



CONSTANTA

EMERGENCY RESPONSE PLAN

ПЛАН АВАРІЙНОГО РЕАГУВАННЯ

Issue Видання	Issue Date Дата видання	Revision Зміна	Revision Date Дата Зміни
3	08.07.2023	8	09.10.2025

ERP

Copy No 1

EMERGENCY RESPONSE PLAN
ПЛАН АВАРІЙНОГО РЕАГУВАННЯ
ERP

Issue Видання	Issue Date Дата видання	Revision Зміна	Revision Date Дата Зміни	Change Type Тип Зміни			
3	08.07.2023	8	09.10.2025	Major Головна	☐	Minor Другорядна	☒

Approved by: **Accountable Manager**
Затверджено: Відповідальний керівник

Vadym VDOVENKO
Вадим ВДОВЕНКО

Prepared by: **Safety Manager**
Розроблено: Керівник з безпеки польотів

Volodymyr KOLTUNOV
Володимир КОЛТУНОВ

Agreed by: **Quality and Compliance Monitoring Manager**
Погоджено: Керівник з якості та моніторингу відповідності

Mariia SAVKA
Марія САВКА

Електронний підпис
Вдовенко
Вадим
Вікторович
ЄДРПОУ/ІПН
20508143
Підписано у Вчасно

Електронний підпис
Савка Марія
Іванівна-Володимирівна
ЄДРПОУ/ІПН
20508143
Підписано у Вчасно

Електронний підпис
Колтунов
Володимир
Володимирович
ЄДРПОУ/ІПН
20508143
Підписано у Вчасно

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
N/A

Документ підписано у сервісі Вчасно (продовження)

Approval page ERP is.3 rev.8 dd.09.10.2025 3.pdf

Документ відправлено: 13:15 09.10.2025

Відправник документу

Електронний підпис

13:15 09.10.2025

ЄДРПОУ/ІПН: 20508143

Юр. назва: ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Заступник генерального директора з БП: Колтунов Володимир Володимирович

Час перевірки КЕП/ЕЦП: 13:15 09.10.2025

Статус перевірки сертифікату: Сертифікат діє

Серійний номер: 2DBD5940D955E12A04000000414D0300D9A31000

Тип підпису: кваліфікований

Тип сертифікату: кваліфікований

Електронний підпис

13:17 09.10.2025

ЄДРПОУ/ІПН: 20508143

Юр. назва: ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "АВІАКОМПАНІЯ КОНСТАНТА"

Власник ключа: Савка Марія Іванівна-Володимирівна

Час перевірки КЕП/ЕЦП: 13:17 09.10.2025

Статус перевірки сертифікату: Сертифікат діє

Серійний номер: 2DBD5940D955E12A04000000D7640200F2520B00

Тип підпису: кваліфікований

Тип сертифікату: кваліфікований

Електронний підпис

14:09 09.10.2025

ЄДРПОУ/ІПН: 20508143

Юр. назва: ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Генеральний директор: Вдовенко Вадим Вікторович

Час перевірки КЕП/ЕЦП: 14:09 09.10.2025

Статус перевірки сертифікату: Сертифікат діє

Серійний номер: 2DBD5940D955E12A0400000041BD0200C44D0D00

Тип підпису: кваліфікований

Тип сертифікату: кваліфікований

EMERGENCY RESPONSE PLAN
ПЛАН АВАРІЙНОГО РЕАГУВАННЯ
ERP

Issue Видання	Issue Date Дата видання	Revision Зміна	Revision Date Дата Зміни	Change Type Тип Зміни			
3	08.07.2023	7	24.09.2025	Major Головна	☐	Minor Другорядна	☒

Approved by: **Accountable Manager**
Затверджено: Відповідальний керівник

Vadym VDOVENKO
Вадим ВДОВЕНКО

Prepared by: **Safety Manager**
Розроблено: Керівник з безпеки польотів

Volodymyr KOLTUNOV
Володимир КОЛТУНОВ

Agreed by: **Quality and Compliance Monitoring Manager**
Погоджено: Керівник з якості та моніторингу відповідності

Mariia SAVKA
Марія САВКА

Електронний підпис
Вдовенко
Вадим
Вікторович
ЄДРПОУ/ІПН
20508143
Підписано у Вчасно

Електронний підпис
Савка Марія
Іванівна-Володимирівна
ЄДРПОУ/ІПН
20508143
Підписано у Вчасно

Електронний підпис
Колтунов
Володимир
Володимирович
ЄДРПОУ/ІПН
20508143
Підписано у Вчасно

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
N/A

EMERGENCY RESPONSE PLAN
ПЛАН АВАРІЙНОГО РЕАГУВАННЯ
ERP

Issue Видання	Issue Date Дата видання	Revision Зміна	Revision Date Дата Зміни	Change Type Тип Зміни			
3	08.07.2023	6	09.05.2025	Major Головна	☐	Minor Другорядна	☒

Approved by: **Accountable Manager**
 Затверджено: Відповідальний керівник

Vadym VDOVENKO
 Вадим ВДОВЕНКО

Prepared by: **Safety Manager**
 Розроблено: Керівник з безпеки польотів

Volodymyr KOLTUNOV
 Володимир КОЛТУНОВ

Agreed by: **Quality and Compliance Monitoring Manager**
 Погоджено: Керівник з якості та моніторингу відповідності

Mariia SAVKA
 Марія САВКА

Head of OCC
 Начальник ЦОКП

Valerii MAKEIEV
 Валерій МАКЕЄВ



STATE AVIATION ADMINISTRATION OF
UKRAINE
 ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
 N/A

Документ підписано у сервісі Вчасно (початок)

Погоджено:

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

EMERGENCY RESPONSE PLAN ПЛАН АВАРІЙНОГО РЕАГУВАННЯ

ERP

Issue / Видання	Issue Date / Дата видання
3	08.07.2023
Revision / Зміна	Revision Date/ Дата Зміни
5	12.01.2025

Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна	Minor / Другорядна
☐	☒

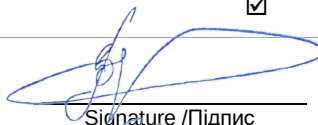
Затверджено: Відповідальний керівник
Approved by: Accountable Manager

Контроль: Керівник моніторингу відповідності
Control: Compliance Monitoring Manager

Узгоджено: Керівник з безпеки польотів
Agreed by: Safety Manager

Узгоджено: Начальник ЦОКП
Agreed by: OCC Manager

Підготував: Начальник служби ПРЗП
Prepared by: SARS Manager



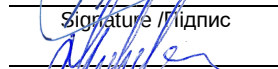
Signature / Підпис

V. Vdovenko
V. Vdovenko



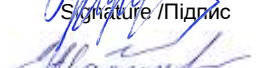
Signature / Підпис

M. Savka
M. Savka



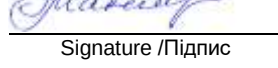
Signature / Підпис

V. Koltunov
V. Koltunov



Signature / Підпис

V. Makeev
V. Makeev



Signature / Підпис



Signature / Підпис

I. Usachenko
I. Usachenko

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

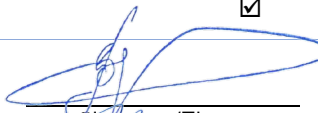
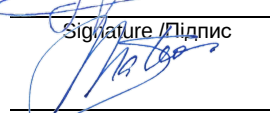
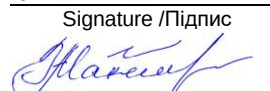
EMERGENCY RESPONSE PLAN ПЛАН АВАРІЙНОГО РЕАГУВАННЯ

ERP

Issue / Видання	Issue Date / Дата видання
3	08.07.2023
Revision / Зміна	Revision Date/ Дата Зміни
4	23.12.2024

Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна	Minor / Другорядна
☐	☒

Затверджено: Approved by:	Відповідальний керівник Accountable Manager	 Signature / Підпис	V.Вдовенко V.Vdovenko
Контроль: Control:	Керівник моніторингу відповідності Compliance Monitoring Manager	 Signature / Підпис	M. Савка M. Savka
Узгоджено: Agreed by:	Керівник з безпеки польотів Safety Manager	 Signature / Підпис	V.Колтунов V.Koltunov
Узгоджено: Agreed by:	Начальник ЦОКП OCC Manager	 Signature / Підпис	V. Макеев V. Makeev
Підготував: Prepared by:	Начальник служби ПРЗП SARS Manager	 Signature / Підпис	Є.Усаченко I. Usachenko

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

EMERGENCY RESPONSE PLAN ПЛАН АВАРІЙНОГО РЕАГУВАННЯ

ERP

Issue / Видання	Issue Date / Дата видання
3	08.07.2023
Revision / Зміна	Revision Date/ Дата Зміни
3	09.12.2024

Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна	Minor / Другорядна
☐	☒

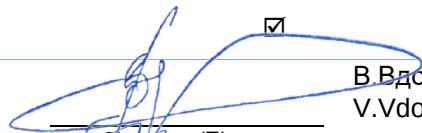
Затверджено: Відповідальний керівник
Approved by: Accountable Manager

Контроль: Керівник моніторингу відповідності
Control: Compliance Monitoring Manager

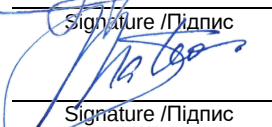
Узгоджено: Керівник з безпеки польотів
Agreed by: Safety Manager

Узгоджено: Начальник ЦОКП
Agreed by: OCC Manager

Підготував: Начальник служби ПРЗП
Prepared by: SARS Manager


Signature / Підпис

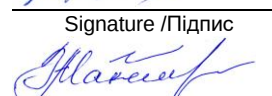
В.Вдовенко
V.Vdovenko


Signature / Підпис

М. Савка
M. Savka


Signature / Підпис

В.Колтунов
V.Koltunov


Signature / Підпис

В. Макеев
V. Makeev

Signature / Підпис


Signature / Підпис

Є.Усаченко
I. Usachenko

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

EMERGENCY RESPONSE PLAN ПЛАН АВАРІЙНОГО РЕАГУВАННЯ

ERP

Issue / Видання	Issue Date / Дата видання
3	08.07.2023
Revision / Зміна	Revision Date/ Дата Зміни
2	20.08.2024

Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна	Minor / Другорядна
☐	☒

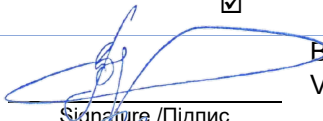
Затверджено: Відповідальний керівник
Approved by: Accountable Manager

Контроль: Керівник моніторингу відповідності
Control: Compliance Monitoring Manager

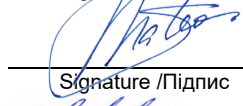
Узгоджено: Керівник з безпеки польотів
Agreed by: Safety Manager

Узгоджено: Начальник ЦОКП
Agreed by: OCC Manager

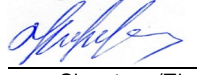
Підготував: Начальник служби ПРЗП
Prepared by: SARS Manager


B. Вдовенко
V. Vdovenko

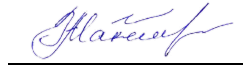
Signature / Підпис


M. Савка
M. Savka

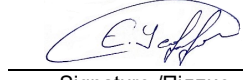
Signature / Підпис


B. Колтунов
V. Koltunov

Signature / Підпис


B. Makeev
V. Makeev

Signature / Підпис


Є. Усаченко
I. Usachenko

Signature / Підпис

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

EMERGENCY RESPONSE PLAN ПЛАН АВАРІЙНОГО РЕАГУВАННЯ

ERP

Issue / Видання	Issue Date / Дата видання
3	08.07.2023
Revision / Зміна	Revision Date/ Дата Зміни
1	16.03.2024

Type of Change / Тип Зміни

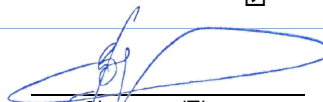
Major / Головна	Minor / Другорядна
☐	☒

Затверджено: Відповідальний керівник
Approved by: Accountable Manager

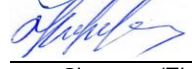
Контроль: Керівник моніторингу відповідності
Control: Compliance Monitoring Manager

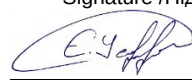
Узгоджено: Керівник з безпеки польотів
Agreed by: Safety Manager

Підготував: Начальник служби ПРЗП
Prepared by: SARS Manager


Signature / Підпис V. Vdovenko


Signature / Підпис M. Savka


Signature / Підпис V. Koltunov


Signature / Підпис I. Usachenko

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

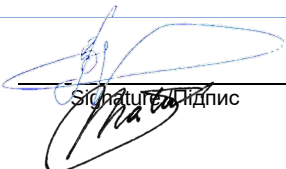
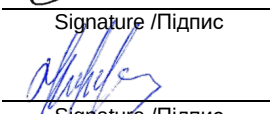
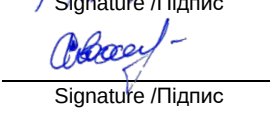
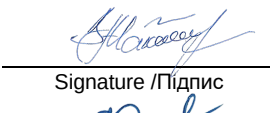
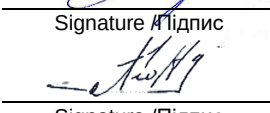
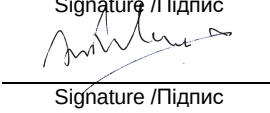
EMERGENCY RESPONSE PLAN ПЛАН АВАРІЙНОГО РЕАГУВАННЯ

ERP

Issue / Видання	Issue Date / Дата видання
3	08.07.2023
Revision / Зміна	Revision Date/ Дата Зміни
0	08.07.2023

Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна	Minor / Другорядна
☒	☐

Затверджено: Approved by:	Відповідальний керівник Accountable Manager	 Signature / Підпис	В.Вдовенко V.Vdovenko
Контроль: Control:	Керівник моніторингу відповідності Compliance Monitoring Manager	 Signature / Підпис	М. Савка M. Savka
Узгоджено: Agreed by:	Керівник з безпеки польотів Safety Manager	 Signature / Підпис	В.Колтунов V.Koltunov
	Керівник з льотної експлуатації Flight Operational Manager	 Signature / Підпис	С.Іващенко S.Ivashchenko
	Керівник ЦОКП Chief of OCC	 Signature / Підпис	В.Макеев V.Makeev
	В.о. Начальника відділу УПЛП Acting CAM Manager	 Signature / Підпис	О.Колесова O.Kolesova
	Керівник з ТО Maintenance Manager	 Signature / Підпис	Є.Васильченко I. Vasylychenko
	Начальник служби наземного обслуговування Ground Operations Manager	 Signature / Підпис	О.Давиденко O.Davydenko
	Керівник з авіаційної безпеки Aviation Security Manager	 Signature / Підпис	А.Кондрус A.Kondrus
Підготував: Prepared by:	Начальник служби ПРЗП SARS Manager	 Signature / Підпис	Г.Ковтун H.Kovtun

LIST OF EFFECTIVE PAGES

Page Стор	Revision Зміна	Revision date Дата зміни
LEP – 1	08	09.10.2025
LEP – 2	08	09.10.2025
AS – 1	00	08.07.2023
AS – 2	00	08.07.2023
AS – 3	01	16.03.2024
AS - 4	00	08.07.2023
RH – 1	02	20.08.2024
RH – 2	08	09.10.2025
LH – 1	00	08.07.2023
LH – 2	00	08.07.2023
TOC – 1	06	09.05.2025
TOC – 2	06	09.05.2025
TOC – 3	06	09.05.2025
TOC – 4	06	09.05.2025
Chapter 1 / Розділ 1		
1-1	00	08.07.2023
1-2	00	08.07.2023
1-3	01	16.03.2024
1-4	01	16.03.2024
1-5	01	16.03.2024
1-6	01	16.03.2024
1-7	01	16.03.2024
1-8	01	16.03.2024
1-9	01	16.03.2024
1-10	01	16.03.2024
1-11	01	16.03.2024
1-12	01	16.03.2024
Chapter 2 / Розділ 2		
2-1	00	08.07.2023
2-2	00	08.07.2023
Chapter 3 / Розділ 3		
3-1	00	08.07.2023
3-2	00	08.07.2023
3-3	06	03.05.2025
3-4	06	03.05.2025
3-5	02	20.08.2024
3-6	06	09.05.2025
3-7	06	09.05.2025
3-8	06	09.05.2025
3-9	03	09.12.2024
3-10	06	09.05.2025
3-11	08	09.10.2025
3-12	07	24.09.2025
3-13	01	16.03.2024
3-14	00	08.07.2023
Chapter 4 / Розділ 4		

ПЕРЕЛІК ДІЮЧИХ СТОРІНОК

Page Стор	Revision Зміна	Revision date Дата зміни
4-1	00	08.07.2023
4-2	06	09.05.2025
4-3	00	08.07.2023
4-4	00	08.07.2023
Chapter 5 / Розділ 5		
5-1	00	08.07.2023
5-2	00	08.07.2023
5-3	00	08.07.2023
5-4	00	08.07.2023
5-5	00	08.07.2023
5-6	01	16.03.2024
5-7	00	08.07.2023
5-8	00	08.07.2023
5-9	00	08.07.2023
5-10	00	08.07.2023
5-11	01	16.03.2024
5-12	00	08.07.2023
5-13	00	08.07.2023
5-14	00	08.07.2023
5-15	00	08.07.2023
5-16	00	08.07.2023
5-17	00	08.07.2023
5-18	00	08.07.2023
5-19	00	08.07.2023
5-20	00	08.07.2023
Chapter 6 / Розділ 6		
6-1	00	08.07.2023
6-2	00	08.07.2023
6-3	07	24.09.2025
6-4	05	12.01.2025
Chapter 7 / Розділ 7		
7-1	01	16.03.2024
7-2	00	08.07.2023
7-3	00	08.07.2023
7-4	00	08.07.2023
Chapter 8 / Розділ 8		
8-1	00	08.07.2023
8-2	00	08.07.2023
Chapter 9 / Розділ 9		
9-1	00	08.07.2023
9-2	02	20.08.2024
9-3	00	08.07.2023
9-4	00	08.07.2023
9-5	00	08.07.2023
9-6	00	08.07.2023
9-7	00	08.07.2023

Page Стр	Revision Зміна	Revision date Дата зміни
9-8	00	08.07.2023
9-9	00	08.07.2023
9-10	00	08.07.2023
9-11	00	08.07.2023
9-12	00	08.07.2023
9-13	00	08.07.2023
9-14	00	08.07.2023
9-15	01	16.03.2024
9-16	00	08.07.2023
9-17	06	09.05.2025
9-18	06	09.05.2025
9-19	06	09.05.2025
9-20	06	09.05.2025
9-21	06	09.05.2025
9-22	02	20.08.2024
9-23	02	20.08.2024
9-24	00	08.07.2023
9-25	00	08.07.2023
9-26	00	08.07.2023
9-27	00	08.07.2023
9-28	00	08.07.2023

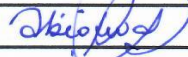
CONSENT SHEET**United Nations Mission in South Sudan**

Pursuant to the requirements of the Appendix 2 to Annex 19 to the Convention on International Civil Aviation and the Clause 3.8 of the Rules for Emergency Rescue and Fire Protection of Flights in Civil Aviation of Ukraine, approved by the Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine dated 05.07.2013 No. 286, the Aircompany Emergency Response Plan shall be coordinated with the emergency response plans of the organization with which the Aircompany interacts in the provision of its services.

This is to confirm that the Emergency Response Plan of PrJSC "Aircompany Constanta" (ERP), in its parts related to Action plan in the event of an emergency situation with an aircraft of PrJSC "Aircompany Constanta" in South Sudan, as well as the Notification scheme in Juba of the ERP and Evacuation procedures of An-26 type aircraft from the airfield (in the event of loss of ability to move independently), is consistent with the UNMISS Aviation Emergency Response Plan.

«AGREED»

Responsible Representative

UNMISS**«AGREED»**Responsible Representative
Aircompany Constanta PrJSC
Accountable Manager
Vadim Vdovenko

**CONSENT SHEET
MONUSCO, Goma, DRC**

Pursuant to the requirements of the Appendix 2 to Annex 19 to the Convention on International Civil Aviation and the Clause 3.8 of the Rules for Emergency Rescue and Fire Protection of Flights in Civil Aviation of Ukraine, approved by the Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine dated 05.07.2013 No. 286, the Aircompany's Emergency Response Plan shall be coordinated with the emergency response plans of the organization with which the Aircompany interacts in the provision of its services.

It is hereby confirmed that the Emergency Response Plan of "Aircompany Constanta" PrJSC in the part concerning the Emergency Response Plan in case of an emergency with an aircraft of "Aircompany Constanta" PrJSC at Goma International Airport, DRC, as well as the emergency notification scheme and the Aircompany's Instruction on evacuation of the AN-26 aircraft from the airfield in case of loss of the ability to move independently, in accordance with the Action Plan in case of an emergency within MONUSCO mission area in DRC.

«AGREED»

Responsible Representative

**MONUSCO Chief Aviation Officer
Jeremia Barnard****«AGREED»**

Responsible Representative

**Aircompany Constanta PrJSC
Accountable Manager
Vadim Vdovenko**

CONSENT SHEET**LOTN AIRPORT, TRENCIN, SLOVAKIA**

In accordance with the requirements of Addendum 2 to Appendix 19 to the Convention on International Civil Aviation, as well as Section III, paragraph 4 of the Rules for Emergency Rescue Operations in Air Transport, approved by the Ministry of Communities, Territories and Infrastructure of Ukraine dated November 28, 2023 No. 882, registered in the Ministry of Justice of Ukraine ddated November 21, 2023, No. 2008/41064 the Aircompany Emergency Response Plan shall be coordinated with the Emergency Action Plan and approved by the head of the aerodrome operator.

It is hereby confirmed that the Emergency Response Plan of "Aircompany Constanta" PrJSC in the part concerning the Emergency Response Plan in case of an emergency with an aircraft of "Aircompany Constanta" PrJSC at LOTN Airport, Trencin, as well as the emergency notification scheme and the Aircompany 's Instruction on evacuation of the AN-26 aircraft from the airfield in case of loss of the ability to move independently, in accordance with the Action Plan in case of an emergency with aircraft at LOTN Airport, Trencin, Slovakia.

АРКУШ ПОГОДЖЕННЯ**АЕРОПОРТ ТРЕНЧІН, СЛОВАЧЧИНА**

Відповідно до вимог Доповнення 2 до Додатку 19 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, а також пункту 4 Розділу III Правил проведення аварійно-рятувальних робіт на повітряному транспорті, затверджених наказом Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 28 Листопада 2023 року № 882, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 21 Листопада 2023 за № 2008/41064, План аварійного реагування Авіакомпанії повинен бути скоординований з Планом заходів на випадок аварійної обстановки та погоджений керівником експлуатанта аеродрому.

Цим підтверджується, що План реагування на аварійні ситуації ПрАТ «Авіакомпанія Константа» в частині, що стосується Плану заходів при виникненні аварійної ситуації з повітряним судном ПрАТ «Авіакомпанія Константа» в аеропорту LOTN, Тренчин, а також схему оповіщення про аварійні ситуації та Інструкцію Авіакомпанії з евакуації повітряних суден типу Ан-26 з льотного поля в разі втрати ним здатності рухатись самостійно, узгоджено з планом дій на випадок виникнення аварійних ситуацій з повітряними суднами в аеропорту LOTN, Тренчин, Словацька Республіка.

«AGREED»

Responsible Representative
LOTN Airport, Trencin, Slovak Republic

*Signature**Name*

«___» _____ 2024 p.

*Stamp***«УЗГОДЖЕНО»**

Відповідальний представник
LOTN, Тренчін, Словацька Республіка

CONSENT SHEET**United Nations Support Office in Somalia**

Pursuant to the requirements of the Appendix 2 to Annex 19 to the Convention on International Civil Aviation and the Clause 3.8 of the Rules for Emergency Rescue and Fire Protection of Flights in Civil Aviation of Ukraine, approved by the Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine dated 05.07.2013 No. 286, the Aircompany's Emergency Response Plan shall be coordinated with the emergency response plans of the organization with which the Aircompany interacts in the provision of its services.

It is hereby confirmed that the Emergency Response Plan of "Aircompany Constanta" PrJSC in the part concerning the Emergency Response Plan in case of an emergency with an aircraft of "Aircompany Constanta" PrJSC at AAIA Area, Mogadishu, as well as the emergency notification scheme and the Aircompany's Instruction on evacuation of the AN-26, AN-74 aircraft from the airfield in case of loss of the ability to move independently, is in conformity to the United Nations Support Office in Somalia Emergency Response Plan.

«AGREED»

Responsible Representative

UNSOS Chief Aviation Services

For

Ernie Manzano**«AGREED»**Responsible Representative
Aircompany Constanta PrJSC
Accountable Manager
Vadim Vdovenko


REVISION HISTORY
ОБЛІК ЗМІН ТА ДОПОВНЕНЬ

Issue № Номер видання	Issue Date Дата видання	Revision № Номер зміни	Revision Date Дата зміни	Modified Section Розділ застосування	Short description of the Modification Короткий опис зміни, що вноситься
1	09.02.2014	0	09.02.2014	All the document	<i>Original edition</i> Первинне видання
2	06.06.2019	0	06.06.2019	All the document	<i>ERP is amended with the List of minimum equipment for Crisis Centre, business recovery diagram is added. ERP Master Distribution List is established</i> ERP доповнюється Переліком мінімального обладнання для Кризового центру, додана діаграма відновлення бізнесу під час кризи. Встановлюється Головний список розповсюдження контрольованих копій SMM
2	06.06.2019	1	21.07.2021	p.8	<i>Changes have been made to the notification scheme and the list of contacts of emergency response HQs officials</i> Внесені зміни до схеми оповіщення та переліку контактів посадових осіб штабу аварійного реагування
3	08.07.2023	0	08.07.2023	All the document	<i>The third edition. Update of notification and emergency procedures schemes at operating bases</i> Третє видання. Оновлення схем сповіщення та аварійних процедур на операційних базах
3	08.07.2023	1	16.03.2024	p. 1.3, p.3.3, p.4.2, p.9.10, 9.11	<i>Changes in the regulatory framework. Updating the list of evacuation routes. Update contact information</i> Зміна нормативної бази. Оновлення переліку маршрутів евакуації. Оновлення контактних даних
3	08.07.2023	2	20.08.2024	p. 3.3.1, p. 3.3.2 p. 3.3.3, p. 3.3.4 p. 3.3.5, p. 4.2 p. 9.1 p. 9.11	<i>Update contact information for Deputy Director General for Flight Operations, Deputy Director General for Aviation Security, Site Managers. Addition of the aircraft tracking procedure. The procedure for removing the aircraft has been transferred to a separate publication.</i> Оновлення контактних даних Заступника генерального директора з льотної експлуатації, Заступника генерального директора з авіаційної безпеки, Менеджерів з адміністративної діяльності. Доповнення процедури відстеження ПС. Процедура видалення ПС перенесено в окреме видання.

Issue № Номер видання	Issue Date Дата видання	Revision № Номер зміни	Revision Date Дата зміни	Modified Section Розділ застосування	Short description of the Modification Короткий опис зміни, що вноситься
3	08.07.2023	3	09.12.2024	p. 3.3.5	<i>Update contact information of the UN Mission in South Sudan (UNMISS)</i> Оновлення контактних даних представників місії ООН в Південному Судані (UNMISS)
3	08.07.2023	4	23.12.2024	p. 6.3 p. 6.4	<i>Search and rescue facilities have been added to operational bases.</i> Додано засоби пошуку та рятування на операційних базах.
3	08.07.2023	5	12.01.2025	p. 3.3.6 p. 6.3	<i>Added contact details for WFP mission representatives in South Sudan (UNHAS) and search and rescue facilities at operational bases.</i> Додано контактні дані представників місії WFP в Південному Судані (UNHAS) та засоби пошуку та рятування на операційних базах.
3	08.07.2023	6	03.05.2025	p. 3.3.1, p. 3.3.2 p. 3.3.3, p. 3.3.4 p. 3.3.5, p. 3.3.6, p. 4.2 p. 6.3 p. 9.11	<i>Updated contact details for the Acting Lead Engineer of the Aircraft Maintenance Department. Removed Goma, DR Congo notification scheme. Added Entebbe, Uganda notification scheme. Updated contact details of mission representatives and search and rescue facilities at the MONUSCO operational base. Updated procedure for removing damaged aircraft.</i> Оновлені контактні дані в.о. Головного інженера з ТО. Видалена схема сповіщення Гома, ДР Конго. Додана схема сповіщення в Ентебе, Уганда. Оновлені контактні дані представників місії та засобів пошуку та рятування на операційній базі MONUSCO. Оновлена процедура видалення пошкодженого ПС.
3	08.07.2023	7	24.09.2025	p. 3.3.6 p. 6.3	<i>Updated contact details for WFP Mission in South Sudan (UNHAS) representatives and search and rescue facilities at operational bases.</i> Оновлено контактні дані представників місії WFP в Південному Судані (UNHAS) та засоби пошуку та рятування на операційних базах.
3	08.07.2023	8	09.10.2025	p. 3.3.6	<i>Updated contact details for WFP Mission in South Sudan (UNHAS) representative.</i> Оновлено контактні дані представників місії WFP в Південному Судані (UNHAS).

LIST OF HOLDERS
ПЕРЕЛІК УТРИМУВАЧІВ

COPY ПРИМІРНИК №	COPY STATUS СТАТУС ПРИМІРНИКА	HOLDER УТРИМУВАЧ
1	Hard / digital Паперовий/ електронний	SARS Manager Начальник ПРЗП
2	Digital copy Електронний	Accountable Manager Відповідальний керівник
	Digital copy Електронний	Safety Manager Керівник з безпеки польотів
	Digital copy Електронний	Flight Operations Manager Керівник з Льотної експлуатації
	Digital copy Електронний	Head of OCC Керівник ЦОКП
	Digital copy Електронний	CAM Manager Начальник відділу УПЛП
	Digital copy Електронний	Ground Operations Manager Керівник з наземного обслуговування
	Digital copy Електронний	Maintenance Manager Керівник з ТО
	Digital copy Електронний	Aviation Security Manager Керівник з авіаційної безпеки
3	Digital copy Електронний	Interested Persons Зацікавлені особи

A digital copy is stored on a Web-resource by the link
<https://docs.constantairline.com>

Цифрова копія зберігається на Веб-ресурсі за
посиланням <https://docs.constantairline.com>

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS
ЗМІСТ

1	GENERAL PROVISIONS	1-1
1	ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ	1-1
1.1.	Purpose and objectives of the plan	1-1
1.1.	Мета та цілі плану	1-1
1.2.	Aircompany Air Safety Policy	1-1
1.2.	Політика Авіакомпанії щодо реагування на авіаційні події.....	1-1
1.3.	Requirement documents.....	1-3
1.3.	Нормативні документи.....	1-3
1.4.	Terms and Definitions	1-4
1.4.	Терміни та визначення	1-4
1.5.	Abbreviation	1-9
1.5.	Скорочення	1-9
1.6.	Responsibility for development, implementation and support of Plan.....	1-10
1.6.	Відповідальність за розробку, реалізацію та підтримку Плану	1-10
2	OCCURRENCES WHICH MAY ACTIVATE THE PLAN	2-1
2	ПОДІЇ, ЯКІ МОЖУТЬ АКТИВУВАТИ ПЛАН.....	2-1
3	EMERGENCY MESSAGE	3-1
3	АВАРІЙНЕ ПОВІДОМЛЕННЯ.....	3-1
3.1	Reaction of the Aircompany to the emergency message	3-1
3.1	Реакція Авіакомпанії на аварійне повідомлення	3-1
3.2	Verification of the message	3-1
3.2	Підтвердження повідомлення	3-1
3.2.1.	Notification in the Aircompany	3-2
3.2.1.	Оповіщення в Авіакомпанії.....	3-2
3.3	Notification schemes.....	3-3
3.3	Схеми сповіщення.....	3-3
3.3.1.	Notification scheme in IA Zaporizhzhia, Ukraine	3-3
3.3.1.	Схема сповіщення МА Запоріжжя, Україна.....	3-3
3.3.2.	Notification scheme in Trencin Airport, Slovakia	3-4
3.3.2.	Схема сповіщення а Аеропорту Тренчін, Словаччина	3-4
3.3.3.	Notification scheme in Mogadishu, Somalia	3-5
3.3.3.	Схема сповіщення в Могадішо, Сомалі.....	3-5
3.3.4.	Notification scheme in Entebbe, Uganda.....	3-7
3.3.4.	Схема сповіщення в Ентебе, Уганда	3-7
3.3.5.	Notification scheme at UNMISS (Juba, South Sudan)	3-9
3.3.5.	Схема сповіщення в UNMISS (Джуба, Південний Судан)	3-9
3.3.6.	Notification scheme at UNHAS (Juba, South Sudan).....	3-11
3.3.6.	Схема сповіщення в UNHAS (Джуба, Південний Судан).....	3-11
3.4.	Notification to the competent authorities	3-13
3.4	Повідомлення компетентним органам	3-13

4	EMERGENCY RESPONSE HEADQUARTERS.....	4-1
4	ШТАБ УПРАВЛІННЯ АВАРІЙНИМИ СИТУАЦІЯМИ	4-1
4.1	Emergency response Headquarters Members	4-1
4.1	Склад Штабу управління аварійними ситуаціями	4-1
4.2	List of Contacts of Headquarters Members	4-2
4.2	Перелік контактів членів Штабу	4-2
4.3	HQs activity General Provisions.....	4-3
4.3	Загальні положення діяльності Штабу	4-3
4.4	Cooperation of the Aircompany's personnel with the HQs members	4-4
4.4	Співпраця персоналу авіакомпанії з членами штабу	4-4
5	EMERGENCY PLAN	5-1
5	ПЛАН ЗАХОДІВ НА ВИПАДОК АВАРІЙНОЇ СИТУАЦІЇ.....	5-1
5.1	Emergency with Aircompany aircraft	5-1
5.1	Аварійна ситуація з ПС Авіакомпанії	5-1
5.1.1	"All clear" command	5-9
5.1.1	Оголошення команди «Відбій»	5-9
5.1.2	Return to the normal operations.....	5-9
5.1.2	Повернення до нормальної діяльності	5-9
5.2	An emergency with Aircompany aircraft in flight	5-10
5.2	Аварійна ситуація з ПС Авіакомпанії під час польоту	5-10
5.3	An emergency with Aircompany infrastructure	5-12
5.3	Аварійна ситуація з інфраструктурою Авіакомпанії	5-12
5.3.1	"All clear" command	5-13
5.3.1	Оголошення команди «Відбій»	5-13
5.3.2	Return to the normal operations.....	5-13
5.3.2	Повернення до нормальної діяльності	5-13
5.4	Force majeure in the region of the Aircompany operates	5-14
5.4	Форс-мажорні обставини в регіоні, де Авіакомпанія провадить свою діяльність	5-14
5.4.1	"All clear" command	5-16
5.4.1	Оголошення команди «Відбій»	5-16
5.4.2	Return to the normal operations.....	5-16
5.4.2	Повернення до нормальної діяльності	5-16
5.5	Pandemics (as a special case of force majeure)	5-17
5.5	Пандемії (як окремий випадок форс-мажорних обставин)	5-17
5.5.1	"All clear" command	5-18
5.5.1	Оголошення команди «Відбій»	5-18
5.5.2	Return to the normal operations.....	5-18
5.5.2	Повернення до нормальної діяльності	5-18
5.6	Death, suicide or injury of an employee of the Aircompany.....	5-19
5.6	Смерть, самогубство або травми співробітника Авіакомпанії.....	5-19
5.6.1	"All clear" command	5-20

5.6.1	Оголошення команди «Відбій»	5-20
5.6.2.	Return to the normal operations	5-20
5.6.2	Повернення до нормальної діяльності.....	5-20
6	EXTERNAL COMMUNICATION.....	6-1
6	ЗОВНІШНЯ ВЗАЄМОДІЯ	6-1
6.1	General provisions of interaction with external organizations	6-1
6.1	Загальні принципи Взаємодії з зовнішніми організаціями.....	6-1
6.2	External communication in case of an aviation accident.....	6-1
6.2	Зовнішня взаємодія на випадок авіаційної події	6-1
6.3	Search and Rescue Facilities at UN Operating Bases	6-3
6.3	Засоби пошуку та рятування на операційних базах ООН	6-3
6.4	Search and Rescue Facilities on Other Aircompany Operating Bases	6-4
6.4	Засоби пошуку та рятування на інших операційних базах Авіакомпанії	6-4
7	RETURN TO THE AIRCOMPANY NORMAL OPERATIONS	7-1
7	ПОВЕРНЕННЯ ДО НОРМАЛЬНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ АВІАКОМПАНІЇ	7-1
7.1	General principles.....	7-1
7.1	Загальні засади	7-1
7.2.	Conclusions and Analysis	7-1
7.2	Висновки та аналіз	7-1
7.3.	Aircompany additional actions	7-2
7.3	Додаткові дії Авіакомпанії	7-2
8	TRAINING	8-1
8	НАВЧАННЯ	8-1
8.1	Organization of personnel training.....	8-1
8.1	Організація навчання персоналу	8-1
8.2.	Training results	8-2
8.2	Підсумки навчання	8-2
9	APPENDIXES	9-1
9	ДОДАТКИ	9-1
9.1	Additional functions of the OCC in case of emergency situation	9-1
9.1	Додаткові функції ЦОКП на випадок аварійної ситуації	9-1
9.2	List of information for the initial notification of the emergency situation	9-5
9.2	Перелік інформації для первинного повідомлення про аварійну ситуацію	9-5
9.3	Emergency response information for handling agents	9-6
9.3	Інформація для агентів з обслуговування	9-6
9.4	Provision of medical assistance to injured passengers and aircraft members.....	9-7
9.4	Заходи по прийманню евакуйованих пасажирів і членів екіпажу та надання медичної допомоги постраждалим	9-7
9.4.1.	General principles of care for the victims.....	9-7
9.4.1	Загальні принципи обслуговування постраждалих	9-7
9.4.2.	Victims Identification Card (CI)	9-7
9.4.2	Картка ідентифікації потерпілих (KI)	9-7

9.5	Not injured care procedure	9-9
9.5	Процедура обслуговування непостраждалих	9-9
9.6	Aircompany representatives actions in case of an aviation occurrence	9-10
9.6	Дії представників Авіакомпанії у випадку авіаційної події	9-10
9.7	Registration form SAR.FORM-02	9-11
9.7	Реєстраційна форма SAR.FORM-02	9-11
9.8	Information form on flight/crew/passengers/cargo SAR.FORM-01	9-12
9.8	Форма інформації про рейс/екіпаж/пасажирів/вантаж SAR.FORM-01	9-12
9.9	Evacuation Procedures	9-13
9.9	Процедури евакуації	9-13
9.9.1	Urgent evacuation	9-13
9.9.1	Термінова евакуація	9-13
9.9.2	Extended evacuation	9-13
9.9.2	Подовжена евакуація	9-13
9.9.3	Organization of the evacuation of documents and property	9-14
9.9.3	Організація евакуації документації та майна	9-14
9.9.4	Priority organization of storage of documentation and property	9-14
9.9.4	Організація пріоритетного збереження документації та майна	9-14
9.9.5	Documentation and property evacuation procedure	9-15
9.9.5	Евакуація документації та майна	9-15
9.9.6	Evacuation of partners' property	9-15
9.9.6	Евакуація майна партнерів	9-15
9.10	Aircompany aircraft Emergency evacuation plan	9-16
9.10	План екстреної евакуації ПС Авіакомпанії	9-16
9.10.1	Evacuation routes	9-17
9.10.1	Маршрути евакуації	9-17
9.11	Removal of the damaged aircraft	9-18
9.11	Видалення пошкодженого повітряного судна	9-18
9.12	Aircompany information center	9-24
9.12	Інформаційний центр Авіакомпанії	9-24
9.13	Actions of the outgoing information coordinator	9-26
9.13	Дії координатора вихідної інформації	9-26
9.14	Emergency Response Log SAR.LOG-01	9-27
9.14	Журнал аварійного реагування SAR.LOG-01	9-27

1 GENERAL PROVISIONS

The emergency response plan of "Aircompany Constanta" PrJSC (hereinafter the Aircompany) is an element of Safety Policy as a component of Aircompany's Safety Management System (SMS).

This Plan is a document of the Airline, approved by the Director General – Accountable Manager and does not require mandatory approval by the State Aviation Administration of Ukraine.

1.1. PURPOSE AND OBJECTIVES OF THE PLAN

The emergency response plan (hereinafter the Plan) was developed for the purpose of centralized management and planning of coordinated actions of the Aircompany's departments and, if needed, with the external organizations in the emergency situations that may lead to or have led to serious injuries, human casualties or serious damage to aviation equipment and property.

The objectives of the Plan are the following:

- ensuring an orderly transition from the normal activity of the Aircompany to conducting search and rescue operations;
- appointment of a governing body at the time of an emergency;
- distribution of duties and responsibilities at the time of occurrence of an emergency;
- coordination of actions to eliminate the consequences of an emergency;
- resumption of normal activities for safe continuation of the flight.

1.2. AIRCOMPANY AIR SAFETY POLICY

The Aircompany safety policy is aimed at ensuring safety at all stages of the provision of these services.

The policy is implemented by the effective work of the staff and in ensuring full compliance with the activities of the Aircompany:

- the requirements of the legislation of Ukraine, departmental documents in the organization, production and provision of flights;
- international requirements established by ICAO and IATA documents in the field of air transportation by civil aircrafts;
- ensuring a high level of training and

1 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

План аварійного реагування ПрАТ «Авіакомпанія Константа» (надалі – Авіакомпанія) є елементом політики Безпеки Польотів як компонент Системи Управління Безпекою Польотів (СУБП) Авіакомпанії.

Цей План є документом Авіакомпанії, затверджується Генеральним директором – Відповідальним керівником та не потребує обов'язкового схвалення Державною авіаційною службою України.

1.1. МЕТА ТА ЦІЛІ ПЛАНУ

План аварійного реагування (надалі – План) створений з метою забезпечення централізованого керівництва і планування координованих дій між підрозділами Авіакомпанії та, в разі потреби, із зовнішніми організаціями у випадку виникнення аварійних ситуацій, які можуть призвести або призвели до важких травм, людських жертв або до серйозних пошкоджень авіаційної техніки та майна.

Цілі Плану полягають в наступному:

- забезпечення впорядкованого переходу від нормальної діяльності Авіакомпанії до проведення пошукових та аварійно-рятувальних операцій;
- призначення керівного органу на час виникнення аварійної ситуації;
- розподіл обов'язків і відповідальності на час виникнення аварійної ситуації;
- координації дій з ліквідації наслідків аварійної ситуації;
- відновлення нормальної діяльності для безпечного продовження польотів ПС.

1.2. ПОЛІТИКА АВІАКОМПАНІЇ ЩОДО РЕАГУВАННЯ НА АВАРІЙНІ ПОДІЇ

Політика Авіакомпанії в області безпеки повітряних перевезень спрямована на забезпечення безпеки на всіх етапах надання цих послуг.

Політика реалізується ефективною роботою персоналу і при забезпеченні повної відповідності діяльності Авіакомпанії:

- вимогам законодавств України, відомчих документів при організації, виробництві та забезпеченні польотів;
- міжнародним вимогам, встановленими документами ІКАО та ІАТА у галузі авіаперевезень цивільними ПС;
- забезпечення високого рівня підготовки та

- | | |
|--|---|
| professionalism of employees; | професіоналізму працівників; |
| – ensuring a clear division of responsibilities; | – забезпечення чіткого розподілу обов'язків; |
| – immediate communication of information to employees involved in emergencies; | – негайного доведення інформації до працівників, задіяних при надзвичайних подіях; |
| – prediction and proccurrenceion of aviation occurrences and serious incidents | – прогнозування та попередження аварійних ситуацій та серйозних інцидентів |
| – development and immediate implementation of measures to eliminate the causes of emergencies; | – розробки та негайного впровадження заходів щодо усунення причин аварійних ситуацій; |
| – clear interaction with base and other airports. | – чіткої взаємодії з базовими та іншими аеропортами. |

1.2.1 Warning of emergency situations

Executives and staff of the Aircompany must clearly understand that safety is a core duty and concern of every employee.

Aircompany staff should also understand that in an imminent danger situation, they have the right to take all necessary steps to avoid injury or proccurrence an emergency when performing flights, maintenance and/or ground handling.

Rapid and decisive action may be necessary in such cases. It is important to remember that it is better to be safe and make a mistake in taking extra security precautions than to proccurrence potentially dangerous consequences of emergencies.

1.2.2.Collection of information

In the occurrence of an emergency of any type, executives must be notified as soon as possible. Telephone numbers for alerting the management of the Aircompany and members of the Emergency Response HQs are provided in para 3.3.

All emergency information received should be processed and forwarded as soon as possible to the Director General - Head of Emergency Response HQs.

1.2.3.Risk reduction

The guidelines and procedures contained in this document provide for measures to control and mitigate the effects of various emergencies on the staff of the Aircompany.

Such measures include the evacuation of people, rescuers and firefighters in contact with spilled fuel, hazardous substances, high voltage, etc. In all cases, compliance with safety, health and human safety should be the highest priority.

1.2.4.Privacy

1.2.1.Попередження аварійних ситуацій

Керівники та персонал Авіакомпанії повинні чітко уявляти, що БП є основним обов'язком і турботою кожного працівника.

Співробітники Авіакомпанії також повинні розуміти, що в ситуації неминучої небезпеки вони мають право вживати всіх необхідних заходів для того, щоб уникнути травми або запобігти надзвичайній ситуації при виконанні польотів, технічному та/або наземному обслуговуванні.

Швидкі та рішучі дії можуть бути необхідні в таких випадках. Необхідно пам'ятати, що краще перестрахуватися і допустити помилку в прийнятті додаткових заходів безпеки, ніж допустити потенційно небезпечні наслідки надзвичайних ситуацій.

1.2.2.Збір інформації

У разі аварійної ситуації будь-якого типу, керівники повинні бути повідомлені в найкоротші терміни. Номери телефонів для оповіщення керівництва Авіакомпанії, членів Штабу аварійного реагування представлені в розділі 3.3 .

Вся отримана інформація щодо надзвичайних подій повинна бути оброблена та спрямована, як можна швидше, Відповідальному керівнику (Генеральному директору) - керівнику Штабу аварійного реагування.

1.2.3.Зниження ризиків

У рекомендаціях і процедурах, що містяться в цьому документі, передбачені заходи для контролю та зниження наслідків різних надзвичайних подій для персоналу Авіакомпанії.

Такі заходи включають в себе евакуацію людей, рятувальників і пожежників, що контактують з розлитим паливом, небезпечними речовинами, високою напругою та т.д. У всіх випадках дотримання заходів безпеки, збереження здоров'я та життя людей повинне бути найвищим пріоритетом.

1.2.4.Конфіденційність

All emergency notices must be transmitted with confidence that the information will not be passed on to any casual employee or other person.

Therefore, the Aircompany's policy is to provide, in the interests of all parties involved, short and unambiguous answers to questions that may contain the probable cause of the emergency.

Various emergency reports will only come from the Aircompany's management, and requests that are received will always be accepted for response.

1.2.5.Stress and emotional distress

The occurrences and circumstances of a serious accident or other tragedy can lead to emotional distress and psychological trauma that should not be ignored.

Trained personnel cope with stress and continue to actively perform their duties in an emergency, others are almost unable to perform their functions and require the immediate assistance of specialists who are trained in working methods in such situations.

1.2.6.Exemption from duties

In the occurrence of an emergency, any employee who, due to emotional disorders, is unable to carry out the tasks or duties assigned to him or her by the Plan shall not remain without the provision of psychological assistance.

The Manager should release the employee from carrying out the assigned duties. In such cases, replacement of staff is justified and necessary.

All persons suffering from severe emotional distress should receive personal assistance and counsel from a social worker.

1.3. REQUIREMENT DOCUMENTS

The Plan is designed in accordance with the requirements and recommendations of national and international documents:

- Air Code of Ukraine dated May 19, 2011 No. 3393-VI.
- Rules for Emergency Rescue Operations in Air Transport, approved by the Ministry of Communities, Territories and Infrastructure of Ukraine dated November 28, 2023 No. 882, registered in the Ministry of Justice of Ukraine dddated November 21, 2023, No. 2008/41064 e of Ukraine No. 882 of November 28, 2023.
- Order of the State Aviation Service of Ukraine dated August 26, 2015 No.373. On the methodology of crisis management.

Всі повідомлення щодо аварійних ситуацій повинні бути передані з упевненістю в тому, що інформація не буде передана будь-якому випадковому працівнику або іншій особі.

Тому політика Авіакомпанії полягає в тому, щоб в інтересах всіх учасників сторін давати короткі і однозначні відповіді на питання, в яких може міститися передбачувана причина надзвичайної події.

Різні повідомлення, щодо надзвичайних подій будуть виходити тільки від керівництва Авіакомпанії, а запити, які надходять, будуть завжди прийняті для реагування.

1.2.5.Стреси та емоційні розлади

Події та обставини серйозної аварії або іншої трагедії можуть призвести до емоційних стресів і психологічних травм, які не слід залишати без уваги.

Підготовлений персонал справляється зі стресом і продовжує активно виконувати свої обов'язки в умовах аварійної ситуації, інші майже не в змозі виконувати свої функції та вимагають негайної допомоги з боку фахівців, які навчені методам роботи в подібних ситуаціях.

1.2.6.Звільнення від обов'язків

В умовах надзвичайної події будь-який співробітник, який через емоційні розлади не в змозі виконувати доручення чи обов'язки, покладені на нього Планом не повинен залишатися без надання психологічної допомоги.

Керівник повинен звільнити співробітника від виконання покладених обов'язків. У таких випадках заміна персоналу є виправданою і необхідною мірою.

Всі особи, які страждають від важких емоційних переживань повинні отримати особисту допомогу і консультації соціального працівника.

1.3 НОРМАТИВНІ ДОКУМЕНТИ

План розроблений відповідно до вимог та рекомендацій таких державних і міжнародних документів:

- Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року № 3393-VI.
- Правила проведення аварійно-рятувальних робіт на повітряному транспорті, затверджені наказом Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 28 Листопада 2023 року № 882, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 21 Листопада 2023 за № 2008/41064.
- Наказ Державної авіаційної служби України від 26.08.2015 за №373. Про методологію управління кризовими ситуаціями.

- Aviation Rules of Ukraine «Technical requirements and administrative procedures to operate in civil aviation», by the order № 682 (hereafter referred to as Aviation Rules) of the State Aviation Service of Ukraine dated 05.07.2018.
- Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation. International Commercial Air Transport - Aeroplanes
- Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation. Air Traffic Services.
- Annex 12 to the Convention on International Civil Aviation. Search and Rescue.
- Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation. Aircraft Accident and Incident Investigation.
- Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation. Aerodromes. Volume I.
- Annex 19 to the Convention on International Civil Aviation. Safety Management.
- ICAO Doc 9137-AN/898. Part 1. Airport Services Manual. Rescue and Firefighting.
- ICAO Doc 9137-AN/898. Part 7. Airport Services Manual. Airport Emergency Planning.
- ICAO Doc 9137-AN/898 part 5. Guide to Airport Services. Removal of the Disabled Aircraft.
- ICAO Circular 347 Aircraft Tracking Implementation Guidelines.
- Rules and Procedure for Technical Investigation of Aviation Accidents and Incidents in Civil Aviation, approved by the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine No. 610 dated .May 20, 2022.
- Авіаційні правила України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації», затверджені наказом Державної авіаційної служби України від 05.07.2018 № 682.
- Додаток 6 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Міжнародний комерційний повітряний транспорт - літаки
- Додаток 11 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Обслуговування повітряного простору.
- Додаток 12 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Пошук та рятування.
- Додаток 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Розслідування аварійних ситуацій та інцидентів.
- Додаток 14 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Аеродроми. Том 1.
- Додаток 19 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Управління безпекою польотів.
- ICAO Doc 9137-AN/898 part 1. Посібник з аеропортових служб. Рятування та боротьба з пожежею.
- ICAO Doc 9137-AN/898 part 7. Посібник з аеропортових служб. Планування заходів у разі аварійної обстановки в аеропорту.
- ICAO Doc 9137 – AN/898 part 5. Посібник з аеропортових служб. Видалення повітряних суден, які втратили здатність рухатися.
- Циркуляр ICAO 347 Інструкції щодо впровадження відстеження повітряних суден.
- Правила та порядок технічного розслідування аварійних ситуацій та інцидентів у цивільній авіації, затверджені. Постановою Кабінету Міністрів України від 20.05.2022 № 610.

1.4 TERMS AND DEFINITIONS

The terms and definitions used in this Plan are identical to those used in the civil aviation regulations above.

Emergency situation is an occurrence characterized by a deviation from the normal conditions of life and activity of people, which has (may) lead to a threat to the life and health of people, the destruction of buildings, structures, equipment and vehicles.

Emergency stage is a general term that means in various circumstances the stage of uncertainty, the stage of anxiety or the stage of distress.

Emergency service - service provided by notifying relevant organizations of aircraft in need of search and rescue aid and assisting such organizations upon

1.4 ТЕРМІНИ ТА ВИЗНАЧЕННЯ

Терміни та визначення, які використовуються в цьому Плані, ідентичні тим, що застосовуються у вищезначених нормативних документах з цивільної авіації.

Аварійна ситуація - подія, яка характеризується відхиленням від нормальних умов життя і діяльності людей, що призвело (може призвести) до загрози життю і здоров'ю людей, руйнування будівель, споруд, обладнання і транспортних засобів.

Аварійна стадія - загальний термін, який означає в різних обставинах стадію невизначеності, стадію тривоги або стадію лиха.

Аварійне обслуговування - обслуговування, яке забезпечується сповіщенням відповідних організацій про ПС, яким потрібна пошуково-рятувальна

request.

Emergency alert - transmission of an emergency message to a body that can provide aid or coordinate its provision.

An emergency powered transmitter (ELT) is a device that transmits characteristic signals at specified frequencies and, depending on the application, can be activated automatically as a result of an impact or manually activated.

Emergency Rescue Team - an abnormal formation that is created and operates within the airport (Aerodrome), has special training and is equipped with the means, equipment and devices for quick and efficient search and rescue operations.

Emergency Rescue Means - technical means of special purpose, scientific and technical products and other objects of intellectual property rights (communication facilities, technique, equipment, materials, video, film, photo materials on the technology of emergency rescue works, software and databases, and other tools) used in emergency operations.

Emergency Rescue Works - works aimed at finding, rescuing and protecting people (including providing them with emergency medical care), requiring the involvement of workers with special training, personal protective means and equipment.

Aircompany - any enterprise that provides aviation services or operates the aircrafts.

Accident - occurrence involving the use of an aircraft, which takes place from the moment when any person goes on board with the intention of flying, until all persons on board have left the aircraft and during which any person receives fatal injury or serious bodily injury or the aircraft suffers damage to or destruction of the structure, or the aircraft goes missing or ends up in a place where access to it is absolutely impossible. Aviation occurrences are divided into catastrophes and accidents:

Dangerous goods accident means an occurrence associated with and related to the transport of dangerous goods by air which results in fatal or serious injury to a person or major property damage.

Dangerous goods incident:

- an occurrence other than a dangerous goods accident associated with and related to the transport of dangerous goods by air, not necessarily occurring on board an aircraft, which results in injury to a person, property damage, fire, breakage, spillage, leakage of

допомога, та сприяння таким організаціям за їх запитом.

Аварійне сповіщення - передача повідомлення про аварійну ситуацію органу, який може надати допомогу або координувати її надання.

Аварійний приводний передавач (ELT) - устаткування, що передає характерні сигнали на заданих частотах і, залежно від виду застосування, може спрацьовувати автоматично в результаті удару або приводитися в дію вручну.

Аварійно-рятувальна команда - нештатне формування, яке створюється і функціонує в складі аеропорту (аеродрому), має спеціальну підготовку і оснащено засобами, обладнанням і пристосуваннями для швидкого та ефективного проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт.

Аварійно-рятувальні засоби - технічні засоби спеціального призначення, науково-технічна продукція та інші об'єкти права інтелектуальної власності (засоби зв'язку, техніка, обладнання, спорядження, матеріали, відео-, кіно-, фотоматеріали з технології проведення аварійно-рятувальних робіт, програмні продукти і бази даних та інші засоби), які використовуються під час проведення аварійно-рятувальних робіт.

Аварійно-рятувальні роботи - роботи, спрямовані на пошук, рятування і захист людей (у тому числі надання їм невідкладної медичної допомоги), що потребують залучення працівників, які мають спеціальну підготовку, засоби індивідуального захисту та оснащення.

Авіапідприємство - будь-яке підприємство, яке надає авіаційні послуги або експлуатує ПС.

Авіаційна подія - подія, пов'язана з використанням ПС, яка має місце з моменту, коли будь-яка особа піднімається на борт з наміром здійснити політ, до моменту, коли всі особи, що перебували на борту, покинули повітряне судно, і під час якої будь-яка особа отримує тілесні ушкодження зі смертельним наслідком або серйозні тілесні ушкодження, чи повітряне судно зазнає пошкодження або відбувається руйнування його конструкції, чи повітряне судно зникає безвісти чи опиняється в місці, де доступ до нього абсолютно неможливий. Авіаційні події поділяються на катастрофи та аварії:

Авіаційна подія з небезпечними вантажами - подія, пов'язана з повітряним перевезенням небезпечних вантажів, унаслідок якої сталася смерть людини або вона зазнала тяжких травм, чи значних матеріальних збитків.

Інцидент з небезпечними вантажами:

- подія, яка не є авіаційною подією, що пов'язана з повітряним перевезенням небезпечних вантажів, яка не обов'язково сталася на борту ПС та яка призвела до травмування людини, завдання матеріального збитку, пожежі, пошкодження,

fluid or radiation or other evidence that the integrity of the packaging has not been maintained;

- any occurrence relating to the transport of dangerous goods which seriously jeopardises an aircraft or its occupants.

Fatal accident - aviation accident with human casualties that led to the death or disappearance of an unknown passenger, crew member or third parties, as well as to the death of a person in the occurrence of fatal injury during:

- staying on this aircraft;
- direct contact with any part of the aircraft, including parts that have separated from the aircraft;
- direct action of jet engine gases;
- disappearance of the aircraft.

An aircraft is considered missing if the official search was stopped and the location of its structural elements was not established. The decision to terminate the search for a missing aircraft shall be taken by the competent authority of the state to investigate the aviation incident on the territory of which the aviation occurrence occurred.

Catastrophes also include the death of any person on board during their emergency evacuation from an aircraft.

Crash - aviation occurrence without human casualties resulting in damage to or destruction of the aircraft or serious injury to passengers or crew and third parties.

Crash do not include: cases of engine failure or damage when only the engine itself, its hoods or auxiliary units are damaged, or when only the propellers, wingtips, antennas, pneumatics, braking devices, fairings are damaged, or when there are small dents or holes in the skin;

Incident - an occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation.

Serious incident - an incident involving circumstances indicating that an accident nearly occurred.

Aerodrome – a defined area of land or water surface including any buildings, structures and equipment located therein, wholly or partly intended for the arrival, departure, parking and movement of aircraft.

Airport is a complex that includes an AOrodrome, an airport complex and other facilities intended for receiving and sending aircraft, ground handling of

витоку, підтікання рідини чи радіації або інших ознак порушення цілісності пакування;

- будь-яка подія, пов'язана з перевезенням небезпечних вантажів, яка створила серйозну загрозу повітряному судну або людям, які перебували на борту.

Катастрофа - авіаційна подія з людськими жертвами, що призвела до загибелі чи зникнення безвісти когось з пасажирів, членів екіпажу або третіх осіб, а також у разі отримання ними тілесних ушкоджень зі смертельним наслідком під час:

- перебування на даному повітряному судні;
- безпосереднього зіткнення з будь-якою частиною ПС, включаючи частини, що відокремились від даного ПС;
- безпосередньої дії струменя газів реактивного двигуна;
- зникнення безвісти ПС.

Повітряне судно вважається таким, що зникло безвісти, якщо було припинено офіційний розшук і не було встановлено місцезнаходження елементів його конструкції. Рішення про припинення пошуку ПС, що пропало безвісти, приймає повноважний орган держави з розслідування авіаційної події, на території якої трапилась авіаційна подія.

До катастроф належать також випадки загибелі когось з осіб, які перебували на борту, у процесі їх аварійної евакуації з ПС.

Аварія - авіаційна подія без людських жертв, що призвела до пошкодження або руйнування ПС чи серйозного тілесного ушкодження пасажирів або членів екіпажу та третіх осіб.

До аварій не належать: випадки відмови або пошкодження двигуна, коли пошкоджені тільки сам двигун, його капоти чи допоміжні агрегати, або коли пошкоджені тільки повітряні гвинти, закінцівки крила, антени, пневматики, гальмові пристрої, обтічники, або коли в обшивці є невеликі вм'ятини чи пробоїни.

Інцидент - подія, крім авіаційної події, що пов'язана з експлуатацією повітряного судна і впливає або може вплинути на рівень безпеки його експлуатації.

Серйозний інцидент - інцидент, обставини якого вказують на те, що мала місце висока імовірність авіаційної події.

Аеродром - визначена ділянка земної, водної поверхні включаючи розміщені на ній будь-які будинки, споруди та обладнання, призначена повністю або частково для прибуття, вильоту, стоянки і руху повітряних суден.

Аеропорт - комплекс, що включає в себе аеродром, аеровокзальний комплекс та інші споруди, призначені для прийняття і відправлення повітряних

aircrafts, passengers, crews, baggage, cargo, mail, and the implementation of all types of airport activities.

Onboard Emergency Means - technical means that are functionally related to aircraft construction, removable equipment and equipment used to rescue people in the occurrence of an emergency onboard an aircraft.

Principal place of business means the head office or registered office of the organisation within which the principal financial functions and operational control of the activities referred to in Aviation Rules of Ukraine.

"All clear" is a warning signal for termination of actions during an emergency with an aircraft, the actions of the rescue team, which were performed on the signal "Ready" or "Alarm", or the completion of rescue operations.

"Ready" is an alert signal for the rescue team when more than 30 minutes remain before the expected landing of the aircraft that is in distress.

Search Rescue Coordination Center is the body responsible for coordinating search and rescue operations within the search and rescue area, as well as facilitating the effective organization of search and rescue services.

Emergency event - an event related to the use of an aircraft that does not meet the definition of the terms "aviation event", "serious incident" or "incident", related to maintenance, repair, storage, transportation, during which one of the following consequences occurred:

- death or bodily injury of a person during his stay on board the aircraft as a result of careless or intentional actions of the victim himself or other persons, not related to a malfunction of the aircraft and its systems;
- death or bodily injury of a person who, without sufficient reasons or documents, voluntarily penetrated beyond the zones in the aircraft, where access to passengers and crew members is prohibited;
- death or bodily injury of a person who was on board the aircraft as a result of exposure to the external environment after the forced landing of the aircraft outside the airfield;
- death or bodily injury of a person who was outside the aircraft as a result of direct contact with the aircraft or its elements;
- destruction or serious damage of the aircraft on the ground, which led to a violation of the strength of its structure or deterioration of flight characteristics due to the influence of the external environment or violation of maintenance technology, storage and transportation rules;

суден, наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, багажу, вантажів, пошти, і здійснення всіх видів аеропортової діяльності.

Бортові аварійно-рятувальні засоби - технічні засоби, функціонально пов'язані з конструкцією ПС, знімні засоби та спорядження, які використовуються для рятування людей у разі виникнення та розвитку аварійних ситуацій на борту ПС.

Основне місце діяльності – головний офіс або зареєстроване місцезнаходження організації, у якому виконуються головні фінансові функції та експлуатаційний контроль за тими видами діяльності, які передбачені Авіаційними правилами України.

«Відбій» - сигнал оповіщення для припинення дій під час аварійних ситуацій з повітряним судном, дій аварійно-рятувальної команди, які виконувалися за сигналом «Готовність» або «Тривога», або завершення аварійно-рятувальних робіт.

«Готовність» - сигнал оповіщення для аварійно-рятувальної команди, коли до очікуваної посадки ПС, яке зазнає лиха, залишається більш, ніж 30 хвилин.

Координаційний центр пошуку та рятування - орган, який несе відповідальність за координацію проведення пошуково-рятувальних операцій у межах району пошуку та рятування, а також сприяння ефективній організації роботи, пошуково-рятувальної служби.

Надзвичайна подія - пов'язана з використанням ПС подія, що не відповідає визначенню термінів "авіаційна подія", "серйозний інцидент" чи "інцидент", пов'язана з технічним обслуговуванням, ремонтом, зберіганням, транспортуванням, під час якої настав один з таких наслідків:

- загибель або тілесні ушкодження особи під час її перебування на борту ПС внаслідок необережних або умисних дій самого потерпілого чи інших осіб, не пов'язаних з порушенням функціонування ПС та його систем;
- загибель або тілесні ушкодження особи, яка без достатніх підстав або документів самовільно проникла за межі зон у повітряному судні, куди доступ пасажиром та членам екіпажу заборонено;
- загибель або тілесні ушкодження особи, яка перебувала на борту ПС, внаслідок впливу зовнішнього середовища після вимушеної посадки ПС за межами аеродрому;
- загибель або тілесні ушкодження особи, яка перебувала поза межами ПС, внаслідок безпосереднього контакту з повітряним судном або його елементами;
- руйнування або серйозне пошкодження ПС на землі, що призвело до порушення міцності його конструкції або погіршення льотно-технічних характеристик внаслідок впливу зовнішнього середовища або порушення технології обслуговування, правил зберігання і

Ground Search Rescue Group is a group that is staffed with trained personnel and equipped with equipment suitable for search and rescue operations within the responsibility of the AOrodrome operator for conducting search and rescue operations

Search is an operation that uses personnel and means to determine the location of a person who is or has been distressed.

Search Rescue Support for Flights is a set of measures to comply with the established rules and regulations (norms) aimed at timely preparation, maintaining at the proper level of readiness and involvement in the actions of forces and means of responding to an emergency incident with an aircraft.

Civil Aviation Search Rescue Aircraft - aircraft equipped with special equipment suitable for search and rescue operations

Aerodrome area - part of the air space above the AOrodrome and its adjacent terrain and established boundaries in horizontal and vertical planes, radius 10 km from the AOrodrome control point.

Certificate is a document that shows that its owner meets certain requirements that are set for this activity.

Certificate of Conformity is a document certifying that products, services, quality management system, environmental management system, personnel, meet the requirements of the legislation and regulations.

COSPAS-SARSAT System is a satellite system designed to detect emergency beacons transmitting signals at 406 MHz.

Distress Sygnal (MAYDAY) is an international radiotelephone distress signal transmitted in cases where the aircraft is in immediate danger and needs immediate aid.

Flight Search and Emergency Support Service (FSESS) is a structural unit within the aircompany to carry out emergency monitoring, coordination, communication, and interaction functions to perform search and rescue operations.

"Distress" stage (DETRESFA) - a period of time characterized by the existence of a reasonable certainty that the aircraft and the persons on board are in serious and immediate danger or require immediate assistance.

Stage "Uncertainty" (INCERFA) - a period of time characterized by uncertainty about the safety of the aircraft and the people on board.

транспортування;

Наземна пошуково-рятувальна група-група, яка укомплектована підготовленим персоналом і оснащена обладнанням, придатним для проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт в рамках відповідальності експлуатанта аеродрому за проведення пошукових і аварійно-рятувальних робіт

Пошук - операція, під час здійснення якої використовуються персонал і засоби для визначення місцезнаходження осіб, які зазнають або зазнали лиха.

Пошуково-рятувальне забезпечення польотів- комплекс заходів по дотриманню встановлених правил і нормативів (норм), спрямованих на своєчасну підготовку, утримання на належному рівні готовності та залучення до дій сил і засобів реагування на надзвичайну подію з повітряним судном.

Пошуково-рятувальне повітряне судно цивільної авіації - повітряне судно, яке оснащено спеціальним обладнанням, придатним для проведення пошуково-рятувальних операцій.

Район аеродрому - частина повітряного простору над аеродромом і прилеглою до нього місцевістю і встановлених межах у горизонтальній та вертикальній площинах, радіусом 10 км від контрольної точки аеродрому.

Сертифікат - документ, який свідчить, що його власник відповідає певним вимогам, які встановлені для цього напрямку діяльності.

Сертифікат відповідності - документ, який підтверджує, що продукція, послуги, система управління якістю, система екологічного менеджменту, персоналу, відповідають встановленим вимогам законодавства та нормативних документів.

Система КОСПАС-САРСАТ - супутникова система, призначена для виявлення аварійних маяків, які передають сигнали на частоті 406 МГц.

Сигнал лиха (MAYDAY) - міжнародний радіотелефонний сигнал лиха, який передається у випадках, коли повітряному судну загрожує безпосередня небезпека і йому необхідна негайна допомога.

Служба пошукового та аварійно-рятувального забезпечення польотів (СПАРЗП) структурний підрозділ у складі авіапідприємства для здійснення функцій аварійного моніторингу, координації, організації зв'язку і взаємодії з метою виконання пошукових і аварійно-рятувальних робіт.

Стадія «Лихо» (DETRESFA) - період часу, який характеризується наявністю обґрунтованої впевненості в тому, що повітряному судну і особам, які перебувають на його борту, загрожує серйозна і безпосередня небезпека або потрібна негайна допомога.

Стадія «Непевність» (INCERFA) - період часу, який характеризується невпевненістю щодо безпеки ПС та осіб, які знаходяться на його борту.

"Alert" stage (ALERFA) - a period of time in which there is a threat to the safety of the aircraft and the people on board.

"Alarm" is an alert signal for the rescue team when an aviation incident occurs suddenly or before the expected landing of an aircraft that is in distress remains less than 30 minutes.

Aircraft Operator - legal or natural person operating an aircraft or offers services for the operation of aircraft.

4D/15 tracking – four-dimensional (latitude, longitude, altitude, time) aircraft position information at 15-minute intervals or less that Aircompany obtains

4D/15 service. In the provision of air traffic services an ATS unit receives four-dimensional (latitude, longitude, altitude, time) position information at 15-minute intervals or less from suitably equipped aircraft.

Ping (packet-Internet grouper) – sends by using the SkyRouter software to check the tracker's efficiency. Ping responses can be seen on the Track page and in Reports.

1.5 ABBREVIATION

Abbreviations have the following meanings:

AASRC - Aviation Aid Search and Rescue Center;

ES – emergency situation;

AVSEC – aviation security;

AO – Aviation Occurrence;

ERT – Emergency Rescue Team;

ERW – Emergency Rescue Works;

FS – flight safety;

MASRCC – Main Aviation Search and Rescue Coordination Center;

RW – Runway

CASRCC – Civil Aviation Search and Rescue Coordination Center;

NTIB – National Transportation Investigation Bureau;

GSRG - Ground Search and Rescue Group;

ATS - Air Traffic Service;

AC – Aircraft;

PIC – Pilot-in-Command;

CAM – Aircraft Continuing Airworthiness Management;

Стадія «Тривога» (ALERFA) - період часу, в якому існує загроза для безпеки ПС та осіб, які знаходяться на його борту.

«Тривога» - сигнал оповіщення для аварійно-рятувальної команди, коли авіаційне подія трапилось раптово або до очікуваної посадки ПС, яке зазнає лиха, залишається менш як 30 хвилин.

Експлуатант ПС - юридична або фізична особа, яка експлуатує чи пропонує послуги з експлуатації повітряних суден.

4D/15 відстеження – чотиривимірна (широта, довгота, висота, час) інформація про місцезнаходження ПС з 15-хвилинними інтервалами або менше., яку отримує Авіакомпанія.

4D/15 послуга. Під час обслуговування повітряного руху підрозділ ОПР отримує чотиривимірну (широта, довгота, висота, час) інформацію про місцезнаходження з інтервалом 15 хвилин або менше від відповідно обладнаних повітряних суден.

Пінг (система перевірки) – надсилається за допомогою програмного забезпечення SkyRouter для перевірки працездатності трекеру. Відповіді на пінг можна побачити на сторінці Відстеження та у Звітах.

1.5 СКОРОЧЕННЯ

Скорочення мають такі значення:

АДЦПР – авіаційний допоміжний центр пошуку та рятування;

АС – аварійна ситуація;

АБ –авіаційна безпека;

АП – авіаційна подія;

АРК – аварійно-рятувальна команда;

АРР – аварійно-рятувальні роботи;

БП – безпека польотів;

ГАКЦПР – Головний авіаційний координаційний центр пошуку та рятування;

ЗПС - злітно-посадкова смуга;

КЦПР ЦА – Координаційний центр пошуку та рятування цивільної авіації;

НБРТ - Національне бюро розслідувань на транспорті;

НПРГ - наземна пошуково-рятувальна група;

ОПР - обслуговування повітряного руху;

ПС - повітряне судно;

КПС – командир ПС;

УПЛП – Управління Підтриманням льотної

MT – Aircraft Maintenance;

DDC – District Dispatch Center;

CA – Civil Aviation;

JDC – Joint Dispatch Center;

CDSSAAU – Central Dispatch Service of the State Aviation Administration of Ukraine;

OCC – Aircompany Operations Control Center.

AVSECS – aviation security service;

SMS – Safety Management System;

SMM – Safety Management Manual;

OM – Operations Manual;

SAR – Search and Rescue;

4D – four-dimensional – latitude, longitude, altitude, time – information;

AIP – Aeronautical Information Publications;

RCC – Rescue Coordination Center.

придатності ПС;

ТО – технічне обслуговування ПС;

РДЦ – районний диспетчерський центр;

ЦА – цивільна авіація;

ОДЦ – об'єднаний диспетчерський центр;

ЦДС – центральна диспетчерська служба Державіаслужби України;

ЦОКП – Центр операційного контролю польотів Авіакомпанії.

САБ – служба авіаційної безпеки;

СУБП – система управління БП;

КУБП – Курівництво з управління БП;

КЕ – Керівництво з експлуатації;

ПРЗП – пошуково-рятувальне забезпечення польотів;

4D – чотиривимірна – широта, довгота, висота, час – інформація;

АІП – Публікації Аеронавігаційної Інформації;

РКЦ – рятувально-координаційний центр.

1.6 RESPONSIBILITY FOR DEVELOPMENT, IMPLEMENTATION AND SUPPORT OF PLAN

The Plan is developed in accordance with Section 1.3 of the Aircompany Safety Management Manual.

The Plan is created in Ukrainian and English. The main language of the document is English.

The procedures for control, amendment and distribution of the Plan are carried out by the Safety manager in accordance with section 1.3.2 and 1.3.3 of the Aircompany Safety Management Manual.

Each Aircompany personnel may submit a draft revision to the Plan for consideration. Prior to the release each revision must be agreed upon with the heads of Aircompany departments involved in the implementation of the Plan.

The content of the Plan is reviewed annually or:

- when issuing new or revising existing documents governing personnel actions in case of emergency (ICAO documents, orders and decrees of the governing bodies of the State, the Main State Aviation Authority of Ukraine, etc.)
- in case of significant structural changes in the

1.6 ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА РОЗРОБКУ, РЕАЛІЗАЦІЮ ТА ПІДТРИМКУ ПЛАНУ

План розроблений відповідно до розділу 1.3 Керівництва з управління безпекою польотів Авіакомпанії.

План створений українською та англійською мовами. Основною мовою документу є англійська мова.

Процедури контролю, внесення змін та розповсюдження Плану здійснює Керівник з безпеки польотів відповідно до розділу 1.3.2 та 1.3.3 Керівництва з управління безпекою польотів Авіакомпанії.

Кожен співробітник Авіакомпанії може подати на розгляд проект зміни до Плану. Кожна зміна до її впровадження повинна бути узгоджена з керівниками структурних підрозділів Авіакомпанії, які задіяні в реалізації Плану.

Перегляд Плану здійснюється один раз на рік або:

- при виданні нових або ревізії діючих документів, що регулюють дії персоналу при надзвичайних подіях (документи ІКАО, накази та розпорядження законодавчих органів України, Державної Авіаційної служби України і т.д.)
- при значних структурних змінах в

Aircompany;

- in case of changes of the governing documents where the actions of aviation personnel in case of emergency are stated;
- by the results of the analysis of the theoretical studies, practical trainings
- by the results of the analysis of actions of the structures and personnel of the Aircompany during an emergency situation and elimination of its consequences.
- based on the results of audits: internal (as part of the flight safety management system and the Aircompany compliance monitoring system) and external (by customers, state and certification bodies).

Авіакомпанії;

- при змінах керівних документів де викладено дії авіаційного персоналу при надзвичайних подіях;
- за результатами аналізу проведених теоретичних занять, практичних тренувань;
- за результатами аналізу дій структур і персоналу Авіакомпанії під час надзвичайної ситуації та ліквідації її наслідків.
- за результатами проведення аудитів: внутрішніх (в рамках системи управління безпекою польотів та системою моніторингу відповідності Авіакомпанії) та зовнішніх (замовниками, державними та сертифікуючими органами).

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

2 OCCURRENCES WHICH MAY 2 ПОДІЇ, ЯКІ МОЖУТЬ ACTIVATE THE PLAN АКТИВУВАТИ ПЛАН

The following emergency situations in the Aircompany should activate the Plan:

2.1. Emergency with Aircompany aircraft.

This ES includes:

- aviation incident at the airport and outside the airport within the area of responsibility of the airport, defined outside the area of emergency operations, with and without human casualties, including dangerous goods;
- serious aircraft incidents on earth with a threat to life, including dangerous goods;
- incident with a ground-based aircraft without threatening human life (damage, rolling of the aircraft, etc.).

These ECs may be the result, in particular, of an act of unlawful interference (use of an explosive device on an aircraft and on the territory of the airport, seizure of an aircraft, etc.), handling of dangerous goods, etc.

2.2. An emergency with Aircompany aircraft in flight.

This ES includes:

- incident / serious incident with the aircraft caused by a malfunction and/or failure of aircraft equipment;
- incident/serious incident with dangerous goods;
- threat of an explosive device being used on board an aircraft in flight;
- hijacking of the aircraft in flight.

2.3. An emergency with Aircompany infrastructure.

This ES includes:

- an act of unlawful interference with the activities of the Aircompany, including the use of explosive devices at the infrastructure facilities of the Aircompany and airport (offices, places of accommodation of the Aircompany's personnel, hangars, property storage facilities, aircraft parking areas, etc.);
- fire in buildings, structures and on the territory of the Aircompany and/or the airport where the Aircompany operates.

2.4. Force majeure in the region of the Aircompany operates.

Наступні аварійні ситуації, що виникають в Авіакомпанії, повинні активувати План:

2.1. Аварійна ситуація з ПС Авіакомпанії.

До цієї АС відносяться:

- авіаційна подія на території аеропорту та за межами аеропорту в зоні відповідальності аеропорту, визначеної межами району проведення аварійно-рятувальних робіт, з людськими жертвами та без них;
- серйозні інциденти з ПС на землі з загрозою життя для людей;
- інцидент з ПС на землі без загрози життя людей (пошкодження ПС, викочування ПС і т.д.).

Зазначені АС можуть бути наслідком, зокрема, акту незаконного втручання (використання вибухового пристрою на ПС та на території аеропорту, захват ПС та т.ін.), поводження із небезпечними вантажами.

2.2. Аварійна ситуація з ПС Авіакомпанії під час польоту.

До цієї АС відносяться:

- інцидент / серйозний інцидент з ПС, спричинений несправністю та/ або відмовою обладнання ПС;
- інцидент / серйозний інцидент з ПС із небезпечними вантажами;
- загроза використання вибухового пристрою на борту ПС в польоті;
- захват ПС в польоті.

2.3. Аварійна ситуація з інфраструктурою Авіакомпанії.

До цієї АС відносяться:

- акт незаконного втручання в діяльність Авіакомпанії включно з використанням вибухових пристроїв на об'єктах інфраструктури Авіакомпанії та аеропорту (офіси, місця розміщення персоналу Авіакомпанії, ангари, місця зберігання майна, місця стоянки ПС та т.ін.);
- пожежа в будівлях, спорудах та на території Авіакомпанії та/ або аеропорту, де Авіакомпанія провадить свою діяльність.

2.4. Форс-мажорні обставини в регіоні, де Авіакомпанія провадить свою діяльність.

This ES includes:

- natural phenomena of a spontaneous nature,
- man-made disasters that require urgent emergency rescue operations and
- emergency (extreme) situations in public life (threat of war, armed conflict or serious threat of such conflict, including but not limited to hostile attacks, blockades, hostilities, declared and undeclared war, riots, acts of terrorism, sabotage, riots, invasion, blockade, revolution, rebellion, insurrection, mass riots) in the regions

in the area of the states, cities and airports where the Aircompany operates (places of basing of the aircraft, operating bases of the Aircompany, airports along the routes of the Aircompany 's aircraft, bases for aircraft maintenance).

2.5.Pandemics (as a special case of force majeure).

Pandemics are considered a special case of force majeure, as such an emergency can spread simultaneously to all regions where Aircompany operates and have a long-lasting effect.

2.6.Death, suicide or injury of an employee of the Aircompany.

This EC includes cases of injury or sudden death of an employee of the Aircompany while at the workplace or on a business trip.

До цієї АС відносяться:

- природні явища, що мають стихійний характер,
- лиха техногенного характеру, які вимагають термінового проведення аварійно-рятувальних робіт та
- надзвичайні (екстремальні) ситуації в громадському житті (загроза війни, збройний конфлікт або серйозна погроза такого конфлікту, включаючи але не обмежуючись ворожими атаками, блокадами, воєнні дії, оголошена та неоголошена війна, збурення, акти тероризму, диверсії, безлади, вторгнення, блокада, революція, заколот, повстання, масові заворушення)

в районі держав, міст та аеропортів, де Авіакомпанія виконує свою діяльність (місця базування ПС, операційні бази Авіакомпанії, аеропорти за маршрутами виконання польотів ПС Авіакомпанії, бази виконання ТО ПС).

2.5.Пандемії (як окремий випадок форс-мажорних обставин).

Пандемії розглядаються як окремий випадок форс-мажорних обставин, оскільки така аварійна ситуація може розповсюджуватись одночасно на всі регіони, де Авіакомпанія провадить свою діяльність, та мати тривалу дію.

2.6.Смерть, самогубство або травми співробітника Авіакомпанії.

До цієї АС відносяться випадки травмування або раптової смерті співробітника Авіакомпанії під час знаходження на робочому місці, в відрядженні.

3 EMERGENCY MESSAGE

3.1 REACTION OF THE AIRCOMPANY TO THE EMERGENCY MESSAGE

When the Aircompany receives a notification of an emergency, the person who received the notification must

1. establish the following information
 - date and time of the event;
 - details about the nature of the event;
 - name and contact details of the person who transmitted the message;
 - establish the authenticity of the message (whenever possible).
2. transmit all available information to the On-duty OCC (according to the notification scheme).

Notification of an AC shall be made by the most convenient and fastest means of communication.

In this way, you can send a message by calling the phone numbers according to the Notification Scheme (see Section 3.3). If it is not possible to contact On-duty OCC, the employee can use the contacts of the Aircompany management according to these Notification Schemes.

All possible ways of sending a message are described in the procedures of Chapter 11 of Part A of the Aircompany's OM based on the requirements of the Order of the SAAU dated December 27, 2019. No. 1817.

All Aircompany personnel must be guided by the principles for determining the category of AC and the procedure for notification, which are defined in Chapter 11 of Part A of the Aircompany's OM.

Occurrences that are subject to immediate notification in accordance with

- Aviation occurrence;
- Serious incident;
- Death/serious bodily injury received by personnel during maintenance.

3.2 VERIFICATION OF THE MESSAGE

Upon receiving a signal about an emergency occurrence from the On-duty OCC must verify the authenticity of the message.

First of all, you should try to get the information from alternative sources.

Below are examples of possible actions to ensure verification.

If the message is received from any employee of the

3 АВАРІЙНЕ ПОВІДОМЛЕННЯ

3.1 РЕАКЦІЯ АВІАКОМПАНІЇ НА АВАРІЙНЕ ПОВІДОМЛЕННЯ

Коли Авіакомпанія отримує повідомлення про аварійну ситуацію, особа, що отримала повідомлення повинна

1. встановити наступну інформацію:
 - дата та час події;
 - подробиці щодо характеру події;
 - ім'я та контактні дані особи, яка передала повідомлення;
 - встановити справжність повідомлення (коли це можливо).
2. передати всю наявну інформацію черговому ЦОКП

Повідомлення про АС здійснюється за допомогою найбільш зручного і швидкого засобу зв'язку.

Таким чином, передати повідомлення можна за номерами телефонів згідно Схеми оповіщення (див. розділ 3.3). При неможливості зв'язатися з черговим ЦОКП співробітник може скористатися контактами керівного складу Авіакомпанії, що також вказані в цих Схемах сповіщення.

Всі можливі способи передачі повідомлення описані в процедурах розділу 11 Частини А КЕ Авіакомпанії, що розроблені на основі Наказу ДАСУ від 27.12.2019. №1817.

Весь персонал Авіакомпанії повинен керуватись принципами щодо визначення категорії АС та порядку інформування, що визначені у розділі 11 Частини А КЕ Авіакомпанії.

Приклади подій, які підлягають негайному сповіщенню:

- Авіаційна подія;
- Серйозний інцидент;
- Загибель/серйозне тілесне ушкодження, отримане персоналом під час ТО.

3.2 ПІДТВЕРДЖЕННЯ ПОВІДОМЛЕННЯ

При отриманні повідомлення про АС черговий ЦОКП повинен перевірити справжність повідомлення.

Перш за все необхідно намагатись отримати повідомлення із альтернативних джерел.

Нижче наведено приклади можливих дій для забезпечення перевірки.

Якщо повідомлення надійшло від будь-якого

Aircompany - contact his/her immediate supervisor for additional information.

If the report was received from an employee of the Aircompany at the operating bases - contact the manager at the operating base to confirm the information.

If the message was received from abroad, check the place of receipt of the message and contact the embassy of the relevant country.

It should be remembered that the initial notification of an EO or incident with an aircraft of Ukraine on the territory of a foreign state is transmitted to the SAAU by a representative of the SAAU in the country of the EO location. Therefore, in the case of an accident, an alternative source of information is a request to the SAAU.

In the absence of a representative office of the SAAU in the country of the AO, the initial message shall be transmitted through operational diplomatic channels or using the channels of the ATS units by crew members or the official mission of Ukraine.

The ATS message includes ACCID abbreviation to indicate catastrophe and accident, INCID abbreviation to indicate serious incidents and incidents⁶ as well as the name of the agency that prepared the communication, information on the means of communication for contacting the investigator-in-charge and the state authority of the place of incident responsible for the investigation

Additional OCC procedures for tracking the location of the aircraft are described in Appendix 1.

3.2.1. NOTIFICATION IN THE AIRCOMPANY

Upon confirmation of the information, the d On-duty OCC shall immediately notify the Aircompany Director General and persons in accordance with the Notification Schemes of the Aircompany (see para 3.3).

In the text of the notification, the data is indicated according to the Appendix 2 (if any).

Notification of the Aircompany's management and representatives in accordance with the Notification Schemes is carried out in two stages.

At the first stage, a notification is sent out via corporate email addresses with brief information about the type of ES and available information. The information is duplicated in messengers (Signal, WhatsApp, Viber) according to the phone numbers.

The second stage is a telephone alert.

співробітника Авіакомпанії – зв'язатись з його безпосереднім керівником для отримання додаткової інформації.

Якщо повідомлення надійшло від співробітника Авіакомпанії на операційних базах – зв'язатись з менеджером на операційній базі для підтвердження інформації.

Якщо повідомлення надійшло з-за кордону, перевірити місце надходження повідомлення та зв'язатись з посольством відповідної країни.

Пам'ятати, що первинне повідомлення про АП чи інцидент з ПС України на території іноземної держави передається до ДАСУ представником ДАСУ в державі місця АП. Тому у випадку АП альтернативним джерелом інформації є запит до ДАСУ.

У разі відсутності представництва ДАСУ в державі місця АП первинне повідомлення передається за допомогою оперативних дипломатичних каналів або з використанням каналів органів ОНР членами екіпажів або офіційним представництвом України.

Первинне повідомлення ОНР містить скорочення ACCID - для позначення катастрофи та аварії, скорочення INCID - для позначення серйозних інцидентів та інцидентів, а також найменування органу, що підготував повідомлення, інформацію про засоби зв'язку для здійснення контакту з - уповноваженим з розслідування і органом держави місця події, відповідальним за проведення розслідування.

Додаткові процедури ЦОКП щодо відстеження місця знаходження ПС описано в Додатку 1.

3.2.1. ОПОВІЩЕННЯ В АВІАКОМПАНІЇ

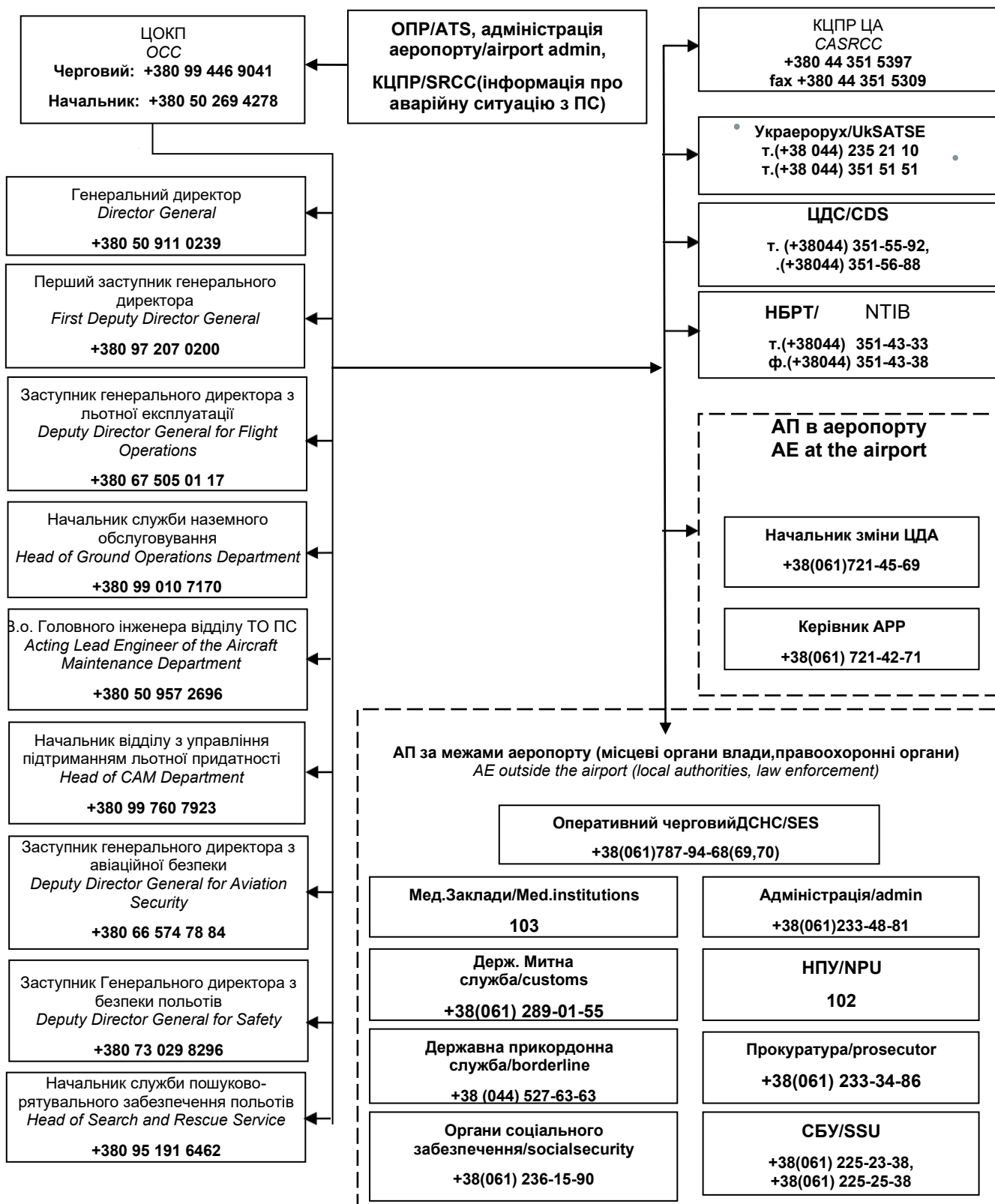
Після підтвердження інформації черговий ЦОКП повинен негайно сповістити Генерального директора Авіакомпанії та осіб згідно Схем сповіщення Авіакомпанії (див. розділ 3.3).

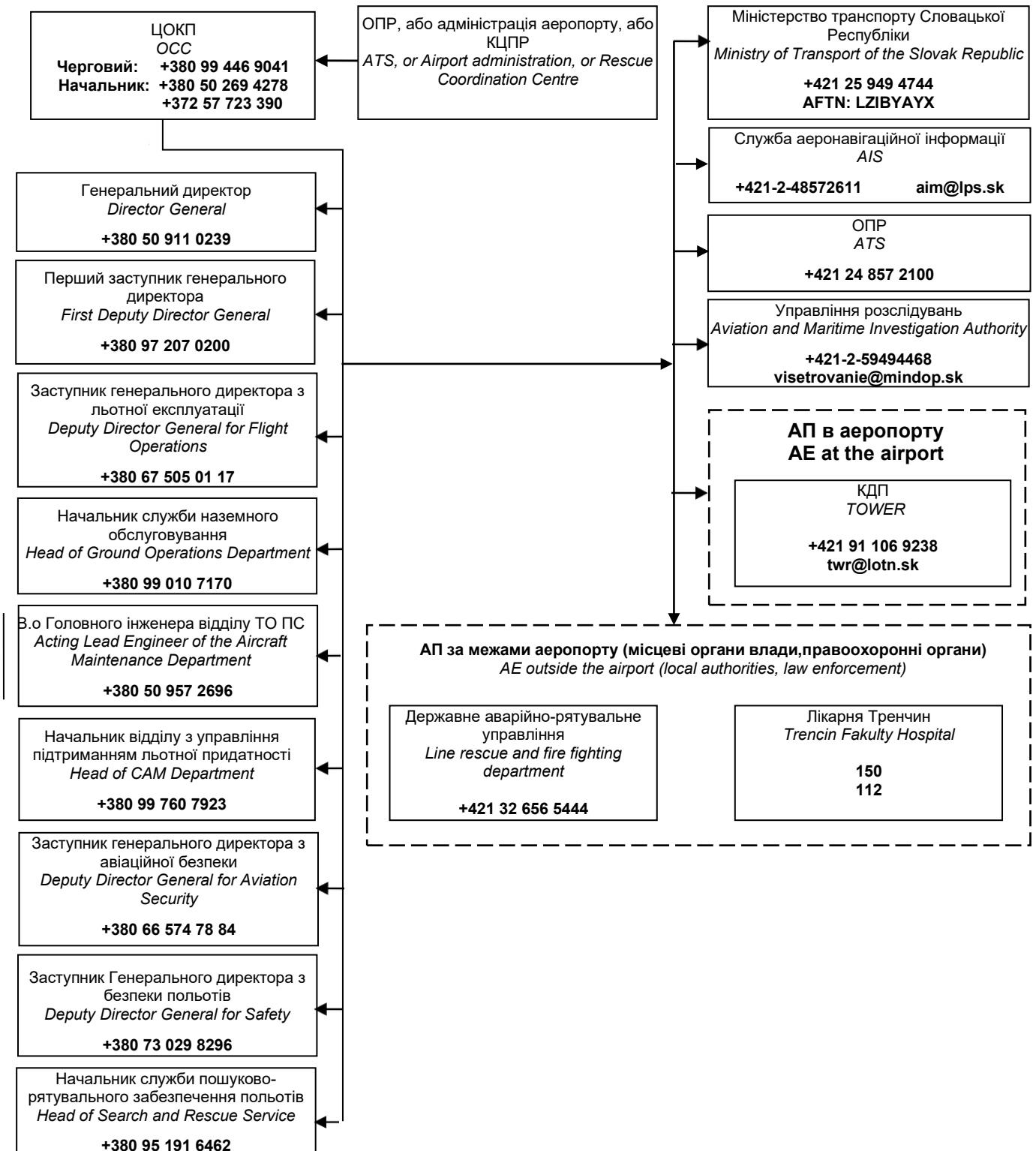
У тексті сповіщення вказуються дані відповідно Додатку 2 (за наявності).

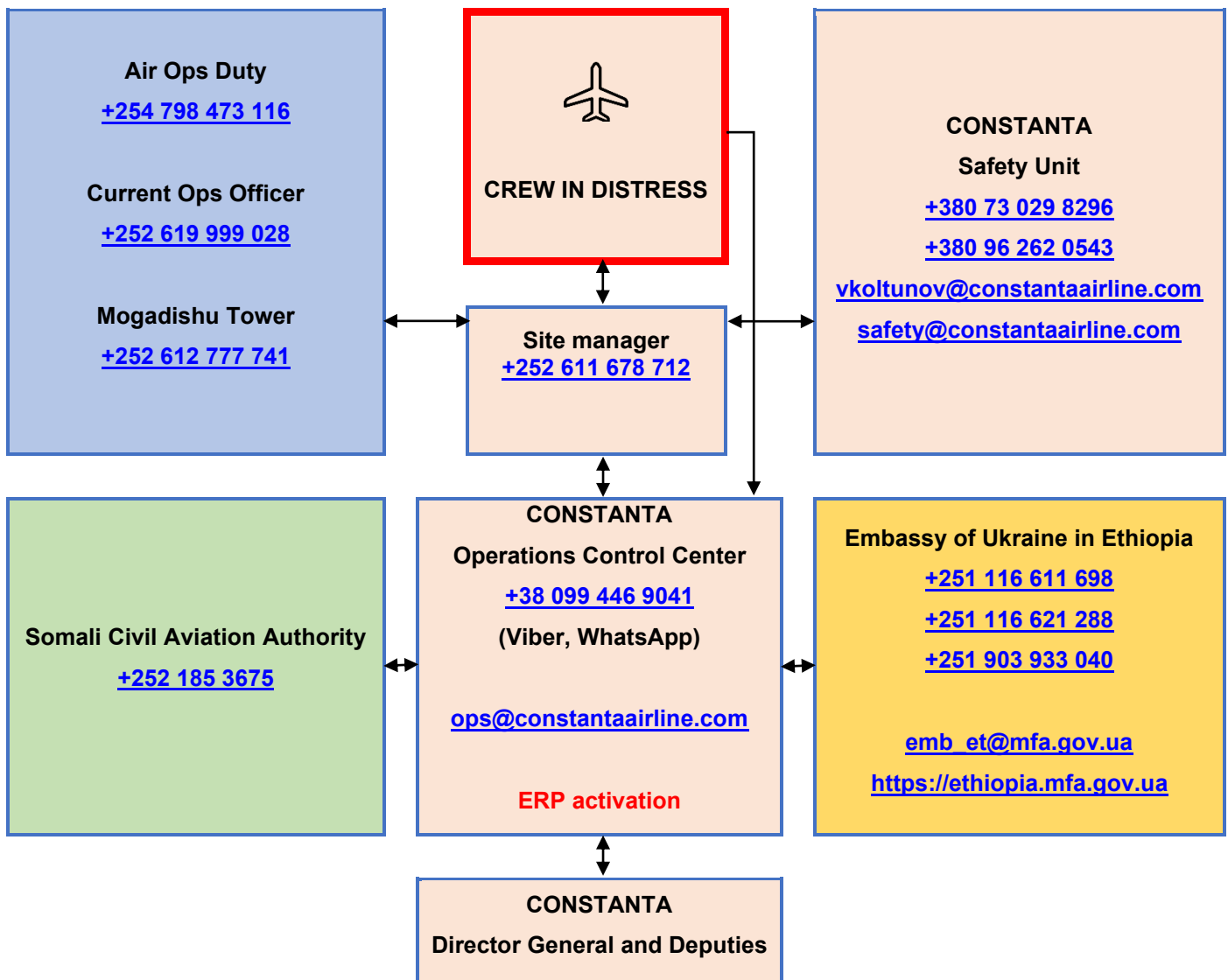
Сповіднення керівництва та представників Авіакомпанії згідно Схем сповіщення проводиться в два етапи.

На першому етапі виконується розсилка повідомлення через корпоративні електронні адреси з короткою інформацією про тип АС та наявну інформацію. Інформація дублюється в месенджерах (Signal, WhatsApp, Viber) згідно телефонних номерів.

На другому етапі – телефонне оповіщення.

3.3 NOTIFICATION SCHEMES
3.3 СХЕМИ СПОВІЩЕННЯ
**3.3.1.Notification scheme in IA
Zaporizhzhia, Ukraine**
**3.3.1.Схема сповіщення МА
Запоріжжя, Україна**


3.3.2. Notification scheme in Trenčin Airport, Slovakia
3.3.2.Схема сповіщення а Аеропорту Тренчін, Словаччина


3.3.3.Notification scheme in Mogadishu, Somalia
3.3.3.Схема сповіщення в Могадішо, Сомалі


COMMUNICATION MEANS	
Mobile phone	– local/internet mobile communication
ASL	- Mobile
Skyrouter Tracker	- Satellite System (fixed)
Thuraya	- Satellite Mobile Phone
E-mail	

**3.3.3.1. Contacts or the representative of the
UN Mission in Somalia (UNSOS)**
**3.3.3.1. Контакти представників місії
ООН в Сомалі (UNSOS)**

Chief Aviation Officer (CAVO)	Ernest Manzano	+1 786 440 2715	manzano@un.org
Chief Aviation Safety	Kingsley Boateng	+252 61 915 9441 +254 70 115 9471	boatengk@un.org
Chief TCU	Ferdinand Nsanzumuremyi	+254 71 986 7667 Nairobi +252 61 273 1725 Mogadishu	nsanzumuremyi@un.org
Chief JMAOC	Silvanos Gwarinda	+252 61 285 7498	gwarinda@un.org
Chief JMAOC Planning	Justus Barigye	+252 61 254 2176	barigye2@un.org
Chief ATU	Igor Boyko	+252 61 752 0183	boyko@un.org
Chief MovCon	Boban Todorovski	+252 61 708 1072	todorovski@un.org
Mogadishu Air Operations Duty Officer		+254 79 847 3116	
Emergency Ambulance Services		+252 61 768 4720	
Non-emergency Medical Appointments		+252 61 677 3527	

**3.3.3.2. Contact information of Diplomatic
Representations And Consular Institutions
of Ukraine**

If it is impossible to establish contact with the Embassy of Ukraine in Ethiopia, it is necessary to try to establish contact with the Embassy of Ukraine in Kenya:

**3.3.3.2. Контактні відомості дипломатичних
представництв і консульських
установ України, Сомалі**

При неможливості встановити зв'язок з посольством України в Ефіопії необхідно спробувати встановити зв'язок з посольством України в Кенії:

00619, Republic of Kenya, Nairobi, Muthaiga, Limuru Road, 674, P. O. Box 63566

+254 205 22 45 45

Hotline: +254 11 00 99 133 - виключно в разі загрози життю чи загибелі громадян України
only in case of a threat to the life or death of Ukrainian citizens

e-mail: emb_ke@mfa.gov.ua

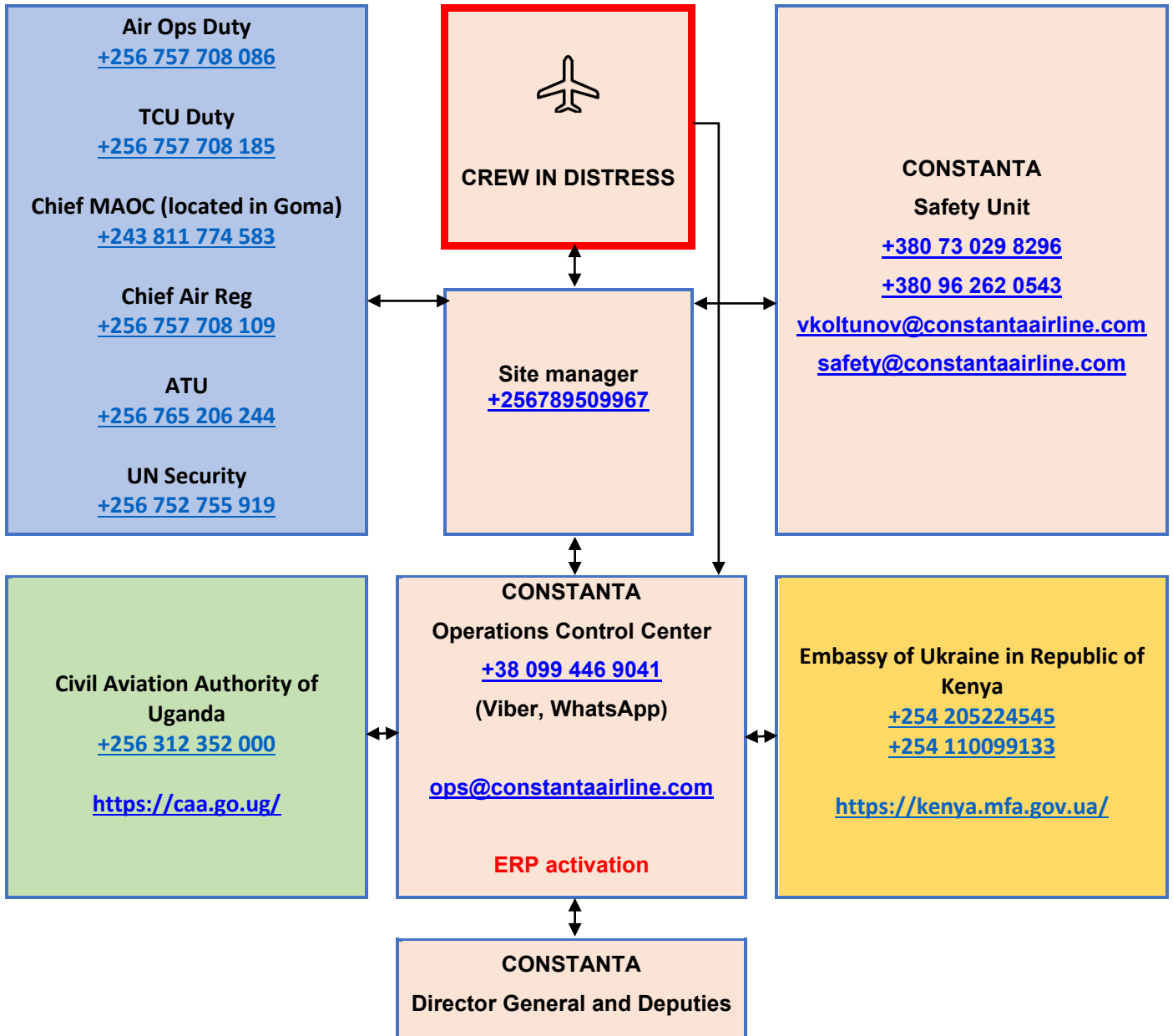
<https://kenya.mfa.gov.ua/>

3.3.3.3. Contacts of Aircompany representatives
3.3.3.3. Контакти представників Авіакомпанії

Position	Full name	Viber/ WhatsApp	e-mail
On-duty OCC (round the clock)		+380 99 446 9041	ops@constantaairline.com
Accountable Manager	Vadym Vdovenko	+380 50 269 4278	vvdovenko@constantaairline.com
Head of OCC	Valeriy Makeev	+380 50 269 4278	ops@constantaairline.com
Flight Operations Manager	Vladyslav Tykhonenko	+380 67 505 0117	vtykhonenko@constantaairline.com
Safety Manager	Volodymyr Koltunov	+380 73 029 8296	vkoltunov@constantaairline.com safety@constantaairline.com
Aviation Security Manager	Anastasiia Horozhankina	+380 66 574 78 84	ahorozhankina@constantaairline.com
Acting Maintenance Manager	Maksim Ryndia	+380 50 957 2696	m.ryndia@constantaairline.com
Ground Operations Manager	Oksana Davydenko	+380 99 010 7170	odavydenko@constantaairline.com

3.3.4. Notification scheme in Entebbe, Uganda

3.3.4. Схема сповіщення в Ентебе, Уганда



COMMUNICATION MEANS	
Mobile phone	– local/internet mobile communication
ASL	- Mobile
Skysrouter Tracker	- Satellite System (fixed)
Thuraya	- Satellite Mobile Phone
E-mail	

3.3.4.1.Contakts or the representative of the UN Mission in Entebbe (MONUSCO)
3.3.4.1.Контакти представників місії ООН в Ентебе (MONUSCO)

TCU	+256 757 708 185, +231 88 651 1953
Chief MAOC (Goma, DRC)	+243 811 774 583
Chief Air Region:	+256 757 708 109
AirOps Duty Officer:	+256 757 708 086
ATU:	+256 765 206 244
Entebbe Medical Unit	+243 757 708 099
UN Security:	+256 757 708 800

3.3.4.2.Uganda CAA Contacts
3.3.4.2.Контакти авіаційної влади Уганди

Airport Road-Entebbe.
P.O.Box 5536, Kampala

+256 312 352 000

aviation@caa.co.ug

<https://caa.go.ug/>

3.3.4.3.Contact information of Diplomatic Representations And Consular Institutions of Ukraine for Uganda
3.3.4.3.Контактні відомості дипломатичних представництв і консульських установ України для Уганди

Embassy of Ukraine in Kenya for the zone of responsibility to which the Uganda belongs:

Посольство України в Кенії, до зони відповідальності якої належить Уганда:

00619, Republic of Kenya, Nairobi, Muthaiga, Limuru Road, 674, P. O. Box 63566

+254 205 22 45 45

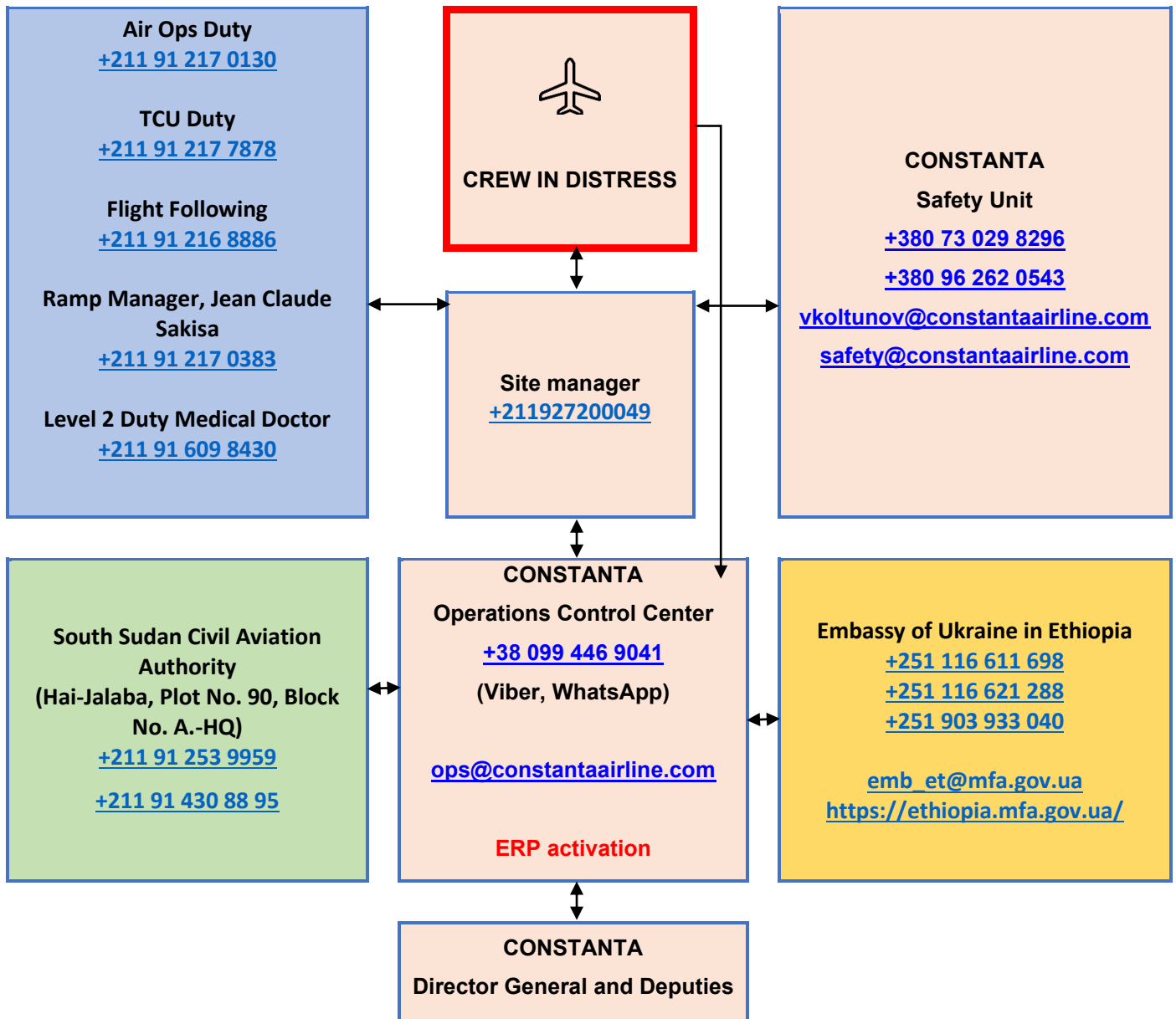
Hotline: +254 11 00 99 133 - виключно в разі загрози життю чи загибелі громадян України
only in case of a threat to the life or death of Ukrainian citizens

e-mail: emb_ke@mfa.gov.ua

<https://kenya.mfa.gov.ua/>

3.3.4.4.Contacts of Aircompany representatives
3.3.4.4.Контакти представників Авіакомпанії

Position	Full name	Viber/ WhatsApp	e-mail
On-duty OCC (round the clock)		+380 99 446 9041	ops@constantaairline.com
Accountable Manager	Vadym Vdovenko	+380 50 269 4278	vvdovenko@constantaairline.com
Head of OCC	Valeriy Makeev	+380 50 269 4278	ops@constantaairline.com
Flight Operations Manager	Vladyslav Tykhonenko	+380 67 505 0117	vtykhonenko@constantaairline.com
Safety Manager	Volodymyr Koltunov	+380 73 029 8296	vkoltunov@constantaairline.com safety@constantaairline.com
Aviation Security Manager	Anastasiia Horozhankina	+380 66 574 78 84	ahorozhankina@constantaairline.com
Acting Maintenance Manager	Maksim Ryndia	+380 50 957 2696	m.ryndia@constantaairline.com
Ground Operations Manager	Oksana Davydenko	+380 99 010 7170	odavydenko@constantaairline.com

3.3.5. Notification scheme at UNMISS (Juba, South Sudan)
3.3.5.Схема сповіщення в UNMISS (Джуба, Південний Судан)


COMMUNICATION MEANS
Mobile phone – local/internet mobile communication
ASL - Mobile
Skyrouter Tracker - Satellite System (fixed)
Thuraya - Satellite Mobile Phone
E-mail

3.3.5.1.Contakts or the representative of the UN Mission in South Sudan (UNMISS)
3.3.5.1.Контакти представників місії ООН в Південному Судані (UNMISS)

Chief TCU, Timothy Wisdom Akpatsa	+211 91 217 5137
TCU Duty	+211 91 217 7878
Chief AirOps, Igor Stjepanovic	+211 92 733 2134
AirOps Duty	+211 91 217 0130
Flight Following	+211 91 216 8886
Ramp Manager, Jean Claude Sakisa	+211 91 217 0383
Level 2 Duty Medical Doctor	+211 91 609 8430
UN DSS, Duty Officer, SOC	+211 92 277 7785, +211 92 277 7765, +211 91 206 2525

3.3.5.2.South Sudan CAA Contacts
3.3.5.2.Контакти авіаційної влади Південного Судану

<https://sscaa.co/index/new-atc-air-traffic-incident-report.html>

3.3.5.3.Contact information of Diplomatic Representations And Consular Institutions of Ukraine for Sout Sudan
3.3.5.3.Контактні відомості дипломатичних представництв і консульських установ України для Південного Судану

Embassy of Ukraine in the Federal Democratic Republic of Ethiopia for the zone of responsibility to which the Republic of South Sudan belongs:

Посольство України Республіці Ефіопії до зони відповідальності якої належить Республіка Південний Судан:

Воредда 5, Кебеле 7, Блок 8, буд. 0825, р-н Єка, м. Аддис-Абеба, п/с 18368

+251 116 611 698; +251 116 621 288

Hotline: +251 903 933 040

e-mail: emb_et@mfa.gov.ua

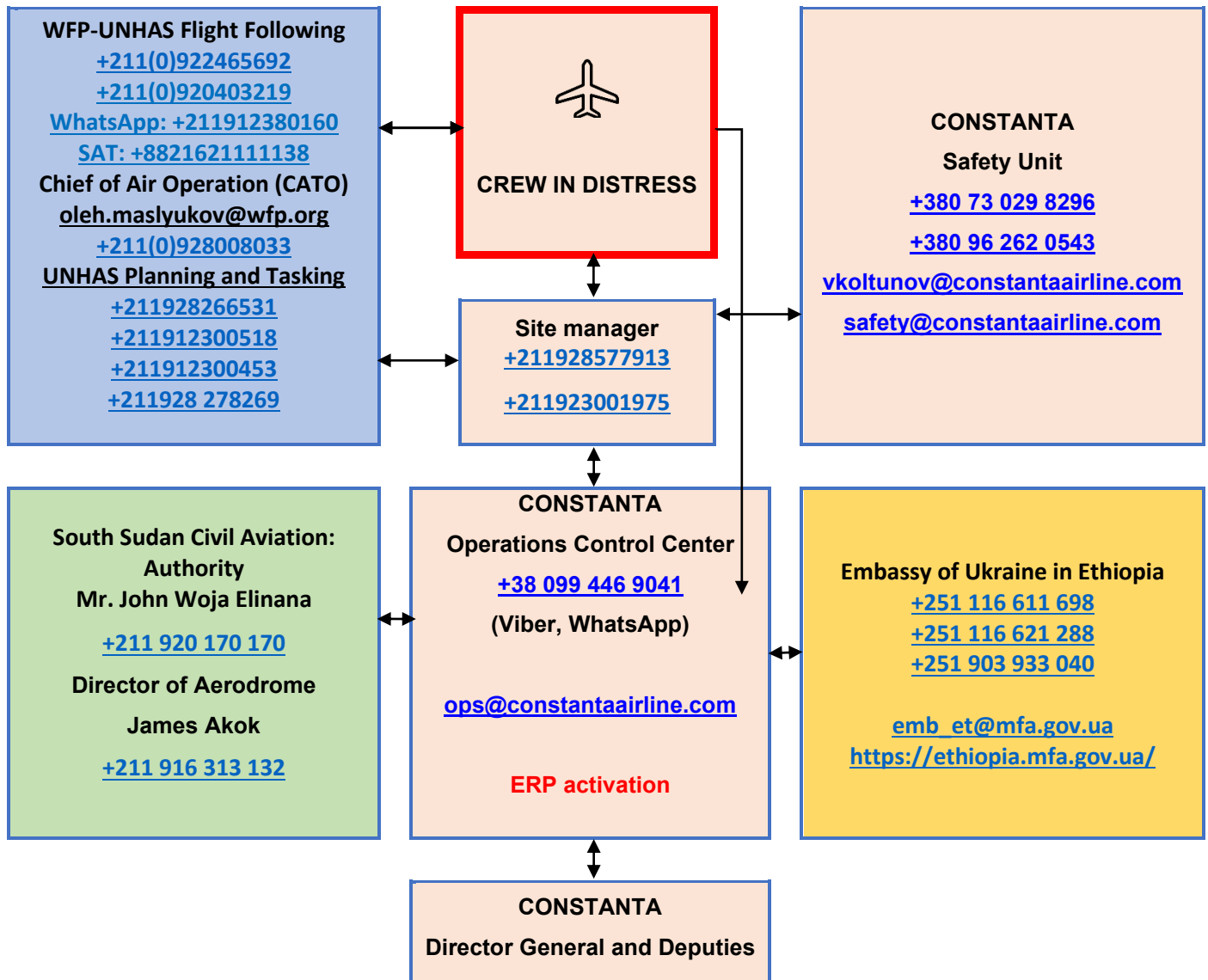
<http://ethiopia.mfa.gov.ua>

3.3.5.4.Contacts of Aircompany representatives
3.3.5.4.Контакти представників Авіакомпанії

Position	Full name	Viber/ WhatsApp	e-mail
On-duty OCC (round the clock)		+380 99 446 9041	ops@constantaairline.com
Accountable Manager	Vadym Vdovenko	+380 50 269 4278	vvdovenko@constantaairline.com
Head of OCC	Valeriy Makeev	+380 50 269 4278	ops@constantaairline.com
Flight Operations Manager	Vladyslav Tykhonenko	+380 67 505 0117	vtykhonenko@constantaairline.com
Safety Manager	Volodymyr Koltunov	+380 73 029 8296	vkoltunov@constantaairline.com safety@constantaairline.com
Aviation Security Manager	Anastasiia Horozhankina	+380 66 574 78 84	ahorozhankina@constantaairline.com
Acting Maintenance Manager	Maksim Ryndia	+380 50 957 2696	m.ryndia@constantaairline.com
Ground Operations Manager	Oksana Davydenko	+380 99 010 7170	odavydenko@constantaairline.com

3.3.6. Notification scheme at UNHAS (Juba, South Sudan)

3.3.6.Схема сповіщення в UNHAS (Джуба, Південний Судан)



COMMUNICATION MEANS

Mobile phone – local/internet mobile communication
ASL - Mobile
Skyrouter Tracker - Satellite System (fixed)
Thuraya - Satellite Mobile Phone
E-mail

**3.3.6.1.Contakts or the representative of the WFP
UNHAS in South Sudan (UNMISS)**
**3.3.6.1.Контакти представників місії UNHAS
служби гуманітарної авіації ООН в
Південному Судані (UN)**

Chief Aviation Section	+393441319421 E-mail: franklyn.frimpong@wfp.org
Deputy Chief Aviation Section	+393499354209 E-mail: karishma.kaur@wfp.org
OiC, Chief Air Safety Officer	+393472426907 E-mail: marco.lopez@wfp.org
Chief Air Transport Officer (CATO)	+211928008033 E-mail: oleh.maslyukov@wfp.org
Deputy CATO	+211922845785
Deputy CATO (Field Ops)	+211921575 064
Airport Operations 1	+211922469638
Airport Operations 2	+211926310015
Airport Operations 3	+211922465409
AVSEC Officer	+211927151914 +211912300576
Aviation Security Focal Point	+211928008036
Aviation Safety Officer	+211922469591
Safety/Security Assistant	+211912380140
Duty Officer Air Ops	+211912170130

3.3.6.2.South Sudan CAA Contacts
**3.3.6.2.Контакти авіаційної влади Південного
Судану**

<https://sscaa.co/index/new-atc-air-traffic-incident-report.html>

**3.3.6.3.Contact information of Diplomatic
Representations And Consular Institutions
of Ukraine for Sout Sudan**
**3.3.6.3.Контактні відомості дипломатичних
представництв і консульських
установ України для Південного
Судану**

Embassy of Ukraine in the Federal Democratic Republic
of Ethiopia for the zone of responsibility to which the
Republic of South Sudan belongs:

Посольство України Республіці Ефіопії до зони
відповідальності якої належить Республіка
Південний Судан:

Воредда 5, Кебеле 7, Блок 8, буд. 0825, р-н Єска, м. Аддис-Абеба, п/с 18368

+251 116 611 698; +251 116 621 288

Hotline: +251 903 933 040

e-mail: emb_et@mfa.gov.ua

<http://ethiopia.mfa.gov.ua>

3.3.6.4.Contacts of Aircompany representatives
3.3.6.4.Контакти представників Авіакомпанії

Position	Full name	Viber/ WhatsApp	e-mail
On-duty OCC (round the clock)		+380 99 446 9041	ops@constantaairline.com
Accountable Manager	Vadym Vdovenko	+380 50 269 4278	vvdovenko@constantaairline.com
Head of OCC	Valeriy Makeev	+380 50 269 4278	ops@constantaairline.com
Flight Operations Manager	Vladyslav Tykhonenko	+380 67 505 0117	vtykhonenko@constantaairline.com
Safety Manager	Volodymyr Koltunov	+380 73 029 8296	vkoltunov@constantaairline.com safety@constantaairline.com
Aviation Security Manager	Anastasiia Horozhankina	+380 66 574 78 84	ahorozhankina@constantaairline.com
Acting Maintenance Manager	Maksim Ryndia	+380 50 957 2696	m.ryndia@constantaairline.com
Ground Operations Manager	Oksana Davydenko	+380 99 010 7170	odavydenko@constantaairline.com

3.4. NOTIFICATION TO THE COMPETENT AUTHORITIES

The Safety Manager of the Aircompany has been appointed as the person responsible for the organization of notification of the SAAU and NTIB on all occurrences.

The Head of the OCC is responsible for notifying the following institutions:

- emergency and state authorities of Ukraine;
- competent and state authorities at the ES site outside Ukraine;
- representatives of UN missions at the ES site.

3.4 ПОВІДОМЛЕННЯ КОМПЕТЕНТНИМ ОРГАНАМ

Відповідальною особою за організацію повідомлення ДАСУ та НБРТ по всіх подіях призначено Керівника з БП Авіакомпанії.

Керівник ЦОКП відповідає за сповіщення таких інституцій:

- аварійно-рятувальних та державних органів України;
- компетентних та державних органів за місцем АС за межами України;
- представників місій ООН за місцем АС.

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

4 EMERGENCY RESPONSE HEADQUARTERS

4.1 EMERGENCY RESPONSE HEADQUARTERS MEMBERS

In the occurrence of an emergency by order of the Director General, the Emergency Response Headquarters of the Aircompany (hereinafter HQs) is created.

The HQs provide command and liaison functions, coordination of personnel during emergency situations.

The HQs determine the order of action, distribute material and human resources, coordinate the flow of information related to the occurrence, provide the necessary information to the airport services, external organizations and the media.

The following employees of the Aircompany are members of the HQs:

- Director General - The Head of HQs;
- Deputy Director General for Flight Operations – Flight Operations Manager;
- Head of Groud Operations Department – Ground Operations Manager;
- Head of CAM Department – CAM Manager;
- Lead Engineer of the Aircraft Maintenance Department – Maintenance Manager;
- Head of OCC;
- Deputy Director General for Aviation Security – Aviation Security Manager;
- Deputy Director General for Safety – Safety Manager;
- Search and rescue service Manager – SAR Manager.

The composition of the HQs is determined by the decision of the Head of the HQs based on the conditions of a particular ES. Additional persons may be included in its composition. Also, the HQs may not be convened in full.

4 ШТАБ УПРАВЛІННЯ АВАРІЙНИМИ СИТУАЦІЯМИ

4.1 СКЛАД ШТАБУ УПРАВЛІННЯ АВАРІЙНИМИ СИТУАЦІЯМИ

На випадок виникнення аварійної ситуації наказом Генерального директора створюється Штаб управління аварійними ситуаціями Авіакомпанії (надалі – Штаб).

Штаб забезпечує командні і зв'язкові функції, координацію дій персоналу при аварійних ситуаціях.

Штаб визначає порядок дій, розподіляє матеріальні та людські ресурси, координує потік інформації, що стосується події, забезпечує необхідною інформацією служби аеропорту, зовнішні організації та засоби масової інформації.

Членами Штабу є наступні співробітники Авіакомпанії:

- Генеральний директор - Керівник Штабу;
- Заступник генерального директора з льотної експлуатації – Керівник з льотної експлуатації;
- Начальник служби наземного обслуговування – Керівник з наземного обслуговування;
- Начальник відділу з управління підтримання льотної придатності – Керівник з УПЛП;
- Головний інженер відділу технічного обслуговування повітряних суден – Керівник з ТО;
- Начальник ЦОКП;
- Заступник генерального директора з авіаційної безпеки – Керівник з АВ;
- Заступник генерального директора з безпеки польотів;
- Начальник служби пошуково-рятувального забезпечення польотів – Начальник ПРЗП.

Склад Штабу визначається рішенням Керівника Штабу виходячи із умов конкретної АС. До його складу можуть бути включені додаткові особи. Також Штаб може бути скликано не в повному складі.

4.2 List of CONTACTS of Headquarters Members
4.2 ПЕРЕЛІК КОНТАКТІВ ЧЛЕНІВ ШТАБУ

Посада Position	Ім'я Name	Телефон Phone number	E-mail
Черговий ЦОКП <i>OCCr Duty Officer</i>		+380 99 446 9041	ops@constantaairline.com
Начальник центру операційного контролю (польотів) <i>Head of Operations Control Center</i>	Валерій Макеев <i>Valeriy Makeev</i>	+380 50 269 4278	vmakeev@constantaairline.com
Генеральний директор <i>Director General</i>	Вадим Вдовенко <i>Vadym Vdovenko</i>	+380 50 911 0239	vdovenko@constantaairline.com
Перший заступник генерального директора <i>First Deputy Director General</i>	Володимир Хількевич <i>Volodymyr Khilkevych</i>	+380 97 207 0200	vkhilkevych@constantaairline.com
Заступник генерального директора з льотної експлуатації <i>Deputy Director General for Flight Operations</i>	Владислав Тихоненко <i>Vladyslav Tykhonenko</i>	+380 67 505 0117	vtykhonenko@constantaairline.com
Заступник Генерального директора з безпеки польотів <i>Deputy Director General for Safety</i>	Володимир Колтунов <i>Volodymyr Koltunov</i>	+380 73 029 8296	safety@constantaairline.com
В.о.Головного інженера відділу технічного обслуговування ПС <i>Acting Lead Engineer of the Aircraft Maintenance Department</i>	Максим Риндя <i>Maksim Ryndia</i>	+380 50 957 2696	m.ryndia@constantaairline.com
Начальник відділу з управління підтриманням льотної придатності <i>Head of CAM Department</i>	Ольга Колесова <i>Olga Kolesova</i>	+380 99 760 7923	okolesova@constantaairline.com
Заступник генерального директора з авіаційної безпеки <i>Deputy Director General for Aviation Security</i>	Анастасія Горожанкіна <i>Anastasiia Horozhankina</i>	+380 66 574 78 84	ahorozhankina@constantaairline.com
Начальник служби наземного обслуговування <i>Head of Ground Operations Department</i>	Оксана Давиденко <i>Oksana Davydenko</i>	+380 99 010 7170	odavydenko@constantaairline.com
Начальник служби пошуково-рятувального забезпечення польотів <i>Head of Search and Rescue Service</i>	Єгор Усаченко <i>Igor Usachenko</i>	+380 95 191 6462	iusachenko@constantaairline.com

4.3.HQS ACTIVITY GENERAL PROVISIONS

In the event of an ES at the Aircompany, depending on the specific situation and upon the decision of the Director General, a meeting of the HQs members is announced. HQs members arrive at the Aircompany Command Center to work in an ES.

The SAR Manager shall notify the members of the Staff.

Aircompany Command Center (hereinafter referred to as the Center) is an office space with the necessary furniture and equipment to use as a management point. The Center could be located in one of the Aircompany's offices:

- str. Blakutna, 4, Zaporizhzhia, Ukraine;
- Trencianske Biskupice, 3007, Trencyn Slovakia.

The conference hall in the Aircompany's offices mentioned above can be used as a location for the HQs.

The Center is intended for:

- the work of the HQs members;
- the work of members of the commission for investigation of aviation incident (is applicable);
- to operate the information center of the Aircompany;
- meetings with media representatives.

In some cases, by the decision of the Head of HQs, the work of the members of the HQs, as well as the investigation commission (meeting) and the HQs information center, may be conducted online using the technical means of communication in place.

Such a means may be a Microsoft Teams video conference or, alternatively, a ZOOM video conference.

Communication between the members of the HQs and the Commission of investigation (if applicable) is allowed by cellular communication only in the absence of an Internet connection, as well as by satellite in the absence of other types of communication.

If necessary, additional telephones, faxes, and places for media representatives can be quickly placed in the Center's premises.

Prior to the beginning of the HQs work, all services involved in emergencies are managed by the Head of the OCC. The HQs will be activated in the shortest possible

4.3 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ШТАБУ

У випадку виникнення АС в Авіакомпанії, в залежності від конкретної ситуації та за рішенням Генерального директора, оголошується збір члени Штабу. Для роботи в умовах АС члени Штабу прибувають в Командний центр Авіакомпанії.

Оповіщення членів Штабу виконує Начальник ПРЗП.

Командний центр Авіакомпанії (надалі Центр) - це службове приміщення, обладнане меблями, офісною технікою, засобами зв'язку для використання в якості пункту управління. Центр може бути розміщений в одному з офісів Авіакомпанії:

- вул. Блакитна, 4, м. Запоріжжя, Україна;
- Тренчанське Біскупице, 3007, м.Тренчин, Словаччина.

Місцем для розміщення Штабу може використовуватися конференц-зал в офісі Авіакомпанії за вказаними вище адресами.

Центр призначений для:

- роботи членів Штабу;
- для роботи членів комісії з розслідування авіаційної події (якщо застосовно);
- для роботи інформаційного центру Авіакомпанії;
- зустрічі з представниками ЗМІ.

В окремих випадках за рішенням Керівника Штабу робота членів штабу, а також комісії з розслідування (засідання) та інформаційного центру Штабу може проводитись онлайн за допомогою технічних засобів зв'язку, які діють.

Таким засобом може бути відео конференція Microsoft Teams, або, як альтернативний варіант, відео конференція ZOOM.

Допускається спілкування між членами Штабу та комісії з розслідування (якщо застосовно) із застосуванням стільникового зв'язку тільки у випадку відсутності інтернет з'єднання., а також супутникового зв'язку за умови відсутності інших видів комунікації.

При необхідності в приміщенні Центру можуть бути оперативно розміщені додаткові телефони, факс, місця для розміщення представників ЗМІ.

До початку роботи Штабу усіма службами, які задіяні при виникненні аварійних ситуацій, керує Начальник ЦОКП. Штаб активізується для роботи в найкоротший термін.

time.

HQs may use the Aircompany's service cars (if available) or use a taxi service to arrive at the Center on time (taxi costs will be offset by the Aircompany).

Each member of the HQs must have mobile phones and a laptop. If necessary, the temporary use of office equipment and means of communication by Aircompany employees working in the premises adjacent to the Center is allowed.

The duties of each HQs member may be forgotten over time or due to the consequences of an accident, so it is considered the best practice to use control copies of the Plan. Copies can be in several places, at the workplace in the office, in the premises of the Aircompany command Center of the Aircompany.

4.4.COOPERATION OF THE AIRCOMPANY'S PERSONNEL WITH THE HQs MEMBERS

Employees of the Aircompany, who will be called to eliminate the consequences of the ES, must arrive at the places designated by the Head of HQs as soon as possible.

Upon arrival at the designated place, employees report to the Head of HQs and to their direct manager about their arrival, and begin to follow instructions.

Where possible, the normal operations of the Aircompany should be maintained. To do this, employees whose activities are independent of the situation should continue to perform their normal duties. However, staff must notify their family and friends to reassure them and procure additional external communication. If the presence of an employee is not required at the scene of the emergency, or at the place of work of the HQs, he should not be in these places so as not to interfere with the work of the emergency services and the investigation team.

Члени штабу, для вчасного прибуття в Центр, можуть використовувати службові автомобілі Авіакомпанії (якщо в наявності) або скористатися послугами таксі (витрати на таксі будуть компенсовані Авіакомпанією).

При собі кожен член Штабу повинен мати мобільні телефони та ноутбук. При необхідності допускається тимчасове використання оргтехніки та засобів зв'язку працівників Авіакомпанії, що працюють в сусідніх приміщеннях з Центром.

Обов'язки кожного співробітника Штабу можуть бути забуті з плином часу або в зв'язку з наслідками аварії, тому найкращою практикою прийнято вважати використання контрольних копій Плану. Копії можуть бути в декількох місцях, на робочих місцях в офісі, в приміщенні Командного центру Авіакомпанії.

4.4 СПІВПРАЦЯ ПЕРСОНАЛУ АВІАКОМПАНІЇ З ЧЛЕНАМИ ШТАБУ

Працівники Авіакомпанії, які будуть викликані для ліквідації наслідків АС, повинні прибути в визначені Керівником штабу місця в найкоротший термін.

При прибутті на визначене місце, працівники доповідають про своє прибуття Керівнику штабу та своєму безпосередньому керівникові, та починають виконувати вказівки.

Де це можливо, нормальна діяльність Авіакомпанії повинна бути збережена. Для цього, співробітникам, чия діяльність не залежить від ситуації, слід продовжувати виконувати свої звичайні обов'язки. Однак, персонал повинен, сповістити свою сім'ю і друзів, щоб заспокоїти їх та запобігти додатковим зовнішнім комунікаціям. Якщо присутність працівника не потрібна на місці аварійної ситуації, або на місці роботи Штабу він не повинен знаходитися в цих місцях, щоб не перешкоджати роботі аварійно-рятувальних служб та групи з розслідування події.

5 EMERGENCY PLAN

5.1 EMERGENCY WITH AIRCOMPANY AIRCRAFT

The actions of the HQs members and employees of the Aircompany.

Director General

1. Decides on the meeting of HQs after receiving information about an ES;
2. Makes decisions on continuation, reduction or temporary termination of production activities;
3. Informs local authorities about the occurrence and the measures taken;
4. Gives the order to the First Deputy Director General of the Aircompany to create the Aircompany Information Center (see Appendix 12);
5. Coordinates and initiates the transfer of ES information to the public and the media;
6. Monitors and coordinates the actions of Aircompany officials and services during the organization of works to eliminate the ES consequences;
7. Gives an order to work in the Airport Headquarters for AO consequences elimination;
8. Gives an order to allocate representatives of the Aircompany to work with the Head of the ERW.
9. Gives an order to the Maintenance manager for the allocation of an engineer to work in ERT;
10. Appoints the Coordinator of the source information (see Appendix 13);
11. Coordinates the HQs activities;
12. In case of AO with human casualties: gives an order to allocate representatives of the Aircompany to participate in the process of working with not injured passengers and to participate in the group of accompanying to relatives of passengers who were involved in the AO, these representatives should report to the Ground Operations Manager for the period of the HQs operation.

Head of the OCC (On-Duty OCC)

5 ПЛАН ЗАХОДІВ НА ВИПАДОК АВАРІЙНОЇ СИТУАЦІЇ

5.1 АВАРІЙНА СИТУАЦІЯ З ПС АВІАКОМПАНІЇ

Дії членів Штабу та співробітників Авіакомпанії.

Генеральний Директор

1. Приймає рішення про збір членів Штабу після отримання інформації про АС;
2. Приймає рішення про продовження, скорочення або тимчасове припинення виробничої діяльності;
3. Інформує місцеві органи влади про подію та вжиті заходи, при надходженні відповідних запитів;
4. Віддає наказ Першому заступнику генерального директора Авіакомпанії на створення Інформаційного центру Авіакомпанії (див. Додаток 12);
5. Погоджує та ініціює передачу інформації про АС для громадськості і ЗМІ;
6. Контролює і координує дії посадових осіб та служб Авіакомпанії при організації робіт з ліквідації наслідків АС;
7. Віддає наказ на призначення представника Авіакомпанії для роботи в штабі аеропорту з ліквідації наслідків АП;
8. Віддає наказ на призначення представника Авіакомпанії для роботи з керівником АРР.
9. Віддає наказ Керівнику з ТО на виділення інженера для роботи в АРК;
10. Призначає Координатора вихідної інформації (див. Додаток 13);
11. Координує діяльність Штабу;
12. У випадку АП з людськими жертвами: віддає наказ про виділення представників Авіакомпанії для участі в процесі роботи з пасажирями, що не постраждали в наслідок АС, та для участі в групі допомоги родичам пасажирів, що потрапили в АП з ПС, ці працівники повинні підпорядковуватись Керівнику з наземного обслуговування на період роботи Штабу.

Керівник (черговий) ЦОКП

1. Upon receipt of information about the ES, records the time of receipt of the information, the name of the person who transmits it, his contact addresses and receives detailed information about the AO according to Appendix 2.
 2. Determines (if possible) which classification corresponds to the emergency situation regarding which information was received (Accident (Fatal Accident, Crash) Serious Incident).
 3. In the event of an AO transmits to the service agent information on incident/accident actions (see Appendix 3) and ensures receiving the data specified in this appendix.
 4. If the occurrence falls within the definition of serious incident, informs Safety Manager and after agreeing with him/her inform Aircompany management about it.
 5. Immediately provides addressees with para 3.3 information coming from the location of the ES.
 6. In the case of an AS at the Operating Base, involves the Site Manager at the Operating Base in the exchange of information. Responsible for the compliance of the Site Manager with the notification scheme at the Operating Base in accordance with para 3.3.
 7. In coordination with the Coordinator of the initial information provides an information to the relevant authorities at the local State Emergency Service, National Police, State Security Service of Ukraine - immediately, but no later than 3 hours after AO.
 8. Collection of information about the crew of the aircraft in the AO, including, as a minimum, concerning:
 - date and time (local time or UTC) of the occurrence;
 - the last point of departure and destination of the aircraft;
 - geographical position of the AC (latitude and longitude);
 - the number of crew members and passengers on board of the AC, including the number of casualties and injuries, as well as the number victims and injured persons caused by this occurrence to thirdparties not on board;
 - description of the ES and the degree of aircraft damage;
 - physical and geographical characteristics of the area of the occurrence, as well as information about difficulties with access to it or special requirements regarding arrival at the scene;
1. При надходженні інформації про АП записує час отримання інформації прізвище того, хто її передає, його контактні адреси та отримує найдетальніші відомості про АП згідно Додатку 2.
 2. Визначає (за можливості) якій класифікації відповідає аварійна ситуація відносно якої надійшла інформація (авіаційна подія (катастрофа, аварія), серйозний інцидент).
 3. У випадку АП передає агенту з обслуговування інформацію щодо дій у разі інциденту/ аварії (див. Додаток 3) та забезпечує отримання даних, визначених в цьому додатку.
 4. Якщо подія підпадає під визначення серйозний інцидент, повідомляє про це Керівника з БП та після погодження з ним повідомити керівний склад Авіакомпанії.
 5. Негайно надає адресатам відповідно розділу 3.3 інформацію, що надходить з місця АС.
 6. У випадку АС на оперативній базі залучає менеджера з адміністративної діяльності на оперативній базі для обміну інформацією. Відповідає за дотримання менеджером з адміністративної діяльності схеми сповіщення на оперативній базі згідно розділу 3.3.
 7. За погодженням із Координатором вихідної інформації надає інформацію відповідним органам на місцях: ДСНС, МВС, СБУ – негайно, але не пізніше 3-х годин після АП.
 8. Збирає відомості про підготовку екіпажу та політ ПС, що потрапив в АП, в тому числі, як мінімум, що стосується:
 - дати і часу (місцевий час або UTC) події;
 - останній пункт відправлення та пункт призначення ПС;
 - положення ПС щодо географічного пункту (широта і довгота);
 - кількість членів екіпажу та пасажирів на борту ПС, у тому числі кількість загиблих і травмованих, а також кількість загиблих і травмованих через цю подію сторонніх осіб, які не перебували на борту ПС;
 - опис АП та ступінь пошкодження ПС
 - фізико-географічні характеристики району події, а також інформацію про труднощі з доступом до нього або особливі вимоги, що стосуються прибуття на місце події;

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • the presence and description of dangerous goods on board of the AC; • submitted and confirmed flight plan; • briefing provided to the crew (including NOTAMs); • Information that should be preserved on the ground during the flight according to the para 2.3.4 of Aircompany OM Part A; • other materials related to the flight and the emergency situation, which should help in gathering information and investigating the AO. | <ul style="list-style-type: none"> • наявності і опису небезпечних вантажів на борту ПС; • поданого та підтвердженого плану польоту; • матеріалів наданого екіпажу брифінгу (включно з NOTAM); • Інформація, що має залишатись на землі під час виконання польоту згідно р.2.3.4 Частини А КЕ Авіакомпанії; • інших матеріалів, які мають відношення по польоту та аварійної ситуації, які мають допомогти в зборі інформації та розслідуванні АП. |
|--|---|

Note: The information above may be largely derived from the ATC's notification of the AO.

Примітка: Інформація, що наведена вище, може бути здебільшого наведена в повідомленні ОПР щодо АП.

Ground Operations Manager

1. Makes lists of all documents related to passengers and cargo that are available, including:

- Passenger manifest
- Cargo manifest.

2. Ensures the collection of complete information about passengers, crew, cargo (SAR.FORM-01, Appendices 8). Transmits this information to the HQs and Airport Headquarters (if required). Updates the information at intervals of one hour until the information is complete.
3. Notification of insurance companies about AO with the Aircompany's aircraft. Processes insurance companies' requests for claims.
4. In case of AO with human casualties: coordinate the activities of persons appointed by the Director General to participate in the process of working with passengers who were not injured as a result of the AO (see Appendix 5).
5. If necessary, request permission from the Director General to allocate additional human resources of the Flight Department, OCC or the Aircompany's Maintenance Organization to work with passengers who did not suffer as a result of an accident and to participate in the group to assist relatives of passengers involved in an accident with an aircraft.
6. In the occurrence of an emergency during the transportation of dangerous goods, the company's employees must be guided by:

- «ICAO DOC 9481-AN/928 Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в

Керівник з наземного обслуговування

1. Складає списки всіх документів, що стосуються пасажирів та вантажу, які доступні, зокрема :

- Пасажирський маніфест
- Вантажний маніфест.

2. Забезпечує збір повної інформації про пасажирів, склад екіпажу, вантажів і пошти, що знаходилися на борту ПС (SAR.FORM-01, Додаток 8). Передає дану інформацію в Штаби та штаб аеропорту (якщо вимагається). Уточнює інформацію з періодичністю один раз на годину до з'ясування повної інформації.
3. Сповіщує страхові компанії про АП з ПС Авіакомпанії. Оброблює запити страхових компаній щодо АП.
4. У випадку АП з людськими жертвами: координує діяльність осіб, призначених наказом Генерального директора для участі в процесі роботи з пасажирями, що не постраждали в наслідок АП (див. Додаток 5).
5. В разі необхідності запрошує у Генерального директора дозвіл на виділення додаткових людських ресурсів Льотної служби, ЦОКП або Організації по ТО Авіакомпанії для роботи з пасажирями, що не постраждали в наслідок АП, та для участі в групі допомоги родичам пасажирів, що потрапили в АП з ПС.
6. У випадку аварійної ситуації при перевезенні небезпечних вантажів керіється вимогами:

- «ICAO DOC 9481-AN/928 Инструкция о порядке действий в аварийной

случає інцидентів, зв'язаних с опасними грузами на воздушних судах»;

- IATA Dengerons goods regulations п.9.5.1.2-9.6.5.;
- OM, Part A, Chapter 9 “Transportation of dangerous goods and arms”;
- GO.OM-01 Ground Operations Manual of the Aircompany, Chapter 6 “Dengerous goods”.

обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами на воздушных судах»;

- IATA Dengerons goods regulations п.9.5.1.2-9.6.5.;
- KE, Частина А, розділ 9 “Перевезення небезпечних вантажів та зброї”;
- GO.OM-01 Керівництво з наземного обслуговування Авіакомпані, розділ 6 “Небезпечні вантажі”.

Aviation Security Manager

1. Interacts with the airport AvSec Service.
2. Organizes activities to restrict access to the place of occurrence of individuals and vehicles without the appropriate permission.
3. Organizes measures to restrict access to the offices of the Aircompany.
4. Organizes Identification of persons and checking of stuff when entering/leaving the Aircompany offices.
5. Organizes measures to restrict access to offices where investigators are housed.
6. Accompanying and controlling the entire media presence.
7. Ensures the implementation of measures to protect the personal property of passengers, crew, cargo, and mail.
8. Provides measures for preservation on-board documentation, on-board flight data recorders.
9. Provides measures for the preservation and inviolability of fragments of the destroyed aircraft for the work of the Investigation Commission

Flight Operations Manager

1. Organizes the collection of any information regarding the flight and the nature of the aircraft.
2. Organizes the collection of information about the crew of the aircraft that has been involved in an accident, including, at a minimum:
 - Crew training materials;
 - Flight hours;
 - Flight case and crew assignment order;
 - Medical information.
3. At the request of the Ground Operations Manager for the identification of personnel among the

Керівник з авіаційної безпеки

1. Взаємодіє з САБ аеропорту.
2. Організовує заходи з обмеження доступу до місця події фізичних осіб та транспортних засобів без відповідного дозволу.
3. Організовує заходи з обмеження доступу до офісів Авіакомпанії.
4. Організовує ідентифікацію осіб та перевірку речей при вході/виході з офісів Авіакомпанії.
5. Організовує заходи з обмеження доступу до офісів де розміщуються слідчі.
6. Організовує супроводження і контроль протягом усього часу перебування представників ЗМІ.
7. Забезпечує виконання заходів щодо збереження особистого майна пасажирів, екіпажу, вантажу, пошти.
8. Забезпечує заходи щодо збереження бортової документації, бортових засобів реєстрації польотних даних.
9. Забезпечує заходи щодо збереження і недоторканності фрагментів зруйнованого ПС для роботи комісії з розслідування.

Керівник з льотної експлуатації

1. Організовує збір будь-якої інформації щодо польоту і характеру АП.
2. Організовує збір відомостей про екіпаж ПС, що потрапив в АП, в тому числі, як мінімум:
 - Матеріали підготовки екіпажу;
 - Дані щодо нальот;
 - Льтна справа та наказ про призначення екіпажу;
 - Медичні довідки.
3. При зверненні Керівника з наземного обслуговування з проханням про визначення

representatives of the Flight Operations Department, if possible, outsources additional human resources (of those not involved in the work).

Maintenance Manager

1. Provides for the preparation of documents concerning the maintenance of the aircraft that has been involved in the AO, along all records of aircraft maintenance and its systems including:
 - Glider;
 - AC systems;
 - Power plants and auxiliary power plant.
2. Ensures information on maintenance personnel, including licenses, aircraft type training and work experience.
3. Ensures the integrity and preservation of technical documentation and on-board flight data recorders.
4. Defines an engineer to work with ERT.
5. Appoints a group and manager of evacuation operations of the Aircompany;
6. In the case of an AC at a line maintenance station, involve the senior line maintenance station engineer in the works and information exchange.
7. Organizes the removal of the emergency aircraft from the flight zone of the aerodrome involving aerodrome units and other necessary organizations (see Appendix 11).
8. At the request of the director of the Ground Operations Manager with the request for the provision of personnel sends off the personnel (of those not involved in the work).
9. Notifies the aircraft designer about the AO, if necessary arranges a meeting and support of the aircraft designer representative to the AO place.

CAM manager

1. Provides for the preparation of documents concerning the continuing airworthiness of the aircraft that has been involved in the AO, along all records of aircraft maintenance and its systems including:
 - Glider;
 - Aircraft systems;

персоналу з числа представників льотної служби, при можливості, видряджує додаткові людські ресурси (з числа тих, хто не задіяний у роботах).

Керівник з ТО

1. Забезпечує підготовку документів, що стосуються ТО ПС, що потрапило в АП, разом з усіма записами обслуговування ПС і його систем включаючи:
 - Планер;
 - Системи ПС;
 - Силові установки та допоміжну силову установку.
2. Забезпечує збір інформації щодо персоналу з технічного обслуговування, включаючи ліцензії, підготовку на тип ПС та досвід роботи.
3. Забезпечує недоторканність та збереження технічної документації та бортових засобів реєстрації польотних даних.
4. Визначає інженера для роботи з АРК.
5. Призначає групу та керівника евакуаційних робіт Авіакомпанії.
6. У випадку АС на лінійній станції з ТО залучає до робіт та обміну інформацією старшого лінійної станції ТО.
7. Організовує видалення аварійного ПС з льотної зони аеродрому із залученням підрозділів аеродрому та інших необхідних організації (див. Додаток 11).
8. При зверненні Керівника з наземного обслуговування з проханням про надання персоналу видряджає персонал (з числа тих, хто не задіяний у роботах).
9. Повідомляє розробника ПС про АП, за необхідності організовує зустріч та супровід представника розробника ПС до місця АП.

Керівник з УПЛП

1. Забезпечує підготовку документів, що стосуються льотної придатності ПС, що потрапило в АП, разом з усіма записами обслуговування ПС і його систем, включаючи:
 - Планер;
 - Системи ПС;

- Power plants and auxiliary power plant.

2. Ensures inviolability and preservation of technical documentation of the aircraft.

Safety Manager

1. Notifies the SAAU and NTIB about AO.
2. Collects data within the flight safety management system (SMS) and the company's safety database about previous occurrences and carries out risk assessment, develops corrective actions to reduce risk and manages (control) risks associated with the occurrence.
3. Takes measures to establish the investigation commission, informs the Aircompany departments about the start of the investigation commission, about the procedure and progress of the investigation.
4. On the basis of the available information, forms operational recommendations in the field of safety.

SAR Manager

1. Performs tasks assigned by the Head of the HQs.
2. Maintains records in of the Emergency Response Log SAR.LOG-01: all events, decisions and actions of the HQs after activation of the Plan should be recorded in a Log to ensure that a complete record of measures taken in connection with the emergency is preserved.
3. Performs actions on the application of procedures during the implementation of emergency and rescue operations and work on the consequences of ES.

Administrative Assistant of the Director general

1. Responsible for the work of the Information Center of the Aircompany (see Appendix 12), depending on the circumstances, involves the required number of employees of the Aircompany.
2. Uses the information obtained only from the Coordinator of the source information.

The Head of the Contracts Department is responsible for notifying lessors about AO and concluding contracts with third-party organizations regarding the provision of special equipment and equipment for AO in Ukraine and abroad.

- Силові установки та допоміжну силову установку.

2. Забезпечує недоторканність та збереження технічної документації ПС.

Керівник з безпеки польотів

1. Інформує ДАСУ та НБРТ про АП.
2. Здійснює збір даних в рамках СУБП на основі бази даних з БП Авіакомпанії про попередні події та здійснює оцінку ризиків, розробляє коригуючі дії з метою зниження ризику та здійснює управління (контроль) ризиками, які пов'язані з подією.
3. Здійснює заходи щодо створення комісії з розслідування, інформує підрозділи Авіакомпанії про початок роботи комісії з розслідування, про порядок і хід розслідування.
4. На підставі наявної інформації формує оперативні рекомендації в галузі БП.

Начальник ПРЗП

1. Виконує завдання, поставлені керівником Штабу.
2. Веде записи в Журнал аварійного реагування SAR.LOG-01: всі події, рішення та дії Штабу після активації Плану повинні бути записані в журналі щоб гарантувати, що повний звіт про заходи, вжиті у зв'язку з аварійною ситуацією, збережеться.
3. Виконує дії щодо застосування процедур під час виконання аварійно-рятувальних заходів та робіт з ліквідації наслідків АС.

Помічник генерального директора з адміністративних питань

1. Відповідає за роботу Інформаційного Центру Авіакомпанії (див. Додаток 12), в залежності від обставин залучає до роботи необхідну кількість співробітників Авіакомпанії.
2. Використовує інформацію отриману виключно від Координатора вихідної інформації.

Начальник відділу договорів – відповідає за оповіщення лізингодавців про АП та укладання договорів зі сторонніми організаціями щодо надання спецтехніки та обладнання при АП на території України та за кордоном.

The Lead Legal Adviser is responsible for providing information and legal assistance regarding an emergency. Review and legal evaluation of statements prepared by management before their publication. Providing legal assistance to injured passengers and their relatives, explaining the procedure for applying for the protection of their rights, compensation for damages, obtaining insurance payments; legal consultations of the relatives of the victims regarding the satisfaction of legal claims and the resolution of other issues related to this occurrence.

Human Resources Inspector is responsible for compiling lists of documents related to employees, relevant to the occurrence and available to official authorities. If necessary, withdraws the staff of the Aircompany from vacations, terminates the registration of regular vacations. Interacts with employees who have volunteered to help victims' families.

The labor protection engineer, in case of injury or death of the employee(s), must perform the appropriate procedures according to the legislation of Ukraine. Notifies the relevant state authorities and participates in the investigation. May be involved in the work of the HQs by order of the Head of the HQs.

Chief Accountant, depending on the complexity of the situation, reserves the necessary funds in the accounts of the Aircompany to eliminate the ES consequences.

Actions of an Aircompany representative assigned to work at the Emergency Response Headquarters

In case of ES at the Airport a representative of the Aircompany should be assigned for the work at the Airport Emergency Response Headquarters for elimination of the ES consequences.

Aircompany representative:

- resolves technical issues related to the elimination of the consequences of the ES and the transfer of the aircraft;
- provides information to the airport supervisor about the number of passengers, crew composition, the presence of any dangerous cargoes on the aircraft and their location.
- if necessary, requests reliable information about the ES to the Head of the Aircompany Information Center for transfer to the airport administration.

Actions of an Aircompany representative designated to coordinate actions with the Head of ERW

Провідний юрист відповідає за надання інформації та допомоги з правових питань, що стосується аварійної ситуації. Огляд і правову оцінку заяв, складених керівництвом, до їх видання. Надання правової підтримки постраждалим пасажиром та їх родичам, роз'яснення порядку звернення для захисту своїх прав, відшкодування збитків, отримання страхових виплат; юридичні консультації родичам потерпілих щодо задоволення претензій та вирішення інших питань, пов'язаних з даними подією.

Інспектор з кадрів відповідає за складання списків документів, що відносяться до співробітників, що мають відношення до події і які доступні для офіційних органів. При необхідності відкликає персонал Авіакомпанії з відпусток, припиняє оформлення чергових відпусток. Взаємодіє із співробітниками, які добровільно визвалися допомагати сім'ям жертв.

Інженер з охорони праці, в разі травмування або загибелі співробітника (-ів), повинен виконати відповідні процедури згідно законодавства України. Оповіщає відповідні державні органи та приймає участь в розслідуванні. Може залучатись до роботи Штабу за розпорядженням Голови Штабу.

Головний бухгалтер в залежності від складності ситуації резервує необхідні кошти на рахунках Авіакомпанії для ліквідації наслідків АС.

Дії представника Авіакомпанії призначеного для роботи в Штабі з ліквідації наслідків АС

При АС в аеропорту представник Авіакомпанії направляється для роботи в Штаб з ліквідації наслідків АС аеропорту.

Представник Авіакомпанії:

- вирішує питання технічного характеру, пов'язанні з ліквідацією наслідків АС та переміщенням ПС;
- надає інформацію змінному начальнику аеропорту про кількість пасажирів, склад екіпажу, наявність яких-небудь небезпечних вантажів на ПС і місце їх розташування.
- при потребі дає запит на достовірну інформацію про АС до Керівника інформаційного центру АК для передачі адміністрації аеропорту.

Дії представника Авіакомпанії призначеного для координації дій із керівником АРР

In case of ES at the Airport, a representative of the Aircompany to coordinate actions with the Head of the ERW at the Mobile Command Station of the airport to the place of the ES with the aircraft.

The mobile Command Post (hereinafter referred to as MCP) of the airport is intended for organization of management and management of carrying out of emergency work in case of ES with AC. In accordance with ICAO requirements, the location of the Head of the ERWs is indicated by a black and white flag in the cell.

Aircompany Representative:

- performs all necessary measures for transportation of the unaffected passengers on buses from the ES to the place of meeting;
- brings detailed information to Chief of OCC about the degree of damage to the aircraft (obtains the information from the engineer of the Aircompany, who is assigned to work with the ERT), the number of casualties and the degree of injuries to passengers and crew, as well as people who were not injured, the amount of luggage, cargo;
- solves urgent problems with responsible organizations that deal with the transportation of victims;
- takes all necessary measures to store flight information, documents, cargo and luggage;
- coordinates the aircraft evacuation with the Maintenance Manager of the Aircompany (see Appendix 11).

Aircompany's aircraft crew members activity

Priority actions are provided by the local executive authorities on whose territory the AC was landed, by the head of the search and rescue team responsible for the actions of all rescue units at the place, and by the head of the regional CASRCC, in whose area the incident occurred.

In the case of an emergency landing outside the AOrodrome, the PIC, together with crew members, shall provide the evacuation of passengers with the use of on-board emergency rescue equipment and to keep passengers at a safe distance from the aircraft.

The PIC before the arrival of the search and rescue team leader, if possible:

- ensure the integrity of the cockpit controls,

При АС в аеропорту Представник Авіакомпанії для координації дій з керівником APP прибуває на Пересувний командний пункт аеропорту на місце АС з ПС.

Пересувний командний пункт (далі – ПКП) аеропорту призначений для організації управління та керівництва проведенням аварійно-рятувальних робіт на місці АС з ПС. Відповідно до вимог ICAO місце знаходження керівника APP позначається прапором чорно-білого кольору у клітину.

Представник Авіакомпанії:

- здійснює всі необхідні заходи для перевезення не постраждалих пасажирів на автобусах з місця АС до місця збору;
- доводить детальну інформацію до Начальника ЦОКП про ступінь пошкодження ПС (інформацію отримує від інженера Авіакомпанії, який призначений для роботи з АРК), кількість потерпілих людей та ступінь поранень пасажирів і членів екіпажу, а також людей, що не зазнали поранень, кількість багажу, вантажу;
- вирішує термінові проблеми з відповідальними організаціями, які займаються транспортуванням потерпілих людей;
- приймає всі необхідні заходи для збереження польотної інформації, документів, вантажу та багажу;
- координує евакуацію ПС при взаємодії з Керівником з ТО Авіакомпанії (див. Додаток 11).

Діяльність членів екіпажу ПС Авіакомпанії

Першочергові дії забезпечуються місцевими органами виконавчої влади, на територію яких здійснило посадку (привідна) ПС, керівником пошуково-рятувальної команди, відповідальним за дії всіх рятувальних підрозділів на місці події і керівником регіонального КЦПР ЦА, у районі відповідальності якого сталася пригода.

У разі вимушеної посадки за межами аеродрому, командир ПС разом з членами екіпажу забезпечує евакуацію пасажирів з використанням бортових аварійно-рятувальних засобів та зосередженні пасажирів на безпечної відстані від ПС.

Командир ПС до прибуття керівника пошуково-рятувальної команди, якщо має можливість:

- забезпечує недоторканність пультів

carriers, loggers, cargo and other items placed on board the aircraft;

- does not allow drainage of fuel and other liquids;
- closes and seals the doors, hatches, hoods;
- organizes the protection of the aircraft and the place;
- take all possible steps to report the occurrence to the nearest airport or local executive body as soon as possible.

Coordinator of outgoing information

The general principles of the Outbound Information Coordinator's work are set out in Appendix 13.

5.1.1. "All clear" command

The "All clear" command is announced after the search and rescue operation and emergency rescue operations are completed.

5.1.2. Return to the normal operations

General provisions for returning to normal operations of the Aircompany are described in Section 7 of this Plan.

керування в кабіні екіпажу, носіїв інформації, бортових реєстраторів, вантажу та інших предметів, які розміщені на борту ПС;

- не допускає зливу ПММ та інших рідин;
- закриває і пломбує двері, люки, капоти;
- організовує охорону ПС та місця події;
- приймає всі можливі заходи для того, щоб якнайшвидше повідомити про подію в найближчий аеропорт або місцевий орган виконавчої влади.

Координатор вихідної інформації

Загальні принципи роботи Координатора вихідної інформації прописані в Додатку 13.

5.1.1 Оголошення команди «Відбій»

Команда «Відбій» оголошується після закінчення пошуково-рятувальної операції та аварійно-рятувальних робіт.

5.1.2 Повернення до нормальної діяльності

Загальні положення щодо повернення до нормальної діяльності Авіакомпанії описано в розділі 7 цього Плану.

5.2.AN EMERGENCY WITH AIRCOMPANY AIRCRAFT IN FLIGHT

The actions of the Aircompany's crew in the emergency situation (incident/serious incident) with the aircraft during the flight are governed by the requirements of Section 3, Part B1 of the OM.

- general procedures: OM, Part B1, Chapter 3 (3a);
- dangerous goods: CE, Part A, Chapter 9;
- threat of an explosive device and/or hijacking of an aircraft: OM, Part A, Chapter 10, AVSEC.PR-10 Instruction of the crew in case of search of an explosive (igniter) device, handling of an explosive (igniter) device or a suspicious object in case of its detection on board the aircraft, AVSEC.PR-01 Instructions on the actions of crew members in the occurrence of emergency situations on board an aircraft during passenger air transportation of "Aircompany Constanta" PrJSC.

The need to activate this Plan and convene the members of the HQs depends on the outcome of the situation on board the aircraft.

In the case of receiving information about an incident with an aircraft during the flight

Head of the OCC (On-Duty OCC)

1. Notifies about the incident to the Director General, Safety Manager and other department heads according to the Appendix 1.
2. Informs Director General about the situation at least once every 15 minutes;
3. Contact the PIC to obtain more reliable information.
4. Contact the airport manager (substitute airport manager) for a possible landing to coordinate.
5. Notify the relevant state authorities in accordance with para 3.3.
6. In the event of a threat of explosives on board the aircraft and/or a threat of the aircraft hijacking on flight: immediately inform the Aviation Security Manager (if the information was not received from the Aviation Security Manager).
7. In the event of an incident involving dangerous goods: immediately inform the Ground Operations

5.2 АВАРІЙНА СИТУАЦІЯ З ПС АВІАКОМПАНІЇ ПІД ЧАС ПОЛЬОТУ

Вирішення АС в польоті в першу чергу залежить від екіпажу ПС. Дії екіпажу Авіакомпанії при виникненні АС з ПС під час польоту регулюються вимогами наступних керівництв Авіакомпанії:

- загальні процедури: KE, Частина B1, розділ 3 (3a);
- при перевезенні небезпечних вантажів: KE, Частина A, розділ 9;
- при загрозі використання вибухового пристрою та/ або захвату ПС: KE, Частина A, розділ 10, AVSEC.PR-10 Інструкція про порядок дій екіпажу в разі пошуку вибухового (запалювального) пристрою, поводження з вибуховим (запалювальним) пристроєм або підозрілим предметом у разі його виявлення на борту ПС, AVSEC.PR-01 Інструкція щодо дій членів екіпажу у разі виникнення надзвичайних ситуацій на борту ПС під час виконання пасажирських авіаперевезень ПрАТ "Авіакомпанія Константа".

Необхідність активації цього Плану та скликання членів Штабу залежить від наслідків ситуації, що розвивається на борту ПС.

В разі отримання інформації про інциденті з ПС під час польоту

Керівник (черговий) ЦОКП

1. Повідомляє про інцидент Генеральному директору, Керівнику з БП та іншим керівникам підрозділів згідно Додатком 1.
2. Доповідає Генеральному директору про розвиток ситуації не менше одного разу на 15 хв.;
3. З метою отримання більш достовірної інформації зв'язується з КПС.
4. Зв'язується з начальником аеропорту (змінним начальником аеропорту) можливої посадки для координації дій.
5. Проводить оповіщення відповідних державних органів згідно з розділом 3.3.
6. У випадку загрози використання вибухівки на борту ПС та/або загрози захвату ПС під час польоту: негайно інформує Керівника з авіаційної безпеки (якщо інформація надійшла не від Керівника з авіаційної безпеки).
7. У випадку інциденту із небезпечними вантажами: негайно інформує Керівника з наземного

Manager .

обслуговування;

Director General

1. Depending on the ES consequences with the in-flight aircraft decides to activate the Plan and decides on the meeting of HQs members.
2. In case of successful landing, issues an order to establish a commission to investigate the incident at the Aircompany (in case of delegation of authority from the NTIB).
3. In the occurrence of a landing with severe (without or with human casualties) or without severe consequences but with damage to the AC, initiates the procedure in accordance with para 5.1 of this Plan.
4. Appoints the Coordinator of the source information (see Appendix 13).
5. Coordinates the HQs activities.

The HQs members should be ready to act in accordance with para 5.1 of this Plan in the part applicable. In case of receiving the relevant command from the Head of HQs

Генеральний Директор

1. В залежності від наслідків АС з ПС в польоті приймає рішення про активацію Плану та про збір членів Штабу.
2. В разі успішної посадки ПС видає наказ про створення комісії в Авіакомпанії з розслідування інциденту (у разі делегування повноважень від НБРТ).
3. В разі аварійної посадки з тяжкими наслідками (без або з людськими жертвами) чи без тяжких наслідків але з пошкодженням ПС починає діяти згідно з розділом 5.1 цього Плану.
4. Призначає Координатора вихідної інформації (див. Додаток 13).
5. Координує діяльність Штабу.

Члени Штабу в разі надходження відповідної команди від Керівника штабу повинні бути готові діяти згідно з 5.1 цього Плану в частині, що застосовна.

5.3.AN EMERGENCY WITH AIRCOMPANY INFRASTRUCTURE

The actions of the HQs members and employees of the Aircompany in case of fire, threat of illegal interference with the Aircompany activities, including the use of explosive devices

Any Aircompany's employee

1. First of all, he/she shall try to take all appropriate actions to preserve his/her life and health and that of the Aircompany's personnel.
2. In the event of a fire: Immediately notify the fire department specifying the address, number of floors, location of the fire, the presence of people, their last name;

Fire department notification phone numbers:

- in Ukraine – **101**;
in the Slovak Republic – **112**;
in Somalia – **+252 61 518 8871**;
in the DRC – **+243 82 084 4441**;
in South Sudan – **+211 92 233 7744**;

3. In the event of a threat of unlawful interference with the activities of the Aircompany: immediately notify the Aviation Security Manager;
4. Reports the On-duty OCC;
5. Organize the evacuation of people and property;
6. Turns off the power and ventilation when needed;
7. Starts extinguishing fire with existing fire extinguishers;
8. Organizes a meeting of fire departments and provide them with advice and other assistance in the process of extinguishing a fire.

Head of the OCC (On-Duty OCC)

1. Informs the Director General, reports to him about the development of the situation at least once every 15 minutes.
2. Notify the relevant state authorities and representative offices of the aviation services customer in accordance with para 3.3.

Director General**5.3 АВАРІЙНА СИТУАЦІЯ 3
ІНФРАСТРУКТУРОЮ АВІАКОМПАНІЇ**

Дії членів Штабу та співробітників Авіакомпанії у випадку виявлення пожежі, загрози незаконного втручання в діяльність Авіакомпанії, включно із використанням вибухових пристроїв

Будь-який співробітник Авіакомпанії

1. Перш за все повинен намагатись робити всі адекватні дії, щоб зберегти життя та здоров'я своє та співробітників Авіакомпанії.
2. У випадку пожежі: терміново повідомляє пожежну охорону при цьому вказати адресу, кількість поверхів, місце виникнення пожежі, наявність людей, своє прізвище.

Телефони сповіщення пожежної охорони:

- в Україні – **101**;
в Словацькій Республіці – **112**;
в Сомалі – **+252 61 518 8871**;
в ДРК – **+243 82 084 4441**;
в Південному Судані – **+211 92 233 7744**;

3. У випадку загрози незаконного втручання в діяльність Авіакомпанії: терміново повідомляє Керівника з авіаційної безпеки;
4. Повідомляє чергового ЦОКП;
5. Організовує евакуацію людей та матеріальних цінностей;
6. Вимикає за потреби струмоприймачі та вентиляцію;
7. Розпочинає гасіння пожежі наявними первинними засобами пожежогасіння;
8. Організовує зустріч підрозділів пожежної охорони та надати їм консультації та іншу допомогу в процесі гасіння пожежі.

Керівник (черговий) ЦОКП

1. Повідомляє Генерального директора, доповідає йому про розвиток ситуації не менше одного разу на 15 хв.
2. Проводить оповіщення відповідних державних органів та представництв замовника авіаційних послуг згідно з розділом 3.3.

Генеральний Директор

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Decides on the meeting of HQs after receiving information about an ES; 2. Makes decisions on continuation, reduction or temporary termination of production activities; 3. Informs local authorities about the occurrence and the measures taken; 4. 'In case of danger to the life and health of employees, an order is issued for evacuation of the personnel of the Aircompany and the valuable property of the Aircompany (Appendices 9 and 10); 5. Appoints the Coordinator of the source information (see Appendix 13). 6. Coordinates the HQs activities. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Приймає рішення про збір членів Штабу після отримання інформації про АС; 2. Приймає рішення про продовження, скорочення або тимчасове припинення виробничої діяльності; 3. Інформує місцеві органи влади про подію та вжиті заходи, при надхоженні відповідних запитів; 4. В разі небезпеки життю та здоров'ю співробітників видає наказ про евакуацію особового складу Авіакомпанії та цінного майна Авіакомпанії (Додаток 9 та 10); 5. Призначає Координатора вихідної інформації (див. Додаток 13). 6. Координує діяльність Штабу. |
|--|---|

HQs members

1. Develop an evacuation plan for each specific ES at their meeting.
2. Bring the scheme to the heads of structural units involved in the evacuation process.
3. Assist in resolving issues arising during evacuation as soon as possible.

Heads of structural units

1. By decision and in accordance with the procedure determined by the HQs for each specific ES, evacuation of personnel and valuable property of the Aircompany is started. The general principles of evacuation are followed. As set forth in the Appendices 9 and 10.
2. Report to the Director General on the progress of evacuation every hour (first day), as well as on the completion of the evacuation process.

5.3.1."All clear" command

The " All clear" command is announced after the search and rescue operation and emergency rescue operations are completed.

5.3.2.Return to the normal operations

General provisions for returning to normal operations of the Aircompany are described in Section 7 of this Plan.

Члени Штабу

1. Розробляють схему евакуації для кожної конкретної АС на своєму засіданні.
2. Доводять схему до керівників структурних підрозділів, що задіяні в процесі евакуації.
3. Допмагають у вирішенні питань, що виникають при евакуації, в найкоротші терміни.

Керівники структурних підрозділів

1. За рішенням та порядком, визначеним Штабом для кожної конкретної АС, починають евакуацію особового складу, цінного майна Авіакомпанії. Дотримуються загальних принципів евакуації, що викладено в Додатках 9 та 10.
2. Звітують Генеральному директору про хід виконання евакуації кожну годину (першу добу), а також про завершення процесу евакуації.

5.3.1.Оголошення команди «Відбій»

Команда «Відбій» оголошується після завершення ліквідації пожежі або загрози незаконного втручання.

5.3.2.Повернення до нормальної діяльності

Загальні положення щодо повернення до нормальної діяльності Авіакомпанії описано в розділі 7 цього Плану.

**5.4.FORCE MAJEURE IN THE REGION OF
THE AIRCOMPANY OPERATES**

In case of receiving information about possible force majeure in the region where the Aircompany operates

Director General

1. Decides on the meeting of HQs after receiving information about an ES;
2. Makes decisions on continuation, reduction or temporary termination of production activities;
3. Informs local authorities about the occurrence and the measures taken;
4. In case of danger to the life and health of employees, an order is issued for evacuation of the personnel of the Aircompany and the valuable property of the Aircompany (Appendices 9 and 10);
5. Appoints the Coordinator of the source information (see Appendix 13).
6. Coordinates the HQs activities.

All HQs members

1. Develop an evacuation plan for each specific ES at their meeting.
2. Bring the scheme to the heads of structural units involved in the evacuation process.
3. Assist in resolving issues arising during evacuation as soon as possible.

All Heads of structural units

1. By decision and in accordance with the procedure determined by the HQs for each specific ES, evacuation of personnel and valuable property of the Aircompany is started. The general principles of evacuation are followed. As set forth in the Appendices 9 and 10.
2. Report to the Director General on the progress of evacuation every hour (first day), as well as on the completion of the evacuation process.

**5.4 ФОРС-МАЖОРНІ ОБСТАВИНИ В
РЕГІОНІ, ДЕ АВІАКОМПАНІЯ
ПРОВАДИТЬ СВОЮ ДІЯЛЬНІСТЬ**

В разі отримання інформації про виникнення можливих форс-мажорних обставин в регіоні, де Авіакомпанія провадить свою діяльність

Генеральний Директор

1. Приймає рішення про збір членів Штабу після отримання інформації про АС;
2. Приймає рішення про продовження, скорочення або тимчасове припинення виробничої діяльності;
3. Інформує місцеві органи влади про подію та вжиті заходи, при надхоженні відповідних запитів;
4. В разі небезпеки життю та здоров'ю співробітників видає наказ про евакуацію особового складу Авіакомпанії та цінного майна Авіакомпанії (Додаток 9 та 10);
5. Призначає Координатора вихідної інформації (див. Додаток 13);
6. Координує діяльність Штабу.

Всі Члени Штабу

1. Розробляють схему евакуації для кожної конкретної АС на своєму засіданні.
2. Доводять схему до керівників структурних підрозділів, що задіяні в процесі евакуації.
3. Сприяють у вирішенні питань, що виникають при евакуації, в найкоротші терміни.

Всі Керівники структурних підрозділів

1. За рішенням та порядком, визначеним Штабом для кожної конкретної АС, починають евакуацію особового складу, цінного майна Авіакомпанії. Дотримуються загальних принципів евакуації, що викладено в Додатках 9 та 10.
2. Звітують Генеральному директору про хід виконання евакуації кожну годину (першу добу), а також про завершення процесу евакуації.

Specific responsibilities of the HQS members and Aircompany's employees

Специфічні обов'язки членів Штабу та співробітників Авіакомпанії.

Ground Operations Manager

1. Instructs for the establishment of work at the airport (s) relocation of the aircraft (aircraft).
2. - If necessary, notifies the insurance company

Aviation Security Manager

1. Interacts with the AvSec Service of the airport (s) relocating the aircraft (aircraft).
2. Interacts with security agencies as needed to ensure the security of staff, the integrity of the premises and equipment at the airport for possible closure due to force majeure.

Flight Operations Manager

1. Changes flight schedules

Maintenance Manager

1. Instructs for the establishment of work at the airport (s) relocation of the aircraft (aircraft).

Safety Manager

1. Notifies the SAAU.
2. Collects data within the flight safety management system (SMS) and the company's safety database about previous occurrences and carries out risk assessment, develops corrective actions to reduce risk and manages (control) risks associated with the occurrence.
3. Takes measures to establish the investigation commission, informs the Aircompany departments about the start of the investigation commission, about the procedure and progress of the investigation.
4. On the basis of the available information, forms operational recommendations in the field of safety.

SAR Manager

1. Performs tasks assigned by the Head of the HQs.
2. Maintains records in of the Emergency Response Log SAR.LOG-01: all events, decisions and actions of the HQs after activation of the Plan should be recorded in a Log to ensure that a complete record of measures taken in connection with the emergency is preserved.

Керівник з наземного обслуговування

1. Віддає розпорядження для налагодження роботи в аеропорту (аеропортах) перебазування ПС (ПС).
2. При потребі сповіщає страхові компанії

Керівник з авіаційної безпеки

1. Взаємодіє з САБ аеропорту (аеропортів) перебазування ПС (ПС).
2. При потребі взаємодіє з силовими відомствами для забезпечення безпеки персоналу, цілісності приміщень та обладнання в аеропорту можливого закриття в зв'язку з форс мажорними обставинами.

Керівник з льотної експлуатації

1. Коригує графік польотів льотного складу

Керівник з ТО

1. Віддає розпорядження для налагодження роботи в аеропорту (аеропортах) перебазування ПС (ПС).

Керівник з безпеки польотів

1. Інформує ДАСУ.
2. Здійснює збір даних в рамках СУБП на основі бази даних з БП Авіакомпанії про попередні події та здійснює оцінку ризиків, розробляє коригуючі дії з метою зниження ризику та здійснює управління (контроль) ризиками, які пов'язані з подією.
3. Здійснює заходи щодо створення комісії з розслідування, інформує підрозділи Авіакомпанії про початок роботи комісії з розслідування, про порядок і хід розслідування.
4. На підставі наявної інформації формує оперативні рекомендації в галузі БП.

Начальник ПРЗП

1. Виконує завдання, поставлені керівником Штабу.
2. Веде записи в Журнал аварійного реагування SAR.LOG-01: всі події, рішення та дії Штабу після активації Плану повинні бути записані в журналі щоб гарантувати, що повний звіт про заходи, вжиті у зв'язку з аварійною ситуацією, збережеться.

Head of Contracts Department informs lessors about rebasing and concludes agreements with third-party organizations regarding the provision of special equipment and equipment at the airport (airports) of rebasing.

The Lead Legal Adviser provides legal support to passengers, explains the procedure for applying for the protection of their rights, compensation for damages, obtaining insurance payments, satisfaction of claims and solving other issues related to these occurrences.

Human Resources Inspector if necessary, recall the staff of the Aircompany on vacations, termination of regular vacations

Chief Accountant, depending on the complexity of the situation, reserves the necessary funds in the accounts of the Aircompany. It prepares proposals for financing the normal continuation of the operation of the Aircompany under the conditions associated with these occurrences.

Начальник відділу договорів інформує лізингодавців про перебазування та укладає договори зі сторонніми організаціями щодо надання спецтехніки та обладнання в аеропорту (аеропортах) перебазування.

Провідний юристконсульт – надає правову підтримку пасажиром, роз'яснює порядок звернення для захисту своїх прав, відшкодування збитків, отримання страхових виплат, задоволення претензій та вирішення інших питань, пов'язаних з даними подіями.

Інспектор з кадрів при необхідності відкликання персоналу Авіакомпанії з відпусток, припинює оформлення чергових відпусток

Головний бухгалтер в залежності від складності ситуації резервує необхідні кошти на рахунках Авіакомпанії. Готує пропозиції щодо фінансування нормального продовження функціонування Авіакомпанії в умовах пов'язаних з даними подіями.

5.4.1. "All clear" command

The base for issuing the "All clear" command are the decisions of local or state authorities to terminate force majeure.

5.4.1 Оголошення команди «Відбій»

Підставою для оголошення команди «Відбій» є рішення органів місцевої або державної влади щодо припинення дії форс-мажорних обставин.

5.4.2. Return to the normal operations

In the event that official information is received from the state authorities on the resumption of regular work in a region, the Director General decides on the feasibility of resuming operations in that region and issues the relevant orders.

General provisions for returning to normal operations of the Aircompany are described in Section 7 of this Plan.

5.4.2 Повернення до нормальної діяльності

В разі отримання офіційної інформації від державних органів влади про відновлення штатної роботи в регіоні Генеральний директор приймає рішення про доцільність відновлення діяльності в даному регіоні і видає відповідні розпорядження.

Загальні положення щодо повернення до нормальної діяльності Авіакомпанії описано в розділі 7 цього Плану.

5.5 PANDEMICS (AS A SPECIAL CASE OF FORCE MAJEURE)

In the event of a pandemic outbreak of any infectious disease where the Aircompany operates

Director General

1. Decides on the meeting of HQs after receiving information about an ES;
2. Makes decisions on continuation, reduction or temporary termination of production activities;
3. Informs local authorities about the occurrence and the measures taken;
4. In order to reduce the risk of spreading of welds, approve schedules and working conditions in the Aircompany developed on the basis of proposals of the HQs members
5. Coordinates the HQs activities.

HQs members

1. Participate in the study of the documents of the World Health Organization, recommendations of ICAO, SAAU, available at the Aircompany and in open sources of information.
2. Based on the recommendations of these documents, to reduce the risk of diseases, schedules and working conditions are developed for on-call and remote work (access to the workplace only if necessary in compliance with quarantine measures).
3. Based on these documents, they develop amendments to the Aircompany's manuals (if applicable).
4. Participate in the analysis of the spread of the disease in the Aircompany based on the data provided by the heads of structural units.
5. Draw up lists and applications for organizing the purchase of personal protective equipment (e.g. protective masks, goggles, suits), disinfectants to protect the employees of the Aircompany.

All Heads of structural units

1. Provide timely explanations to employees of departments on operational procedures during the pandemic: familiarize them with schedules, orders, and changes to procedures.
2. Report to the HQs on the facts of detection of

5.5 ПАНДЕМІЇ (ЯК ОКРЕМИЙ ВИПАДОК ФОРС-МАЖОРНИХ ОБСТАВИН)

В разі спалаху пандемії будь-якої інфекційного захворювання де Авіакомпанія провадить свою діяльність

Генеральний Директор

1. Приймає рішення про збір членів Штабу після отримання інформації про АС;
2. Приймає рішення про продовження, скорочення або тимчасове припинення виробничої діяльності;
3. Інформує місцеві органи влади про подію та вжиті заходи, при надхоженні відповідних запитів;
4. Для зменшення ризику розповсюдження захворювання затверджує графіки та умови роботи в Авіакомпанії, що розроблені за пропозицій членів Штабу.
5. Координує діяльність Штабу.

Члени Штабу

1. Приймають участь у вивченні документів Всесвітньої організації охорони здоров'я, рекомендації ІКАО, ДАСУ, що наявні в Авіакомпанії та у відкритих джерелах інформації.
2. На основі рекомендацій зазначених документів для зменшення ризику захворювань розробляють графіки та умови роботи в режимі чергування та в дистанційному режимі (вихід на робоче місце лише в разі необхідності з дотриманням карантинних заходів).
3. На основі зазначених документів розробляють зміни до керівних документів Авіакомпанії (якщо застосовно).
4. Приймають участь в аналізі розповсюдження захворювання в Авіакомпанії на основі даних керівників структурних підрозділів.
5. Складаю переліки та заявки для організації закупівлі індивідуальних засобів захисту (наприклад, захисних масок, окулярів, костюмів), дезінфікуючих заходів для захисту співробітників Авіакомпанії.

Всі Керівники структурних підрозділів

1. Надають воєчасні роз'яснення співробітникам підрозділів щодо експлуатаційних процедур в умовах пандемії: ознайомлюють з графіками, наказами, змінами до процедур.
2. Звітують в Штаб про факти виявлення

employees with a confirmed pandemic disease or suspected pandemic disease.

3. Ensure that employees of their departments comply with the requirements of the Aircompany annuals governing documents. Especially in terms of isolation for the period of illness, testing and use of personal protective measures.
4. In case of detection of a department employee with a pandemic disease, compile a list of persons of the Aircompany who have been in contact with him/her and submit it to the HQs.

Safety Manager

1. Create a folder "Pandemic" on the Aircompany internal website in the ERP section. Place in the specified folder the available recommendations of ICAO, IATA, EASA, SAAU on disease control and preventive measures.
2. Organize the implementation of the procedure for assessing the risks of spreading an infectious disease and actions to reduce them in accordance with the requirements of the SMM.

All employees of the Aircompany in case of introduction of remote work mode shall ensure unhindered secure communication with their direct supervisors via corporate e-mail, Microsoft Teams video conferencing, mobile communication, messengers (Signal, WhatsApp, Viber).

5.5.1 "All clear" command

Decisions of the World Health Organization and the Ministry of Health of Ukraine may be the basis for issuing the "All clear" command, as well as the decision of the Head of the Headquarters in case of stabilization of the situation within the Aircompany.

5.5.2. Return to the normal operations

The return to normal operations will be based on the recommendations of the World Health Organization and the Ministry of Health of Ukraine.

General provisions for returning to normal operations of the Aircompany are described in Section 7 of this Plan.

співробітників із підтвердженим пандемічним захворюванням або підозрою на таке.

3. Забезпечують виконання вимог керівних документів Авіакомпанії співробітниками своїх підрозділів. Особливо в частині, що стосується ізоляції на період захворювання, проведення тестувань та застосування індивідуальних захисних засобів.
4. У разі виявлення співробітника відділу із пандемічним захворюванням складає перелік осіб Авіакомпанії, що контактував з ним, та передає в Штаб.

Керівник з безпеки польотів

1. Створює папку «Пандемія" на внутрішньому сайті Авіакомпанії в розділі ERP. Розміщує а зазначеній папці наявні рекомендації ICAO, IATA, EASA, ДАСУ щодо боротьби з захворюванням та щодо профілактичних заходів.
2. Організую виконання процедури оцінки ризиків розповсюдження інфекційного захворювання та дій щодо їх зменшення відповідно до вимог КУБП.

Всі співробітники Авіакомпанії у випадку введення дистанційного режиму роботи повинні забезпечити безперешкодний безпечний зв'язок із своїми безпосередніми керівниками за допомогою корпоративної електронної пошти, відео конференція Microsoft Teams, мобільного зв'язку, месенджерів (Signal, WhatsApp, Viber).

5.5.1 Оголошення команди «Відбій»

Підставою для оголошення команди «Відбій» можуть бути рішення Всесвітньої організації здоров'я та Міністерства охорони здоров'я України, так само як і рішення керівника Штабу в разі стабілізації ситуації в межах Авіакомпанії.

5.5.2 Повернення до нормальної діяльності

Повернення до нормальної діяльності буде відбуватись на основі рекомендацій Всесвітньої організації здоров'я та Міністерства охорони здоров'я України.

Загальні положення щодо повернення до нормальної діяльності Авіакомпанії описано в розділі 7 цього Плану.

**5.6.DEATH, SUICIDE OR INJURY OF AN
EMPLOYEE OF THE AIRCOMPANY.**

This emergency situation includes cases of injury or sudden death of an aircompany employee while at work or on business trip.

In case of information on serious injuries or death of an employee of the Aircompany

Head of the OCC (On-Duty OCC)

1. Reports to the Director General.

Director General

1. Decides to notify HQs members of the emergency situation..
2. Convene meetings of the HQs to the extent necessary to resolve the emergency situation.
3. Coordinates and initiates the transfer of occurrence information to the public and the media as needed.
4. Issues an order to establish a commission to investigate the incident at the Aircompany.
5. Appoint a person responsible for communicating with the affected's family and offering assistance.
6. Determines persons from the HQs to organize assistance to the affected employee and family members depending on the circumstances.

The labor protection engineer must arrive at the place of occurrence or at a location specified by the Chairman of the Board to assist in resolving the situation. Informs relevant government agencies and participates in investigating a tragedy or injury to an employee

The direct supervisor of the injured employee collects full information about the incident and finds contacts of the victim's relatives.

In the occurrence of the death of an employee, an Aircompany representative (appointed by the Director-General) arranges for the delivery of the body of the deceased to the disposal site at the expense of the Aircompany and, together with the victim's immediate manager, organizes a fundraiser to assist the victim or assist the relatives

**5.6 СМЕРТЬ, САМОГУБСТВО АБО ТРАВМИ
СПІВРОБІТНИКА АВІАКОМПАНІЇ.**

До цієї аварійної ситуації відноситься випадки травмування або раптової смерті співробітника Авіакомпанії під час знаходження на робочому місці або в відрядженні.

В разі отримання інформації про тяжкі травми або смерть співробітника Авіакомпанії

Керівник (черговий) ЦОКП

1. Повідомляє Генерального Директора.

Генеральний Директор

1. Приймає рішення про оповіщення членів Штабу про аварійну ситуацію.
2. Скликає засідання Штабу в обсязі, необхідному для вирішення аварійної ситуації.
3. Погоджує та ініціює передачу інформації про подію для громадськості і ЗМІ за потреби.
4. Видає наказ про створення комісії в Авіакомпанії з розслідування інциденту.
5. Призначає особу, відповідальну за спілкування із родиною потерпілого
6. Визначає осіб зі складу Штабу для організації допомоги потерпілому та членам родини в залежності від обставин.

Інженер з охорони праці повинен прибути на місце події або в місце вказане Генеральним директором для допомоги у вирішенні ситуації що склалася. Оповіщує відповідні державні органи та приймає участь в розслідуванні трагедії або травмуванні співробітника.

Безпосередній керівник потерпілого співробітника збирає повну інформацію про інцидент та знаходить контакти рідних потерпілого.

В випадку смерті співробітника представник Авіакомпанії (призначений Генеральним директором) організує доставку тіла загиблого до міста захоронення за рахунок Авіакомпанії,та разом з безпосереднім керівником потерпілого організує збір коштів для допомоги потерпілому або допомоги рідним

Human Resources Inspector prepares an order to replace the position of the victim during treatment.

Інспектор з кадрів готує наказ на заміщення посади потерпілого на час лікування.

5.6.1. "All clear" command

The decision to announce the "All clear" command may be made immediately after the measures to organize the work necessary to eliminate the consequences of the emergency are completed. However, this does not preclude an investigation to determine the causes of the incident.

Based on the results of the investigation, the Health and Safety Manager and the direct supervisor of the affected employee develop corrective actions to prevent the recurrence of the emergency. The corrective action plan is approved by the Director General and distributed to the responsible persons for implementation.

5.6.1 Оголошення команди «Відбій»

Рішення про оголошення команди «Відбій» може бути прийнято одразу ж після виконання заходів з організації робіт, необхідних для усунення наслідків аварійної ситуації. Але це не відмінняє проведення розслідування для з'ясування причин інциденту.

За результатами розслідування Керівник з БП та безпосередній керівник постраждалого працівника розробляють коригуючі дії з метою запобігання повторення аварійної ситуації. План коригуючих дій затверджується Генеральним директором та розповсюджується для виконання відповідальним особам.

5.6.2. Return to the normal operations

General provisions for returning to normal operations of the Aircompany are described in Section 7 of this Plan.

5.6.2 Повернення до нормальної діяльності

Загальні положення щодо повернення до нормальної діяльності Авіакомпанії описано в розділі 7 цього Плану.

6 EXTERNAL COMMUNICATION

6.1 GENERAL PROVISIONS OF INTERACTION WITH EXTERNAL ORGANIZATIONS

In the occurrence of an emergency at the Aircompany staff should work with external organizations relevant to the particular occurrence to locate and eliminate the consequences of the occurrence. Therefore, the Aircompany's Plan must be coordinated with the relevant Plans of external organizations in order to:

- distribute the duties and responsibilities of the parties in liquidation of the emergency;
- apply the developed procedures for effective interaction;
- avoid duplication of functions of airport and Aircompany departments during operational actions in case of emergency situations.

The main airports where the Aircompany operates provide elements of their own emergency response plans, which are integrated into the Aircompany Plan. The Aircompany Plan shall be coordinated with these airports. Particular attention is paid to the elements of notification and coordination of actions that defines in para 3.3 of this Plan.

The Aircompany plan also contains excerpts from the emergency response plan of the airport where the Aircompany permanent operational base is located. Namely, the coordinates of the responsible persons of the airport emergency and rescue services, state authorities and representatives of the customer of the Aircompany services (see para 3.3).

Information about the emergency and rescue services and state authorities of other airports and countries where the Aircompany operates is received by representatives of the Aircompany's operational flight control center during flight planning and given to flight personnel as part of a briefing package.

6.2 EXTERNAL COMMUNICATION IN CASE OF AN AVIATION ACCIDENT

From the moment of the aviation accident, rescue operations are organized by the airport administration, within the area of responsibility of which the occurrence occurred.

The level of emergency rescue support provided by the airport depends on the level of its equipment.

In general, the responsibilities between the Aircompany and the airport are distributed as follows.

6 ЗОВНІШНЯ ВЗАЄМОДІЯ

6.1 ЗАГАЛЬНІ ПРИНЦИПИ ВЗАЄМОДІЇ З ЗОВНІШНІМИ ОРГАНІЗАЦІЯМИ

При виникненні аварійної ситуації в Авіакомпанії представники співпрацюють з відповідними зовнішніми організаціями для локалізації та ліквідації наслідків конкретної події. Тому План Авіакомпанії повинен бути скоординованим з відповідними Планами зовнішніх організацій. Для того, щоб:

- розподілити обов'язки і відповідальність сторін при ліквідації аварійної ситуації;
- застосовувати розроблені процедури для ефективної взаємодії;
- виключити дублювання функцій служб аеропорту та Авіакомпанії при оперативних діях в умовах аварійних ситуацій.

Основні аеропорти, де Авіакомпанія провадить свою діяльність, надають елементи власних планів реагування на аварійні (надзвичайні) ситуації, які інтегруються в План Авіакомпанії. План Авіакомпанії повинен бути узгоджений з цими аеропортами. Особлива увага звертається на елементи оповіщення та координації дій, що визначені в розділі 3.3 цього Плану.

План Авіакомпанії також містить витримки з плану реагування на аварійні (надзвичайні) ситуації аеропорту, де розміщується постійна операційна база Авіакомпанії. А саме, координати відповідальних осіб аварійно-рятувальних служб аеропорту, державних органів влади та представників замовника послуг Авіакомпанії (див. розділ 3.3).

Інформацію про аварійно-рятувальні служби та державні органи влади інших аеропортів та держав, де Авіакомпанія виконує діяльність, отримують представники Центру операційного контролю польотів Авіакомпанії при плануванні польотів та передають льотному персоналу в складі брифінг-пакету.

6.2 ЗОВНІШНЯ ВЗАЄМОДІЯ НА ВИПАДОК АВІАЦІЙНОЇ ПОДІЇ

З моменту АП аварійно-рятувальні роботи організовує адміністрація аеропорту, в межах району відповідальності якого сталася подія.

Рівень забезпечення аварійно-рятувальних робіт аеропортом залежить від рівня його оснащення.

В загальному випадку обов'язки між Авіакомпанією та аеропортом розподіляються наступним чином.

Organization of work in the aviation accident at the airfield and in the area of responsibility.
Організація проведення робіт у разі АП на території аеродрому та в районі відповідальності

№	Дія / Action	Відповідальний/ Responsible
1	Покриття ЗПС піною у разі аварійної посадки/Covering the runway with foam in the event of an emergency landing	Представники аеропорту/ Airport representatives
2	Гасіння пожежі на ПС/ Extinguishing the fire at the railway station	Представники аеропорту/ Airport representatives
3	Рятування, евакуація пасажирів та членів екіпажу/Rescue, evacuation of passengers and crew members: -при пожежі на ПС / in case of fire on the plane; -за відсутності пожежі/ in the absence of fire.	Представники Авіакомпанії у взаємодії з представниками аеропорту/ Aircompany representatives in interaction with Airport representatives
4	Аварійно-технічні роботи на місці авіаційної події/Emergency work at the site of an emergency situation	Представники Авіакомпанії у взаємодії з представниками аеропорту/ Aircompany representatives in interaction with Airport representatives
5	Обслуговування пасажирів і членів екіпажу аварійного ПС/Service for passengers and crew members of an emergency aircraft: -розміщення загиблих на місці лиха/ placement of the dead at the scene of the disaster; -розміщення і надання першої допомоги постраждалим на місці лиха/ placement and provision of first aid; -обслуговування не постраждалих пасажирів та членів екіпажу ПС to victims at the scene of the disaster service of non-injured passengers and crew members.	Представники Авіакомпанії у взаємодії з представниками аеропорту/ Aircompany representatives in interaction with Airport representatives
6	Евакуація, транспортування пасажирів і членів екіпажу з місця події/Evacuation, transportation of passengers and crew members from the scene: -постраждалих/ victims; -які не постраждали/ which were not injured; -загиблих/the dead.	Представники Авіакомпанії у взаємодії з представниками аеропорту/ Aircompany representatives in interaction with Airport representatives
7	Обробка багажу та вантажу, збір документів/ Processing of baggage and cargo, collection of documents	Представники Авіакомпанії у взаємодії з представниками аеропорту/ Aircompany representatives in interaction with Airport representatives
8	Оточення і контроль доступу на місце події/ Surroundings and control of access to the scene	Представники Авіакомпанії у взаємодії з представниками аеропорту/ Aircompany representatives in interaction with Airport representatives
9	Забезпечення пожежної безпеки при проведенні аварійно-рятувальних робіт після гасіння пожежі на ПС/Ensuring fire safety during emergency rescue operations after extinguishing the fire at the railway station	Представники Авіакомпанії у взаємодії з представниками аеропорту/ Aircompany representatives in interaction with Airport representatives

Priority actions are provided by the local executive authorities on whose territory the AC was landed, by the head of the search and rescue team responsible for the actions of all rescue units at the place, and by the head of the regional CASRCC, in whose area the incident occurred.

Першочергові дії забезпечуються місцевими органами виконавчої влади, на територію яких здійснило посадку (приводнення) ПС, керівником пошуково-рятувальної команди, відповідальним за дії всіх рятувальних підрозділів на місці події і керівником регіонального КЦПР ЦА, у районі відповідальності якого сталася пригода.

6.3 SEARCH AND RESCUE FACILITIES AT UN OPERATING BASES

The Aircompany representatives who coordinate interaction with the UN mission at operational bases are Site Managers (later in this section, the Manager).

Documents on mission activities related to the Aircompany, including ERP, are sent to the Manager via Email.

After receiving the documents, the Manager forwards the received materials via email to the OCC, the SARS Manager, and the Safety Manager.

The person responsible for familiarizing the Aircompany personnel with the Emergency Response Plans and procedures is the SARS Manager.

In accordance with D2.2 and E3.2 of UNSOS AERP Revision 5 2024, Chapter 4.2 and Annex 1 of UNMISS AERP 2022 and AvERP Goma (MONUSCO), the MAOC (Mission/Main Air Operations Center) is responsible for organizing and allocating search and rescue facilities and assets.

In accordance with Section 4.c.ii, of UNHAS A-ERP Revision 9 2025, the designated CATO (Chief Air Transport Officer) of the Director of Rescue Operations (DRO) will coordinate the tactical response.

The UNMISS provides search and rescue capabilities for all air operations of the mission.

Air Operations Duty Officer contacts (24/7).

UNSOS (Somalia) +254798473116

unsoa-airops-mgq@un.org (2 x Mi-8, other facilities available to the mission may also be used at the decision of the MAOC);

UNMISS (S.Sudan) - +211912170130

unmissaviationdutyofficer@un.org (Search and rescue facilities is determined during daily planning, and other equipment available to the mission may be used by decision of the MAOC);

MONUSCO (Uganda, DR Congo)-+243811774583

monusco-s-gomaairopsplanning@un.org (Search and rescue facilities is determined during daily planning, and other equipment available to the mission may be used by decision of the MAOC);

UNHAS (S. Sudan) - +211928008033

oleh.maslyukov@wfp.org Chief, Rescue Operations WFP UNHAS CATO. The entire WFP-UNHAS fleet including helicopters will be deployed for search and rescue. Based in Juba, Rumbek, Wau and Bor.

The Aircompany actions during a search and rescue operation (which concerns the Aircompany aircraft) are defined in section 5.2 of this ERP.

6.3 ЗАСОБИ ПОШУКУ ТА РЯТУВАННЯ НА ОПЕРАЦІЙНИХ БАЗАХ ООН

Представниками Авіакомпанії, які координують взаємодію з місією ООН на операційних базах, є менеджери з адміністративної діяльності (далі в цьому розділі – менеджер).

Документи з питань діяльності місії, які стосуються Авіакомпанії, в тому числі ERP надсилаються менеджеру за допомогою Email.

Після отримання ERP місії, менеджер надсилає отримані матеріали на електронні адреси ЦОКП, Керівника ПРЗП та Керівника з БП Авіакомпанії.

Особою, відповідальною за ознайомлення персоналу Авіакомпанії з Планами аварійного реагування та процедурами, є Керівник ПРЗП.

Відповідно до D2.2 та E3.2 UNSOS AERP Revision 5 2024, Chapter 4.2 та Annex 1 UNMISS AERP 2022 та AvERP Goma (MONUSCO), відповідальними за організацію, виделення сил та засобів пошуку та рятування є MAOC (Mission/Main Air Operations Center).

Відповідно до розділу 4.c.ii, UNHAS A-ERP Revision 9 2025, призначений CATO (Chief Air Transport Officer) Директор рятувальних операцій (DRO) координуватиме тактичне реагування.

UNMISS забезпечує засобами пошуку та рятування всі повітряні операції місії.

Контакти Air Operations Duty Officer (24/7).

UNSOS (Сомалі) - +254798473116

unsoa-airops-mgq@un.org (2 x Mi-8, також рішенням MAOC можуть бути задіяна інша техніка яка є у розпорядженні місії);

UNMISS (П. Судан) - +211912170130

unmissaviationdutyofficer@un.org (Засоби пошуку та рятування визначаються при щоденному плануванні, також рішенням MAOC можуть бути задіяна інша техніка яка є у розпорядженні місії);

MONUSCO (Уганда, ДР Конго)-+243811774583

monusco-s-gomaairopsplanning@un.org (Засоби пошуку та рятування визначаються при щоденному плануванні, також рішенням MAOC можуть бути задіяна інша техніка яка є у розпорядженні місії);

UNHAS (П. Судан) - +211928008033

oleh.maslyukov@wfp.org Chief, Rescue Operations WFP UNHAS CATO. Для пошуку та рятування буде задіяно весь флот WFP-UNHAS включаючи вертольоти. Базується в Джуба, Рубкона, Малакал та Бор.

Дії Авакомпанії під час проведення пошуково-рятувальної операції (яка стосується ПС Авіакомпанії) визначено у розділі 5.2 цього ERP.

**6.4 SEARCH AND RESCUE FACILITIES ON OTHER
AIRCOMPANY OPERATING BASES**

Search and rescue equipment for other operating bases where the Aircompany operates is available in the "Publications" section, "Emergency" subsection of the FD Pro X program installed on the Electronic Flight Bags (EFB) of flight crew members.

**6.4 ЗАСОБИ ПОШУКУ ТА РЯТУВАННЯ НА ІНШИХ
ОПЕРАЦІЙНИХ БАЗАХ АВІАКОМПАНІЇ**

Засоби пошуку та рятування інших операційних баз, де виконує польоти Авіакомпанія, розміщено в розділі «Publications», підрозділі «Emergency» програми FD Pro X, що встановлена на Електронних польотних портфелях (EFB) членів льотного екіпажу.

7 RETURN TO THE AIRCOMPANY NORMAL OPERATIONS

After the liquidation of the consequences of emergency situation, the Aircompany must resume normal operations.

7.1 GENERAL PRINCIPLES

After the announcement of the "Repulse" command, which means the end of the emergency situation or the completion of emergency rescue operations, all further actions at the ES site are no longer urgent.

If there has been an aviation accident or serious incident authority and responsibility at the scene of the incident are transferred to the commission for the investigation of the aviation incident.

The head of the Aircompany Emergency Response HQs holds a final meeting with the members of the HQs, sums up the preliminary results, analyzes for shortcomings.

Before the start of the final meeting, each manager, through an oral survey of subordinate personnel, identifies employees who are ready to continue working. Based on the analysis of the number of able-bodied employees, the Director General decides on temporary changes in the Aircompany's staff structure and work schedule. On the provision of additional psychological support to employees who cannot fully continue to perform their official duties, on the provision of regular and non-regular vacations.

In case of need for in-depth psychological rehabilitation of employees, the Aircompany concludes a contract with medical institutions that provide such a service. The employee returns to work only at his own request after complete psychological rehabilitation.

Depending on the circumstances, employees of the aviation security services, the fire service, representatives of the airport administration and the Aircompany may remain at the scene.

Information about the completion of emergency and rescue operations is provided to the NTIB, of the State Emergency Service, hospitals, emergency services and other organizations so that they have the opportunity to return to normal work.

7.2.CONCLUSIONS AND ANALYSIS

Collected emergency response documentation will facilitate the processing and preparation of data for the various reports required after an aviation occurrence.

7 ПОВЕРНЕННЯ НОРМАЛЬНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ АВІАКОМПАНІЇ

Після ліквідації наслідків аварійної ситуації Авіакомпанія повинна повернутися до нормальної діяльності.

7.1 ЗАГАЛЬНІ ЗАСАДИ

Після оголошення команди "Відбій", яка означає припинення аварійної ситуації або завершення аварійно-рятувальних робіт, всі подальші дії на місці АС вже не носять термінового характеру.

Якщо мала місце авіаційна подія або серйозний інцидент повноваження та відповідальність на місці події переходять до комісії з розслідування авіаційної події.

Керівник Штабу аварійного реагування Авіакомпанії проводить заключну нараду з членами Штабу, рпопередні підсумки, аналізує на недоліки.

До початку проведення заключної наради кожен керівник, шляхом усного опитування підлеглого персоналу, виявляє співробітників, які готові продовжувати роботу. На основі аналізу кількості дієздатних працівників Генеральний директор приймає рішення про тимчасові зміни в штатній структурі та графіку роботи Авіакомпанії. Про надання додаткової психологічної підтримки співробітникам, які не можуть повноцінно продовжувати виконувати свої службові обов'язки, про надання чергових та позачергових відпусток.

В разі потреби проведення глибокої психологічної реабілітації співробітників Авіакомпанія заключає договір з медичними закладами, які надають таку послугу. Працівник повертається до роботи лише за власним бажанням після повної психологічної реабілітації.

В залежності від обставин, на місці події можуть залишатися співробітники служб авіаційної безпеки, протипожежної служби, представники адміністрації аеропорту та Авіакомпанії.

Інформація про завершення аварійно-рятувальних робіт надається НБРТ, ДСНС, лікарням, службам швидкої допомоги та іншим організаціям для того, щоб вони мали можливість повернутися до нормального режиму роботи.

7.2 ВИСНОВКИ ТА АНАЛІЗ

Зібрана документація по діях у аварійній ситуації полегшить обробку та підготовку даних для різних звітів, необхідних після авіаційної події.

This documentation can also be the basis for critical analysis of actions in an emergency situation and should be used to improve the Emergency Response Plan.

The SAR Manager shall provide records of the Emergency Response Log SAR.LOG-01 regarding events after the Plan activation.

Based on these data, the BCM Manager and heads of structural units perform risk assessments in accordance with the requirements of Section 2 of the BCM Code.

Heads of departments update procedures based on the results of

- the results of the risk assessment;
- conclusions on possible causes of an emergency (based on available data);
- analysis of the actions of the Airline's personnel in an emergency.

7.3.AIRCOMPANY ADDITIONAL ACTIONS

Psychological support.

According to the serious consequences of the ES, psychological support is needed to meet passengers and crew members. Psychological support should be given to the attention of employees of the psychological support group for passengers, crew and relatives.

Organization of funerals

The bodies of the dead transportation to the place of burial shall be performed at the direction of relatives. In the absence of relatives, the place of burial is determined after consultation with law enforcement.

If it is necessary to re-attend the identification of the lost passenger, crew member, the relatives are sent to the place of identification after the application of a specific person to the Aircompany.

When sending the injured passenger and his relative or relative of the deceased passenger to the place of residence/destination, it is done after the address of a specific person to the Aircompany.

The organization of funeral arrangements by the Aircompany for the fallen crew members is carried out with the consent of relatives: the procedure of farewell, burial place and place of commemoration are determined. Funeral arrangements for fallen crew members are carried out at the expense of the Aircompany. Funeral arrangements for the lost passengers are carried out by relatives in the prescribed manner.

- Aircompany administration takes the following actions:

Ця документація також може бути основою для критичного аналізу дій в аварійній ситуації та повинна бути використана для вдосконалення Плану аварійного реагування.

Керівник з ПАРЗ надає записи Журналу аварійного реагування SAR.LOG-01 стосовно подій після активації Плану.

На основі цих даних Керівник з БП та керівники структурних підрозділів виконують оцінку ризиків відповідно до вимог розділу 2 КУБП.

Керівники за напрямками оновлюють процедури за результатами

- виконаної оцінки ризиків;
- висновків щодо можливих причин виникнення аварійної ситуації (на основі наявних даних);
- аналізу дій персоналу Авіакомпанії в аварійній ситуації.

7.3 ДОДАТКОВІ ДІЇ АВІАКОМПАНІЇ

Психологічна підтримка

. За важкими наслідками АС зустрічаючим особам пасажирів і членів сімей членів екіпажу необхідна психологічна підтримка. Психологічна підтримка повинна бути забезпечена увагою працівників групи психологічної підтримки пасажирів, екіпажу і родичів.

Організація поховання

Відправка тіл загиблих до місця поховання здійснюється за вказівкою родичів. При відсутності родичів місце поховання визначається після консультації з правоохоронними органами.

При необхідності повторного присутності на упізнанні загиблого пасажира, члена екіпажу, відправка родичів до місця впізнання здійснюється після звернення конкретної особи в Авіакомпанію/

При відправці постраждалого пасажира і його родича або родича загиблого пасажира до місця проживання/пункту призначення здійснюється після звернення конкретної особи в Авіакомпанію.

Організація Авіакомпанією траурних заходів по загиблим членам екіпажу здійснюється за згодою родичів: визначається процедура прощання, місце поховання і місце проведення поминок. Жалобні заходи по загиблим членам екіпажу здійснюються за рахунок Авіакомпанії. Організація траурних заходів по загиблим пасажирам здійснюється родичами в установленому порядку.

- Адміністрація Авіакомпанії здійснює наступні дії:

- draws up the death lists together with the services, units responsible for keeping records of the deaths, on the basis of death certificates issued in accordance with the procedure established by law;
- provides for the accommodation of the victims' relatives in the hotels during the burial occurrences;
- provides for the organization of funeral services on the basis of agreements with relevant organizations;
- provides information to the relatives of the deceased about the activities related to the burial of the dead, additional rights and guarantees provided by law and other necessary information related to the carrying out of the funeral arrangements;
- in cooperation with the administrative group ensures the organization of burial in burial places;
- orders memorials to fallen crew members, conducts funeral services, funerals; surveys relatives on the construction of the memorial complex; provides for the organization of compensation payments to the relatives of the dead in accordance with the current legislation of Ukraine and the Collective Agreement;
- controls the fulfillment of the contractual obligations by the organizations on the establishment, further maintenance of the proper monuments, timely payment of compensation to the relatives of the deceased.
- формує списки загиблих спільно зі службами, підрозділами, відповідальними за ведення обліку загиблих, на підставі оформлених у встановленому законом порядку свідоцтв про смерть;
- забезпечує організацію розміщення в готелях родичів загиблих на час проведення заходів з поховання загиблих;
- забезпечує організацію ритуальних послуг на підставі укладених договорів з відповідними організаціями;
- надає інформацію родичам загиблих про проведення коштів, пов'язаних з похованням загиблих, додаткових прав та гарантій, що передбачені законом та іншої необхідної інформації, пов'язаної з проведенням ритуальних заходів;
- у взаємодії з адміністративною групою забезпечує організацію поховання в місцях поховання;
- замовляє пам'ятники загиблим членам екіпажу, проводить панахиди, поховання; здійснює опитування родичів з питання зведення меморіального комплексу; забезпечує організацію виплат компенсацій родичам загиблих у відповідності з чинним законодавством України та Колективним договором;
- здійснює контроль виконання договірних зобов'язань організаціями по встановленню, подальшому утриманню в належному порядку пам'яток, своєчасною виплатою Авіакомпанії компенсацій родичам загиблих.

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8 TRAINING

As the Aircompany Plan cannot be fully relied upon until it has been studied, practiced and tested. Training in accordance with the Aircompany's Plan is a key element in identifying serious deficiencies that may be present in the Plan. Example:

- Some individuals in the Plan may misrepresent or misunderstand their role;
- Some paper-based procedures are unworkable in practice;
- The theoretical estimation of time, distance or available resources may be largely inaccurate and may lead to problems.

8.1 ORGANIZATION OF PERSONNEL TRAINING

In order to practice the performance of duties of the Aircompany's personnel the training with simulation of an emergency situation is conducted at least once a year in accordance with the requirements of SMM, para 1.3.4.

All personnel who have a role in the emergency response plan should be trained in their respective duties and responsibilities.

The purpose training is:

- familiarize the staff with the duties and procedures of the Plan;
- inspection of readiness and maintenance of equipment and infrastructure of the Aircompany in a case of emergency situation;
- identify weaknesses in the Plan and its implementation. Ensure that deficiencies are identified.

There are several ways to train and test Aircompany's Plan:

- theoretical exercises;
- practical training.

The list of practical and theoretical exercises is set out in section 1.3.4 of the SMM.

The SAR Manager is responsible for developing a training plan, supervising the preparation of all participants, training and material base.

Prior to the beginning of the study, a common part is prepared, the topic is presented, the common goals, the educational questions are revealed, the general

8 НАВЧАННЯ

Оскільки не можна повною мірою покладатися на План Авіакомпанії до тих пір, поки він не буде вивчений, відпрацьований та випробуваний. Тренування згідно Плану Авіакомпанії є основним елементом виявлення серйозних недоліків, які можуть бути присутніми в Плані. Наприклад:

- деякі особи, зазначені в плані, можуть неправильно представляти або неправильно розуміти свою роль;
- деякі процедури, які представляються придатними на папері, нездійсненні на практиці;
- теоретична оцінка часу, відстані або наявних ресурсів може бути в значній мірі неточною та призвести до виникнення проблем.

8.1 ОРГАНІЗАЦІЯ НАВЧАННЯ ПЕРСОНАЛУ

З метою відпрацювання виконання обов'язків персоналу Авіакомпанії проводиться тренування з моделюванням аварійної ситуації не менше одного разу на рік. Згідно вимог р.1.3.4 КУБП

Весь персонал, який грає роль у Плані, повинен проходити тренування з виконання відповідних ролей та обов'язків.

Ціллю проведення тренування є:

- ознайомити персонал з обов'язками та процедурами Плану;
- перевірка готовності та забезпечення обладнання та інфраструктури Авіакомпанії до дій в разі аварійної ситуації;
- виявити слабкі місця Плану та його реалізації. Забезпечити виявлення недоліків.

Існує декілька способів тренування та перевірки Плану Авіакомпанії:

- теоретичні навчання ;
- практичне навчання.

Перелік практичних та теоретичних вправ викладено в розділі 1.3.4 КУБП.

Начальник Служби ПРЗП відповідає за розробку плану проведення навчань, контроль за підготовкою всіх учасників, навчально-матеріальної бази.

До початку навчання готується загальна частина, викладається тема, загальні цілі, навчальні питання, розкривається загальна обстановка, яка

situation created for working out of the educational purposes is revealed.

To document the results of the training in accordance with the Aircompany's Plan, the form "ERP Drill Report" is used, which is given in Appendix 5.12 of the SMM.

8.2. TRAINING RESULTS

Based on the analysis of the results of the training, when reviewing the work and actions of the groups, the SAR Manager together with the heads of the departments involved in the training and the Safety Manager summarize the results of the training, where

- the degree of achievement of the set learning objectives and goals should be determined;
- the weaknesses of the Plan and training should be identified;
- ways to eliminate the shortcomings should be proposed.

The analysis is based on the personal observations of the SAR Manager and the heads of the departments involved in the training, as well as the Safety Manager. The analysis draws attention to the following:

- to pass the signal and commands to the relevant persons and services;
- time of signal passing, time from receipt of signal to the beginning of real actions;
- correct understanding of commands and responsibilities of officials;
- speed and correctness of reports on the start and progress of work on elimination of the consequences of an emergency situation;
- speed and correctness of reports to relevant state authorities.

When shortcomings are identified in the Plan, in the algorithms of company officials actions, the notification system gives a detailed assessment of these deficiencies. Corrective actions are being developed to eliminate any identified shortcomings.

If deficiencies in the Plan are identified based on the results of the training, the Plan shall be amended.

створена для відпрацювання навчальних цілей.

Для документування результатів тренування згідно Плану Авіакомпанії використовується форма «Звіт тренування з ERP», що наведена у Додатку 5.12 КУБП.

8.2 ПІДСУМКИ НАВЧАННЯ

На основі аналізу результатів проведеного тренування при огляді роботи та дій груп, Начальник служби ПРЗП разом із керівниками підрозділів, що були задіяні у проведенні навчання, та Керівником з БП підводять підсумки навчання, де повинні бути

- визначені ступіні досягнення поставлених навчальних завдань і цілей;
- виявлені недоліки Плану та професійної підготовки,
- запропоновані шляхи усунення недоліків.

Основою для аналізу є особисті спостереження Начальника служби ПРЗП та керівників підрозділів, що були задіяні у проведенні навчання, а також Керівника з БП. При аналізі звертається увага:

- на проходження сигналу та команд до відповідних осіб та служб;
- час проходження сигналу, час від отримання сигналу до початку реальних дій;
- правильність розуміння команд та обов'язків посадовими особами;
- швидкість та коректність доповідей про початок та хід робіт з ліквідації наслідків аварійної ситуації;
- швидкість та коректність доповідей у відповідні державні органи влади.

При виявленні недоліків в Плані, в алгоритмах дії співробітників Авіакомпанії, в системі оповіщення дається детальна оцінка даних недоліків. Розробляються корегуючі дії для усунення всіх виявлених недоліків.

При виявленні недоліків в Плані за підсумками проведеного навчання вносяться зміни до Плану.

9 APPENDIXES

9.1 ADDITIONAL FUNCTIONS OF THE OCC IN CASE OF EMERGENCY SITUATION

Operational monitoring of flights is a fundamental part of an Aircompany responsibility to exercise operational control integral to the Aircompany capability to track aircraft under normal conditions and central to the implementation of Part I, Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation, aircraft tracking provisions. Such tracking is undertaken (by the Aircompany) in accordance with the Annex to help ensure the availability and sharing of accurate aircraft position data with the relevant ATSUs. This is important, as these ATSUs are responsible for providing alerting services to **RCC**.

ATSUs serve as the central point for collecting all information relevant to the emergency state of an aircraft operating within the flight information region or control area concerned and for forwarding such information to the appropriate RCC. ATSUs, however, do not always have direct access to the most recent 4D aircraft position data. By providing aircraft position data when necessary, operators can help to improve the effectiveness of ATSU alerting and support search and rescue.

4D/15 tracking is recommended in all areas of operation and required in an oceanic area(s) and where an ATS unit obtains aeroplane position information at greater than 15 minute intervals.

Prior to the completion of the planning stage of a flight or series of flights, the on-duty OCC shall:

- ensure that planned routes are reviewed, using whatever means available at the flight planning stage to determine whether or not a 4D/15 service is available along an intended route;
- ensure the necessary ATSU's contact details along an intended route (using Jeppesen, AIP, etc.);
- identify the areas, routes or route segments where 4D/15 tracking would be undertaken by the on-duty OCC; and
- identify when 4D/15 tracking is no longer required (e.g. flight re-enters surveillance airspace or 4D/15 service is otherwise available).

If at the planning stage the on-duty OCC determines that a flight or series of flights will not meet (oceanic area) 4D/15 requirements by either means, such flight(s) must have been subjected to a risk

9 ДОДАТКИ

9.1 ДОДАТКОВІ ФУНКЦІЇ ЦОКП НА ВИПАДОК АВАРІЙНОЇ СИТУАЦІЇ

Оперативний моніторинг польотів є невід'ємною частиною відповідальності Авіакомпанії за здійснення оперативного контролю, що визначає спроможність Авіакомпанії відстежувати ПС за стандартних умов і має важливе значення для виконання положень Частини I, Додатка 6 до конвенції ІКАО щодо відстеження ПС. Таке відстеження здійснюється Авіакомпанією з метою забезпечення доступності та обміну точними даними про місцезнаходження ПС з відповідними органами ОПР. Це важливо, оскільки органи ОПР відповідають за надання оповіщення РКЦ.

Органи ОПР є центральним пунктом для збору всієї інформації, що стосується аварійного стану ПС, яке перебуває у відповідному регіоні польотної інформації або зоні контролю, і для передачі такої інформації до відповідного РКЦ. Однак, органи ОПР не завжди мають прямий доступ до найсвіжіших 4D даних про місцезнаходження ПС. Надаючи дані про місцезнаходження ПС, коли це необхідно, експлуатанти можуть підвищити ефективність оповіщення органів ОПР, а також допомогти у пошуку і рятуванні.

Відстеження 4D/15 рекомендується у всіх районах польотів і є обов'язковим, якщо підрозділ ОПР отримує інформацію про місцезнаходження ПС з інтервалом більше ніж 15 хвилин та у районах над океанами.

До завершення етапу планування польоту або серії польотів, черговий ЦОКП повинен:

- забезпечити перевірку запланованих маршрутів, використовуючи всі засоби, доступні на етапі планування польотів, для визначення того, чи доступне сповіщення 4D/15 для органів ОПР за запланованим маршрутом;
- підготувати необхідні контактні данні органів ОПР за запланованим маршрутом (використовуючи Jeppesen, AIP тощо);
- визначити райони, маршрути або участків маршрутів, на яких черговий ЦОКП буде здійснювати відстеження 4D/15; та
- визначити, коли відстеження 4D/15 більше не потрібне (наприклад, коли ПС повертається в повітряний простір спостереження).

Якщо на етапі планування черговий ЦОКП визначає, що політ або серія польотів не будуть відповідати вимогам 4D/15 (океанічна зона) жодним із способів, то такий політ (польоти) повинен

assessment process to determine if mitigation measures are necessary in accordance with Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation, Part I, 3.5.4.

By using the SkyRouter software and/or Flightradar24, RadarBox services, any OCC Flight Operations Officer has the ability to effectively acquire and retain tracking information. Aircraft tracking data be retained as necessary to determine the known position of an aircraft. After an aircraft has landed safely, an operator does not need to retain tracking data (in accordance with Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation, Part I, 3.5.5);

In the event of missed 4D/15 tracking report the overriding objective is to resolve the position and operational state of the aircraft as soon as practicable.

Actions of the on-duty OCC in the event of missed 4D/15 tracking report (in accordance with flowchart 1):

- send a ping using the SkyRouter software to check the tracker's efficiency or set the location using the Flightradar24, RadarBox services;
- try to contact the crew in all possible ways ("SkyRouter" Iridium Satellite Network or "Thuraya" Mobile Satellite Services, in some cases, this may require immediately contacting the Administrative Manager/Handling Agent or relevant ATSU);
- determine whether or not a missed 4D/15 tracking report is the result of a system outage or equipment failure.
- if communication attempts are unsuccessful or a second 4D/15 missed report occurs, the on-duty OCC needs to notify the relevant ATSU in accordance with the missed 4D/15 position report form for operator in Table 1 as soon as practicable, but no later than the second missed tracking report (no later than 30 minutes after the first missed tracking report);
- ensure that if an ATSU has been contacted to resolve a missed report, the on-duty OCC notify the ATSU immediately of the regain contact or reinstate tracking information from the aircraft.

Note: All other procedures related to 4D/15 tracking and operational monitoring should continue until a

(повинні) бути підданий процесу оцінки ризиків для визначення необхідності вжиття заходів зі зниження ризиків відповідно до Додатка 6 до конвенції ІКАО, Частина I, пункт 3.5.4.

За допомогою програмного забезпечення SkyRouter та/або сервісів Flightradar24, RadarBox будь-який співробітник із забезпечення польотів ЦОКП має можливість ефективно отримувати та зберігати інформацію про відстеження. Дані відстеження ПС повинні зберігатися при необхідності для визначення відомого місцезнаходження ПС. Після безпечної посадки ПС експлуатанту не потрібно зберігати дані відстеження (згідно Додатку 6 до конвенції ІКАО, частина I, пункт 3.5.5).

У випадку відсутності сповіщення про місцезнаходження 4D/15 головною метою є якнайшвидше визначити місцезнаходження та експлуатаційний стан ПС.

Дії чергового ЦОКП у випадку відсутності сповіщення про місцезнаходження 4D/15 (відповідно до блок-схеми 1):

- відправити пінг за допомогою програмного забезпечення SkyRouter для перевірки працездатності трекеру або встановити місцезнаходження за допомогою сервісів Flightradar24, RadarBox;
- спробувати зв'язатися з екіпажем усіми можливими способами (за допомогою «SkyRouter» Iridium Satellite Network або «Thuraya» Mobile Satellite Services, у деяких випадках для цього може знадобитися негайно зв'язатися з менеджером з Адміністративної діяльності/хендлінговим агентом або відповідним органом ОНР);
- визначити, чи є відсутнє сповіщення про відстеження 4D/15 результатом збою системи або несправності обладнання;
- якщо спроби зв'язатися з повітряним судном виявилися безуспішними або вдруге відсутнє сповіщення 4D/15, черговий ЦОКП повинен повідомити про це відповідним органам ОНР відповідно до форми звіту про відсутнє сповіщення про місцезнаходження 4D/15 у Таблиці 2, якомога швидше, але не пізніше другого відсутнього сповіщення (не пізніше 30 хвилин після першого відсутнього сповіщення про місцезнаходження).
- у разі звернення до органів ОНР з метою вирішення проблеми відсутнього сповіщення, черговий ЦОКП повинен негайно повідомити органи ОНР про відновлення зв'язку або відновлення інформації про місцезнаходження ПС.

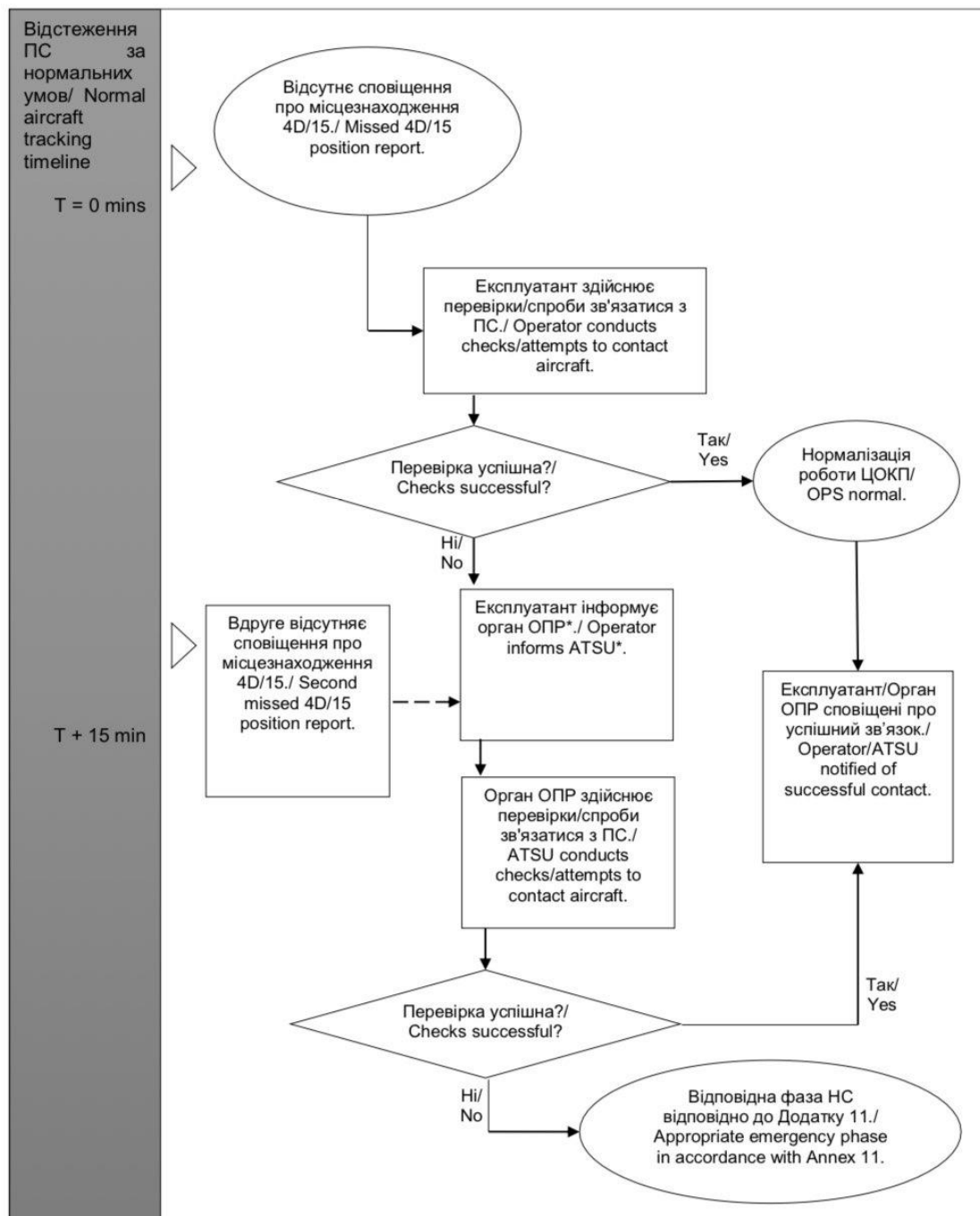
Примітка: Усі інші процедури, пов'язані з відстеженням 4D/15 та оперативним моніторингом,

determination is made that there is an outage. Confirmation of an outage would also require a position report be obtained from the aircraft as a minimum.

повинні продовжуватися доти, доки не буде встановлено, що має місце відмова трекуера або зв'язку. Підтвердження цього вимагає отримання, щонайменше, сповіщення про місцезнаходження ПС.

Flowchart 1. Actions of the On-Duty OCC in the event of missed 4D/15 tracking report

Блок-Схема 1. Дії Чергового ЦОКП при відсутньому сповіщенні про місцезнаходження 4D/15



* The Aircompany should contact the relevant ATCU as soon as there is reason to be concerned about the aircraft. This should be no later than the second missed 4D/15 report.

* Авіакомпанія повинна зв'язатись з відповідним органом ОПР, як тільки з'являються підстави для занепокоєння щодо ПС. Це має відбутись не пізніше відсутності другого сповіщення 4D/15.

Additionally, in the event of missed 4D/15 tracking report during flights at the Company's Operational Bases, it is necessary to follow notification scheme in para 3.3 of this Plan.

Додатково, при відсутності сповіщення 4D/15 під час виконання польотів на Оперативних Базах Авіакомпанії необхідно дотримуватися Схеми сповіщення, що наведено в розділ 3.3 цього Плану.

Table 2. Missed 4D/15 position report form of Aircompany

Таблиця 2. Звіт Авіакомпанії при відсутності сповіщення про місцезнаходження 4D/15

Обов'язкова інформація Required information		
1.	Вказівка на первинне або подальше сповіщення <i>Initial or subsequent notification indication</i>	
2.	Номер рейсу та позивний <i>Flight number and call-sign</i>	
3.	Тип ПС <i>Aircraft type</i>	
4.	Останнє відоме місцезнаходження (місце, час) <i>Last known position (place, time)</i>	
5.	Час останнього зв'язку <i>Time of last communication</i>	
6.	Остання відома висота або ешелон польоту <i>Last known altitude or flight level</i>	
7.	Наступне очікуване місцезнаходження 4D/15 (якщо відома) та розрахунок <i>Next expected 4D/15 position (if known), and estimate</i>	
8.	Назва органу ОНР, який було проінформовано <i>Name of ATSU notified</i>	
9.	Назва експлуатанта <i>Name of operator</i>	
10.	Контактні дані основної контактної особи експлуатанта щодо цієї події <i>Contact details of operator primary point of contact for this event</i>	
Додаткова інформація, за наявності Supplementary information, if available		
11.	Спроби зв'язку <i>Contact actions attempted</i>	
12.	Реєстраційний номер <i>Registration</i>	
13.	Інформація про ПС: колір і розпізнавальне маркування <i>SAR info: colour and distinctive marking</i>	
14.	Запас пального або залишок пального в крайньому відомому місцезнаходженні <i>Fuel endurance or fuel endurance remaining at last known position</i>	
15.	Загальна кількість осіб на борту <i>Total persons on board</i>	
16.	Запасні аеродроми або можливі запасні аеродроми <i>Alternate or possible alternates</i>	
17.	Будь-яка інша важлива інформація (наприклад, небезпечні вантажі на борту тощо) <i>Any other relevant information (e.g. dangerous goods on board, etc.)</i>	

9.2 LIST OF INFORMATION FOR THE INITIAL NOTIFICATION OF THE EMERGENCY SITUATION

When receiving information about an emergency situation, write down the time of receiving the information, the surname of the person transmitting it, his contact addresses and get the most detailed information about the occurrence.

- emergency situation class: Fatal Accident, Accident, Serious Incident
- aircraft manufacturer, aircraft type, aircraft registration marks;
- aircraft operator;
- date and time of the emergency situation (UTC);
- flight number, Airport of departure - Airport of destination);
- the location of the aircraft relative to any defined geographical point, latitude, longitude;
- number of crew members on board / number of passengers;
- number of people killed and / or injured;
- description of the accident or serious incident, the aircraft damage;
- physical characteristics of the terrain, environment where the accident or serious incident occurred, and difficulty of access to the accident site;
- the presence of dangerous goods on board the aircraft; if available, indicate which ones;
- the person who sent the message, contacts.

9.2 ПЕРЕЛІК ІНФОРМАЦІЇ ДЛЯ ПЕРВИННОГО ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО АВАРІЙНУ СИТУАЦІЮ

При надходженні інформації про аварійну ситуацію записати час отримання інформації, прізвище того, хто її передає, його контактні адреси та отримати найдетальніші відомості про подію. А саме:

- клас аварійної ситуації: Катастрофа, Аварія, Серйозний інцидент;
- виробник ПС, Тип ПС, Державний та реєстраційний знаки ПС;
- експлуатант ПС;
- дата і час події (UTC);
- номер рейсу, Пункт вильоту – Пункт призначення;
- місцезнаходження ПС відносно будь-якого визначеного географічного пункту, широта, довгота;
- кількість членів екіпажу на борту / число пасажирів;
- кількість загиблих та / або тих, що отримали тілесні ушкодження;
- опис авіаційної події або серйозного інциденту, ступінь пошкодження ПС;
- фізичні характеристики місцевості, навколишнього середовища, де сталася авіаційна подія або серйозний інцидент, та складність доступу до місця події;
- наявність небезпечних вантажів на борту ПС; у випадку наявності, вказати, які саме;
- особа, що направила повідомлення, контактні дані.

**9.3 EMERGENCY RESPONSE INFORMATION FOR
HANDLING AGENTS**

In case of **incident/ accident** "Aircompany Constanta" PrJSC aircraft immediately inform Operations Control Center (24/7):

Phone: +380 99 446 9041

E-mail: ops@constantaairline.com

The accident message shall contain the following information:

- Time and date of the emergency;
- Geographic location of the accident;
- Flight number;
- Aircraft Registration Number;
- Extent and type of emergency;
- Time information received and source of information;
- Number of injured/dead (if known);
- Cause of the accident (if known).

Secure all relevant documentation:

1. Load sheet and balance chart;
2. Loading Instruction/ Report;
3. Load Message (LDM);
4. Fuel Order/ Receipt;
5. Notification to Captain (NOTOC);
6. Copies of all written communication;
7. Passenger name list/ manifest (inclusive name, address, telephone);
8. Cargo manifest (AWBs and Manifests and Dangerous Goods);
9. Other significant documents.

The confirmed passenger name list shall be given to the Police only by "Aircompany Constanta" PrJSC.

DO NOT GIVE STATEMENTS to any part of the press. All inquiries shall be referred on to "**Aircompany Constanta**" PrJSC

**9.3 ІНФОРМАЦІЯ ДЛЯ АГЕНТІВ
ОБСЛУГОВУВАННЯ 3**

У разі **інциденту/ аварії** з ПС ПрАТ «Авіакомпанія Константа» терміново повідомте ЦОКП (24/7):

Телефон: +380 99 446 9041

Електронна адреса: ops@constantaairline.com

Повідомлення про аварію повинно містити таку інформацію:

- Час і дата надзвичайної ситуації;
- Географічне місце аварії;
- Номер рейсу;
- Реєстраційний номер ПС
- Ступінь і вид надзвичайної ситуації;
- Час отримання інформації та джерело інформації;
- Кількість поранених/ загиблих (якщо відомо);
- Причина аварії (якщо відома).

Збережіть усю відповідну документацію:

1. Навантажувальна відомість і балансова таблиця;
2. Інструкція із завантаження/ звіт;
3. Завантажити повідомлення (LDM);
4. Замовлення/квитанція на паливо;
5. Повідомлення капітану (NOTOC);
6. Копії всіх письмових повідомлень;
7. Список імен пасажирів/маніфест (включаючи ім'я, адресу, телефон);
8. Вантажний маніфест (AWB, маніфести та небезпечні вантажі);
9. Інші важливі документи.

Підтверджений іменний список пасажирів надає поліції лише ПрАТ «Авіакомпанія Константа».

НЕ ДАВАЙТЕ ЗАЯВ ЖОДНОМУ представнику преси. Всі запити направляються до ПрАТ «Авіакомпанія Константа».

9.4 PROVISION OF MEDICAL ASSISTANCE TO INJURED PASSENGERS AND AIRCRAFT MEMBERS

The purpose of the procedure is to provide medical assistance to injured passengers and crew members, to prepare them for evacuation and transportation to medical facilities.

The procedures are performed by representatives of medical institutions and the ERT.

9.4.1. General principles of care for the victims

Victims care is a set of actions aimed at saving the lives of the victims, which include:

- search for victims;
- moving the victims to the sorting area;
- carrying out sorting of victims;
- providing medical assistance;
- preparation for transportation;
- providing transportation.

First aid should be aimed at stabilizing the condition of the victims until more qualified medical assistance is available.

All survivors must be sorted. Sorting is a survey and classification of victims to determine the status of the order of care and subsequent transportation to medical institutions.

The classification of victims is divided into four categories:

- Priority 1 – Urgent help is needed;
- Priority 2 – Assistance can be made after some time;
- Priority 3 – little help is needed;
- Priority 4 – killed.

9.4.2. Victims Identification Card (CI)

The identification cards provide the necessary information about the victim, namely:

9.4 ЗАХОДИ ПО ПРИЙМАННЮ ЕВАКУЙОВАНИХ ПАСАЖИРІВ І ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ ТА НАДАННЯ МЕДИЧНОЇ ДОПОМОГИ ПОСТРАЖДАЛИМ

Мета процедури - надання медичної допомоги постраждалим пасажиром і членам екіпажу, підготовка їх до евакуації і транспортування в медичні установи.

Процедури виконуються представниками медичних закладів та АРК.

9.4.1 Загальні принципи обслуговування постраждалих

Обслуговування постраждалих – це комплекс дій спрямованих на збереження життя постраждалих які включають в себе:

- пошук постраждалих;
- переміщення постраждалих до сортувального майданчика;
- проведення сортування постраждалих;
- надання медичної допомоги;
- підготовка до транспортування ;
- забезпечення транспортування.

Перша медична допомога повинна бути спрямована на стабілізацію стану постраждалих, поки не буде надано більш кваліфіковану медичну допомогу.

Всі пасажирів, що залишилися живими, повинні пройти сортування. Сортування являє собою огляд і класифікацію постраждалих з метою визначення стану для черговості надання медичної допомоги та подальшого транспортування в лікувальні установи.

Класифікація постраждалих відбувається по чотирьох категоріях:

- Черговість 1 – потрібна негайна допомога;
- Черговість 2 – допомога може бути зроблена через деякий час черговість;
- Черговість 3 – потрібна незначна допомога;
- Черговість 4 – загиблі.

9.4.2 Картка ідентифікації потерпілих (KI)

В картках ідентифікації передбачене внесення необхідних відомостей про постраждалого, а саме:

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> – date, time of first stabilization; – gender; – if possible, indicate name, surname and address; – in all cases the surname of the doctor who carried out the examination and filled in the card is entered; – marking the injured areas of the body during the initial examination; – make markings (type of medication, syringe, etc.) on CI; – secure the card on the body (clothing) of the victim so that it is visible. | <ul style="list-style-type: none"> – дата, час першої стабілізації; – стать; – якщо можливо вказують ім'я, прізвище й адреса; – у всіх випадках вноситься прізвище лікаря, що провів огляд і заповнив картку; – позначення травмованих ділянок тіла при первинному огляді; – зробити позначки (вид ліків, шприц і т.д.) на КІ; – закріпити картку на тілі (одягу) постраждалого так, щоб це було помітно. |
|--|--|

The card type is distinguished as follows:

- Red card I – immediate assistance, Priority 1.
- Yellow card II – assistance, Priority 2.
- Green Card III – little help, Priority 3.
- Black card – dead, Priority 4.

Victims of the first category (Red stripe). This group of victims has an absolute priority in on-site service and transportation to the clinic. For this group of victims, ambulances will be used to deliver them to the hospital. Second category victims (Yellow Strip). This group of victims is served after the first category victims. Transportation of victims of the second category between the area of collecting the injured and the area of transportation may be carried out by the auxiliary forces of the airport.

The victims are classified in the third category (Green Strip). This group of persons could be accompanied by Aircompany's representative for further service.

The Lost (Black Strip). If there is a fatal outcome at the scene of the accident, then the dead should be left in the position found before the arrival of representatives of the prosecutor's office, forensic expert and the state commission, which gives the order regarding the dead.

Medical assistance to victims is provided according to the priorities indicated on the card.

The Aircompany's representative at the emergency site should receive information about the places where the victims will be transported and their condition for further transfer to the HQs.

Розрізняють тип картки в такий спосіб:

- Червона картка I – негайна допомога, Черговість 1.
- Жовта картка II – надання допомоги, Черговість 2.
- Зелена картка III – незначна допомога, Черговість 3.
- Чорна картка – загиблі, Черговість 4.

Потерпілі першої категорії (Червона смуга). Ця група потерпілих має абсолютний пріоритет при обслуговуванні на місці події й транспортуванню в клініку. Для цієї групи потерпілих використовують автомобілі швидкої медичної допомоги для доставки їх у лікарні. Потерпілі другої категорії (Жовта смуга). Ця група потерпілих обслуговується після потерпілих першої категорії. Транспортування потерпілих другої категорії між зоною збору поранених і зоною транспортування може здійснюватися допоміжними силами аеропорту.

Непотерпілі ставляться до третьої категорії (Зелена смуга). Цю групу осіб можуть супроводжувати представники Аіакомпанії для подальшого обслуговування.

Загиблі (Чорна смуга). Якщо є смертельний результат на місці аварії, то потрібно залишати загиблого в знайденому положенні до прибуття представників прокуратури, судово-медичного експерта і державної комісії, що дає розпорядження стосовно загиблого.

Медична допомога потерпілим здійснюється по пріоритетах, зазначеним на картці.

Представник Авіакомпанії на місці АП повинен отримати інформацію щодо місць, куди будуть транспортовані постраждалі та їх стан для подальшої передачі в Штаб.

9.5 NOT INJURED CARE PROCEDURE

The purpose of the procedure is to organize arrangements for the transportation, placement and servicing of passengers not injured in an aviation occurrence.

The organization and implementation of the above procedure is carried out by the Aircompany in cooperation with the ERT and the airport administration.

At the AO, all passengers and crew members after an evacuation from the aircraft pass through a sorting area where they are provided with the necessary medical care.

The Sorting Area is a survey of victims to determine order of priority, assistance and transportation.

Passengers who have suffered minor injuries or no injuries at all, and because they may interfere with other priority tasks, should be taken from the AO to a designated waiting area where they should be re-examined.

Aircompany representative:

- arrives at the mobile command post to coordinate with the head of ERW;
- carrying out the reception, registration of non-injured passengers;
- is the main responsible person in the area of collection of uninjured passengers;
- take measures to provide additional medical assistance;
- delivers essentials, food, clothing, establishes telephone communications;
- take appropriate measures against any unaccepted passengers who will need a rest at the hotel or need other assistance;
- transmits all available information to the Aircompany Ground Operations Manager.

9.5 ПРОЦЕДУРА ОБСЛУГОВУВАННЯ НЕПОСТРАЖДАЛИХ

Ціль процедури - організація заходів щодо транспортування, розміщення і обслуговування непостраждалих в авіаційній події пасажирів.

Організацію та виконання вказаної процедури здійснює Авіакомпанія у взаємодії з АРК та адміністрацією аеропорту.

На місці АП всі пасажирів і члени екіпажу після евакуації із ПС проходять через зону сортування, де їм надається необхідна медична допомога.

Зона сортування - це огляд постраждалих з метою визначення порядку черговості, надання допомоги і транспортування.

При АП пасажирів, які одержали незначні травми або зовсім не постраждали та з огляду, що вони можуть перешкодити виконанню інших першочергових завдань, їх необхідно відвезти з місця АП у встановлену зону очікування, де їх варто повторно оглянути.

Представник Авіакомпанії:

- прибуває на пересувний командний пункт для координації дій із керівником АРП;
- здійснює прийом, реєстрацію непостраждалих пасажирів;
- є головною відповідальною особою в районі збору непостраждалих пасажирів;
- вживає заходів по наданню додаткової медичної допомоги;
- доставляє предмети першої необхідності, продукти харчування, одяг, установлює телефонний зв'язок;
- вживає відповідних заходів у відношенні до всіх непотерпілих пасажирів, яким потрібен відпочинок у готелі або потрібна інша допомога;
- передає всю наявну інформацію Керівнику з наземного обслуговування Авіакомпанії.

**9.6 AIRCOMPANY REPRESENTATIVES ACTIONS
IN CASE OF AN AVIATION OCCURRENCE**

The Aircompany representative at the place of the AO may be:

- site manager on the operating base;
- agent (of the handling company under the contract);
- any other employee of the Aircompany appointed by the Director General.

The representative of the Aircompany shall carry out its activities in cooperation with the airport administration, may take direct part in the work of the airport headquarters to eliminate the consequences of an emergency.

In the event of an emergency with the Airline's aircraft on the territory and in the area of responsibility of the airport, as well as in case of an emergency landing outside the airfield, the representative of the Airline shall

- Immediately arrive at the airport emergency response headquarters, introduce himself/herself to the head of the headquarters, find out the situation and immediately report the situation to the On-duty OCC;
- Prepare detailed information about the accident with the aircraft in accordance with the list provided in Appendix 2;
- Fill in the forms SAR.FORM-02 (Appendix 7) and SAR.FORM-01 (Appendix 8) and submit them to the Airline Headquarters;
- Send the information to the Aircompany's HQs;
- Ensure the integrity and security of cargo, mail and baggage on board the emergency aircraft;
- Arrange or control the environment and security of a damaged aircraft at the airport.

In conjunction with the relevant airport services, take steps to evacuate the damaged aircraft from the airfield (in coordination with the Maintenance Manager).

The representative of the aircompany is responsible for maintaining communication between the aircompany executives and the airport administration in assisting with the rescue operations and performing the necessary procedures for eliminating the consequences of the ES, servicing the passengers of the aircraft of the aircompany.

**9.6 ДІЇ ПРЕДСТАВНИКІВ АВІАКОМПАНІЇ У
ВИПАДКУ АВІАЦІЙНОЇ ПОДІЇ**

Представником Авіакомпанії на місці АП може бути:

- менеджер з адміністративної діяльності на оперативній базі;
- агент (хендлінгової компанії за контрактом);
- будь-який інший співробітник Авіакомпанії, призначений Генеральним директором.

Представник Авіакомпанії здійснює свою діяльність у взаємодії з адміністрацією аеропорту, може приймати безпосередню участь у роботі штабу аеропорту з ліквідації наслідків аварійної ситуації.

У разі виникнення аварійної ситуації з літаком Авіакомпанії на території та в районі відповідальності аеропорту, а також при аварійній посадці поза аеродромом представник Авіакомпанії повинен:

- терміново прибути до штабу з ліквідації наслідків АС в аеропорту, представитись керівнику штаба, з'ясувати ситуацію і негайно доповісти про стан справ черговому ЦОКП;
- Скласти докладну інформацію про АС з літаком відповідно до переліку, наведеному у Додатку 2;
- Заповнити форми SAR.FORM-02 (Додаток 7) та SAR.FORM-01 (Додаток 8) та передати в Штаб Авіакомпанії;
- Передати інформацію в Штаб Авіакомпанії;
- Забезпечити цілісність і схоронність вантажу, пошти і багажу, що знаходився на борту аварійного ПС;
- Організувати або проконтролювати оточення і охорону пошкодженого ПС в аеропорту.

Взаємодіючи з відповідними службами аеропорту, вжити заходів для проведення евакуації пошкодженого ПС з льотного поля (за узгодженням з Керівником з ТО).

Представник Авіакомпанії є відповідальним за підтримання зв'язку між керівниками Авіакомпанії та адміністрацією аеропорту в наданні сприяння при проведенні аварійно-рятувальних робіт та виконання необхідних процедур щодо ліквідації наслідків АС, обслуговування пасажирів ПС Авіакомпанії.

9.7 REGISTRATION FORM SAR.FORM-02
9.7 РЕЄСТРАЦІЙНА ФОРМА SAR.FORM-02

 CONSTANTA		SAR.FORM-02
Пасажир/ Passenger		
Прізвище <i>Surname</i>		
Ім'я <i>First name</i>		
По-батькові <i>Patronymic</i>		
Адреса <i>Address</i>		
Номер телефону <i>Phone №</i>		
Заходи щодо влаштування пасажирів/ Measures taken to provide accommodation		
Готель <i>Hotel</i>		
Інший рейс № <i>Alternative flight №</i>		
Де його можна знайти впродовж 72 годин <i>Place where the passenger can be reached within next 72 hours:</i>		
Особа, якій необхідно довести до відома/ Person to be notified		
Прізвище <i>Surname</i>		
Ім'я <i>First name</i>		
По-батькові <i>Patronymic</i>		
Родинні зв'язки <i>Kinship</i>		
Номер телефону <i>Phone №</i>		

9.8 INFORMATION FORM ON 9.8 ФОРМА ІНФОРМАЦІЇ ПРО	FLIGHT/CREW/PASSENGERS/CARGO РЕЙС/ЕКІПАЖ/ПАСАЖИРІВ/ВАНТАЖ	SAR.FORM-01 SAR.FORM-01
---	--	--------------------------------

 CONSTANTA										SAR.FORM-02
General flight information/ Загальна інформація про рейс										
Flight number Номер рейсу										
Carrier code Код перевізника										
Time and date of departure of the aircraft Час та дата вильоту ПС										
During passengers carriage/ Під час перевезення пасажирів										
№	Last name, name of the passenger Прізвище, ім'я пасажира	Gender Стать	Citizenship Громадянство	Nationality Національність	Date, month, year of birth Дата, місяць, рік народження	Series, passport number Серія, номер паспортного документа	Residence address Адреса проживання	Contact telephone numbers Номери контактних телефонів	Other possible identifying information for the passenger Інші можливі дані, що дозволяють ідентифікувати пасажира	
1										
During cargo transportation/ Під час перевезення вантажу										
Serial number of AWB (aviation cargo bill of lading)/ Серійний номер авіаційної вантажної накладної										
Name(s) and address of the shipper/ Ім'я (назва) та адреса вантажовідправника										
Name(s) and address of consignee/ Ім'я (назва) та адреса вантажоодержувача										
Number of cargo places/ Кількість вантажних місць										
Gross weight (weight / unit)/ Вага бруто (вага/одиниця виміру)										
The name of goods and other items/ Найменування товарів та інших предметів										
Nature of the cargo/ Характер вантажу										
Declared value of cargo (if any)/ Задекларована цінність вантажу (якщо існує)										
* The information is given from the AWB/Інформація наводиться за відомостями з авіаційної вантажної накладної										
Crew/ Склад екіпажу										
№	Last name, name/ Прізвище, ім'я					Occupation/ Посада				
1										

9.9 EVACUATION PROCEDURES

9.9.1 Urgent evacuation

The beginning of the evacuation should be considered the command "EVACUATE IMMEDIATELY!", which is given by the General Director.

9.9.1.1.Actions Of The Personnel

When receiving the command "EVACUATE IMMEDIATELY!" the person must IMMEDIATELY leave his workplace or the place where he is currently located and calmly, without panicking and reckless hasty actions, go to the nearest safe place, which is determined by the evacuation plan or is located at a safe distance (not closer than 150-200 m) from buildings, equipment, warehouses and containers that may contain flammable or explosive substances. Upon arrival at a safe place, identify a senior official, report to him about own status, the circumstances of the evacuation, persons who were still in the dangerous area at the time of evacuation and their probable status.

9.9.1.2.Management actions

When receiving the command "EVACUATE IMMEDIATELY!" the person must notify subordinates and other persons in the vicinity by voice or other available means and IMMEDIATELY leave his workplace or the place where he is currently located and calmly, without allowing panic and reckless hasty actions, go to the nearest safe place that is determined evacuation plan or is at a safe distance (no closer than 150-200 m) from buildings, equipment, warehouses and containers that may contain flammable or explosive substances. Upon arriving at a safe place, find out the number of people who are in a safe place, their status, find out which of the subordinates did not arrive at a safe place, by interviewing those around them, find out the circumstances of where those who did not arrive were last detained in what status. To take measures to notify the OCC Dispatcher and direct management of all the circumstances of the event and the number of persons who have arrived at the safe place and their status. If necessary, organize the provision of first aid.

9.9.2 Extended evacuation

Extended evacuation is a process that involves moving personnel from a conditionally safe place to a safe area defined by the evacuation plan.

9.9.2.1.Management actions

At the end of the urgent evacuation, the senior official at the scene or the person who is subjectively in the best medical and psychological condition should provide

9.9 ПРОЦЕДУРИ ЕВАКУАЦІЇ

9.9.1 Термінова евакуація

Початком евакуації вважати отримання персоналом команди «ЕВАКУЮВАТИСЯ НЕГАЙНО!», яку надає Генеральний Директор.

9.9.1.1 Дії персоналу

При отриманні команди «ЕВАКУЮВАТИСЯ НЕГАЙНО!» особа має НЕГАЙНО залишити своє робоче місце або місце, де вона на даний час знаходиться та спокійно, не допускаючи паніки та необережних поспішних дій, прямувати до найближчого безпечного місця, яке визначене планом евакуації або знаходиться на безпечній відстані (не ближче 150-200 м) від будівель, техніки, складів та ємностей, що можуть містити вогне- або вибухо небезпечні речовини. По прибутті до безпечного місця виявити старшу посадову особу, доповісти їй про свій стан, обставини евакуації, осіб, які на момент евакуації ще залишались у небезпечній зоні та їх ймовірний стан.

9.9.1.2 Дії керівного персоналу:

При отриманні команди «ЕВАКУЮВАТИСЯ НЕГАЙНО!» особа має сповістити голосом або іншим доступним способом підлеглих та інших осіб, що знаходяться поблизу та НЕГАЙНО залишити своє робоче місце або місце, де вона на даний час знаходиться та спокійно, не допускаючи паніки та необережних поспішних дій, прямувати до найближчого безпечного місця, яке визначене планом евакуації або знаходиться на безпечній відстані (не ближче 150-200 м) від будівель, техніки, складів та ємностей, що можуть містити вогне- або вибухо небезпечні речовини. Прибувши до безпечного місця з'ясувати кількість осіб, що перебувають у безпечному місці, їх стан, з'ясувати хто з підлеглих не прибув до безпечного місця, шляхом опиту оточуючих з'ясувати обставини того, де востаннє бачили тих, що не прибув, в якому стані. Прийняти заходів щодо сповіщення Диспетчера ЦОКП та безпосереднє керівництво щодо усіх обставин події та кількості осіб, які прибули до безпечного місця та їх стану. За необхідності організувати надання першої медичної допомоги.

9.9.2 Подовжена евакуація

Подовжена евакуація - процес, який передбачає переміщення персоналу з умовно безпечного місця в безпечну зону, визначену планом евакуації.

9.9.2.1 Дії керівного персоналу

По закінченню термінової евакуації старша посадова особа на місці події або особа, яка суб'єктивно знаходиться в найкращому

information regarding:

- Number and personal data of persons who arrived at the designated safe place (full name, position, age, medical status)
- Report the above-mentioned information to the On-Duty OCC;

Organize the evacuation of personnel from the dangerous area of events on foot or using available technical means or transport.

9.9.2.2.Actions of the personnel

- to provide the person of the management staff or the person who took over his duties, his personal data and the most objective information about your status;
- without assuming panic actions and increasing psychological tension, follow the instructions of the person of the management staff or the person who took over her duties.

9.9.3.Organization of the evacuation of documents and property

In the event of a situation that requires activation of the evacuation procedure and after the immediate threat to the life and health of personnel disappears, the procedure for the evacuation of property must be activated.

9.9.4 Priority organization of storage of documentation and property

While in day-to-day operations, the Aircompany defines priority lists of documentation and property of the Aircompany that are critically necessary for the existence and operation of the Aircompany.

These lists have been defined, accounted for and are constantly updated by heads of departments.

9.9.4.1.Conditions of documentation storage:

Documentation that falls under the specified list (hereinafter Documentation) must be stored in a safe place that is accessible for everyday use.

A responsible person is appointed for the state, updating and preservation of the Documentation in each division of the Aircompany.

The placement of Documentation in the Aircompany's division must be organized in such a way that, in the event of a crisis situation, its identification and transportation can be organized with the least physical effort and in the shortest possible time.

медичному та психологічному стані, має уособити інформацію щодо:

- Кількості та персональних даних осіб, що прибули у визначене безпечне місце (П.І.Б., посада, вік, медичний стан)
- Доповісти черговому ЦОКП зазначену вище інформацію;

Організувати евакуацію персоналу з небезпечної зони подій пішки або із застосуванням доступних технічних засобів або транспорту.

9.9.2.2.Дії персоналу

- надати особі керівного персоналу або тій, що взяла на себе її обов'язки, свої персональні дані та максимально об'єктивну інформацію щодо свого стану;
- не припускаючи панічних дій та збільшення психологічної напруги виконувати вказівки особи керівного персоналу або тій, що взяла на себе її обов'язки.

9.9.3 Організація евакуації документації та майна

При виникненні ситуації, яка потребує активізації процедури евакуації та по зникненні безпосередньої загрози життю та здоров'ю персоналу має бути активізовано процедуру евакуації майна.

9.9.4 Організація пріоритетного збереження документації та майна

Протягом повсякденної діяльності Авіакомпанія визначає пріоритетні переліки документації та майна Авіакомпанії, які є критично необхідними для існування та діяльності Авіакомпанії.

Дані переліки відпрацьовані, обліковані та постійно оновлюються керівниками за напрямками.

9.9.4.1 Умови збереження документації:

Документація, що підпадає до означеного переліку (далі Документація) має зберігатися у безпечному місці, яке є доступним до повсякденного користування.

За стан, оновлення та збереження Документації у кожному підрозділі Авіакомпанії призначається відповідальна особа.

Розміщення Документації у підрозділі Авіакомпанії має бути організовано таким чином, щоб при виникненні кризової ситуації її ідентифікація та транспортування могли бути організовані за умов найменших фізичних зусиль та у найкоротший час.

The Aircompany determines the reserve location of the Documentation for each unit and the possibility of accumulation of the Aircompany's Documentation in general.

9.9.4.2. Conditions of property storage:

Property that falls under the specified list (hereinafter Property) must be stored in a safe place that is accessible for everyday use.

A responsible person is appointed for the state, accounting and preservation of Property in each division of the Aircompany.

The property of each division of the Aircompany must be marked as "PRIORITY" and stored in a safe, yet easily accessible place.

The Aircompany determines a reserve place for storing the property for each unit.

9.9.5. Documentation and property evacuation procedure

Evacuation of Documentation / Property must be initiated on the command of the Director General.

The procedure for the evacuation of Documentation / Property is allowed only under the conditions of the possibility of preserving the life and health of the Aircompany personnel.

When the documentation/property evacuation procedure is activated, the person designated as responsible for preservation must IMMEDIATELY take measures to move the documentation/property to a reserve place of preservation using their own or the Aircompany's transport, with a report to the immediate supervisor and the General Director upon completion of the evacuation process.

The report should include the following information:

- list of Documentation / Property that was successfully evacuated;
- documentation and Property status;
- circumstances under which the Documentation / Property or part thereof is lost (if applicable);
- costs during the implementation of the evacuation procedure.

9.9.6 Evacuation of partners' property

If the Aircompany uses the property (assets) of its partners (documentation, equipment, stocks, etc.) in its operating activities, the list of property and the possible procedure for its evacuation shall be agreed with each partner separately and communicated to the management of the Aircompany.

Авіакомпанія визначає резервне місце збереження Документації щодо кожного підрозділу та можливість акумуляції Документації Авіакомпанії взагалі.

9.9.4.2 Умови збереження майна

Майно, що підпадає до означеного переліку (далі Майно) має зберігатися у безпечному місці, яке є доступним до повсякденного користування.

За стан, облік та збереження Майна у кожному підрозділі Авіакомпанії призначається відповідальна особа.

Майно кожного підрозділу Авіакомпанії має бути марковано як «ПЕРШОЧЕРГОВЕ», зберігатися у безпечному, водночас, легкодоступному місці.

Авіакомпанія визначає резервне місце збереження Майна щодо кожного підрозділу.

9.9.5 Евакуація документації та майна

Евакуація Документації / Майна має бути розпочата за командою Генерального директора.

Процедура евакуації Документації / Майна дозволена виключно за умов можливості збереження життя та здоров'я персоналу Авіакомпанії.

При активації процедури евакуації Документації / Майна особа, яку призначено відповідальною за збереження має НЕГАЙНО прийняти заходів до переміщення Документації / Майна в резервне місце збереження за допомогою власного або транспорту Авіакомпанії з доповіддю безпосередньому керівнику та Генеральному директору по завершенні процесу евакуації.

Доповідь має містити інформацію про:

- перелік Документації / Майна, яке вдалося евакуювати;
- стан Документації / Майна;
- обставини, при яких втрачено Документацію / Майно чи їх частину (якщо застосовно);
- витрати при реалізації процедури евакуації.

9.9.6 Евакуація майна партнерів

Якщо Авіакомпанія використовує в своїй операційній діяльності майно (активи) партнерів (документації, обладнання, запасів та інше), перелік майна та можливий порядок його евакуації погоджується з кожним партнером окремо та доводиться до керівного персоналу Авіакомпанії.

9.10 AIRCOMPANY AIRCRAFT EMERGENCY EVACUATION PLAN

An emergency evacuation plan for the aircraft of the aircompany was developed in the occurrence of a threat and the start of hostilities at the airport of departure.

Terms:

Evacuation Airport - the airport from which the aircompany aircraft will be evacuated as a matter of urgency;

Relocation Airport - the airport where the aircompany aircraft is evacuated;

Special status is a condition introduced by an order of the Aircompany Director General in connection with the threat of commencement of hostilities at the base airport.

The Special Condition Order specifies the name of the Evacuation Airport and the Relocation Airport. A special condition involves monitoring the fuel residual in the AC tanks, its amount should be sufficient for the transfer to the relocation airport. The order is communicated to the management, all interested services of the aircompany, the aircompany staff working at the Evacuation Airport.

The following steps must be performed for emergency evacuation of the aircraft.

In the occurrence of a threat of military action in the area of the Airport Evacuation a special condition is entered.

All coordination of actions to evacuate the aircraft is carried out through On-duty OCC.

Upon receipt of information on the commencement of hostilities, On-duty OCC shall immediately report to the Director-General or to the person replacing him. The Director General orders the evacuation of the aircraft.

On-duty OCC:

- Coordinates the flight with the FCC, dispatchers of the ATC and the transfer airport, as well as urgently submits an application to the FCC and Eurocontrol for the flight.

Upon arrival on board, the PIC makes a decision on departure after coordination

The PIC, on arrival at the Transshipment Airport, shall report to the On-duty OCC on the operation of the flight, which shall forward this information to the Director General.

The Chief Accountant, depending on the complexity of the situation, reserves the necessary funds in the

9.10 ПЛАН ЕКСТРЕНОЇ ЕВАКУАЦІЇ ПС АВІАКОМПАНІЇ

План екстреної евакуації ПС Авіакомпанії розроблений на випадок загрози та початку бойових дій в аеропорту базування або аеропорту посадки.

Терміни:

Аеропорт евакуації – аеропорт з якого в терміновому порядку планується евакуюється ПС Авіакомпанії;

Аеропорт перебазування – аеропорт на який здійснюється евакуація ПС Авіакомпанії;

Особливий стан – стан, який вводиться наказом Генерального директора по Авіакомпанії в зв'язку з загрозою початку бойових дій в районі аеропорту базування.

В наказі про Особливий стан вказується назва Аеропорту евакуації та Аеропорту перебазування. Особливий стан передбачає моніторинг залишку пального в баках ПС, його кількість повинна бути достатньою для перельоту на Аеропорт перебазування. Наказ доводиться до керівного складу, всіх зацікавлених служб Авіакомпанії, персоналу Авіакомпанії, який працюють в Аеропорту евакуації.

Для екстреної евакуації ПС повинні бути виконанні наступні дії.

При виникненні загрози військових дій в районі Аеропорту евакуації по Авіакомпанії вводиться Особливий стан.

Вся координація дій по евакуації ПС ведеться через чергового ЦОКП.

При отриманні інформації про початок військових дій черговий ЦОКП негайно доповідає Генеральному директору або особі яка його заміщує. Генеральний директор віддає наказ на евакуацію ПС.

Черговий ЦОКП:

- Узгоджує переліт з ЦДС, диспетчерами УПР та аеропорту перебазування, а також терміново надає заявку в ЦДС та Євроконтроль для виконання перельоту.

КПС по прибутті на борт приймає рішення на виліт після узгодження з черговим зміни Украероцентру.

КПС, по прильоту в Аеропорт перебазування, доповідає черговому ЦОКП про виконання рейсу, який передає цю інформацію Генеральному директору.

Головний бухгалтер в залежності від складності ситуації резервує необхідні кошти на рахунках

accounts of the Aircompany. It prepares proposals for financing the normal continuation of the operation of the aircompany under the conditions associated with these occurrences.

All coordination takes place in telephone mode. If necessary, the Director General or his replacement shall convene the Emergency Response HQs.

In the occurrence that the aircraft is in flight and at the AOrodrome of landing, actions that hinder the safe completion of the flight (combat, terrorist attacks, etc.) are initiated, then the OCC, upon receipt of such information and after agreement with the AvSec department and the Director General, through the ATS, in which located AC is transferred to the PIC for a change of route and a new landing AOrodrome.

9.10.1 Evacuation routes

Trencin, Slovak Republic

Route: (LOTN) Trenčín, Slovak Republic – (LZPP) Piešťany, Slovak Republic:

Total fuel = 2000 kg;

Total load = 5000 kg;

Juba, South Sudan

Route 1: (HJJJ) Juba, S. Sudan – (HUEN) Entebbe, Uganda:

Total fuel = 3200kg;

Total load = 4200kg;

Route 2: (HJJJ) Juba, S. Sudan) – (HAAB) Addis Ababa, Ethiopia:

Total fuel = 4000kg;

Total load = 3400kg;

Mogadishu, Somalia

Route 1: (HCMM) Mogadishu, Somalia – (HCGR) Garowe, Somalia:

Total fuel = 3500kg;

Total load = 4100;

Route 2: (HCMM) Mogadishu, Somalia – (HCMN) Hargeisa, Somalia:

Total fuel = 4100kg;

Total load = 3400kg;

Entebbe, Uganda

Route: (HUEN) Entebbe – (HJJJ) Juba:

Total fuel = 3200kg;

Total load = 4200kg.

Авіакомпанії. Готує пропозиції щодо фінансування нормального продовження функціонування Авіакомпанії в умовах пов'язаних з даними подіями.

Вся координація дій проходить в телефонному режимі. В разі потреби Генеральний директор або особа яка його заміщує скликає Центр управління кризовими ситуаціями.

В разі якщо ПС знаходиться в польоті а на аеродромі посадки розпочалися дії які заважають безпечному завершенню польоту (бойові дії, терористичні акти та інше), то, ЦОКП після отримання такої інформації та після узгодження зі службою АБ та Генеральним директором, через ОПР, в якому знаходиться ПС передається команда КПС на зміну маршруту та новий аеродром посадки.

9.10.1 Маршрути евакуації

Тренчін, Словацька Республіка

Маршрут: (LOTN) Тренчін, Словацька Республіка – (LZPP) Пьештяни, Словацька Республіка:

Загальна кількість палива = 2000 кг;

Загальне навантаження = 5000 кг;

Джуба, Південний Судан

Маршрут 1: (HJJJ) Джуба, Південний Судан – (HUEN) Ентеббе, Уганда:

Загальна кількість палива = 3200 кг;

Загальне навантаження = 4200 кг;

Маршрут 2: (HJJJ) Джуба, Південний Судан) – (HAAB) Аддіс-Абеба, Ефіопія:

Загальна кількість пального = 4000 кг;

Загальне навантаження = 3400 кг;

Могадішо, Сомалі

Маршрут 1: (HCMM) Могадішо, Сомалі – (HCGR) Гарове, Сомалі:

Загальна кількість пального = 3500 кг;

Загальне навантаження = 4100кг;

Маршрут 2: (HCMM) Могадішо, Сомалі – (HCMN) Харгейса, Сомалі:

Загальна кількість пального = 4100 кг;

Загальне навантаження = 3400 кг;

Ентеббе, Уганда

Маршрут: (HUEN) Ентеббе – (HJJJ) Джуба:

Загальна кількість пального = 3200 кг;

Загальне навантаження = 4200 кг.

9.11 REMOVAL OF THE DAMAGED AIRCRAFT**GENERAL PROVISIONS**

This section defines the procedure for removing a damaged aircraft (hereinafter - aircraft) from the scene.

The purpose of removing a damaged aircraft (evacuation, towing, relocation) is to ensure the smooth operation of the airport (airfield), or to clean up the area outside the airfield and preserve the environment.

The procedure applies in the occurrence of an emergency, collision, technical incident, or other occurrence that makes it impossible for the aircraft to move independently.

Control over the lifting and removal of the aircraft is entrusted to the Aircompany, which, if necessary, will seek advice from a representative of the insurance company, the aircraft manufacturer, the local airline or the contractor.

Removal of the damaged aircraft or its parts from the scene of the incident is carried out with the permission of the NTIB or the aviation accident investigation body of the country in whose territory the incident occurred and the insurance company.

Removal of aircraft from the airfield of an aerodrome that has lost its ability to move must be carried out as soon as possible. Thus, safe conditions for takeoff, landing or taxiing of aircraft and restoration of uninterrupted airport operation must be created.

The removal of the aircraft shall be carried out in compliance with all safety regulations in order to avoid further damage to the aircraft structure.

During the removal of the aircraft, the presence of a fire engine and an ambulance with personnel is ensured.

WORK ORGANIZATION:

- Situation assessment;
- Planning;
- Assessment of the condition of the damaged aircraft;
- Preparation for aircraft removal;
- Aircraft removal process;
- Documentation.

SITUATION ASSESSMENT:

- The assessment of the situation, survey and planning of work is carried out after the investigation body (NTIB and/or the aviation accident investigation body of the country on whose territory the event occurred) officially grants permission for access to the aircraft;

- Establish:

- a) the level of damage to the aircraft structure, systems and equipment;

9.11. ВИДАЛЕННЯ ПОШКОДЖЕНОГО ПОВІТРЯНОГО СУДНА**ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ**

Даний розділ визначає порядок видалення пошкодженого повітряного судна (далі - ПС) з місця події.

Метою видалення пошкодженого ПС (евакуація, витягування, переміщення) є забезпечення можливості безперебійної роботи аеропорту (аеродрому) або очищення території за межами аеродрому та збереження навколишнього середовища.

Процедура застосовується у разі аварійної ситуації, зіткнення, технічного інциденту або іншої події, що спричинила неможливість самостійного переміщення ПС.

Контроль за здійсненням підйому та видалення ПС покладається на Авіакомпанію, яка, при необхідності буде звертатися за консультацією до представника страхової компанії, виробника ПС, місцевої авіакомпанії або підрядника.

Видалення пошкодженого ПС або його частин з місця події здійснюється з дозволу НБРТ або органу з розслідування авіаційних подій країни, на території якої відбулася подія, та страхової компанії.

Видалення пошкодженого ПС з льотного поля аеродрому, яке втратило здатність рухатися, необхідно здійснити в найкоротший термін. Таким чином, створити безпечні умови для зльоту, посадки або руління ПС та поновлення безперебійного режиму роботи аеропорту.

Роботи з видалення ПС проводяться з дотриманням усіх правил техніки безпеки, щоб уникнути подальшого пошкодження конструкції ПС.

Під час проведення робіт з видалення ПС забезпечуються присутність пожежного та санітарного автомобілів з персоналом.

ОРГАНІЗАЦІЯ РОБОТИ:

- Оцінка ситуації;
- Планування;
- Оцінка стану пошкодженого ПС;
- Підготовка до видалення ПС;
- Процес видалення ПС;
- Документування.

ОЦІНКА СИТУАЦІЇ:

- Проведення оцінки ситуації, обстеження та планування робіт здійснюється після того, як органом з розслідування (НБРТ та/або органом з розслідування авіаційних подій країни, на території якої відбулася подія) офіційно буде надано дозвіл на доступ до ПС;

- Встановлення:

- a) рівня пошкоджень конструкції, систем та обладнання ПС;

b) the absence of leaks of fuel, hydraulic fluids and other hazardous substances;

- Assess:

a) terrain, soil conditions;

b) the forecast of current and future weather conditions;

c) relevant issues of personnel safety;

d) possible environmental problems (fuel spills, dangerous goods);

e) the possibility of restoring the aircraft to its mobility for independent towing;

f) human resources (number, experience).

- Take photographs of the accident scene and damage. The photographs should include general views of the aircraft from all four sides. Photographs of the cockpit showing the positions of all switches and controls. The location and position of the aircraft and its individual parts should also be included (to be indicated by stakes driven into the ground or markings on the surface, as appropriate). A diagram of the accident scene, preferably prepared on squared paper, should record the location of all major components and their relative positions relative to a reference point or line.

- Determination of a safe evacuation route and storage location for the aircraft.

PLANNING:

- Appointment of a manager for the removal of the damaged aircraft;

- Creation of a coordination center that includes representatives of all parties involved;

- Ensuring the safety of personnel and establishing access restrictions to the scene;

- Consultation with manufacturer representatives to clarify technical aspects of removal (relocation, evacuation).

- Development of a plan for the removal of the aircraft, taking into account the type of aircraft and the nature of the damage;

- When developing and agreeing on a plan for removing a damaged aircraft, it is necessary to take into account:

a) rapid removal (important or not);

b) a list of equipment and personnel that may be used during the aircraft removal operation;

c) the main technological stages for preparing and carrying out the aircraft removal. Methodological instructions for their implementation;

d) safety measures;

e) measures necessary for the rapid receipt of repair and restoration equipment;

f) an agreement with local companies to ensure the discharge of fuel;

g) weight and balancing;

h) the need to reduce weight;

i) measures to ensure that the investigation officer arrives at the scene quickly;

b) відсутності витоків пального, гідравлічних рідин та інших небезпечних речовин;

- Оцінка:

a) місцевості, стану ґрунту;

b) прогнозу поточних і майбутніх погодних умов;

c) актуальних питань охорони праці персоналу;

d) можливих екологічних проблем (розлив палива, небезпечні вантажі);

e) можливості відновлення рухливості ПС для самостійного буксирування;

f) людських ресурсів (кількості, досвіду).

- Виконання фотофіксації місця події та пошкоджень. Фотографії повинні містити загальні види ПС з чотирьох сторін. Фотографії кабіни екіпажу, що показують положення всіх перемикачів і елементів керування. Також повинні бути включені розташування та положення ПС та його окремих частин (слід вказувати за допомогою вбитих у землю кілків або маркування на поверхні, залежно від обставин). На схемі місця аварії, бажано підготовлених на папері в квадраті, має бути зафіксовано розташування всіх основних компонентів та їх взаємне положення відносно контрольної точки або лінії.

- Визначення безпечного маршруту евакуації та місця зберігання ПС.

ПЛАНУВАННЯ:

- Призначення керівника з видалення пошкодженого ПС;

- Створення координаційного центру до якого входять представники всіх залучених сторін;

- Забезпечення безпеки персоналу та встановлення обмеження доступу до місця події;

- Проведення консультації з представниками виробника для уточнення технічних аспектів видалення (переміщення, евакуації).

- Розроблення плану видалення ПС з урахуванням типу ПС та характеру пошкоджень;

- При розробці та погодженні плану видалення пошкодженого ПС, необхідно врахувати:

a) швидке видалення (важливе чи неважливе);

b) перелік обладнання та персоналу, які можливо використовувати при проведенні операції з видалення ПС;

c) основні технологічні етапи з підготовки та проведення видалення ПС. Методичні вказівки щодо їх виконання;

d) засоби забезпечення безпеки;

e) міри, необхідні для швидкого отримання ремонтно-відновлювального обладнання;

f) угода з місцевими компаніями, для забезпечення зливу пального;

g) вага та балансування;

h) необхідність зменшення ваги;

i) міри для швидкого потрапляння на місце події уповноваженого з розслідування;

j) tasks, actions and responsibilities of the parties for the implementation of the removal of the aircraft.

ASSESSMENT OF THE CONDITION OF THE DAMAGED AIRCRAFT:

- When inspecting the aircraft for damage, it is necessary to identify:
 - a) condition of the aircraft, integrity of the aircraft structure, engines, auxiliary power plant;
 - b) cracks, folds, bent, distorted or torn fuselage and wing skin panels;
 - c) position of the aircraft landing gear (on the ground or runway, taxiway, extended, not extended);
 - d) broken and missing fasteners;
 - e) signs of overheating of any fuselage or wing panel or other components etc.
- Determination of necessary equipment and personnel.

PREPARATION FOR REMOVAL OF THE AIRCRAFT:

- Conducting a risk assessment when carrying out work in accordance with Section 2 of the Aircompany Safety Management Manual.
- Ensuring fire safety;
- Fuel drainage (if necessary);
- Removal of dangerous goods (needs);
- Removal of cargo (if necessary);
- Preparation of the site for equipment placement;
- Creation of safe approaches to the aircraft.

AIRCRAFT REMOVAL PROCESS:

- Control over all activities;
- Stabilization of the aircraft position (fixing cables, ground anchors, jacks, supports);
- Leveling/lifting (jacks, air bags, cranes). Alignment of the aircraft is performed exclusively in the following order: transverse direction, then longitudinal;;
- Lifting and moving the aircraft;
- Transportation to a designated location;
- Continuous monitoring of the condition of the aircraft structure during work.

DOCUMENTATION:

- Maintaining a chronology of all actions;
- Photo and video recording of all stages of work;
- Drawing up acts of completed work;
- Preparation of a technical report.

FEATURES OF ACTIONS OUTSIDE THE AIRFIELD:

- Coordination with local authorities and relevant services;
- Ensuring access to the scene;
- Organizing temporary infrastructure;
- Additional security measures.

EQUIPMENT LIST:

- Cranes and jacks;

j) завдання, дії та відповідальність сторін за реалізацію видалення ПС.

ОЦІНКА СТАНУ ПОШКОДЖЕНОГО ПС:

- При обстеженні пошкоджень ПС необхідно виявити:
 - a) стан ПС, цілісність конструкції ПС, двигунів, допоміжної силової установки;
 - b) тріщини, складки, вигнуті, спотворені або розірвані панелі обшивки фюзеляжу та крила;
 - c) положення шасі ПС (на ґрунті або злітно посадковій смузі, руліжній доріжці, випущені, не випущені);
 - d) зламані та відсутні кріплення;
 - e) ознаки перегріву будь-якої панелі фюзеляжу або крила чи інших компонентів тощо.
- Визначення необхідного обладнання та персоналу.

ПІДГОТОВКА ДО ВИДАЛЕННЯ ПС:

- Проведення оцінки ризиків при проведенні робіт відповідно до розділу 2 Керівництва з управління безпекою польотів Авіакомпанії.
- Забезпечення пожежної безпеки;
- Злив палива (за необхідності);
- Видалення небезпечних вантажів (обов'язково);
- Видалення вантажів (за необхідності);
- Підготовка майданчика для розміщення обладнання;
- Створення безпечних підходів до ПС.

ПРОЦЕС ВИДАЛЕННЯ ПС:

- Контроль за всіма заходами;
- Стабілізація положення ПС (кріпильні троси, наземні анкери, домкрати, підпорки);
- Вирівнювання/підняття (домкрати, повітряні подушки, крани). Вирівнювання ПС виконується виключно в наступному порядку: поперечний напрямок, потім продовжний;
- Підйом та переміщення ПС;
- Транспортування до визначеного місця;
- Постійний моніторинг стану конструкції ПС під час робіт.

ДОКУМЕНТУВАННЯ:

- Ведення хронології всіх дій;
- Фото та відео фіксація всіх етапів робіт;
- Складання актів виконаних робіт;
- Підготовка технічного звіту.

ОСОБЛИВОСТІ ДІЙ ЗА МЕЖАМИ АЕРОДРОМУ:

- Координація з місцевою владою та відповідними службами;
- Забезпечення доступу до місця події;
- Організація тимчасової інфраструктури;
- Додаткові заходи безпеки.

ПЕРЕЛІК ОБЛАДНАННЯ:

- Підйомні крани та домкрати;

- Air bags;
- Towing equipment;
- Lighting equipment;
- Communication equipment;
- Emergency and rescue equipment.

REQUIREMENTS FOR THE REMOVAL OF A DAMAGED AIRCRAFT

1. Regulatory and legal requirements:

- Obtain permission to remove the aircraft from the NTIB and/or the aviation accident investigation authority of the country in which the incident occurred.
- Aircraft removal measures must be carried out in accordance with the Aircompany Aircraft Evacuation Plan, which must be agreed with the aerodrome operator.

2. Organizational requirements:

- Appoint a coordinator for the aircraft removal operation;
- Form aircraft removal teams;
- Develop an aircraft removal plan;
- Coordinate the aircraft removal plan with aerodrome services.

3. Technical requirements:

- Prepare special equipment for removing the aircraft;
- Ensure fire safety;
- Prepare means for draining fuel;
- Provide lighting for the scene.

4. Personnel requirements:

- Appoint qualified personnel in accordance with the requirements of the SAAU;
- Check the availability of permits to work with a specific type of aircraft;
- Conduct safety briefings;
- Provide personnel with personal protective equipment.

5. Documentation requirements:

- To draw up a report on the inspection of the damaged aircraft;
- To keep a log of the work on the removal of the aircraft;
- To take photos and video recordings of all stages of the work;
- To draw up a report on the work performed.

6. Environmental requirements:

- Ensure the collection and disposal of fuel and lubricants;
- Minimize the impact on the environment.

*** Important: all work must be performed in compliance with safety and labor protection requirements in accordance with the current legislation of Ukraine.

- Пневматичні подушки;
- Буксирувальне обладнання;
- Засоби освітлення;
- Засоби зв'язку;
- Аварійно-рятувальне обладнання.

ВИМОГИ ЩОДО ВИДАЛЕННЯ ПОШКОДЖЕНОГО ПОВІТРЯНОГО СУДНА

1. Нормативно-правові вимоги:

- Отримати дозвіл на видалення ПС від НБРТ та/або органу з розслідування авіаційних подій країни, на території якої відбулася подія.
- Заходи з видалення ПС необхідно провести відповідно до Плану евакуації ПС Авіакомпанії, який має бути погодженим з експлуатантом аеродрому.

2. Організаційні вимоги:

- Призначити координатора операції з видалення ПС;
- Сформувати команди з видалення ПС;
- Розробити план видалення ПС;
- Узгодити план з видалення ПС з аеродромними службами.

3. Технічні вимоги:

- Підготувати спеціальне обладнання для видалення ПС;
- Забезпечити пожежну безпеку;
- Підготувати засоби для зливу палива;
- Забезпечити освітлення місця події.

4. Вимоги до персоналу:

- Призначити кваліфікований персонал відповідно до вимог ДАСУ;
- Проконтролювати наявність допусків до роботи з конкретним типом ПС;
- Провести інструктажі з техніки безпеки;
- Забезпечити персонал засобами індивідуального захисту.

5. Документаційні вимоги:

- Оформити акт огляду пошкодженого ПС;
- Вести журнал робіт з видалення ПС;
- Робити фото та відео фіксацію всіх етапів робіт;
- Скласти звіту про виконані роботи.

6. Екологічні вимоги:

- Забезпечити збір та утилізацію паливно-мастильних матеріалів;
- Мінімізувати вплив на навколишнє середовище.

*** Важливо: всі роботи повинні виконуватися з дотриманням вимог безпеки та охорони праці відповідно до чинного законодавства України.

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

9.12.AIRCOMPANY CENTER

INFORMATION

The head of the Aircompany Information Center should contact the Airport Information Center to coordinate actions.

The main purpose of the Aircompany Information Center (IC) at ES is to collect information about injured and non-injured passengers, crew members and other persons, preparation of verified and reliable information for mass media.

The Center receives detailed information about the passengers and crew of the emergency aircraft from:

- the Aircompany On-duty OCC;
- authorized personnel of the Aircompany in the collection area of non-injured passengers and in the sorting area at the AO site;
- an authorized employee of the of Flight Operations (about crew members).

On the basis of the collected data, the employees of the Center systematize the information and present it to the head of the Aircompany HQs.

Information can be issued in the following form:

- non-injured - they report the fact that the person was not injured, give a certificate of where the person is;
- for victims - confirm by the fact that the person is on the list of passengers or crew members and is in the hospital;
- for the deceased - it is reported that the person was registered, but there is no information about him yet, and in case of obtaining reliable information, additional information will be provided;
- the presence and nature of dangerous goods on board the aircraft;
- presence and nature of cargo on board the aircraft.

HQs must be informed of all calls or e-mails. Information about passengers and crew members coming from the Center is confidential. All documentation is stored in a safe with the responsible employee of the HQs.

IC staff collects and organizes information using the list of passengers, identification cards (detachable part) for

9.12 ІНФОРМАЦІЙНИЙ АВІАКОМПАНІЇ

ЦЕНТР

Керівник Інформаційного центру Авіакомпанії для координації дій повинен зв'язатися з Інформаційним центром аеропорту (Airport Information Centre).

Основною метою роботи Інформаційного центру Авіакомпанії (ІЦ) при АС є збір інформації про постраждалих і не постраждалих пасажирів, членів екіпажу та інших осіб, підготовка перевірених і достовірних відомостей для засобів масової інформації.

Уточнені відомості про пасажирів та екіпаж аварійного ПС Центр отримує від:

- чергового ЦОКП Авіакомпанії;
- уповноважених співробітників Авіакомпанії в зоні збору не постраждалих пасажирів та в зоні сортування на місці АП;
- уповноваженого працівника служби льотної експлуатації (про членів екіпажу).

На підставі зібраних даних працівниками Центру систематизується інформація і представляється керівнику Штабу Авіакомпанії.

Відомості можуть видаватися в наступному вигляді:

- не постраждалих - повідомляють за фактом, що особа не постраждала, дають довідку, де на особа перебуває;
- на постраждалих - підтверджують за фактом, що особа перебуває в списку пасажирів або членів екіпажу і знаходиться в лікарні;
- на загиблих - повідомляють, що особа реєструвалася, але про неї ще немає інформації та у разі отримання достовірних відомостей, буде повідомлено додатково;
- наявність і характер небезпечних вантажів на борту ПС;
- наявність та характер вантажу на борту ПС.

Про всі дзвінки, або повідомлення по електронні пошти які надійшли необхідно інформувати Штаб. Відомості про пасажирів та членів екіпажу, які надходять з Центру, є конфіденційними. Вся документація зберігається в сейфі Штабу.

Персонал ІЦ збирає і систематизує відомості, використовуючи список пасажирів, картки ідентифікації (відривна частина) для реєстрації за

registration according to the following criteria:

- injured passengers;
- uninjured passengers;
- aircraft crew (non-injured, injured, dead);
- the dead

Inquiries from the Aircompany HQs must be processed without delay.

наступними критеріями:

- постраждали пасажери;
- не постраждали пасажери;
- екіпаж ПС (не постраждали, постраждали, загиблі);
- загиблі.

Запити з Штабу Авіакомпанії повинні оброблятися без затримок.

**9.13.ACTIONS OF THE OUTGOING
INFORMATION COORDINATOR**

To control the information provided to external organizations, the Head of the HQs appoints a person from among the members of the HQs. This person acquires the status of Outgoing Information Coordinator

- The coordinator of the source information is not exempted from fulfilling the duties assigned to him within the framework of work in the Center;

The Outbound Information Coordinator ensures interaction between the Asrcompany and external organizations, ensuring that in any case only relevant and accurate information is provided without prejudice to the investigation of the occurrence;

- The coordinator of outgoing information receives information from the IC, as well as from the representative of the AC assigned to work at the Airport Headquarters for the elimination of the consequences of emergencies. Checks the received information for identity and, upon receiving a request, releases the information to external organizations.

**9.13 ДІЇ КООРДИНАТОРА ВИХІДНОЇ
ІНФОРМАЦІЇ**

Для контролю за інформацією, що надається зовнішнім організаціям Керівником Штабу призначається особа з членів Штабу. Дана особа набуває статусу Координатора вихідної інформації

- Координатор вихідної інформації не звільняється від виконання покладених на нього обов'язків в рамках роботи в Центрі

- Координатор вихідної інформації забезпечує взаємодію між АК та зовнішніми організаціями, гарантуючи, що в будь-якому випадку тільки актуальна і точна інформація надається без шкоди для розслідування події.

- Координатор вихідної інформації отримує інформацію від ІЦ а також від представника АК призначеного для роботи в Штабі Аеропорту з ліквідації наслідків НС. Звіряє отриману інформацію на предмет ідентичності та, при отриманні запиту, видає інформацію зовнішнім організаціям.

9.14 EMERGENCY RESPONSE LOG SAR.LOG-01
**9.14 ЖУРНАЛ АВАРІЙНОГО РЕАГУВАННЯ
SAR.LOG-01**

 CONSTANTA		SAR.LOG-01			
ЖУРНАЛ АВАРІЙНОГО РЕАГУВАННЯ / EMERGENCY RESPONSE LOG					
Опис події <i>Description of the occurrence:</i>					
Дата події <i>Date of the occurrence:</i>			Час події <i>Time of the occurrence:</i>		
Місцеположення події <i>Location of the occurrence:</i>					
Дата активізації Штаб управління кризовими ситуаціями <i>Activation date of the Emergency Response Headquarters</i>				Час <i>Time:</i>	
Склад Штаб управління кризовими ситуаціями / <i>Composition of the Emergency Response Headquarters</i>	Прізвище та Ініціали <i>Names:</i>		Контакти <i>Contact:</i>		
Персона, що заповнює Аварійний журнал/ <i>Person in charge of drawing up the log:</i>					
Дата <i>Date</i>	Час <i>Time</i>	Подія <i>Occurrence</i>	Рішення <i>Decision</i>	Дії <i>Actions</i>	Помітки <i>Remarks</i>
Журнал Аварійного Реагування / <i>Emergency Response Log</i>				Ст./Р ____ / ____	

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою