначает **группу материально-технического обеспечения** на которую возлагается:

- организация такелажных работ на авиационной технике на месте авиационного происшествия и эвакуация ВС или его составных частей с места происшествия В ЦЕЛЯХ РАССЛЕДОВАНИЯ, а также организация по заданию комиссии ОТПРАВКИ АВАРИЙНОЙ ТЕХНИКИ (составных частей) ДЛЯ ИССЛЕДОВАНИЯ в соответствующие организации-исполнители»,
- взаимодействие с **ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГА, КОТОРОЙ ПРИНАДЛЕЖИТ ВС**, по вопросам обеспечения работы комиссии и возмещения расходов, связанных с расследованием.

В функции группы материально-технического обеспечения» комиссии по расследованию не входят обязанности по удалению всех частей ВС, которые остаются на месте происшествия и не нужны для проведения исследований !!!

Возмещение расходов на обеспечение работы комиссии в т.ч. «группы материально-технического обеспечения» возлагается на авиакомпанию.

