

*Зарегистрировано в Национальном реестре правовых актов
Республики Беларусь 16 октября 2020 г. № 8/35942*

ПОСТАНОВЛЕНИЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
29 мая 2020 г. № 30

**Об утверждении авиационных правил
«Расследование авиационных происшествий
и инцидентов»**

(Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 21.10.2020, 8/35942)

На основании абзаца пятого части первой статьи 6, части второй статьи 81 Воздушного кодекса Республики Беларусь Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить авиационные правила «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» (прилагаются).
2. Признать утратившими силу:
 постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 30 декабря 2009 г. № 103 «Об утверждении авиационных правил «Расследование авиационных происшествий и инцидентов»;
 постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25 февраля 2011 г. № 10 «Об утверждении поправки № 1 в авиационные правила «Расследование авиационных происшествий и инцидентов».
3. Настоящее постановление вступает в силу после его официального опубликования.

Первый заместитель Министра

А.А.Ляхнович

УТВЕРЖДЕНО
Постановление
Министерства транспорта
и коммуникаций
Республики Беларусь
29.05.2020 № 30

**АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА
«РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ»**

**ГЛАВА 1
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Настоящие авиационные правила разработаны в соответствии с требованиями главы 12 Воздушного кодекса Республики Беларусь, главы 10 Национальной программы по безопасности полетов гражданской авиации Республики Беларусь, утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 22 августа 2019 г. № 563, стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации, изложенных в приложении 13 к Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной 7 декабря 1944 года в г. Чикаго (далее – Чикагская конвенция), и иных международных договоров Республики Беларусь в области гражданской авиации и использования воздушного пространства. Они определяют цель, порядок расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами (далее если не указано иное, – расследование), порядок назначения состава соответствующей комиссии, порядок взаимодействия с государствами и организациями, заинтересованными в расследовании, порядок учета и отчетности по результатам расследований.

2. Требования настоящих авиационных правил являются обязательными для всех субъектов общественных отношений, на которых распространяется действие Воздушного кодекса Республики Беларусь, регулирующего отношения в области гражданской авиации и использования воздушного пространства Республики Беларусь, в



том числе организаций, граждан, в том числе индивидуальных предпринимателей, осуществляющих разработку, испытания, производство, сертификацию, эксплуатацию, обслуживание и ремонт авиационной техники, сертификацию объектов авиационной инфраструктуры, выполнение и обеспечение полетов, подготовку авиационного персонала, а также участников расследования.

Организации и граждане, виновные в умышленном сокрытии авиационного происшествия, инцидента с гражданским воздушным судном, сведений о них, искажении информации, повреждении или уничтожении бортовых и наземных средств объективного контроля и других материалов, связанных с авиационным происшествием или инцидентом с гражданским воздушным судном, несут ответственность в соответствии с законодательными актами.

3. Для целей настоящих авиационных правил применяются термины в значениях, установленных Воздушным кодексом Республики Беларусь, а также следующие термины и их определения в соответствии с приложением 13 к Чикагской конвенции:

авиационное происшествие – авиационное событие, связанное с использованием воздушного судна, которое, в случае пилотируемого воздушного судна, имеет место с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт воздушного судна с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, или, в случае беспилотного воздушного судна, происходит с момента, когда воздушное судно готово стронуться с места с целью совершить полет, до момента его остановки в конце полета и выключения основной силовой установки и в ходе которого:

а) какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом или серьезное телесное повреждение в результате:

нахождения в данном воздушном судне; или

непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного воздушного судна; или

непосредственного воздействия струи газов реактивного двигателя,

за исключением тех случаев, когда телесные повреждения получены в результате естественных причин, нанесены самому себе либо нанесены другими лицами, или когда телесные повреждения нанесены безбилетным пассажирам, скрывающимся вне зон, куда обычно открыт доступ пассажирам и членам экипажа; или

б) воздушное судно получает повреждения или происходит разрушение его конструкции, в результате чего: нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна и обычно требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента,

за исключением случаев отказа или повреждения двигателя, когда повреждены только один двигатель (включая его капоты или вспомогательные агрегаты), воздушные винты, законцовки крыла, антенны, датчики, лопасти, пневматики, тормозные устройства, колеса, обтекатели, панели, створки шасси, лобовые стекла, обшивка воздушного судна (например, небольшие вмятины или пробоины), или имеются незначительные повреждения лопастей несущего винта, лопастей хвостового винта, шасси и повреждения, вызванные градом или столкновением с птицами (включая пробоины в обтекателе антенны радиолокатора); или

в) воздушное судно пропадает без вести или оказывается в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен. Воздушное судно считается пропавшим без вести, когда были прекращены официальные поиски и не было установлено местонахождение обломков;

бортовой самописец – любой самопишущий прибор, устанавливаемый на борту воздушного судна в качестве дополнительного источника сведений для проведения расследования;

государство-изготовитель – государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за окончательную сборку воздушного судна, двигателя или воздушного винта;

государство места события – государство, на территории которого имело место авиационное происшествие или инцидент;

государство разработчика – государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за конструкцию типа воздушного судна;

государство регистрации – государство, в реестр которого занесено воздушное судно;

государство эксплуатанта – государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания эксплуатанта;

Договаривающееся государство – государство, подписавшее Чикагскую конвенцию или присоединившееся к ней позднее;

инцидент – любое событие, кроме авиационного происшествия, связанное с использованием воздушного судна, которое влияет или могло бы повлиять на безопасность эксплуатации;

максимальная масса – максимальная сертифицированная взлетная масса;

предварительный отчет – сообщение, используемое для незамедлительного распространения сведений, полученных на начальных стадиях расследования;

причины – действия, бездействие, обстоятельства, условия или их сочетание, которые привели к авиационному происшествию или инциденту;

расследование – процесс, проводимый с целью предотвращения авиационных происшествий, который включает сбор и анализ информации, подготовку заключений, включая установление причин и (или) сопутствующих факторов, и, если необходимо, выработку рекомендаций по обеспечению безопасности;

рекомендация по обеспечению безопасности полетов – предложение комиссии по расследованию, сделанное на основе информации, полученной при расследовании, с целью предотвращения авиационных происшествий или инцидентов, которое ни при каких обстоятельствах не ставит своей целью определение вины или ответственности за авиационное происшествие или инцидент;

серьезное телесное повреждение – телесное повреждение, которое получено лицом во время авиационного происшествия и которое:

а) требует госпитализации более чем на 48 часов в течение семи дней с момента получения повреждения; или

б) привело к перелому любой кости (за исключением простых переломов пальцев рук, ног или носа); или

в) связано с разрывами ткани, вызывающими сильное кровотечение, повреждение нервов, мышц или сухожилий; или

г) связано с повреждением любого внутреннего органа; или

д) связано с получением ожогов второй или третьей степени или любых ожогов, поражающих более 5 процентов поверхности тела; или

е) связано с подтвержденным фактом воздействия инфекционных веществ или поражающей радиации;

серьезный авиационный инцидент – инцидент, обстоятельства которого указывают на имевшую место высокую вероятность авиационного происшествия в связи с использованием воздушного судна, который, в случае пилотируемого воздушного судна, происходит с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт воздушного судна с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, или, в случае беспилотного воздушного судна, происходит с момента, когда воздушное судно готово стронуться с места с целью совершить полет, до момента его остановки в конце полета и выключения основной силовой установки;

советник – лицо, назначенное государством в силу наличия у него соответствующей квалификации с целью оказания помощи уполномоченному представителю этого государства в расследовании;

способствующие факторы – действия, бездействие, обстоятельства, условия или их сочетание, устранение, предотвращение или отсутствие которых уменьшило бы вероятность авиационного происшествия или инцидента или ослабило бы тяжесть последствий этого авиационного происшествия или инцидента;

уполномоченный по расследованию – лицо, которому в силу наличия у него соответствующей квалификации поручены организация и проведение расследования, а также контроль за его ходом;

уполномоченный представитель – лицо, назначенное государством в силу наличия у первого соответствующей квалификации для участия в расследовании, проводимом другим государством. В том случае, если в государстве учрежден полномочный орган по расследованию авиационных происшествий, как правило, такой уполномоченный представитель назначается из этого полномочного органа.

Кроме того, в настоящих авиационных правилах применяются следующие сокращения и обозначения:

ВПП – взлетно-посадочная полоса;

ВСУ – вспомогательная силовая установка;

ГСМ – горюче-смазочные материалы;

Департамент по авиации – Департамент по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь;

ИКАО – Международная организация гражданской авиации;

Минтранс – Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь;

ОВД – обслуживание воздушного движения;

ПОС – противообледенительная система;

ПРЛ – посадочный радиолокатор;

ПРС – приводная радиостанция;

РД – рулежная дорожка;

РЛЭ – руководство по летной эксплуатации;

СНГ – Содружество Независимых Государств;



ACCID – сокращенное обозначение авиационных происшествий;
ADREP – система представления в ИКАО данных об авиационных происшествиях, серьезных авиационных инцидентах и авиационных инцидентах;
AFTN – фиксированная сеть авиационной электросвязи;
CDL – перечень отклонений от конфигурации;
Cir – циркуляр ИКАО;
Дос 8585 – Условные обозначения эксплуатантов воздушных судов, авиационных полномочных органов и служб;

Дос 9156 – Руководство по представлению данных об авиационных происшествиях (инцидентах);
Дос 9756 – Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов;
Дос 9859 – Руководство по управлению безопасностью полетов;
Дос 9870 – Руководство по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП;
Дос 9962 – Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры;
FSIX – веб-сайт ИКАО;
ILS – инструментальная система посадки;
INCID – сокращенное обозначение серьезных авиационных инцидентов;
MEL – перечень минимального оборудования;
MLS – микроволновая система посадки;
RAIO – региональная организация по расследованию авиационных происшествий и инцидентов;
UTC – всемирно-скоординированное время;
VOR – радиомаяк азимутальный;
YLYX – четырехбуквенное обозначение указателя адресата.

4. Авиационное происшествие или инцидент, произошедшие в связи с актом незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации или в ходе расследования которых обнаружены признаки акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, расследуются в соответствии с настоящими авиационными правилами и другими нормативными правовыми актами.

5. Авиационные происшествия в зависимости от их последствий подразделяются на:

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

6. Инциденты, перечень которых не является исчерпывающим, классифицируются на следующие категории:

6.1. серьезные авиационные инциденты:

6.1.1. опасные сближения, при которых для предотвращения столкновения или опасной ситуации требуется выполнить маневр уклонения, или когда целесообразно предпринять действия по уклонению;

6.1.2. столкновения, не классифицируемые как авиационные происшествия;

6.1.3. ситуация, в которой едва удалось избежать столкновения исправного воздушного судна с землей. Такие, как касание наземных препятствий (мачты, трубы, антенны, линии электропередач, деревья, местные повышения рельефа и так далее) любым элементом конструкции воздушного судна;

6.1.4. прерванные взлеты с закрытой или занятой ВПП, РД (за исключением санкционированных полетов вертолетов) или неназначенной ВПП;

6.1.5. взлеты с закрытой или занятой ВПП, РД (за исключением санкционированных полетов вертолетов) или неназначенной ВПП;

6.1.6. посадки или попытки выполнить посадку на закрытую или занятую ВПП, РД (за исключением санкционированных полетов вертолетов) или неназначенную ВПП;

6.1.7. явная неспособность достичь требуемых характеристик во время разбега при взлете или на начальном участке набора высоты;

6.1.8. пожары и (или) случаи появления дыма в кабине экипажа, в пассажирском салоне, грузовых отсеках или пожарах двигателя, даже если такие пожары затухают с помощью огнегасящих веществ;

6.1.9. ситуации, в которых потребовалось использование членами летного экипажа аварийного кислорода;

6.1.10. случаи разрушения конструкции воздушного судна или разрушения двигателя, включая нелокализованные отказы газотурбинных двигателей, которые не классифицируются как авиационные происшествия. Такие, как:

потеря капота двигателя (вентилятора или основного контура) или элементов реверсивного устройства, которая не приводит к дальнейшему повреждению воздушного судна;

события, при которых лопатки компрессора или турбины или другие внутренние элементы двигателя выбрасываются через выхлопную трубу двигателя;

разрушение или потеря обтекателя радиолокатора, отрыв или открытие в полете дверей, люков, трапов, капотов или обтекателей, если только это не приводит к значительному повреждению других элементов конструкции или систем;

разрушение или потеря закрылка, предкрылка и других устройств увеличения подъемной силы, законцовок крыла и так далее, без которых в соответствии с перечнем отклонений от конфигурации (CDL) вылет разрешается;

разрушение или рассоединение узлов навески без потери аэродинамических поверхностей управления, пилонов, двигателей;

складывание стойки шасси или посадка с убраным шасси, в результате чего произошло лишь повреждение обшивки, в том случае, если воздушное судно после незначительного ремонта или установки заплат можно безопасно выпустить в полет к месту выполнения последующего более масштабного ремонта для полного восстановления;

разрушение или повреждение элементов несущего или рулевого винта, втулки несущего или рулевого винта, редуктора (для вертолетов);

разрушение или рассоединение трансмиссии (для вертолетов);

обрыв внешней подвески или самопроизвольный сброс груза;

другие события, в результате которых нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики;

6.1.11. неоднократные выходы из строя одной или более бортовых систем, серьезно влияющие на эксплуатацию воздушного судна;

6.1.12. случаи потери трудоспособности членами летного экипажа в полете;

6.1.13. количество топлива или ситуации с распределением топлива, требующие объявления пилотом аварийной обстановки, такие как недостаточное количество топлива, полная выработка топлива, недостаточная подача топлива или невозможность использования имеющегося на борту топлива в полном объеме;

6.1.14. несанкционированные выезды на ВПП, отнесенные по серьезности последствий к категории А, содержащейся в Doc 9870;

6.1.15. инциденты при взлете или посадке. Такие, как:

посадка воздушного судна вне границ ВПП или выкатывание воздушного судна за пределы ВПП на пробеге и разбеге;

касание земли крылом, лопастью винта и так далее;

взлет с застопоренными рулями;

6.1.16. отказы систем, попадание в зону опасных метеоявлений, выход за пределы установленных летных ограничений или другие ситуации, которые могут создать трудности в управлении воздушным судном. Такие, как: невозможность отклонения рулевых поверхностей на требуемый угол. Флюгирование или самопроизвольное отклонение одной или более секций рулевых поверхностей;

разрушение или рассоединение проводки управления;

неизменение, самопроизвольное или ошибочное изменение передаточного отношения от органов управления к рулевым поверхностям;

невведение ограничения или невозможность полного диапазона углов отклонения руля высоты или руля направления. Нарушение нормальной реакции воздушного судна на управляющие воздействия;

невозможность отклонения, самопроизвольное отклонение, флюгирование стабилизатора;

недопустимое изменение диапазона углов отклонения или скорости перемещения механизации крыла и стабилизатора;

недопустимое рассогласование между положениями секций предкрылков, закрылков, интерцепторов, гасителей подъемной силы (спойлеров);

потеря пространственной ориентировки, создавшая трудности в управлении воздушным судном или приведшая к нарушению правил эшелонирования;

невозможность определения по двум и более приборам относительной высоты полета, приборной или истинной скорости полета;

ошибочный выпуск или уборка механизации крыла (предкрылков, закрылков, гасителей подъемной силы (спойлеров), интерцепторов, щитков), создавшие трудности в управлении воздушным судном;

6.1.17. отказы более одной системы в системе резервирования, являющейся обязательной для управления полетом и навигации. Такие, как:

отказ двух и более авиагоризонтов на воздушном судне с тремя и более авиагоризонтами;

отказ двух и более гидросистем на воздушном судне с двумя и более гидросистемами;

6.1.18. вынужденная посадка воздушного судна вне аэродрома, за исключением посадки легких и сверхлегких самолетов, а также вертолетов на подобранную с воздуха площадку;



6.1.19. непреднамеренный или в качестве аварийной меры преднамеренный сброс груза, перевозимого на внешней подвеске, или другого груза, перевозимого с внешней стороны воздушного судна;

6.2. авиационные инциденты:

6.2.1. вынужденная посадка легких и сверхлегких самолетов, а также вертолетов вне аэродрома (посадочной площадки), за исключением посадки вертолета при встрече погоды хуже минимума;

6.2.2. потеря радиосвязи в полете;

6.2.3. несанкционированные выезды на ВПП, отнесенные по серьезности последствий к категориям В, С, D, предусмотренным в Дос 9870;

6.2.4. срабатывание сигнализации о минимальном остатке топлива в расходном баке в полете;

6.2.5. выполнение полета с нарушением предполетного отдыха или нормативов рабочего времени членами экипажа. Выполнение полета с остаточными явлениями алкогольного или наркотического опьянения или употребление членами экипажа в полете алкогольных напитков и/или наркотических средств;

6.2.6. выход из строя наземного радиосветотехнического оборудования при обеспечении полета воздушного судна, приведший к уходу на второй круг или запасной аэродром или обусловивший посадку ниже установленного минимума воздушного судна, командира воздушного судна или аэродрома;

6.2.7. повреждения воздушного судна или двигателя, включая локализованные отказы двигателей, в результате которых не нарушается прочность конструкции, не ухудшаются технические или летные характеристики. Такие, как:

поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества в полете, приведшее к повреждению элементов конструкции воздушного судна, отказу двигателя или к отказу хотя бы одной из систем;

разрушение элементов амортизационных стоек шасси, подкосов, тележек;

разрушение половины и более авиашин на одной из стоек шасси;

разрушение любого количества авиашин, приведшее к повреждениям конструкции воздушного судна или повреждению (отказу) двигателя;

столкновение с птицами или другими объектами в полете, приведшее к повреждению элементов планера, двигателя или нарушению режима его работы;

повреждение воздушного судна градом, приведшее к повреждению элементов конструкции воздушного судна, требующего незначительного ремонта, или к локализованному отказу двигателя;

повреждение лопасти воздушного винта сверх установленных для ремонта допусков, срыв обтекателя втулки воздушного винта или обогревательной накладки (для самолетов с воздушными винтами);

6.2.8. выходы из строя систем воздушного судна. Такие, как:

изменение (неизменение) заданных параметров работы двигателя либо срабатывание предупреждающей сигнализации, приведшие к необходимости выключения двигателя в полете;

локализованные отказы двигателя, вспомогательной силовой установки или их агрегатов;

нарушение питания двигателя топливом;

отказ системы очистки стекол кабины экипажа, который не создал трудности в управлении воздушным судном;

отказ системы управления колесами передней стойки шасси;

отказ системы измерения расхода или количества топлива, не дающий экипажу возможность определения расхода или остатка топлива;

отказ радиолокатора в условиях полета в опасных метеоявлениях;

невыработка топлива из отдельных баков, его неравномерная выработка или распределение его по бакам, неустраняемые мерами, предусмотренными РЛЭ;

невключение, невыключение, самопроизвольное включение или выключение реверса тяги;

недопустимое возрастание (уменьшение) усилий, перекompенсация на органах управления;

невозможность гидроусиления (переход на безбустерное управление рулевыми поверхностями), невозможность триммирования усилий на органах управления;

полет в условиях обледенения на воздушном судне с ограничениями допуска к полетам в условиях обледенения, на воздушном судне с отказавшей или неключенной ПОС;

ложное срабатывание сигнализации опасных режимов;

течь топлива в полете;

невыпуск одной или более стоек шасси от основной системы. Неуборка одной или более стоек шасси. Самопроизвольный выпуск или уборка стойки шасси. Незакрытие или самопроизвольное открытие створок шасси;

несрабатывание или ложное срабатывание сигнализации положения стоек шасси;

отказ основной системы торможения. Самопроизвольное затормаживание или растормаживание колес;

нарушение связи между проводками управления (для с двойной проводкой);
невывпуск, неуборка, флюгирование, самопроизвольный выпуск или уборка механизации крыла (предкрылков, закрылков, гасителей подъемной силы (спойлеров), интерцепторов, щитков) на земле;
несрабатывание или ложное срабатывание сигнализации и (или) индикации положения стабилизатора или механизации крыла;
невозможность определения по одному прибору относительной высоты полета, приборной или истинной скорости полета;
отказ или невключение одной и более навигационных систем;
отказ одного авиагоризонта на воздушном судне с одним или двумя авиагоризонтами; отказ одного авиагоризонта в сочетании с отказом системы контроля; отказ любого количества авиагоризонтов, о котором не появилось сигнала (или если сигнализация не предусмотрена); отказ системы контроля авиагоризонтов с выдачей ложных сигналов;
отказы или самопроизвольное отключение автоматической системы управления полетом, приводящие к отклонению одного и более параметров полета (высотно-скоростных параметров, перегрузок, углов крена, тангажа, атаки, скольжения, траекторных параметров) от заданных;
разгерметизация гидросистемы. Падение давления в одной и более гидросистемах без разгерметизации;
утечка горячего воздуха из магистралей, изменение температуры воздуха в гермокабине, уменьшение подачи воздуха в гермокабину, падение давления или перенаддув гермокабины, приведшие к необходимости смены эшелона;
недопустимое нарушение характеристик электропитания постоянным и/или переменным током от одного и более распределительных устройств системы электроснабжения. Переход на аварийное питание постоянным или переменным током;
несрабатывание системы опознавания или системы сигнализации опасного сближения;
несрабатывание системы опасного сближения с землей;
ложное срабатывание системы пожаротушения или сигнализации о пожаре, дыме или повышенной температуре. Появление дыма, запаха гари, паров жидкостей, запахов едких веществ в пилотской кабине воздушного судна;

6.2.9. нарушения требований руководящих документов, регламентирующих выполнение полетов и использование воздушного пространства. Такие, как:

- нарушение установленных правил и схем набора высоты, выхода из зоны аэродрома, снижения или захода на посадку;
- изменение заданной высоты полета без согласования с диспетчером;
- изменение плана и маршрута полета после вылета воздушного судна без согласования с органами ОВД;
- полет воздушного судна, осуществляемый без заявок и разрешения органов ОВД;
- нарушение установленных интервалов вертикального или бокового эшелонирования;
- отклонение от оси маршрута ОВД на расстояние более допустимой нормы;
- нарушение минимума погоды при взлете, посадке или полете по маршрутам ОВД;
- полет на обледеневшем воздушном судне (при наличии несбрасываемого льда на поверхностях, защищенных ПОС, а также на других поверхностях воздушного судна, при сходе снега или льда с которых возможно их попадание в двигатель);
- выпуск обледеневшего воздушного судна в полет;
- выключение двигателя, не предусмотренное заданием;
- нарушение порядка и сроков передачи на борт воздушного судна штормовых предупреждений или информации о состоянии погоды по маршруту полета, в пунктах взлета и посадки, требующей изменения плана полета;
- посадка на незапланированный (незаявленный) аэродром (посадочную площадку);
- прием и выпуск воздушного судна с неподготовленной ВПП;
- выпуск воздушного судна в полет с незавершенным техническим обслуживанием;
- вылет воздушного судна, не считающегося исправным;
- заправка воздушного судна некондиционным ГСМ;
- вылет воздушного судна при наличии отказов, не входящих в перечень разрешенных для вылета, установленных РЛЭ соответствующего типа воздушного судна;
- нарушение норм загрузки или центровки воздушного судна, установленных РЛЭ, смещение груза в полете, приведшее к нарушению центровки;
- взлет, полет или посадка воздушного судна с конфигурацией, не соответствующей требованиям РЛЭ;
- выход за ограничения, оговоренные РЛЭ (по скорости, перегрузке, углам атаки и крена, по режимам работы силовых установок, падению оборотов несущего винта и так далее);



- 6.2.10. ошибочные действия авиационного персонала, такие как:
- ошибочное отклонение стабилизатора;
 - невключение экипажем системы управления колесами передней стойки шасси;
 - ошибочный выпуск или уборка шасси;
 - ошибочный выпуск или уборка механизации крыла (предкрылков, закрылков, гасителей подъемной силы (спойлеров), интерцепторов, щитков), не создавшие трудностей в управлении воздушным судном;
 - ошибочное отключение каналов курса, крена, тангажа или автомата тяги автоматической системы управления полетом, приводящее к отклонению одного и более параметров полета (высотно-скоростных параметров, перегрузок, углов крена, тангажа, атаки, скольжения, траекторных параметров) от заданных;
 - ошибочное включение или выключение реверса тяги;
 - грубое приземление;
 - выкатывание воздушного судна за пределы ВПП (кроме взлета и посадки), РД, перрона при рулении или буксировке;
 - столкновение или угроза столкновения воздушного судна с объектами на земле (людьми, животными, транспортными средствами или наземными препятствиями на РД, перронах).
7. К авиационным инцидентам не относятся отказы и неисправности систем, приборов и оборудования воздушного судна, включенные в MEL, с которыми разрешена эксплуатация соответствующего воздушного судна.
8. Контроль за классификацией авиационных происшествий и инцидентов осуществляет управление безопасности полетов Департамента по авиации.

ГЛАВА 2

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ РАССЛЕДОВАНИЯ

9. Целью расследования является не поиск виновной стороны, а предотвращение авиационных происшествий и инцидентов и исключение таких авиационных происшествий и инцидентов в будущем.
10. Департамент по авиации является уполномоченным органом в области гражданской авиации и проводит расследование авиационных инцидентов.
11. В Республике Беларусь в соответствии с соглашением, подписанным Республикой Беларусь и Межгосударственным авиационным комитетом, расследование авиационных происшествий и серьезных авиационных инцидентов проводится Межгосударственным авиационным комитетом, который независим от действий иных уполномоченных органов в области гражданской авиации других государств.
12. При проведении расследования авиационных происшествий и инцидентов комиссия по расследованию руководствуется инструктивным материалом, касающимся независимости уполномоченного органа по расследованию, содержащимся в Doc 9962 и части I «Организация и планирование» Doc 9756.
13. Департамент по авиации как уполномоченный орган в области гражданской авиации государства места события принимает все необходимые меры для сохранения вещественных доказательств и обеспечения надежной охраны воздушного судна и всего находящегося на нем в течение времени, необходимого для расследования. Сохранение вещественных доказательств включает сохранение путем фотографирования или другими соответствующими способами любых вещественных доказательств, которые могут быть изъяты, испорчены, утеряны или уничтожены. Охрана включает предохранение от дальнейшего повреждения, проникновения посторонних лиц, хищения и порчи.
- Для сохранения данных бортового самописца, технические требования которого приведены в частях I, II и III Приложения 6 к Чикагской конвенции, извлечение прибора и обработку записей необходимо поручать только квалифицированному персоналу.
14. Члены экипажа воздушного судна, с которым произошло авиационное происшествие или инцидент, организации и граждане, на земельном участке которых произошло авиационное происшествие или инцидент, до прибытия комиссии по расследованию обязаны принять необходимые меры по обеспечению сохранности воздушного судна, его составных частей и обломков, бортовых и наземных средств объективного контроля, предметов, находящихся на его борту либо вовлеченных в авиационное происшествие или инцидент извне, а также документации, относящейся к разработке, испытаниям, производству, ремонту и эксплуатации этого воздушного судна и обеспечению его полета.
15. Если от уполномоченного органа в области гражданской авиации государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика или государства-изготовителя поступит просьба о том, чтобы воздушное судно, все находящиеся на нем и любые другие вещественные доказательства оставались нетронутыми до осмотра уполномоченным представителем обратившегося с этой просьбой государства, то председатель комиссии

по расследованию принимает все необходимые меры для выполнения такой просьбы насколько это практически осуществимо и соответствует надлежащему проведению расследования при условии, что данное воздушное судно может быть перемещено насколько это необходимо для спасения людей, животных, почты и ценностей, для сохранения от уничтожения в результате пожара или по другим причинам или для устранения любой опасности или помех воздушной навигации, другим видам транспорта или людям и при условии, что это не вызовет неоправданной задержки с возвращением этого судна в эксплуатацию, если это практически возможно.

16. Председатель комиссии по расследованию во взаимодействии с правоохранительным органом, проводящим расследование, освобождает из-под охраны воздушное судно, все находящееся на нем или какие-либо его части, как только они более не требуются при расследовании любому лицу или лицам, соответствующим образом назначенным уполномоченным органом в области гражданской авиации государством регистрации, или, если это применимо, уполномоченным органом в области гражданской авиации государства эксплуатанта. С этой целью уполномоченный орган в области гражданской авиации государства места события обеспечивает доступ к этому воздушному судну, ко всему находящемуся на нем или каким-либо его частям. В случае если воздушное судно, все находящееся на нем или какие-либо его части находятся в районе, доступ в который республиканские органы государственного управления находят невозможным разрешить, председатель комиссии по расследованию принимает меры по перемещению их в такое место, куда может быть разрешен доступ.

17. В соответствии со статьей 84 Воздушного кодекса Республики Беларусь местные исполнительные и распорядительные органы обязаны оказывать комиссии по расследованию содействие в охране места авиационного происшествия или инцидента, поиске составных частей и обломков воздушного судна, потерпевшего бедствие, обеспечении транспортом, средствами связи, помещениями для работы и отдыха, питанием, специальными одеждой, обувью, снаряжением, защитными средствами, а также средствами для выполнения такелажных, грузозыковых работ, санитарной обработки местности и других природоохранных мероприятий.

18. Права и обязанности государства эксплуатанта в отношении авиационных происшествий и инцидентов, имевших место с арендованными, зафрахтованными или обменными воздушными судами, в соответствии с дополнением А Приложения 13 к Чикагской конвенции предусматривают, что летные экипажи арендованных, зафрахтованных воздушных судов и воздушных судов, подлежащих обмену, могут предоставляться государством регистрации или государством эксплуатанта, что отражается в соответствующем соглашении. Воздушные суда эксплуатируются в соответствии с положениями национального законодательства государства эксплуатанта. На основании этих соглашений могут возникать соглашения по вопросам летной годности. Ответственность в отношении летной годности может нести целиком или частично государство эксплуатанта или государство регистрации. В некоторых случаях эксплуатант в соответствии с установленной государством регистрации системой контроля за летной годностью осуществляет техническое обслуживание и ведет соответствующую документацию.

В случае авиационных происшествий и инцидентов уполномоченный орган в области гражданской авиации государства, принявшего на себя ответственность за безопасность воздушного судна, имеет право участвовать в расследовании. Уполномоченный орган в области гражданской авиации государства, проводящего расследование, имеет право на свободный доступ к документам и иной информации, касающейся этого расследования.

Когда невозможно определенно установить, что место авиационного происшествия или инцидента находится на территории другого государства, уполномоченный орган в области гражданской авиации государства эксплуатанта после консультации с уполномоченным органом в области гражданской авиации государства регистрации принимает на себя полную или частичную ответственность за проведение расследования.

ГЛАВА 3

ПОРЯДОК УВЕДОМЛЕНИЯ ОБ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИНЦИДЕНТАХ

§ 1. Порядок действий уполномоченного органа в области гражданской авиации Республики Беларусь при расследовании авиационного происшествия или инцидента, произошедшего с воздушным судном другого Договаривающегося государства на территории Республики Беларусь

19. Департамент по авиации направляет уведомление об авиационном происшествии или инциденте в соответствии с контрольной схемой уведомления и представления отчета согласно приложению 1.

Департамент по авиации направляет уведомление с помощью телефонной, факсимильной связи, электронной почты или фиксированной сети авиационной электросвязи (AFTN), которые будут в большинстве случаев наиболее удобным и быстрым средством связи. Возможно также использование нескольких средств связи. Адрес



са уполномоченных органов, занимающихся расследованием авиационных происшествий и инцидентов, содержится в Doc 9756 и на веб-сайте ИКАО/FSIX.

20. Департамент по авиации направляет уведомление об авиационном происшествии или инциденте с минимальной задержкой при помощи наиболее удобного и быстрого средства связи:

уполномоченному органу в области гражданской авиации государства регистрации;

уполномоченному органу в области гражданской авиации государства эксплуатанта;

уполномоченному органу в области гражданской авиации государства разработчика;

уполномоченному органу в области гражданской авиации государства-изготовителя;

ИКАО, если максимальная масса соответствующего воздушного судна превышает 2250 кг или оно является турбореактивным самолетом;

в Межгосударственный авиационный комитет;

в Минтранс.

В соответствии с Приложением 13 к Чикагской конвенции в случае, если Департамент по авиации не располагает информацией о серьезном авиационном инциденте или авиационном инциденте, соответственно уполномоченный орган в области гражданской авиации государства регистрации или уполномоченный орган в области гражданской авиации государства эксплуатанта направляет уведомление о таком инциденте уполномоченному органу в области гражданской авиации государства разработчика, государства-изготовителя и государства места события.

21. Уведомление излагается простым языком и содержит такое количество информации, которое имеется в наличии, однако отправление этого уведомления не должно задерживаться из-за отсутствия полной информации. Такая информация предусматривает:

сокращение ACCID – для обозначения авиационных происшествий, сокращение SINCID – для обозначения серьезных авиационных инцидентов, сокращение INCID – для обозначения авиационных инцидентов;

изготовитель, модель, национальные и регистрационные знаки и серийный номер воздушного судна;

наименование владельца, эксплуатанта и арендатора, если такой имеется, воздушного судна;

квалификация командира воздушного судна и гражданство членов экипажа и пассажиров;

дата и время UTC авиационного происшествия или инцидента;

последний пункт отправления и намеченный пункт посадки воздушного судна;

положение воздушного судна относительно какого-либо легко определяемого географического пункта, широта и долгота;

число членов экипажа и пассажиров; на борту – погибло и получило серьезные телесные повреждения; прочие – погибло и получило серьезные телесные повреждения;

описание авиационного происшествия или инцидента и степень повреждения воздушного судна, насколько это известно. Описание степени повреждения воздушного судна производится в соответствии с инструктивным материалом по определению повреждений воздушного судна согласно приложению 2;

указание, в какой степени будет проводиться расследование со стороны Республики Беларусь как государства места события или предполагается передача расследования уполномоченному органу в области гражданской авиации другого государства;

физические характеристики района авиационного происшествия или инцидента, а также информация о трудностях с доступом к нему или особых требованиях, касающихся прибытия на место авиационного происшествия;

наименование органа, выпустившего уведомление, и информация о средствах для осуществления в любое время контакта с уполномоченным по расследованию и уполномоченным органом в области гражданской авиации государства места события, ответственным за проведение расследования;

наличие и описание опасных грузов на борту воздушного судна.

22. Четырехбуквенное обозначение «YLYX» в сочетании с четырехбуквенным указателем местоположения, принятым в ИКАО, образует восьмибуквенный указатель адресата для сообщений, направляемых через AFTN уполномоченным органом, ответственным за расследования авиационных происшествий или инцидентов. Когда сообщения посылаются через общественные средства электросвязи, вместо этого указателя адресата используется только почтовый или телеграфный адрес.

23. Восьмибуквенные указатели адресата и соответствующие почтовые и телеграфные адреса, сообщенные в ИКАО, содержатся в Doc 8585.

24. Уведомление составляется на одном из рабочих языков ИКАО с учетом языка, используемого получателем (получателями), если это не вызывает чрезмерной задержки информации.

25. Как только окажется возможным, Департамент по авиации сообщает подробности, отсутствующие в уведомлении, а также направляет другую известную информацию, относящуюся к авиационному происшествию или инциденту.

§ 2. Обязанности уполномоченного органа в области гражданской авиации Республики Беларусь как государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика или государства-изготовителя

26. Департамент по авиации обязан подтвердить получение уведомления об авиационном происшествии или инциденте.

27. При получении уведомления Департамент по авиации как можно быстрее предоставляет уполномоченному органу в области гражданской авиации государства места события любую имеющуюся у него информацию относительно летного экипажа и воздушного судна, с которым имело место данное авиационное происшествие или инцидент. Департамент по авиации также информирует уполномоченный орган в области гражданской авиации государства места события о том, будет ли назначен уполномоченный представитель и, если такой уполномоченный представитель будет назначен, сообщить его фамилию, собственное имя, отчество (если таковое имеется) и подробную контактную информацию, а также предполагаемую дату прибытия, если уполномоченный представитель направляется в государство места события.

28. При получении уведомления Департамент по авиации с минимальной задержкой и используя наиболее подходящие и быстрые имеющиеся у него средства связи направляет уполномоченному органу в области гражданской авиации государства места события подробную информацию об опасных грузах, перевозимых на борту воздушного судна.

§ 3. Порядок действий уполномоченного органа в области гражданской авиации Республики Беларусь как государства регистрации в случае авиационного происшествия или инцидента на территории государства, не являющегося Договаривающимся государством, или вне территории какого-либо государства

29. При принятии решения о расследовании авиационного происшествия или инцидента Департамент по авиации направляет уведомление в соответствии с пунктами 21 и 22 настоящих авиационных правил с минимальной задержкой при помощи наиболее удобного и быстрого средства связи:

уполномоченному органу в области гражданской авиации государства эксплуатанта;

уполномоченному органу в области гражданской авиации государства разработчика;

уполномоченному органу в области гражданской авиации государства-изготовителя;

ИКАО, если максимальная масса соответствующего воздушного судна превышает 2250 кг или оно является турбореактивным самолетом;

в Межгосударственный авиационный комитет;

в Минтранс.

§ 4. Порядок действий уполномоченного органа в области гражданской авиации Республики Беларусь как государства эксплуатанта, государства разработчика и государства-изготовителя в случае авиационного происшествия или инцидента на территории государства, не являющегося Договаривающимся государством, или вне территории какого-либо государства

30. Департамент по авиации обязан подтвердить получение уведомления об авиационном происшествии или инциденте.

31. При получении уведомления Департамент по авиации предоставляет по запросу уполномоченного органа в области гражданской авиации государства регистрации любую имеющуюся у него информацию относительно летного экипажа и воздушного судна, с которым имело место данное авиационное происшествие или инцидент, а также информирует уполномоченный орган в области гражданской авиации государства регистрации о том, будет ли назначен уполномоченный представитель и, если такой уполномоченный представитель будет назначен, сообщить его фамилию, собственное имя, отчество (если таковое имеется) и подробную контактную информацию, а также предполагаемую дату прибытия, если уполномоченный представитель будет участвовать в расследовании.

32. По получении уведомления Департамент по авиации с минимальной задержкой и используя наиболее подходящие и быстрые имеющиеся у него средства связи направляет уполномоченному органу в области гражданской авиации государства регистрации подробную информацию об опасных грузах на борту воздушного судна.



ГЛАВА 4 ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ

§ 1. Действия уполномоченного органа в области гражданской авиации государства места события при назначении и проведении расследования авиационных происшествий или инцидентов на территории Договаривающегося государства

33. В случае авиационного происшествия или серьезного авиационного инцидента на территории Республики Беларусь Департамент по авиации инициирует расследование обстоятельств этого авиационного происшествия или инцидента и несет ответственность за проведение такого расследования, однако он в соответствии с Приложением 13 к Чикагской конвенции может передать проведение этого расследования другому государству по взаимной договоренности и согласию.

34. Соглашение о передаче полномочий на проведение расследования предусматривает возможность передать целиком или частично полномочия на проведение этого расследования другому государству или RAIO по взаимной договоренности и согласию. Аналогичным образом передача полномочий на проведение расследования может осуществляться в тех случаях, когда государство должно назначить расследование авиационных происшествий или серьезных инцидентов, имевших место на территории государства, не являющимся Договаривающимся государством, которое не намерено проводить расследование в соответствии с Приложением 13 к Чикагской конвенции, или когда невозможно определенно установить, что место авиационного происшествия инцидента находится на территории какого-либо государства.

Заключение соглашения о передаче полномочий на проведение расследования обычно начинается с принятия соответствующего решения государством, ответственным за назначение и проведение расследования. В целом такое государство может рассмотреть вопрос о передаче полномочий на проведение расследования другому государству или RAIO, в частности в тех случаях, когда проведение расследования таким другим государством или RAIO может быть полезным или более целесообразным или когда у государства, ответственного за назначение расследования, отсутствуют ресурсы или возможности для проведения расследования в соответствии с Приложением 13 к Чикагской конвенции.

В зависимости от того, какие стороны участвуют в расследовании, и исходя из масштабов расследования, которое будет проводиться другим государством или RAIO, будет определено, потребуются ли официальное соглашение о передаче полномочий по расследованию. В случае передачи полномочий на проведение части расследования заключение официального соглашения о передаче полномочий будет осуществляться по усмотрению сторон.

Если проведение расследования целиком передается другому государству или RAIO, то при этом предполагается, что государство или RAIO будут нести ответственность за проведение расследования, включая выпуск окончательного отчета и отчетности ADREP. Если передаются полномочия на проведение только части расследования, то, как правило, ответственность за проведение расследования, включая выпуск окончательного отчета и отчетности ADREP, продолжает нести государство, передающее проведение расследования. В любом случае государство, передающее расследование, использует все средства для содействия проведению расследования.

Важно разграничивать назначение и проведение расследования с точки зрения начала и завершения каждой функции. Назначение расследования начинается с момента, когда уполномоченный орган по расследованию получает информацию об авиационном происшествии или серьезном авиационном инциденте и направляет уведомление об этом событии соответствующим государствам и ИКАО в соответствии с пунктом 20 настоящих авиационных правил. Проведение расследования представляет собой функцию осуществления расследования в соответствии с Приложением 13 к Чикагской конвенции и выпуска отчетов, включая окончательный отчет.

Важно обеспечить, чтобы соглашение о передаче полномочий на проведение расследования позволяло достичь цели расследования и предусматривало соблюдение требований Приложения 13 к Чикагской конвенции. Поэтому стороны соглашения должны обеспечить четкое определение ответственности каждой стороны. Содержание и детали соглашения определяются исходя из объема передаваемых полномочий.

В главе 2 части 1 «Организация и планирование» Дос 9756 содержится инструктивный материал о передаче полномочий на проведение расследования и образец соглашения о передаче таких полномочий.

35. Если проведение расследования целиком передается другому государству, то при этом предполагается, что это государство будет нести ответственность за проведение расследования, включая выпуск окончательного отчета и представление отчетности по форме ADREP. Если передаются полномочия на проведение только части

расследования, то, как правило, ответственность за проведение расследования продолжает нести государство места события.

36. В Республике Беларусь расследование авиационных инцидентов, не являющихся серьезными, проводится комиссией по расследованию Департамента по авиации или по его решению комиссией эксплуатанта воздушного судна.

37. В случае расследования, проводимого в отношении беспилотного авиационного комплекса, рассматриваются только те беспилотные летательные аппараты, входящие в состав беспилотного авиационного комплекса, которые имеют сертификат типа, признанный в Республике Беларусь.

§ 2. Действия уполномоченного органа в области гражданской авиации Республики Беларусь при назначении и проведении расследования авиационных происшествий или инцидентов на территории государства, не являющегося Договаривающимся государством, или вне территории какого-либо государства

38. Если авиационное происшествие или инцидент имели место на территории государства, не являющегося Договаривающимся государством, которое не намерено проводить расследование в соответствии с положениями Приложения 13 к Чикагской конвенции, Департамент по авиации как уполномоченный орган в области гражданской авиации государства регистрации, а если Республика Беларусь не является государством регистрации и при этом государство регистрации не в состоянии проводить расследование, то Департамент по авиации как уполномоченный орган в области гражданской авиации государства эксплуатанта, государства разработчика или государства-изготовителя инициирует расследование в сотрудничестве с государством места события, а при отсутствии такого сотрудничества расследование проводится без участия государства места события, используя всю имеющуюся информацию.

39. Если невозможно достоверно установить, что место авиационного происшествия или инцидента находится на территории какого-либо государства, Департамент по авиации как орган государства регистрации инициирует необходимое расследование. Однако он может передать целиком или частично проведение расследования другому государству по взаимной договоренности и его согласию.

Если государство регистрации не является Договаривающимся государством и не намерено проводить расследование в соответствии с положениями Приложения 13 к Чикагской конвенции, то расследование следует инициировать Департаменту по авиации как уполномоченному органу в области гражданской авиации государства эксплуатанта. Если Республика Беларусь не является государством эксплуатанта и при этом государство эксплуатанта не в состоянии проводить расследование, то расследование необходимо инициировать Департаменту по авиации как уполномоченному органу в области гражданской авиации государства разработчика или государства-изготовителя. Однако Департамент по авиации может передать целиком или частично проведение всего расследования уполномоченному органу в области гражданской авиации другого государства по взаимной договоренности и его согласию.

§ 3. Действия уполномоченного органа в области гражданской авиации Республики Беларусь как государства, проводящего расследование

40. Комиссии по расследованию предоставляется независимость в проведении расследования и неограниченные полномочия на его проведение в соответствии с положениями настоящих авиационных правил. Расследование включает:

- сбор, регистрацию и анализ всей имеющейся информации об авиационном происшествии или инциденте;
- при необходимости выработку рекомендаций по обеспечению безопасности полетов;
- если возможно, установление причин и (или) сопутствующих факторов;
- составление окончательного отчета;
- защиту определенных записей, относящихся к расследованию авиационных происшествий или инцидентов.

Там, где это практически осуществимо, следует посетить место авиационного происшествия, осмотреть обломки воздушного судна и опросить очевидцев. Масштабы расследования и порядок его проведения определяются уполномоченным органом по расследованию в зависимости от предполагаемых рекомендаций, которые планируется разработать в целях повышения уровня безопасности полетов.

41. Любое расследование, выполняемое в соответствии с положениями настоящих авиационных правил, проводится отдельно от расследования, проводимого правоохранительными органами и направленного на установление чьей-либо вины или ответственности.



На месте авиационного происшествия и при сборе фактической информации с учетом положений пункта 49 настоящих авиационных правил потребуется координация деятельности, осуществляемой в рамках этих двух процессов, как предусмотрено пунктом 51 настоящих авиационных правил.

42. Уполномоченный орган по расследованию должен разработать документально оформленные политику и процедуры с подробным описанием его обязанностей по расследованию авиационных происшествий или инцидентов. Они должны охватывать организацию и планирование, расследование и представление отчетов.

43. Уполномоченный орган в области гражданской авиации обеспечивает предоставление доступа к вещественным доказательствам и взаимодействие с правоохранительными органами в соответствии с положениями настоящих авиационных правил.

44. Уполномоченный орган по расследованию назначает председателя комиссии по расследованию авиационного происшествия или серьезного авиационного инцидента и членов комиссии, которые немедленно приступают к расследованию.

Председателя комиссии и членов комиссии по расследованию авиационного инцидента назначает Департамент по авиации или по его поручению руководитель авиационных организаций.

При проведении расследования председателю комиссии по расследованию разрешается привлекать наиболее квалифицированных технических специалистов.

45. Председатель комиссии по расследованию имеет свободный доступ к обломкам воздушного судна и всем относящимся к делу материалам, включая бортовые самописцы и записи ОВД, и контроль над ними, чтобы назначенные лица, принимающие участие в этом расследовании, могли незамедлительно провести тщательный осмотр.

§ 4. Бортовые самописцы

46. При расследовании авиационного происшествия или инцидента эффективно используются бортовые самописцы. Председатель комиссии по расследованию незамедлительно организует считывание записей бортовых самописцев в соответствии с Инструктивным материалом по считыванию и анализу записей бортовых самописцев (Дополнение D к Приложению 13 к Чикагской конвенции) согласно приложению 3.

47. В случае, когда Республика Беларусь как государство, проводящее расследование авиационного происшествия или инцидента, не располагает соответствующими средствами считывания записей бортовых самописцев, следует использовать средства, предоставленные другими государствами, учитывая при этом следующие аспекты:

- 1) возможности средства считывания записей;
- 2) своевременность считывания записей;
- 3) местонахождение средства считывания записей.

§ 5. Аутопсия. Медицинское обследование

48. Председатель комиссии по расследованию авиационного происшествия с человеческими жертвами организует проведение патологоанатомом, предпочтительно имеющим опыт в расследовании происшествий, посредством аутопсии полного обследования погибших членов летного экипажа и при особых обстоятельствах погибших пассажиров и бортпроводников. Такое обследование проводится оперативно и в полном объеме.

Председатель комиссии по расследованию авиационного происшествия организует медицинское обследование членов экипажа, пассажиров и соответствующего авиационного персонала предпочтительно врачом, имеющим опыт в расследовании авиационных происшествий. Такое обследование должно быть оперативным.

Обследование может также показать, достаточен ли уровень физической и психологической пригодности членов экипажа и другого персонала, непосредственно связанного с авиационным происшествием, для участия их в расследовании.

§ 6. Координация действий

49. Председатель комиссии по расследованию авиационного происшествия координирует свои действия, связанные с расследованием авиационного происшествия, с представителями правоохранительных органов. Уделяется особое внимание вещественным доказательствам, которые требуют немедленной регистрации и анализа, например, обследование и опознание жертв и считывание записей бортовых самописцев.

В соответствии с Приложением 13 к Чикагской конвенции возможные противоречия между правоохранительными органами и уполномоченным органом по расследованию относительно охраны бортовых самописцев и их записей могут быть разрешены посредством направления представителя правоохранительного органа с

данными записями к месту их считывания, тем самым обеспечивая их охрану. Возможные противоречия между уполномоченным органом по расследованию и правоохрнительными органами относительно контроля за обломками могут быть разрешены путем сопровождения представителем правоохрнительного органа обломков к месту их исследования и его присутствия при таком исследовании, когда оно требует изменения состояния обломков, обеспечивая тем самым контроль за ними.

50. Если в ходе расследования становится известно или есть подозрение, что имел место акт незаконного вмешательства, председатель комиссии по расследованию немедленно принимает меры для информирования органов обеспечения авиационной безопасности Республики Беларусь и заинтересованного(ых) государства (государств).

§ 7. Защита записей, относящихся к расследованию авиационных происшествий или инцидентов

51. Примерные положения, касающиеся защиты записей, относящихся к расследованию авиационных происшествий или инцидентов, изложены в Добавлении 2 Приложения 13 к Чикагской конвенции.

Председатель комиссии по расследованию может предоставлять следующие записи в целях, не относящихся к расследованию авиационного происшествия или инцидента, в случае установления такой необходимости:

все заявления лиц, полученные проводящими расследование уполномоченными органами в ходе расследования;

вся переписка между лицами, имеющими отношение к эксплуатации воздушного судна;

медицинские или конфиденциальные сведения, касающиеся лиц – участников авиационного происшествия или инцидента;

записи бортовых речевых самописцев и расшифровка таких записей, а также записи бортовых регистраторов визуальной обстановки в кабине экипажа и любую часть таких записей или их расшифровки;

записи и расшифровки записей органов управления воздушным движением;

мнения, выраженные при анализе информации, включая записи бортовых самописцев;

проект окончательного отчета о расследовании авиационного происшествия или инцидента.

52. Эти записи включаются в окончательный отчет или приложения к нему только в том случае, когда они имеют отношение к анализу авиационного происшествия или инцидента. Обнародование записей, не имеющих отношения к такому анализу, не допускается.

53. Информация, содержащаяся в записях, указанных в части второй пункта 51 настоящих авиационных правил, в том числе информация, добровольно предоставляемая лицами, опрошенными в ходе расследования авиационного происшествия или инцидента, может быть использована ненадлежащим образом для целей дисциплинарного, гражданского, административного и уголовного разбирательства. Отсутствие доступа к указанной информации нанесет ущерб процессу расследования и будет иметь серьезные последствия для безопасности полетов.

54. Уполномоченный орган по расследованию не может обнародовать фамилии лиц, вовлеченных в авиационное происшествие или инцидент.

55. При необходимости уполномоченный орган по расследованию может хранить только копии записей, полученных в ходе расследования.

56. Содержание звукозаписей бортовых речевых самописцев, а также содержание видео- или звукозаписей бортовых регистраторов визуальной обстановки не могут быть обнародованы.

57. Проект окончательного отчета о расследовании авиационного происшествия или инцидента не может быть предан гласности.

§ 8. Возобновление расследования

58. Если после окончания расследования выясняются новые важные факты, Департамент по авиации как уполномоченный орган в области гражданской авиации государства, проводившего расследование, инициирует его возобновление.

В тех случаях, когда воздушное судно, считавшееся пропавшим без вести после прекращения официального поиска, впоследствии обнаруживается, может быть рассмотрен вопрос о возобновлении расследования.

§ 9. Ответственность государств за предоставление информации

59. По просьбе уполномоченного органа в области гражданской авиации государства, проводящего расследование авиационного происшествия или инцидента, Департамент по авиации предоставляет этому органу всю имеющуюся у него соответствующую информацию.



60. Авиационные организации, средства или службы которых использовались или могли обычно использоваться воздушным судном до авиационного происшествия или инцидента и которые располагают информацией, относящейся к расследованию, предоставляют такую информацию уполномоченному органу государства, проводящему расследование, через Департамент по авиации.

61. Когда воздушное судно, с которым имело место авиационное происшествие или серьезный авиационный инцидент, совершает посадку в государстве, не являющимся государством места события, то Департамент по авиации как уполномоченный орган в области гражданской авиации государства регистрации и (или) государства эксплуатанта по просьбе уполномоченного органа в области гражданской авиации государства, проводящего расследование, предоставляет этому органу записи бортовых самописцев и, если необходимо, соответствующие бортовые самописцы.

Департамент по авиации как уполномоченный орган в области гражданской авиации государства регистрации и (или) государства эксплуатанта может просить любое другое государство о сотрудничестве в деле отыскания и выдачи этих записей бортовых самописцев.

62. Департамент по авиации как уполномоченный орган в области гражданской авиации государства регистрации и (или) государства эксплуатанта по просьбе уполномоченного органа в области гражданской авиации государства, проводящего расследование, представляет соответствующую информацию о любой организации, деятельность которой могла прямо или косвенно оказать влияние на эксплуатацию воздушного судна.

§ 10. Участие в расследовании

63. Согласно Приложению 13 к Чикагской конвенции государство регистрации, государство эксплуатанта, государство разработчика и государство-изготовитель имеет право назначать уполномоченного представителя для участия в расследовании.

64. Уполномоченный орган в области гражданской авиации государства регистрации или государства эксплуатанта может назначать одного или несколько советников, предложенных эксплуатантом, в помощь своему уполномоченному представителю.

В тех случаях, когда уполномоченный представитель соответствующими уполномоченными органами в области гражданской авиации государства регистрации или государства эксплуатанта не назначен, Департамент по авиации как уполномоченный орган в области гражданской авиации государства, проводящего расследование, приглашает к участию эксплуатанта воздушного судна.

65. В тех случаях, когда уполномоченный представитель соответствующим уполномоченным органом в области гражданской авиации государства разработчика или государства-изготовителя не назначен, Департамент по авиации как уполномоченный орган в области гражданской авиации государства, проводящего расследование, приглашает к участию организации, ответственные за конструкцию типа и окончательную сборку воздушного судна в соответствии с настоящими авиационными правилами.

66. Когда уполномоченный орган в области гражданской авиации государства, проводящего расследование авиационного происшествия с воздушным судном, максимальная масса которого превышает 2250 кг, просит Департамент по авиации как уполномоченный орган в области гражданской авиации государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика или государства-изготовителя принять участие, Департамент по авиации назначает уполномоченного представителя.

67. Согласно Приложению 13 к Чикагской конвенции любое государство, которое по запросу предоставляет сведения, оборудование или экспертов уполномоченному органу по расследованию Республики Беларусь как государству, проводящему расследование, имеет право назначить уполномоченного представителя для участия в этом расследовании.

Любому государству, которое предоставляет оперативную базу для проведения расследования на месте авиационного происшествия, или принимает участие в поисково-спасательных операциях или операциях по извлечению обломков, или является государством-партнером эксплуатанта по совместному использованию кодов или альянсу, Департамент по авиации как орган государства, проводящего расследование, может предложить назначить уполномоченного представителя для участия в этом расследовании.

68. Согласно Приложению 13 к Чикагской конвенции государство, имеющее право назначать уполномоченного представителя, также имеет право назначать одного или нескольких советников для оказания ему помощи в расследовании.

69. Советникам, помогающим уполномоченным представителям, разрешается участвовать под их руководством в расследовании в такой степени, в которой это необходимо для обеспечения эффективного участия этих представителей в расследовании.

70. Положения пунктов 67–69 настоящих авиационных правил не имеют целью препятствовать какому-либо государству, участвующему в расследовании, привлечь наиболее квалифицированных технических специалистов из любой организации и назначать таких экспертов в качестве советников их уполномоченного представителя.

71. Наличие документа, удостоверяющего официальный статус, или служебного паспорта может ускорить прохождение въездных формальностей. Вопросы об упрощении формальностей при въезде уполномоченных представителей, их советников и ввозе оборудования предусмотрены Приложением 9 к Чикагской конвенции.

72. Участие в расследовании дает право принимать участие во всех аспектах расследования под контролем уполномоченного по расследованию, в том числе:

- посещать место авиационного происшествия;

- осматривать обломки;

- получать информацию, содержащую показания свидетелей, и предлагать тематику опроса;

- иметь полный и скорейший доступ ко всем относящимся к делу вещественным доказательствам;

- получать экземпляры всех относящихся к делу документов;

- участвовать в считывании записей на носителях информации;

- участвовать в мероприятиях по расследованию за пределами места авиационного происшествия, таких как осмотр агрегатов, технические брифинги, испытания и моделирование;

- принимать участие в совещаниях о ходе расследования, включая обсуждения, связанные с анализом информации, формулированием выводов, причин, способствующих факторов и рекомендаций по безопасности;

- делать заявления в отношении различных элементов расследования.

Однако участие государств, не являющихся государством регистрации, государством эксплуатанта, государством разработчика и государством-изготовителем, может ограничиваться теми вопросами, которые дают право таким государствам участвовать в расследовании в соответствии с пунктом 67 настоящих авиационных правил.

Форма этого участия определяется нормами того государства, в котором проводится расследование или часть его.

Сбор и запись информации не следует откладывать в ожидании прибытия уполномоченного представителя.

73. Уполномоченные представители и их советники:

- предоставляют государству, проводящему расследование, всю имеющуюся у них соответствующую информацию;

- не разглашают информацию о ходе и выводах расследования без согласия председателя комиссии.

Указанное в настоящем пункте требование не препятствует приданию гласности фактов при условии, что на это получено разрешение председателя комиссии по расследованию и ничто не препятствует уполномоченным представителям предоставлять своим государствам информацию с целью способствовать принятию ими соответствующих мер по обеспечению безопасности полетов.

§ 11. Участие государств, граждане которых погибли или получили тяжкие телесные повреждения

74. В соответствии с Приложением 13 к Чикагской конвенции уполномоченному органу в области гражданской авиации государства, граждане которого имеются среди погибших или получивших тяжкие телесные повреждения, предоставляется право назначить эксперта, который уполномочен:

- посещать место авиационного происшествия;

- получать доступ к соответствующей фактической информации, которая была утверждена для опубликования государством, проводящим расследование, и к информации о ходе расследования;

- получать экземпляр окончательного отчета.

Это не будет препятствовать данному государству также оказывать помощь пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям в опознании жертв и организации встреч с оставшимися в живых пассажирами из этого государства в соответствии с Инструктивным материалом по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям (Cir 285).

75. Уполномоченный орган по расследованию в течение первого года расследования своевременно публикует установленную фактическую информацию и сведения о ходе расследования.

ГЛАВА 5 ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

76. Окончательный отчет составляется по форме и содержанию согласно приложению 4. Содержание окончательного отчета может быть адаптировано с учетом обстоятельств авиационного происшествия или инцидента.



77. Департамент по авиации не распространяет, не публикует и не допускает использования проекта отчета или любых его частей или любых других документов, полученных во время проведения расследования авиационного происшествия или инцидента, без официального согласия уполномоченного органа в области гражданской авиации государства, проводящего данное расследование, за исключением случаев, когда такие отчеты или документы уже были опубликованы или обнародованы данным уполномоченным органом.

78. Председатель комиссии по расследованию не распространяет, не публикует и не допускает использования проекта отчета или любых его частей или любых других документов, полученных во время проведения расследования авиационного происшествия или инцидента, без официального разрешения должностного лица, назначившего данное расследование, за исключением случаев, когда такие отчеты или документы уже были официально опубликованы или обнародованы.

79. Председатель комиссии по расследованию авиационного происшествия направляет проект окончательного отчета уполномоченному органу в области гражданской авиации государства, который инициировал расследование, а также иным уполномоченным органам в области гражданской авиации государств, которые принимали участие в расследовании, с предложением высказать свои существенные и обоснованные замечания по этому отчету в кратчайшие сроки. Проект окончательного отчета о расследовании направляется для подготовки замечаний:

уполномоченному органу в области гражданской авиации государства, которое инициировало расследование;

уполномоченному органу в области гражданской авиации государства регистрации;

уполномоченному органу в области гражданской авиации государства эксплуатанта;

уполномоченному органу в области гражданской авиации государства разработчика;

уполномоченному органу в области гражданской авиации государства-изготовителя;

уполномоченному органу в области гражданской авиации иного государства, который принимал участие в расследовании.

В тех случаях, когда председатель комиссии по расследованию авиационного происшествия получает замечания в течение 60 дней с даты отправления сопроводительного письма, он либо вносит изменения в проект окончательного отчета для включения в него полученных замечаний, либо, по желанию уполномоченного органа в области гражданской авиации государства, представившего замечания, прилагает замечания к окончательному отчету. В тех случаях, когда председатель комиссии по расследованию авиационного происшествия не получает замечаний в течение 60 дней с даты отправления первого сопроводительного письма, он публикует окончательный отчет в соответствии с настоящим пунктом, за исключением случаев, когда продление данного срока согласовано соответствующими уполномоченными органами в области гражданской авиации других государств.

Требования настоящего пункта не препятствуют председателю комиссии по расследованию авиационного происшествия консультироваться с уполномоченными представителями других государств, которые предоставили соответствующую информацию, основные средства или экспертов, участвовавших в расследовании в соответствии с положениями пункта 74 настоящих авиационных правил.

80. Замечания, которые должны прилагаться к окончательному отчету, касаются лишь редакционных конкретных технических аспектов окончательного отчета, по которым невозможно было прийти к соглашению.

81. Для направления проекта окончательного отчета государствам-получателям председатель комиссии использует наиболее быстрые и удобные средства связи, такие как факсимильная связь, электронная почта, курьерские или срочные почтовые отправления.

82. Предлагаемые рекомендации по обеспечению безопасности полетов подлежат включению в проект окончательного отчета.

83. Председатель комиссии по расследованию авиационного происшествия направляет через государство эксплуатанта экземпляр проекта окончательного отчета эксплуатанту в целях обеспечения возможности представления эксплуатантом замечаний по проекту окончательного отчета.

84. Председатель комиссии по расследованию авиационного происшествия направляет через уполномоченный орган в области гражданской авиации государства разработчика или государства-изготовителя экземпляр проекта окончательного отчета организациям, ответственным за конструкцию типа и окончательную сборку воздушного судна в целях обеспечения возможности представления ими замечаний по проекту окончательного отчета.

85. В интересах предотвращения авиационных происшествий председатель комиссии по расследованию, проводящей расследование, как можно скорее выпускает окончательный отчет.

Публикация окончательного отчета может осуществляться посредством размещения его в глобальной компьютерной сети Интернет, при этом окончательный отчет не обязательно публиковать в бумажном виде.

86. Председатель комиссии по расследованию авиационного происшествия выпускает отчеты в кратчайшие сроки и, если возможно, в течение 12 месяцев после авиационного происшествия. Если отчет не может быть выпущен в течение 12 месяцев, председателю комиссии по расследованию авиационного происшествия следует выпускать промежуточный отчет к каждой годовщине авиационного происшествия с подробным изложением хода расследования, включая информацию о любых вопросах, касающихся безопасности полетов.

87. Срок расследования авиационного инцидента не должен превышать 20 суток, а серьезного авиационного инцидента – 30 суток, если в процессе расследования не требуется проведения дополнительных исследований. Срок расследования продлевается по ходатайству председателя комиссии по расследованию авиационного инцидента или серьезного авиационного инцидента должностным лицом, назначившим расследование.

88. После утверждения окончательного отчета должностным лицом, назначившим расследование, председатель комиссии по расследованию авиационного происшествия или серьезного авиационного инцидента незамедлительно направляет окончательный отчет о расследовании авиационного происшествия или серьезного авиационного инцидента в Департамент по авиации как органу государства, проводящего расследование, для последующей передачи:

- уполномоченному органу в области гражданской авиации государства, назначившего расследование;
- уполномоченному органу в области гражданской авиации государства регистрации;
- уполномоченному органу в области гражданской авиации государства эксплуатанта;
- уполномоченному органу в области гражданской авиации государства разработчика;
- уполномоченному органу в области гражданской авиации государства-изготовителя;
- уполномоченному органу в области гражданской авиации государства, граждане которого погибли или получили тяжкие телесные повреждения;
- уполномоченному органу в области гражданской авиации государства, которое предоставило соответствующую информацию, основное оборудование или экспертов, а также государства, участвовавшего в расследовании;
- в Межгосударственный авиационный комитет;
- в Минтранс;
- в правоохранительный орган, проводящий предварительное следствие;
- в Федеральное агентство воздушного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.

Окончательный отчет о расследовании авиационного происшествия с воздушным судном максимальной массой более 2250 кг или инцидента с воздушным судном максимальной массой более 5700 кг уполномоченным органом по расследованию направляется в ИКАО.

Окончательный отчет направляется в ИКАО по форме и содержанию согласно приложению 4 на одном из рабочих языков ИКАО.

89. На любом этапе расследования авиационного происшествия или инцидента уполномоченный орган по расследованию Республики Беларусь как государства, проводящего расследование, по предложению председателя комиссии по расследованию направляет соответствующим уполномоченным органам по расследованию авиационных происшествий другого(их) соответствующего(их) государства (государств) рекомендации по проведению предупредительных мер, которые необходимо срочно принять для повышения безопасности полетов.

Приоритет в подготовке рекомендаций по обеспечению безопасности полетов по итогам расследования авиационного происшествия или инцидента должен отдаваться уполномоченному органу в области гражданской авиации государства, проводящему расследование, однако в интересах обеспечения безопасности полетов уполномоченные органы в области гражданской авиации других государств, участвующих в расследовании, могут подготавливать рекомендации по обеспечению безопасности полетов в координации с уполномоченным органом в области гражданской авиации государства, проводящим расследование.

90. Уполномоченный орган по расследованию Республики Беларусь, проводящий расследование авиационного происшествия или инцидента, если это целесообразно, адресует любые рекомендации по обеспечению безопасности полетов, выработанные в результате проведенных расследований, уполномоченным органам по расследованию авиационных происшествий другого(их) соответствующего(их) государства (государств) и в ИКАО, если они касаются документов ИКАО.

В том случае, когда окончательные отчеты содержат рекомендации по обеспечению безопасности полетов, адресуемые ИКАО, поскольку они касаются документов ИКАО, к этим отчетам должно прилагаться письмо с изложением предлагаемых конкретных действий.

91. Департамент по авиации как орган государства, которое получило рекомендации по обеспечению безопасности полетов, в течение 90 дней с момента выпуска препроводительного письма информирует предста-



вивший предложения уполномоченный орган в области гражданской авиации о принятых или рассматриваемых предупредительных мерах или о причинах непринятия каких-либо мер.

Требования настоящего пункта не препятствуют уполномоченному органу в области гражданской авиации государства, проводящему расследование, вносить предложения в отношении предупредительных мер иные, чем рекомендации по обеспечению безопасности полетов.

92. В соответствии с Приложением 13 к Чикагской конвенции уполномоченному органу в области гражданской авиации государства, проводящего расследование, или другому уполномоченному органу в области гражданской авиации государства, выпускающего рекомендации по обеспечению безопасности полетов, следует выполнять процедуры регистрации принятых мер по выполнению подготовленной им рекомендации по обеспечению безопасности полетов.

Уполномоченному органу в области гражданской авиации государства, которое получает рекомендацию по обеспечению безопасности полетов, следует выполнять процедуры контроля для отслеживания действий по выполнению этой рекомендации по обеспечению безопасности полетов в соответствии с инструктивными указаниями по идентификации, составлению и отслеживанию хода выполнения рекомендаций по обеспечению безопасности полетов, содержащимися в части IV «Представление отчетов» Дос 9756.

ГЛАВА 6 ОТЧЕТНОСТЬ ADREP

93. В соответствии с положениями настоящей главы может потребоваться составление в соответствии с инструктивным материалом по составлению предварительного отчета и информационного отчета, содержащимся в Дос 9156:

- предварительный отчет;
- информационный отчет об авиационном происшествии или инциденте.

§ 1. Предварительный отчет

94. В случае авиационного происшествия с воздушным судном, максимальная масса которого более 2250 кг, председатель комиссии по расследованию авиационного происшествия направляет предварительный отчет:

уполномоченному органу в области гражданской авиации государства регистрации или государства места события в зависимости от обстоятельств;

уполномоченному органу в области гражданской авиации государства эксплуатанта;

уполномоченному органу в области гражданской авиации государства разработчика;

уполномоченному органу в области гражданской авиации государства-изготовителя;

уполномоченному органу в области гражданской авиации государства, которое предоставило соответствующую информацию, основное оборудование или экспертов;

ИКАО.

95. В случае авиационного происшествия с воздушным судном массой 2250 кг или менее, когда затрагиваются вопросы летной годности или вопросы, представляющие интерес для других государств, председатель комиссии по расследованию авиационного происшествия направляет предварительный отчет:

уполномоченному органу в области гражданской авиации государства регистрации или государства места события в зависимости от обстоятельств;

уполномоченному органу в области гражданской авиации государства эксплуатанта;

уполномоченному органу в области гражданской авиации государства разработчика;

уполномоченному органу в области гражданской авиации государства-изготовителя;

уполномоченному органу в области гражданской авиации государства, которое представило соответствующую информацию, основное оборудование или экспертов.

96. Предварительный отчет представляется соответствующим уполномоченным органам в области гражданской авиации государств и ИКАО на одном из рабочих языков ИКАО.

97. Предварительный отчет посылается по факсимильной связи, электронной почте или авиапочтой в течение 30 дней с момента авиационного происшествия или серьезного авиационного инцидента, если к этому времени не был послан информационный отчет об авиационном происшествии или серьезном авиационном инциденте. Когда это касается вопросов, непосредственно затрагивающих безопасность, предварительный отчет направляется сразу же по получении сведений наиболее удобными и быстрыми средствами связи.

§ 2. Информационный отчет об авиационном происшествии или инциденте

98. В тех случаях, когда максимальная масса воздушного судна, с которым произошло авиационное происшествие, составляет более 2250 кг, уполномоченный орган по расследованию Республики Беларусь как государства, проводящего расследование, направляет при первой возможности после расследования информационный отчет об авиационном происшествии ИКАО.

99. Уполномоченный орган по расследованию Республики Беларусь как государства, проводящего расследование, по запросу представляет другим государствам соответствующую информацию дополнительно к содержащейся в информационном отчете об авиационном происшествии или инциденте.

100. Если уполномоченный орган по расследованию Республики Беларусь проводит расследование инцидента с воздушным судном, максимальная масса которого более 5700 кг, то он направляет при первой возможности после расследования информационный отчет об инциденте ИКАО.

ГЛАВА 7

ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

§ 1. Системы представления данных о серьезных авиационных инцидентах и авиационных инцидентах

101. В Республике Беларусь созданы:

система обязательного представления данных о серьезных авиационных инцидентах и авиационных инцидентах в целях содействия сбору информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов;

система добровольного представления данных о серьезных авиационных инцидентах и авиационных инцидентах в целях содействия сбору информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов, которые не всегда фиксируются в рамках системы обязательного представления данных о серьезных авиационных инцидентах и авиационных инцидентах.

Системы обязательно и добровольного представления о серьезных авиационных инцидентах и авиационных инцидентах применяются с использованием материалов, содержащихся в Doc 9859.

102. Система добровольного представления данных о серьезных авиационных инцидентах и авиационных инцидентах не ориентирована на применение наказания и предусматривает защиту источников информации.

Отказ от применения наказания является основополагающим принципом добровольного представления данных.

В Республике Беларусь действует система добровольного представления данных о событиях, которые могут оказать влияние на безопасность полетов.

§ 2. Системы и анализ баз данных. Предупредительные меры

103. Департамент по авиации ведет базу данных об авиационных происшествиях или инцидентах в целях содействия проведению эффективного анализа получаемой и содержащейся в базе данных информации о фактических и потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов и определения любых необходимых предупредительных мер. В таких системах баз данных используются стандартные форматы для упрощения обмена данными.

104. Департамент по авиации после определения необходимых предупредительных мер рассматривает фактические и потенциальные недостатки в обеспечении безопасности полетов, принимает эти меры и устанавливает процесс мониторинга за принятием и эффективностью этих мер.

Департамент по авиации на основании анализа состояния безопасности полетов воздушных судов, рекомендаций комиссии по расследованию разрабатывает план мероприятий по предотвращению аналогичных авиационных происшествий и инцидентов и направляет его пользователям воздушного пространства Республики Беларусь, а также заинтересованным организациям и гражданам для обязательной реализации в установленные сроки.

Дополнительная информация, необходимая для разработки предупредительных мер, может содержаться в окончательных отчетах о расследовании авиационных происшествий и инцидентов.

105. Если Департамент по авиации при анализе информации, содержащейся в его базе данных, выявляет вопросы безопасности полетов, представляющие интерес для других государств, то он должен как можно скорее направить в установленном законодательством порядке такую связанную с безопасностью полетов информацию уполномоченным органам в области гражданской авиации этих государств.



106. Помимо рекомендаций по обеспечению безопасности полетов, исходящих из результатов расследования авиационных происшествий или инцидентов, рекомендации по обеспечению безопасности полетов могут исходить из различных источников, включая исследования по обеспечению безопасности полетов. Если рекомендации по обеспечению безопасности полетов адресуются организации в другом государстве, их также следует направлять уполномоченному органу по расследованию этого государства.

§ 3. Обмен информацией, связанной с безопасностью полетов

107. С целью создания сетей коллективного использования информации о безопасности полетов материалы расследования авиационных происшествий и инцидентов всех типов воздушных судов, внесенных в Государственный реестр гражданских воздушных судов Республики Беларусь, Департаментом по авиации направляются:

в Межгосударственный авиационный комитет, который издает ежемесячные информационные бюллетени «Состояние безопасности полетов гражданских воздушных судов» государств – участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства и направляет во все государства – участники Соглашения;

в Федеральное агентство воздушного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.

108. Отчеты о расследовании авиационных происшествий с воздушными судами, максимальная масса которых составляет более 2250 кг, отчеты о расследовании инцидентов с воздушными судами, максимальная масса которых составляет более 5700 кг, и информационные отчеты ADREP Департаментом по авиации направляются в ИКАО.

109. Материалы расследования авиационных происшествий и инцидентов всех типов воздушных судов, внесенных в Государственные реестры гражданских воздушных судов стран СНГ, а также ежемесячные информационные бюллетени «Состояние безопасности полетов гражданских воздушных судов» государств – участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства Департаментом по авиации направляются в авиационные предприятия Республики Беларусь.

Приложение 1
к авиационным правилам
«Расследование авиационных
происшествий и инцидентов»

КОНТРОЛЬНАЯ СХЕМА УВЕДОМЛЕНИЯ И ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ОТЧЕТА

1. Уведомление об авиационных происшествиях и инцидентах

Кем направляется	В отношении	Кому направляется	№ пункта в АП РАПИ
Государством места события	Международных происшествий всех воздушных судов	Государству регистрации. Государству эксплуатанта. Государству разработчика. Государству-изготовителю. ИКАО (в отношении воздушного судна массой более 2250 кг). Межгосударственный авиационный комитет. Минтранс	20
Государством регистрации	Внутренних и прочих происшествий: воздушного судна массой более 2250 кг	Государству эксплуатанта. Государству разработчика. Государству-изготовителю. ИКАО (в отношении воздушного судна массой более 2250 кг). Межгосударственный авиационный комитет. Минтранс	27

2. Окончательный отчет

Авиационные происшествия и инциденты, вне зависимости от места события

Кем направляется	Тип отчета	В отношении	Кому направляется	№ пункта в АП РАПИ
Государством, проводившим расследование	Окончательный отчет	Всех воздушных судов	Государству, назначающему расследование. Государству регистрации. Государству эксплуатанта. Государству разработчика. Государству-изготовителю. Государству, проявляющему интерес вследствие смертельных случаев. Государству, предоставляющему информацию, основное оборудование или экспертов. Межгосударственный авиационный комитет. Минтранс. Департамент по авиации. Правоохранительный орган, проводящий предварительное следствие	67
		воздушного судна массой более 5700 кг	ИКАО	67

3. Отчетность ADREP

Авиационные происшествия и инциденты, вне зависимости от места события

Кем направляется	Тип отчета	В отношении	Кому направляется	№ пункта в АП РАПИ
Государством, проводившим расследование	Окончательный отчет	Авиационных происшествий с воздушным судном массой более 2250 кг	Государству регистрации или государству места происшествия. Государству эксплуатанта. Государству разработчика. Государству-изготовителю. Государству, предоставляющему информацию, основное оборудование или экспертов. ИКАО	73
		Авиационных происшествий с воздушным судном массой 2250 кг или менее, если это связано с летной годностью или вопросами, представляющими интерес	Странам, указанным выше, кроме ИКАО	74
	Информационный отчет об авиационном происшествии	Авиационных происшествий с воздушными судами массой более 2250 кг	ИКАО	77
	Информационный отчет об инциденте	Инцидентов с воздушными судами массой более 5700 кг	ИКАО	79



4. Меры предотвращения авиационных происшествий

Вопросы обеспечения безопасности полетов, представляющие интерес для других государств

Кем направляется	Тип отчета	В отношении	Кому направляется	№ пункта в АП РАПИ
Департаментом по авиации как органом государства, проводящего анализ данных безопасности полетов	Любой	Вопросов, которые, как считается, представляют интерес для других государств	Заинтересованным государствам	86
Департаментом по авиации как органом государства, вырабатывающего рекомендации по безопасности полетов	Рекомендации по безопасности полетов	Рекомендации для другого государства	Уполномоченному органу по расследованию авиационных происшествий в другом государстве	68 87

Примечание. Для целей настоящего приложения:

под международными происшествиями понимаются авиационные происшествия и инциденты, имеющие место на территории Договаривающегося государства, с воздушными судами, зарегистрированными в другом Договаривающемся государстве;

под внутренними происшествиями и инцидентами понимаются авиационные происшествия и инциденты, имеющие место на территории государства регистрации;

под прочими происшествиями понимаются авиационные происшествия и инциденты, имеющие место на территории государства, не являющегося членом ИКАО, или вне территории какого-либо государства.

Приложение 2
к авиационным правилам
«Расследование авиационных
происшествий и инцидентов»

ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ ПОВРЕЖДЕНИЙ ВОЗДУШНОГО СУДНА

1. В случае отделения двигателя от воздушного судна событие классифицируется как авиационное происшествие даже тогда, когда повреждение ограничивается самим двигателем.

2. Потеря капотов двигателя (вентилятора или основного контура) или элементов реверсивного устройства, которая не приводит к дальнейшему повреждению воздушного судна, не рассматривается в качестве авиационного происшествия.

3. События, при которых лопатки компрессора или турбины или другие внутренние элементы двигателя выбрасываются через выхлопную трубу двигателя, не рассматриваются в качестве авиационного происшествия.

4. Разрушение или потеря обтекателя радиолокатора не рассматривается в качестве авиационного происшествия, если только это не приводит к значительному повреждению других элементов конструкции или систем.

5. Отсутствие закрылка, предкрылка и других устройств увеличения подъемной силы, законцовок крыла и так далее, без которых в соответствии с перечнем отклонений от конфигурации (CDL) вылет разрешается, не рассматривается в качестве авиационного происшествия.

6. Складывание стойки шасси или посадка с убранными шасси, в результате чего произошло лишь повреждение обшивки. В том случае, если воздушное судно после незначительного ремонта или установки заплат можно безопасно выпустить в полет с последующим выполнением более масштабного ремонта для полного восстановления, то такое событие не будет классифицироваться как авиационное происшествие.

7. Если повреждение конструкции приводит к разгерметизации воздушного судна или невозможности его герметизации, то данное событие классифицируется как авиационное происшествие.

8. Демонтаж компонентов для проведения инспекции после события, например профилактический демонтаж стойки шасси после схода с ВПП на небольшой скорости, связанный с выполнением значительного объема работ, не рассматривается в качестве авиационного происшествия, если не обнаружено значительных повреждений.

9. События, связанные с аварийной эвакуацией, не рассматриваются в качестве авиационного происшествия, если никто не получил серьезных телесных повреждений или воздушное судно существенно не повреждено.

10. В том случае, если воздушное судно можно безопасно выпустить в полет после незначительного ремонта с последующим выполнением более масштабного ремонта для полного восстановления, то такое событие не будет классифицироваться как авиационное происшествие. Аналогичным образом, если воздушное судно может быть выпущено в полет на основе CDL с демонтированным, отсутствующим или нерабочим элементом, то такой ремонт не будет рассматриваться в качестве крупного ремонта и соответственно данное событие не будет рассматриваться в качестве авиационного происшествия.

Что касается повреждений воздушного судна, в результате которых нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики, то воздушное судно может безопасно выполнить посадку, однако без ремонта его нельзя безопасно выпустить в полет по следующему участку.

11. Стоимость ремонта или ориентировочные потери, информация о которых предоставлена страховыми компаниями, может свидетельствовать о степени полученного повреждения, однако она не должна использоваться в качестве единственного ориентира для определения того, является ли данное повреждение достаточным для того, чтобы рассматривать это событие в качестве авиационного происшествия. Аналогичным образом воздушное судно может рассматриваться в качестве «полностью разрушенного» по причине неэкономичности его ремонта, а не в качестве получившего существенные повреждения, относимые к категории авиационного происшествия.

Приложение 3
к авиационным правилам
«Расследование авиационных
происшествий и инцидентов»

ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ ПО СЧИТЫВАНИЮ И АНАЛИЗУ ЗАПИСЕЙ БОРТОВЫХ САМОПИСЦЕВ

§ 1. Предварительный этап

1. Первоочередным мероприятием после авиационного происшествия уполномоченного органа по расследованию является организация считывания и анализа зарегистрированных бортовыми самописцами данных.

2. Если уполномоченный орган по расследованию не располагает средствами воспроизведения и анализа записанной всеми типами бортовых самописцев информации (как речевой, так и данных), то он может обращаться к уполномоченным органам в области гражданской авиации других государств с просьбой о содействии. В этой связи первоочередной задачей председателя комиссии по расследованию является своевременная организация считывания записей бортовых самописцев в соответствующем техническом центре считывания данных.

§ 2. Выбор технического центра

3. Председатель комиссии по расследованию может обратиться с просьбой через уполномоченный орган по расследованию к любому другому государству, которое, по его мнению, лучше других способно помочь в расследовании. Программное обеспечение стандартного проигрывающего оборудования изготовителя и воспроизведения записей, которое обычно применяется авиакомпаниями и авиационно-техническими службами, считается непригодным для использования в процессе расследования. Как правило, необходимо иметь специальные технические средства восстановления и анализа данных в тех случаях, когда самописцы были повреждены во время происшествия.

4. В технических центрах считывания записей бортовых самописцев должно обеспечиваться следующее:

а) возможность демонтажирования самописцев, которые имеют серьезные повреждения, а также считывания сделанных ими записей;

б) возможность воспроизведения первоначальных записей модуля памяти без необходимости использовать для этого устройство перезаписи изготовителя и без кожуха самописца, регистрировавшего данные во время авиационного происшествия или инцидента;

в) возможность анализировать и расшифровывать необработанные бинарные колебания сигналов, зарегистрированные самописцем полетных данных с цифровой записью на пленку, не используя для этого автоматизированных средств;

г) возможность усиливать и фильтровать с помощью цифровых средств речевые сигналы, используя для этого подходящее программное обеспечение;



д) возможность графически анализировать данные и получать дополнительные параметры, которые непосредственно не регистрировались самописцем, а также подтверждать данные путем перекрестной проверки и использовать другие аналитические методы в целях определения точности данных и подтверждения соответствующих ограничений.

§ 3. Участие государства-изготовителя (или государства разработчика) и государства эксплуатанта

5. Государство-изготовитель или государство разработчика несет ответственность за летную годность и располагает соответствующими квалифицированными специалистами, которые, как правило, привлекаются для считывания и анализа информации, зарегистрированной самописцем полетных данных. По той причине, что зарегистрированная бортовым самописцем информация довольно часто позволяет быстро выявить проблемы, связанные с летной годностью, государству-изготовителю (или государству разработчика) следует направлять своего представителя, чтобы он присутствовал при считывании и анализе зарегистрированных бортовым самописцем данных, проводимыми в государстве, не являющемся государством-изготовителем (или государством разработчика).

6. Государство эксплуатанта несет ответственность за регламентирование производства полетов и может оказать помощь в проведении анализа тех эксплуатационных аспектов, которые имеют непосредственное отношение к деятельности эксплуатанта. По той причине, что зарегистрированная бортовым самописцем информация часто позволяет довольно быстро выявить проблемы, связанные с эксплуатацией, представителю государства эксплуатанта следует присутствовать при считывании и анализе данных, записанных бортовым самописцем.

§ 4. Рекомендуемые процедуры

7. Считывание сделанных самописцем полетных данных и бортовым речевым самописцем записей следует, как правило, производить в одном техническом центре, поскольку они содержат взаимодополняющие данные, которые могут помочь в оценке и подтверждении каждой записи, а также в определении временной последовательности событий и их синхронизации.

8. До считывания записей полетных данных не следует открывать бортовые самописцы или подключать к ним электропитание и, кроме того, не следует производить перезапись первоначально зарегистрированных данных (особенно с помощью скоростных устройств перезаписи), так как им может быть нанесен непоправимый ущерб.

9. Техническому центру, в котором производилось считывание записей бортовых самописцев для другого государства, следует предоставлять возможность высказать свои критические замечания по окончательному отчету с той целью, чтобы в отчете были учтены характеристики анализа данных бортового самописца.

10. Техническому центру, в котором производится считывание записей бортовых самописцев, может потребоваться помощь специалистов изготовителя или эксплуатанта воздушного судна в целях проверки тарировочных данных и подтверждения зарегистрированной информации.

11. Уполномоченный орган государства, проводящего расследование, может оставлять на хранение подлинные записи или их копии в техническом центре, где эти записи считывались, до времени завершения расследования с той целью, чтобы облегчить своевременное представление информации на дополнительные запросы или просьбы о представлении уточнений при условии, что данный технический центр принимает надлежащие меры защиты таких записей.

Приложение 4
к авиационным правилам
«Расследование авиационных
происшествий и инцидентов»

ПОРЯДОК ЗАПОЛНЕНИЯ ФОРМЫ И СОДЕРЖАНИЕ ОКОНЧАТЕЛЬНОГО ОТЧЕТА

Целью введения настоящей формы является представление окончательного отчета в удобной и единообразной форме.

Подробный инструктивный материал по заполнению каждого раздела этого окончательного отчета содержится в Doc 9756.

Окончательный отчет состоит из:

заголовка (наименование эксплуатанта; изготовитель, модель, национальные и регистрационные знаки воздушного судна; место и дата авиационного происшествия или инцидента);

синописа (излагается кратко вся соответствующая информация относительно уведомления об авиационном происшествии национальных и иностранных властей, уполномоченного органа по расследованию, представительства эксплуатанта воздушного судна, органа, выпускающего отчет, дата его опубликования и обстоятельства, приведшие к авиационному происшествию или инциденту);

основной части.

Основная часть состоит из следующих основных разделов:

1. Фактическая информация.
2. Анализ.
3. Заключение.
4. Рекомендации по безопасности полетов.

При этом каждый раздел состоит из ряда подразделов, указанных ниже.

Приложения включаются по мере необходимости.

При составлении окончательного отчета с использованием этой формы и содержания следует предусмотреть, чтобы:

а) все данные, относящиеся к пониманию фактической информации, анализа и заключений, были отражены в каждом соответствующем разделе;

б) в тех случаях, когда информация в отношении какого-либо подраздела в разделе 1 «Фактическая информация» отсутствует или не имеет отношения к обстоятельствам, которые привели к этому авиационному происшествию или инциденту, примечание об этом было включено в соответствующий подраздел.

1. Фактическая информация

1.1. История полета.

Краткое описание, содержащее следующую информацию:

номер рейса, вид эксплуатации, последний пункт отправления, время отправления (местное время или UTC), намеченный пункт посадки;

подготовка к полету, описание полета и событий, приведших к авиационному происшествию или инциденту, включая восстановление, если возможно, значительной части траектории полета;

местонахождение (широта, долгота, превышение), время авиационного происшествия (местное время или UTC), день или ночь.

1.2. Телесные повреждения.

Заполняется следующий бланк (цифрами).

Телесные повреждения	Экипаж	Пассажиры	Прочие лица
Со смертельным исходом			
Серьезные			
Незначительные/отсутствуют			

Только в целях единообразия статистических данных телесное повреждение, в результате которого в течение 30 дней с момента происшествия наступила смерть, классифицируется как телесное повреждение со смертельным исходом. Телесные повреждения со смертельным исходом включают все смертельные случаи, определенные как прямой результат телесных повреждений, причиненных во время авиационного происшествия.

1.3. Повреждение воздушного судна.

Краткое описание повреждения, полученного воздушным судном во время авиационного происшествия или инцидента (разрушено, существенно повреждено, незначительно повреждено, не повреждено).

1.4. Прочие повреждения.

Краткое описание повреждений, причиненных другим объектам, помимо воздушного судна.

1.5. Сведения о личном составе:

а) соответствующая информация о каждом члене летного экипажа, включая: возраст, действительность свидетельства, классификационных отметок, обязательные проверки, летный опыт (общий и на данном типе воздушного судна) и соответствующая информация о времени работы;

б) краткие данные о квалификации и опыте работы других членов экипажа;

в) соответствующая информация относительно другого персонала, например, персонала служб воздушного движения, технического обслуживания и так далее, когда это необходимо.

**1.6. Сведения о воздушном судне:**

а) краткие сведения о летной годности и техническом обслуживании воздушного судна (должны быть указаны любые неисправности, известные до полета и во время полета, если они имеют какое-либо отношение к авиационному происшествию или инциденту);

б) краткие сведения о технических характеристиках, если необходимо, и о том, находились ли масса и центр тяжести в установленных пределах на этапе полета, когда произошло авиационное происшествие или инцидент. (Если допуски не выдерживались и если это имеет отношение к авиационному происшествию или инциденту, дать подробные сведения);

в) тип используемого топлива.

1.7. Метеорологическая информация:

а) краткие сведения о метеорологических условиях при данных обстоятельствах, включая прогноз погоды и фактические условия, а также наличие метеорологической информации у экипажа;

б) условия естественного освещения во время авиационного происшествия или инцидента (солнечный свет, лунный свет, сумерки и так далее).

1.8. Навигационные средства.

Соответствующая информация об имеющихся навигационных средствах, включая такие посадочные средства, как ILS, MLS, ПРС, ПРЛ, VOR-визуальные наземные средства и так далее, и сведения об их эффективности во время авиационного происшествия или инцидента.

1.9. Связь.

Соответствующая информация о подвижной и фиксированной службе авиационной электросвязи и ее эффективности.

1.10. Сведения об аэродроме.

Соответствующие сведения об аэродроме, его оборудовании и состоянии или о зоне взлета или посадки, если это не аэродром.

1.11. Бортовые самописцы.

Расположение бортовых самописцев на воздушном судне, их состояние после обнаружения и полученные с их помощью соответствующие данные.

1.12. Сведения об обломках и ударе.

Общие сведения о месте авиационного происшествия и характере разброса обломков; об обнаруженных отказах материальной части или неисправности агрегатов; подробности, касающиеся месторасположения и состояния различных обломков, обычно не требуются, если это не связано с необходимостью установления факта разрушения воздушного судна до удара. Диаграммы, схемы и фотографии могут быть включены в этот раздел или в приложения.

1.13. Медицинские и патологические сведения.

Краткое описание результатов проведенного исследования и выявленные при этом соответствующие данные.

Медицинские сведения, относящиеся к свидетельствам летного экипажа, необходимо отражать в подразделе 1.5 «Сведения о личном составе» настоящего отчета.

1.14. Пожар.

В случае пожара представлять сведения о характере события, а также о применяемом противопожарном оборудовании и его эффективности.

1.15. Факторы выживания.

Краткое описание поиска, эвакуации и спасания, местонахождения членов экипажа и пассажиров в связи с полученными телесными повреждениями, повреждения таких элементов воздушного судна, как кресла, узлы крепления и замки привязных ремней.

1.16. Испытания и исследования.

Краткое описание результатов испытаний и исследований.

1.17. Информация об организациях и административной деятельности.

Соответствующая информация об организациях и их административной деятельности, имеющих отношение к эксплуатации воздушного судна. К организациям относятся, например, эксплуатант, службы управления воздушным движением, эксплуатации воздушных трасс, аэродромов и метеорологические службы, а также регламентирующий уполномоченный орган. Информация может включать, в частности, сведения об организационной структуре и функциях, ресурсах, экономическом статусе, административной политике и практике и нормативных рамках.

1.18. Дополнительная информация.

Соответствующая информация, которая не была включена в подразделы 1.1–1.17 настоящего отчета.

1.19. Полезные или эффективные методы расследования.

В случае использования в ходе расследования новых методов расследования дать краткое обоснование для использования этих методов и здесь же изложить их основные моменты, а также указать результаты в соответствующих подразделах 1.1–1.18 настоящего отчета.

2. Анализ

Проанализировать при необходимости только сведения, указанные в разделе 1 «Фактическая информация» настоящего отчета, которые относятся к выработке заключений и установлению причин и (или) способствующих факторов.

3. Заключение

Перечислить обстоятельства, причины и (или) способствующие факторы, установленные в ходе расследования. В перечень причин и (или) способствующих факторов следует включать как непосредственные причины, так и менее очевидные системные факторы и (или) способствующие факторы.

Как указано в пункте 76 авиационных правил «Расследование авиационных происшествий и инцидентов», форма и содержание окончательного отчета, приведенная в настоящем приложении, может быть адаптирована с учетом обстоятельств авиационного происшествия или инцидента. Таким образом, в разделе «Заключения» следует использовать термин «причины», или термин «способствующие факторы», или оба эти термина.

4. Рекомендации по обеспечению безопасности полетов

Если необходимо, кратко изложить любые рекомендации, сделанные с целью предотвращения авиационных происшествий или инцидентов, и любые принятые в результате этого меры по исправлению.

Приложения

Включается, если уместно, любая другая соответствующая информация, которая считается необходимой для понимания настоящего отчета.