

Глава 1. Определения

Авиационное происшествие 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 полёт, 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 полёт, до момента его остановки в конце полёта и выключения основной силовой установки и в ходе которого:

а) какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом или серьёзное 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 лётные 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, лопадки, пневматики, тормозные устройства, колёса, обтекатели, панели, створки шасси, лобовые стёкла, 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.

Примечание 1: Только в целях единообразия статистических данных телесное повреждение, в результате которого в течение 30 дней с момента

происшествия наступила смерть, классифицируется ИКАО (ICAO - International Civil Aviation Organization) как телесное повреждение со смертельным исходом.

Примечание 2. Воздушное судно считается пропавшим без вести, когда были прекращены официальные поиски и не было установлено местонахождение обломков.

Примечание 3. Информация о типе беспилотной авиационной системы, в отношении которой необходимо проводить расследование, содержится в примечании 3 пункта 46 настоящих Правил.

Примечание 4. Инструктивный материал по определению повреждений воздушного судна содержится в Приложении 5.

Авиационное событие. Любое авиационное происшествие или инцидент, имеющий отношение к эксплуатации воздушного судна.

Бортовой самописец. Любой самопишущий прибор, устанавливаемый на борту воздушного судна в качестве дополнительного источника сведений для проведения расследования авиационного происшествия/инцидента.

Контейнер автоматически развёртываемого бортового самописца (ADFR – Automatic Deployable Flight Recorder). Комбинация самописца, установленного на борту воздушного судна, который может автоматически отделяться от воздушного судна.

Примечание. Технические требования к бортовым самописцам приводятся в частях I, II и III АПКР-6 «Эксплуатация воздушных судов».

Воздушное судно. Любой летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счёт его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной или водной поверхности.

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.

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.

Инцидент. Любое событие, кроме авиационного происшествия и серьёзного инцидента, связанное с использованием воздушного судна, которое влияет или могло бы повлиять на безопасность эксплуатации.

Примечание. Типы инцидентов, представляющих основной интерес

для Международной организации гражданской авиации с точки зрения путей предотвращения авиационных происшествий, перечислены в Приложениях 3 и 4.

Максимальная масса. Максимальная сертифицированная взлетная масса.

Полномочный орган по расследованию авиационных происшествий. Полномочный орган, в функции которого входит расследование авиационных происшествий и инцидентов в контексте данного АПКР-а.

Правительственная программа по безопасности полётов (ППБП). Единый комплекс правил и видов деятельности, нацеленных на повышение безопасности полётов.

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. Определение причин не предполагает возложения вины или установление административной, гражданской или уголовной ответственности.

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. Предложение полномочного органа по расследованию происшествий 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. Помимо рекомендаций по обеспечению безопасности, вытекающих из результатов расследования авиационных происшествий и инцидентов, рекомендации по обеспечению безопасности могут вытекать из различных источников, включая исследования по обеспечению безопасности полётов.

Рекомендация по обеспечению безопасности полётов, имеющая глобальное значение (SRGC – Safety Recommendations of Global Concern). Рекомендация по обеспечению безопасности полётов, касающаяся системного недостатка, который, в силу существующей вероятности его повторения с потенциально серьёзными последствиями на глобальном уровне, требует принятия своевременных мер с целью повышения уровня безопасности полётов.

Примечание. Критерии, касающиеся отнесения рекомендации к

категории SRGC, содержатся в части IV «Представление отчёта» Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9756 - ICAO).

Серьезное телесное повреждение. Телесное повреждение, которое получено лицом во время авиационного события и которое:

- а) требует госпитализации более чем на 48 ч. 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% поверхности тела; или
- е) связано с подтвержденным фактом воздействия инфекционных веществ или поражающей радиации.

Серьезный инцидент. Инцидент, обстоятельства которого указывают на имевшую место высокую вероятность авиационного происшествия, 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.

Примечание 1. Разница между авиационным происшествием и серьёзным инцидентом заключается только в последствиях.

Примечание 2. Примеры серьёзных инцидентов приводятся в Приложении 3 настоящих Правил.

Событие. Любое авиационное происшествие или инцидент, имеющие отношение к эксплуатации воздушного судна.

Советник. Лицо, назначенное государством в силу наличия у него соответствующей квалификации с целью оказания помощи уполномоченному представителю этого государства в расследовании. В Кыргызской Республике это лицо, предложенное уполномоченным Правительством Кыргызской Республики государственным органом по регулированию и надзору в области гражданской авиации (далее - орган гражданской авиации) и утверждаемое уполномоченным Правительством Кыргызской Республики государственным органом, реализующим государственную политику в области гражданской авиации (далее - орган, реализующий государственную политику в области гражданской авиации).

Примечание. Термин «наличие соответствующей квалификации»

означает, что лицо, принимающее участие в расследовании обладает опытом работы в гражданской авиации и специальным авиационным образованием.

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. Определение способствующих факторов не предполагает возложения вины или установления административной, гражданской или уголовной ответственности.

Уполномоченный по расследованию. Лицо, которому в силу наличия у него соответствующей квалификации поручены организация и проведение расследования, а также контроль за его ходом.

Примечание. Ничто в приведённом выше определении не рассматривается как препятствующее назначению уполномоченного по расследованию в состав комиссии или другого органа.

Уполномоченный представитель. Лицо, назначенное государством в силу наличия у него или нее соответствующей квалификации для участия в расследовании, проводимом другим государством. В Кыргызской Республике это лицо, предложенное уполномоченным Правительством Кыргызской Республики государственным органом по регулированию и надзору в области гражданской авиации (далее - орган гражданской авиации) и утверждаемое уполномоченным Правительством Кыргызской Республики государственным органом, реализующим государственную политику в области гражданской авиации (далее - орган, реализующий государственную политику в области гражданской авиации). Уполномоченный представитель назначается из органа по расследованию авиационных происшествий этого государства.

Примечание. Термин «наличие соответствующей квалификации» означает, что лицо, принимающее участие в расследовании обладает опытом работы в гражданской авиации и специальным авиационным образованием

Эксплуатант. Лицо, организация или предприятие, занимающиеся эксплуатацией воздушных судов или предлагающие свои услуги в этой области.

Глава 2. Применимость

1. Орган по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (далее - орган по расследованию), может быть создан на базе государственного органа по регулированию и надзору в области гражданской авиации, но с прямым подчинением на время расследования органу реализующему государственную политику в области гражданской авиации Кыргызской Республики.

2. Технические требования настоящих Правил применяются в отношении действий, предпринимаемых в связи с авиационными происшествиями и инцидентами, где бы они ни произошли.

Примечание. Вопросы применения данного технического требования в отношении авиационных происшествий или серьезных инцидентов, которые имели место на территории государства, не являющегося Договаривающимся, в районе, суверенитет над которым не определен, или над открытым морем, рассматриваются соответственно в пунктах 47, 48 и 49 настоящих Правил.

3. В настоящих Правилах технические требования, касающиеся государства эксплуатанта, применяются только в тех случаях, когда воздушное судно сдано в аренду, зафрахтовано или обменено и когда данное государство не является государством регистрации, и если оно выполняет, частично или полностью, функции и обязанности государства регистрации.

4. В настоящих Правилах, если не оговорено иначе или иное не вытекает из контекста:

а) термин «орган по расследованию» и «комиссия по расследованию» в контексте осуществления расследования означают одно и то же лицо, а любая ссылка на Кыргызскую Республику относится к органу по расследованию или комиссии по расследованию Кыргызской Республики;

б) термин «председатель комиссии по расследованию» и «уполномоченный по расследованию» означают одно и то же лицо;

в) термин «член комиссии по расследованию» включает также и любое лицо, которое назначено для участия или проведения расследования, как в составе комиссии, так и в качестве штатного работника органа по расследованию;

г) приложения к настоящим Правилам содержат материал, сгруппированный отдельно для удобства пользования, но являются составной частью настоящих Правил.

Глава 3. Общие положения

5. Требования настоящих Правил применяются также в отношении совместного расследования авиационных событий с гражданскими и государственными воздушными судами.

6. Срок расследования инцидента не должен превышать 30 суток, а серьезного инцидента - 60 суток, если в процессе расследования не требуется проведение дополнительных исследований. Срок расследования продлевается по ходатайству председателя комиссии органом, назначившим расследование авиационного инцидента.

7. В случае регистрации воздушного судна какого - либо

международного эксплуатационного агентства не на основе национальной принадлежности, государства, входящие в состав этого агентства, солидарно несут ответственность, которая в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации 1944 года, возлагается на государство регистрации.

§1. Цель расследования

8. Единственной целью расследования авиационного происшествия или инцидента является предотвращение авиационных происшествий и инцидентов в будущем. Целью этой деятельности не является установление доли чьей - либо вины или ответственности.

9. Орган по расследованию является структурным подразделением уполномоченного Правительством Кыргызской Республики государственного органа по регулированию и надзору в области гражданской авиации (далее - орган гражданской авиации).

10. Орган по расследованию готовит проект приказа о создании комиссии по расследованию авиационного события. Комиссия по расследованию авиационного события назначается приказом руководителя органа, реализующего государственную политику в области гражданской авиации. На время проведения расследования комиссия по расследованию считается функционально независимой. Орган, реализующий государственную политику в области гражданской авиации не в праве влиять на ход расследования, а также на публикацию результатов расследования, рекомендаций по обеспечению безопасности полётов, промежуточного(ных) отчёта (ов) и окончательного отчёта.

11. В ходе расследований орган по расследованию авиационных событий не запрашивает и не принимает указаний от каких-либо иных органов и обладает неограниченными полномочиями в отношении проведения расследований.

12. Орган по расследованию публикует промежуточные заявления или отчёт(ы), результаты расследований, рекомендации по обеспечению безопасности полётов и окончательный отчёт за подписью председателя комиссии по расследованию без получения предварительного одобрения от какого-либо стороннего органа.

13. Ни соответствующее министерство, ни какие-либо иные организации не оказывают влияние на финансирование и кадровое обеспечение органа по расследованию авиационных событий. В частности, не допускается, чтобы члены комиссии и прикомандированные сотрудники подвергались каким-либо взысканиям по возвращении к своим повседневным обязанностям.

14. В плане расследования предусматривается, что уполномоченный

по расследованию несёт непосредственную ответственность за организацию группы по расследованию, постановку задач членам группы и управление ходом расследования. План расследования включает подробные контрольные карты мероприятий по расследованию.

§2. Освобождение из-под охраны

15. Государство места события 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 государством регистрации, или, если это применимо, государством эксплуатанта. С этой целью государство 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 это государство находит невозможным разрешить, оно само осуществляет перемещение их в такое место, куда может быть разрешен доступ.

§3. Первоначальное сообщение об авиационном происшествии

16. Должностные лица организаций гражданской авиации, которым первым стало известно об авиационном происшествии или инциденте, обязаны немедленно с использованием наиболее оперативных из находящихся в их распоряжении средств связи оповестить орган гражданской авиации о случившемся авиационном происшествии или инциденте. Командир воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие, или другой член экипажа, если им позволяет состояние здоровья, обязаны незамедлительно оповестить о происшествии:

- а) органу гражданской авиации;
- б) органу по оказанию помощи при чрезвычайных ситуациях в Кыргызской Республике;
- в) соответствующей организации или службе аэропорта Кыргызской Республики по осуществлению поиска и спасания при авиационных происшествиях, в районе ответственности которого произошло авиационное происшествие;
- г) соответствующему военному органу по осуществлению контроля за воздушным пространством Кыргызской Республики;
- д) эксплуатанту воздушного судна.

17. Орган гражданской авиации по получению первоначального донесения об авиационном событии с учетом сообщений, направленных

органом обслуживания воздушного движения, немедленно сообщает об этом:

- а) органу, реализующему государственную политику в области гражданской авиации Кыргызской Республики;
- б) органу по оказанию помощи при чрезвычайных ситуациях Кыргызской Республики;
- в) правоохранительным органам Кыргызской Республики;
- г) органу общественной и государственной безопасности Кыргызской Республики;
- д) органу надзора за соблюдением законности на транспорте Кыргызской Республики.

18. Любой орган обслуживания воздушного движения Кыргызской Республики, которому становится известно о любом серьезном инциденте на территории Кыргызской Республики или серьезном инциденте с воздушным судном, зарегистрированным в Кыргызской Республике, немедленно сообщает об этом:

- а) органу гражданской авиации;
- б) эксплуатанту воздушного судна.

19. Орган по расследованию по получению первоначального сообщения о серьезном инциденте с учетом сообщений, направленных органом обслуживания воздушного движения, немедленно сообщает об этом органу гражданской авиации Кыргызской Республики, а также, при необходимости:

- а) органу по оказанию помощи при чрезвычайных ситуациях Кыргызской Республики;
- б) органу охраны правопорядка Кыргызской Республики;
- в) органу общественной и государственной безопасности Кыргызской Республики;
- г) органу надзора за соблюдением законности на транспорте Кыргызской Республики.

20. Первоначальное сообщение содержит имеющуюся информацию, указанную:

- а) в подпунктах а), б), в), г), д), е), ж), и) пункта 34 настоящих Правил - при авиационном происшествии;
- б) в подпунктах а), б), в), г), д), е) пункта 34 настоящих Правил - при серьезном инциденте.

21. Каждый эксплуатант, орган обслуживания воздушного движения, служба и организация гражданской авиации, а также любой другой орган, служба или организация, деятельность которого связана с обслуживанием или обеспечением полетов имеет специальную утвержденную органом гражданской авиации инструкцию по передаче сообщения и другим действиям своих должностных лиц при авиационном происшествии или

инциденте, во исполнение требований настоящих Правил.

§4. Сохранение вещественных доказательств, охрана и удаление воздушного судна

22. В случае авиационного происшествия на территории Кыргызской Республики все органы власти, предприятия или организации, включая любые военные формирования, расположенные на месте или вблизи места происшествия, принимают все необходимые меры по осуществлению или оказанию помощи в осуществлении поиска и спасания воздушного судна, с которым имеет место авиационное происшествие, а также сохранению вещественных доказательств и обеспечению надежной охраны воздушного судна до тех пор, пока охрана воздушного судна и полученные вещественные доказательства не будут переданы под ответственность соответствующих правоохранительных и других полномочных органов или служб.

23. Сохранение вещественных доказательств, включает сохранение путем фотографирования или другими соответствующими способами, любых вещественных доказательств, которые могут быть изъяты, испорчены, утеряны или уничтожены.

24. Охрана включает предохранение объекта охраны от дальнейшего повреждения, проникновения посторонних лиц, хищения или порчи.

25. Местные органы власти, физические и юридические лица, на территории которых произошли авиационное происшествие или инцидент, обязаны принять меры по обеспечению охраны места происшествия, воздушного судна, его составных частей, бортовых и наземных средств объективного контроля, всех предметов, находящихся на борту воздушного судна, а также находящихся на месте происшествия предметов, затронутых авиационным происшествием или инцидентом, всей документации, относящейся к производству, ремонту и эксплуатации воздушного судна и обеспечению его полета, до прибытия представителей органа по расследованию.

26. Извлечение бортовых самописцев и обработку их записей, осуществляет персонал имеющий соответствующую квалификацию.

27. Уполномоченный по расследованию, при необходимости, совместно с судебными или соответствующими правоохранительными органами принимает все меры для того, чтобы обеспечить сохранение вещественных доказательств, которые в интересах расследования требуют немедленной регистрации и анализа, включая обследование и, опознание жертв, а также считывание записей бортовых самописцев и других средств записи окружающей обстановки на рабочем месте.

28. В случае поступления от государства регистрации, государства

эксплуатанта, государства разработчика или государства - изготовителя воздушного судна, с которым имеет место авиационное происшествие на территории Кыргызской Республики, просьбы о том, чтобы воздушное судно и любые вещественные доказательства оставались нетронутыми до осмотра уполномоченным представителем обратившегося с этой просьбой государства, соответствующие правоохранительные органы совместно с другими полномочными органами или службами принимают все необходимые меры для выполнения такой просьбы, насколько это практически осуществимо и соответствует надлежащему проведению расследования, при условии, что данное воздушное судно может быть передвинуто, 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.

Глава 4. Уведомление

Примечание 1. В приложении 2 содержится контрольная схема уведомления и представления отчета.

Примечание 2. Перечень адресов полномочных органов, занимающихся расследованием авиационных происшествий, приводится в части I «Организация и планирование» Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9756 - ICAO).

§1. Происшествия или инциденты на территории договаривающегося государства с воздушным судном другого договаривающегося государства.

Ответственность государства места события.

Направление уведомления

29. Схема уведомления об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах оговорена в Приложении 2 к настоящим Правилам.

30. В случае, если Кыргызская Республика является государством места события, то направляется уведомление об авиационном происшествии, серьезном инциденте или инциденте с минимальной задержкой при помощи наиболее удобного и быстрого средства связи:

- а) государству регистрации;
- б) государству эксплуатанта;
- в) государству разработчика;
- г) государству-изготовителю;

д) международной организации гражданской авиации, если максимальная масса соответствующего воздушного судна превышает 2250 кг или оно является турбореактивным самолётом.

31. В случае если государство места события не располагает информацией о серьезном инциденте, или инциденте, подлежащем расследованию с воздушным судном, в отношении которого Кыргызская Республика является государством регистрации или государством эксплуатанта, орган по расследованию направляет уведомление о таком инциденте государству разработчика, государству - изготовителю и государству места события.

32. Уведомление направляется адресатам с использованием имеющихся наиболее быстрых и удобных средств связи, таких, как телефонная связь, факсимильная связь, электронная почта и сеть авиационной фиксированной электросвязи (AFTN – Aeronautical Fixed Telecommunication Network). При необходимости уведомление может направляться с использованием более чем одного средства связи.

33. При использовании средства связи для направления уведомления учитывать, такие его характеристики, как надежность функционирования, качество передачи, а также возможность воспроизведения, регистрации и сохранения получаемой информации на бумаге или, когда это применимо, на другом техническом носителе информации.

Примечание. Положение относительно оповещения государства регистрации о стадии бедствия координационным центром поиска и спасания содержится в АПКР 12 "Поиск и спасание".

§2. Форма и содержание

34. Уведомление об авиационном происшествии или серьезном инциденте излагается в простой форме и содержит такое количество указанной ниже информации, которое имеется в наличии, однако отправление этого уведомления не должно задерживаться из-за отсутствия полной информации:

а) сокращение ACCID - для обозначения авиационных происшествий (Aviation Accident), сокращение SINCID - для обозначения серьезных инцидентов (Serious Incident), сокращение INCID (Incident) - для обозначения инцидентов;

б) изготовитель, тип/модель, национальные и регистрационные знаки и серийный номер воздушного судна;

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

г) квалификация командира воздушного судна и гражданство членов экипажа и пассажиров;

- д) дата и время (местное время или всемирное координированное время UTC) авиационного происшествия или инцидента;
- е) последний пункт отправления и намеченный пункт посадки воздушного судна;
- ж) положение воздушного судна относительно какого-либо легко определяемого географического пункта, широта и долгота;
- з) число членов экипажа и пассажиров; на борту - погибло и получило серьезные телесные повреждения; прочие - погибло и получило серьезные телесные повреждения;
- и) описание авиационного происшествия или инцидента и степень повреждения воздушного судна, насколько это известно;
- к) указание, в какой степени государство места события будет проводить расследование или предполагает передать его другому государству;
- л) физические характеристики района авиационного происшествия или инцидента, а также информация о трудностях с доступом к нему или особых требованиях, касающихся прибытия на место происшествия; и
- м) наименование органа, выпустившего уведомление, и информация о средствах для осуществления в любое время контакта с уполномоченным/председателем комиссии по расследованию или органом по расследованию государства места события;
- н) наличие и описание опасных грузов на борту воздушного судна.

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

35. Уведомление составляется на русском языке или на одном из других рабочих языков ИКАО с учетом языка, используемого получателем, если последнее не вызывает чрезмерной задержки информации.

36. Орган по расследованию, как только окажется возможным, направляет адресатам подробности, отсутствовавшие в уведомлении об авиационном происшествии или серьезном инциденте, а также другую имеющую отношение к данному происшествию или инциденту информацию, которая становится известной после первоначального направления уведомления.

§3. Ответственность государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика и государства изготовителя. Информация. Участие

37. Орган гражданской авиации по получению уведомления об авиационном происшествии или серьезном инциденте с воздушным судном, в отношении которого Кыргызская Республика является государством регистрации, государством эксплуатанта, государством разработчика или государством-изготовителем, подтверждает получение уведомления и:

а) предоставляет государству места события любую имеющуюся информацию относительно летного экипажа и воздушного судна, с которым имеет место данное происшествие или серьезный инцидент;

б) информирует государство места события о том, намерен ли он назначить уполномоченного представителя и, если такой уполномоченный представитель будет назначен, сообщает фамилию, подробные контактные данные, а также предполагаемую дату прибытия уполномоченного представителя на место события или расследования;

в) государство регистрации, государство эксплуатанта, государство разработчика и государство-изготовителя просит назначить уполномоченного представителя по специальной просьбе государства, проводящего расследование происшествия с воздушным судном, масса которого превышает 2250 кг. Внимание также обращается на полезный вклад их присутствия и участия в расследовании.

38. Орган гражданской авиации по получению уведомления об авиационном происшествии или инциденте как можно скорее подтверждает получение уведомления, и направляет подробную информацию об опасных грузах на борту данного воздушного судна.

§4. Авиационные происшествия или серьёзные инциденты на территории государства регистрации, в государстве, не являющемся договаривающимся государством, или вне территории какого-либо государства. Ответственность государства регистрации.

Направление уведомления

39. Когда Кыргызская Республика является государством регистрации и назначает расследование авиационного происшествия или инцидента, то она направляет уведомление, в соответствии с вышеуказанными пунктами 30 и 31, с минимальной задержкой при помощи наиболее удобного и быстрого средства связи:

а) государству эксплуатанта;

б) государству разработчика;

в) государству-изготовителю;

г) международной организации гражданской авиации, если максимальная масса соответствующего воздушного судна превышает 2250 кг или оно является турбореактивным самолетом.

Примечание 1. Телефонная, факсимильная связь, электронная почта или фиксированная сеть авиационной электросвязи (AFTN) будут в большинстве случаев «наиболее удобным и быстрым средством связи». Возможно использование нескольких средств связи.

Примечание 2. Положение относительно оповещения государства регистрации о стадии бедствия координационным центром поиска и спасания содержится в АПКР-12 «Поиск и спасание».

§5. Ответственность государства эксплуатанта, государства разработчика и государства-изготовителя.

Информация. Участие

40. Кыргызской Республике как государству эксплуатанта, государству разработчика или государству-изготовителю необходимо подтвердить получение уведомления об авиационном происшествии или инциденте.

41. По получении уведомления Кыргызская Республика как государство эксплуатанта, государство разработчика или государство - изготовитель предоставляет по запросу государства регистрации любую имеющуюся у неё информацию относительно летного экипажа и воздушного судна, с которым имело место данное происшествие или инцидент. Кыргызская Республика также информирует государство регистрации о том, намерено ли оно назначить уполномоченного представителя и, если такой уполномоченный представитель будет назначен, сообщить его фамилию и подробную контактную информацию; а также предполагаемую дату прибытия, если уполномоченный представитель будет участвовать в расследовании.

Примечание 1. В соответствии с пунктом 80 настоящих Правил государство регистрации, государство эксплуатанта, государство разработчика и государство-изготовитель имеют право назначать уполномоченного представителя для участия в расследовании.

Примечание 2. В соответствии с пунктом 86 настоящих Правил внимание государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика и государства-изготовителя обращается на их обязательство назначать уполномоченного представителя по специальной просьбе государства, проводящего расследование происшествия с воздушным судном, масса которого превышает 2250 кг. Внимание также обращается на полезный вклад их присутствия и участия в расследовании.

42. По получении уведомления Кыргызская Республика как государство эксплуатанта с минимальной задержкой и, используя наиболее подходящие и быстрые имеющиеся у него средства, направляет государству

регистрации подробную информацию об опасных грузах на борту воздушного судна.

Глава 5. Расследование

§1. Ответственность за назначение и проведение расследования.

Авиационные происшествия или инциденты на территории

договаривающегося государства.

Государство места события

43. Кыргызская Республика как государство места события назначает расследование обстоятельств этого авиационного происшествия и несет ответственность за проведение такого расследования, однако оно может передать целиком или частично проведение этого расследования другому государству или региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (РОРАП) по взаимной договоренности и согласию. Кыргызская Республика как государство места события использует все средства для содействия проведению этого расследования.

44. Кыргызская Республика как государство места события назначает расследование обстоятельств серьезного инцидента и инцидента, однако оно может передать целиком или частично проведение такого расследования другому государству или региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов по взаимной договоренности и согласию. Государству места события необходимо использовать все средства для оказания содействия проведению такого расследования.

45. Кыргызская Республика как государство места события назначает расследование обстоятельств серьезных инцидентов с воздушными судами, максимальная масса которых превышает 2250 кг, однако оно может передать целиком или частично проведение этого расследования другому государству или региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов по взаимной договоренности и согласию. Государство места события использует все средства для оказания содействия проведению такого расследования.

46. Если государство места события не назначает и не проводит расследование и не передает полномочия на проведение расследования другому государству или региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов согласно положениям пунктов 43, 44, 45 настоящих Правил, то государство регистрации или, в следующей очередности, государство эксплуатанта, государство разработчика или государство-изготовитель имеют право направить государству места события письменный запрос о передаче полномочий на проведение такого расследования. Если государство места события дает четко выраженное

согласие или не отвечает на такой запрос в течение 30 дней, государство, делающее запрос, должно назначить и проводить расследование с учетом той информации, которая имеется.

Примечание 1. Расследование серьезного инцидента не исключает других, уже существующих типов расследования инцидентов (в том числе и не являющихся серьезными) прочими организациями.

Примечание 2. Если проведение расследования целиком передается другому государству или региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, то при этом предполагается, что это государство будет нести ответственность за проведение расследования, включая выпуск окончательного отчета и представление отчетности по форме ADREP (Accident Data Report). Если передаются полномочия на проведение только части расследования, то, как правило, ответственность за проведение расследования продолжает нести государство места события.

Примечание 3. В случае расследования, проводимого в отношении беспилотной авиационной системы, рассматриваются только те воздушные суда, конструкция и/или эксплуатация которых утверждены.

Примечание 4. В случае серьезных инцидентов государство места события может рассмотреть вопрос о передаче полномочий на проведение расследования государству регистрации или государству эксплуатанта, в частности в тех случаях, когда проведение расследования может быть полезным или более целесообразным для одного из этих государств.

Примечание 5. Инструктивный материал, касающийся создания и управления деятельностью РОРАП содержится в Руководстве по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9946 - ICAO).

Примечание 6. Передача полномочий на проведение расследования не освобождает государство места события от его обязанностей, предусмотренных настоящими Правилами.

Примечание 7. Настоящие положения не обязательно дают государству, представляющему запрос, право доступа к месту авиационного происшествия, обломкам или любым другим вещественным доказательствам или информации, находящимся на территории государства места события.

§2. Авиационные происшествия или инциденты на территории государства, не являющегося договаривающимся государством. Государство регистрации

47. Если авиационное происшествие или серьезный инцидент имели место на территории государства, не являющегося Договаривающимся государством, которое не намерено проводить расследование в соответствии

с положениями Приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года, государству регистрации или, если оно не в состоянии сделать этого, государству эксплуатанта, государству разработчика или государству - изготовителю, необходимо стремиться назначать и проводить расследование в сотрудничестве с государством места события, а при отсутствии такого сотрудничества необходимо самому проводить расследование, используя всю имеющуюся информацию.

§3. Авиационные происшествия или инциденты вне территории какого-либо государства.

Государство регистрации

48. Если невозможно определенно установить, что место авиационного происшествия или серьезного инцидента находится на территории какого-либо государства, государство регистрации назначает и проводит любое необходимое расследование авиационного происшествия или серьезного инцидента. Однако оно может передать целиком или частично проведение расследования другому государству по взаимной договоренности и согласию.

49. Государства, расположенные в непосредственной близости от места авиационного происшествия в международных водах, оказывают любое возможное содействие, а также удовлетворяют просьбы государства регистрации.

50. Если государство регистрации не назначает и не проводит расследование и не передает полномочия на проведение расследования другому государству или региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов согласно положениям пункта 48 настоящих Правил, то государство эксплуатанта или, в следующей очередности, государство разработчика или государство-изготовитель имеют право направить государству регистрации письменный запрос о передаче полномочий на проведение такого расследования. Если государство регистрации дает четко выраженное согласие или не отвечает на такой запрос в течение 30 дней, государство, делающее запрос, должно назначить и проводить расследование с учетом той информации, которая имеется.

Примечание. Положения пункта 50 настоящих Правил не освобождают государство регистрации от его обязанностей, предусмотренных настоящими Правилами.

§4. Организация и проведение расследования.

Ответственность государства, проводящего расследование.

Общие положения

Нижеследующие положения не имеют целью препятствовать государству, при проведении расследования, привлекать наиболее квалифицированных технических специалистов из любой организации.

51. Органу по расследованию авиационных происшествий предоставляется независимость в проведении расследования и неограниченные полномочия на его проведение в соответствии с положениями настоящих правил. Расследование, как правило, включает:

а) сбор, регистрацию и анализ всей соответствующей информации об этом авиационном происшествии или инциденте;

б) защиту определенных записей, относящихся к расследованию авиационных происшествий и инцидентов, в соответствии с пунктом 65 настоящих Правил;

в) при необходимости, выработку рекомендаций по обеспечению безопасности;

г) если возможно, установление причин и/или сопутствующих факторов;

д) составление окончательного отчета.

Там, где это практически осуществимо, необходимо посетить место авиационного происшествия, осмотреть обломки и опросить очевидцев. Масштабы расследования и порядок его проведения определяются полномочным органом по расследованию авиационных происшествий в зависимости от уроков, которые предполагается извлечь из расследования в целях повышения уровня безопасности полетов.

52. Любое расследование, выполняемое в соответствии с положениями настоящих Правил, проводится отдельно от любого судебного или административного разбирательства, направленного на установление доли чьей-либо вины или ответственности.

Примечание. Разграничения можно добиться за счет проведения расследования специалистами по расследованию авиационных происшествий, а любого судебного или административного разбирательства другими соответствующими специалистами. На месте авиационного происшествия и при сборе фактической информации с надлежащим учетом положений пункта 64 настоящих Правил потребуются координация деятельности, осуществляемой в рамках этих двух процессов, как предусмотрено пункте 63 настоящих Правил.

53. Полномочному органу по расследованию авиационных происшествий необходимо разработать документально оформленные политику и процедуры с подробным описанием его обязанностей по расследованию авиационных происшествий. Они должны охватывать организацию и планирование, расследование и представление отчетов.

54. Органу по расследованию при проведении любых расследований в соответствии с положениями настоящих правил без задержки предоставляется неограниченный доступ ко всем имеющимся вещественным доказательствам.

55. Правительство обеспечивает сотрудничество между полномочным органом по расследованию авиационных происшествий и судебными полномочными органами для того, чтобы расследованию не препятствовали административные или судебные расследования или разбирательства.

Примечание. Сотрудничество достигается путём заключения соглашений, и оно распространяется на следующие вопросы: доступ к месту авиационного происшествия, обеспечение сохранности вещественных доказательств и доступ к ним, первоначальный и последующие регулярные отчеты о ходе каждого процесса, обмен информацией, надлежащее использование информации о безопасности полетов и разрешение конфликтов.

§5. Уполномоченный по расследованию. Назначение

56. С момента, как становится известно об авиационном происшествии или инциденте на территории Кыргызской Республики правительство назначает уполномоченного по расследованию данного происшествия или инцидента и немедленно приступает к расследованию.

§6. Уполномоченный по расследованию. Доступ и контроль

57. Уполномоченный по расследованию имеет свободный доступ к обломкам воздушного судна и всем относящимся к делу материалам, включая бортовые самописцы и записи ОВД (Обслуживание воздушного движения), и неограниченный контроль над ними с тем, чтобы назначенные лица, принимающие участие в этом расследовании, могли незамедлительно провести тщательный осмотр.

§7. Записанные данные. Авиационные происшествия и инциденты. Бортовые самописцы

58. При расследовании авиационного происшествия или инцидента эффективно используются бортовые самописцы. Орган по расследованию незамедлительно обеспечивает считывание записей бортовых самописцев.

59. В случае, когда орган по расследованию авиационного происшествия или инцидента, не располагает соответствующими средствами считывания записей бортовых самописцев, ему необходимо использовать средства, предоставленные другими государствами, учитывая при этом следующие аспекты:

- а) возможности средства считывания записей;
- б) своевременность считывания записей;
- в) местонахождение средства считывания записей.

§8. Записи, произведённые наземными средствами

60. При расследовании авиационного происшествия или инцидента обеспечивается эффективное использование записей, произведённых наземными средствами.

Примечание. Требования к записи данных наблюдения и переговоров ОВД содержатся в Приложении 5 части II АПКР 10 "Авиационная электросвязь".

§9. Аутопсия

61. В случае авиационного происшествия с человеческими жертвами, орган по расследованию как можно скорее 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.

§10. Медицинское обследование

62. При необходимости, орган по расследованию, организует медицинское обследование членов экипажа, пассажиров и соответствующего авиационного персонала предпочтительно врачом, имеющим опыт в расследовании авиационных происшествий. Такое обследование должно быть оперативным.

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

§11. Координация действий с органами надзора за соблюдением законности на транспорте Кыргызской Республики

63. Уполномоченный по расследованию осуществляет координацию действий комиссии по расследованию с правоохранительными органами, органами государственной власти, осуществляющими надзор за точным и единообразным исполнением законов и иных нормативных правовых актов КР. Особое внимание уделяется вещественным доказательствам, которые для успеха расследования требуют немедленной регистрации и анализа, как, например, обследование и опознание жертв и считывание записей бортовых самописцев.

Примечание 1. Возможные противоречия между судебными органами и органами, проводящими расследование, относительно охраны бортовых самописцев и их записей могут быть разрешены посредством направления представителя судебного органа с данными записями к месту их считывания, тем самым обеспечивая их охрану.

Примечание 2. Возможные противоречия между полномочным органом проводящим расследование, и судебными органами относительно контроля за обломками устраняются, если представитель судебного органа при необходимости будет сопровождать обломки к месту их исследования и присутствовать при таком исследовании, когда оно требует изменения состояния обломков, обеспечивая тем самым контроль за ними.

§12. Информирование органов обеспечения авиационной безопасности

64. Если в ходе расследования становится известно или есть подозрение, что имел место акт незаконного вмешательства, уполномоченный по расследованию немедленно принимает меры для информирования органов обеспечения авиационной безопасности заинтересованных государств.

§13. Защита записей, относящихся к расследованию авиационных происшествий и инцидентов

65. Орган по расследованию авиационного происшествия или инцидента, предоставляет указанные ниже записи в целях, не относящихся к расследованию авиационного происшествия или инцидента, только в том случае, когда компетентный полномочный орган, назначенный Кыргызской Республикой, установит необходимость, при соблюдении положений пункта 3. «Отчетность ADREP» Приложения 2 настоящих Правил, что предание их гласности или использование превосходит по важности те возможные отрицательные последствия внутри республики и в

международном масштабе, которые могут иметь такие действия для данного или других будущих расследований:

1) записи бортовых речевых самописцев и записи бортовых регистраторов визуальной обстановки и любую расшифровку таких записей;

2) записи, находящиеся под охраной или контролем полномочного органа по расследованию авиационных происшествий, такие как:

а) все заявления лиц, полученные проводящими расследование полномочными органами в ходе расследования;

б) всю переписку между лицами, имеющими отношение к эксплуатации воздушного судна;

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

г) записи и расшифровки записей органов управления воздушным движением;

д) анализ информации и мнения о ней, выраженные при анализе информации, включая записи бортовых самописцев, со стороны полномочного органа по расследованию авиационных происшествий и уполномоченных представителей, касающиеся авиационного происшествия или инцидента;

е) проект окончательного отчета о расследовании авиационного происшествия или инцидента.

66. Органу по расследованию необходимо установить, имеются ли любые другие записи, полученные или подготовленные в рамках расследования авиационного происшествия или инцидента, которым необходимо обеспечить такую же защиту, как и записям, перечисленным в п. 69 настоящих Правил.

67. Перечисленные в пункте 65 настоящих Правил записи включаются в окончательный отчет или добавления к нему только в том случае, когда они имеют отношение к анализу авиационного происшествия или инцидента. Части записей, не имеющие отношения к такому анализу, гласности не предаются.

Примечание. Перечисленные в пункте 65 настоящих Правил записи включают информацию, относящуюся к авиационному происшествию или инциденту. Разглашение или использование такой информации в целях, которые не обусловлены необходимостью ее разглашения или использования в интересах безопасности полетов, может означать, что в будущем такая информация не будет свободно предоставляться исследователям. Отсутствие доступа к указанной информации нанесет ущерб процессу расследования и будет иметь серьезные последствия для безопасности полетов.

68. Орган по расследованию авиационных происшествий не передает гласности фамилии лиц, вовлеченных в авиационное происшествие или инцидент.

69. Орган по расследованию авиационных происшествий обеспечивает, чтобы просьбы о предоставлении записей, находящихся под охраной или контролем органа по расследованию, направлялись в первоначальный источник этой информации, если таковой имеется.

70. Органу по расследованию авиационных происшествий необходимо по возможности хранить только копии записей, полученных в ходе расследования.

71. Орган по расследованию авиационных происшествий принимают меры к тому, чтобы содержание звукозаписей бортовых речевых самописцев, а также содержание видео - или звукозаписей бортовых регистраторов визуальной обстановки не предавалось гласности.

72. Орган по расследованию авиационных происшествий при составлении или получении проекта окончательного отчета, принимают меры к тому, чтобы он не был предан гласности.

§14. Возобновление расследования

73. Если после окончания расследования выясняются новые ранее неизвестные факты, которые указывают на то, что результаты расследования могут существенно измениться и привести к установлению или расширению перечня причин авиационного происшествия или инцидента, а также обеспечить или расширить перечень оснований для выработки необходимых или более точных и адекватных рекомендаций по обеспечению безопасности полётов, орган по расследованию возобновляет расследование. При этом расследование, проведённое на территории другого государства, возобновляется с согласия этого государства или, если это имеет место, с согласия государства, назначившего данное расследование.

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

§15. Ответственность любого другого государства. Информация.

Авиационные происшествия и инциденты

74. По просьбе государства, проводящего расследование авиационного происшествия или инцидента, орган по расследованию предоставляет этому государству всю имеющуюся у него соответствующую информацию.

75. Органу по расследованию авиационных происшествий необходимо сотрудничать по вопросам определения ограничений в части разглашения или использования информации, прежде чем они будут обмениваться ей в целях расследования авиационного происшествия или инцидента.

76. В случаях, когда средства или службы Кыргызской Республики использовались или могли использоваться воздушным судном до авиационного происшествия или инцидента и которое располагает информацией, относящейся к расследованию, орган по расследованию предоставляет всю имеющуюся информацию государству, проводящему расследование.

§16. Ответственность государства регистрации и государства эксплуатанта.

Бортовые самописцы.

Авиационные происшествия и серьезные инциденты

77. В случае, когда воздушное судно, с которым имело место авиационное происшествие или серьёзный инцидент, совершает посадку в государстве, не являющемся государством места события, и в отношении которого Кыргызская Республика является государством регистрации или государством эксплуатанта, орган по расследованию по просьбе государства, проводящего расследование, предоставляет этому государству записи бортовых самописцев и, если необходимо, соответствующие бортовые самописцы.

Государство регистрации или государство эксплуатанта, в соответствии с пунктом 77 настоящих Правил имеет право просить любое другое государство о сотрудничестве в деле отыскания и выдачи этих записей бортовых самописцев.

§17. Информация об организациях

78. Когда Кыргызская Республика является государством регистрации или государством эксплуатанта ВС, по просьбе государства, проводящего расследование, орган по расследованию представляет соответствующую информацию о любой организации, деятельность которой могла прямо или косвенно оказать влияние на эксплуатацию воздушного судна.

§18. Участие в расследовании

79. Настоящее правила не предусматривает, чтобы уполномоченный представитель и советники какого - либо государства всегда находились в государстве, где проводится расследование.

§19. Участие государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика и государства – изготовителя.

Права

80. Каждое государство регистрации, государство эксплуатанта, государство разработчика и государство-изготовитель в установленном настоящими правилами порядке имеет право назначать уполномоченного представителя для участия в расследовании авиационного происшествия или серьёзного инцидента, проводимого на территории Кыргызской Республики или проводимое Кыргызской Республикой на территории другого государства.

81. По просьбе государства разработчика и государства-изготовителя силовой установки или основных агрегатов воздушного судна, с которым имеет место авиационное происшествие или серьёзный инцидент, этим государствам также может быть разрешено участвовать в расследовании.

82. Государство регистрации или государство эксплуатанта назначает одного или несколько советников, предложенных эксплуатантом, в помощь своему уполномоченному представителю.

83. В тех случаях, когда ни государство регистрации, ни государство эксплуатанта не назначают уполномоченного представителя, органу по расследованию, необходимо приглашать к участию представителей эксплуатанта воздушного судна, в отношении которого проводится расследование.

84. Государство разработчика и государство-изготовитель имеют право назначить одного или нескольких советников, предложенных организациями, ответственными за конструкцию типа и окончательную сборку воздушного судна, для оказания помощи своим уполномоченным представителям.

85. В тех случаях, когда ни государство разработчика, ни государство-изготовитель не назначают уполномоченного представителя, органу по расследованию необходимо приглашать к участию организации, ответственные за конструкцию типа и окончательную сборку воздушного судна, в соответствии с настоящими правилами.

§20. Обязательства

86. Когда государство, проводящее расследование происшествия с воздушным судном, максимальная масса которого превышает 2250 кг,

специально просит Кыргызскую Республику как государство регистрации, государство эксплуатанта, государство разработчика или государство-изготовитель принять участие в расследовании, орган по расследованию назначает уполномоченного представителя.

87. Орган по расследованию авиационного происшествия или серьезного инцидента, может просить государство, которое спроектировало или изготовило силовую установку или основные агрегаты воздушного судна, назначить уполномоченного представителя, когда считается, что это может внести полезный вклад в расследование или когда такое участие может привести к повышению безопасности.

§21. Участие других государств. Права

88. Любое государство, которое по запросу Кыргызской Республики предоставляет сведения, оборудование или экспертов для проведения расследования, имеет право назначить уполномоченного представителя для участия в этом расследовании.

89. Орган по расследованию может предложить 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, может быть также предложено назначить уполномоченного представителя для участия в этом расследовании.

§22. Предоставление прав уполномоченным представителям. Советники

90. Государство, имеющее право назначать уполномоченного представителя, также имеет право назначать одного или несколько советников для оказания ему помощи в расследовании.

Настоящее положение не имеют целью препятствовать какому-либо государству, участвующему в расследовании, привлекать наиболее квалифицированных технических специалистов из любой организации и назначать таких экспертов в качестве советников их уполномоченного представителя.

91. Упрощение формальностей при въезде уполномоченных представителей, их советников и ввозе оборудования рассматривается в АПКР - 9 «Упрощение формальностей». Наличие паспорта, удостоверяющего официальный статус, или служебного паспорта может

ускорить прохождение въездных формальностей. Въезд занятого в расследовании персонала и ввоз необходимого для проведения расследования оборудования могут быть ускорены путём заблаговременного заключения соглашений между полномочным органом по расследованию авиационных происшествий и иммиграционными и таможенными полномочными органами государства.

92. 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.

§23. Участие

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

- а) посещать место авиационного происшествия;
- б) осматривать обломки;
- в) получать информацию, содержащую показания свидетелей, и предлагать тематику опроса;
- г) иметь полный и скорейший доступ ко всем относящимся к делу вещественным доказательствам;
- д) получать экземпляры всех относящихся к делу документов;
- е) участвовать в считывании записей на носителях информации;
- ж) участвовать в мероприятиях по расследованию за пределами места авиационного происшествия, таких, как осмотр агрегатов, технические брифинги, испытания и моделирование;
- з) принимать участие в совещаниях о ходе расследования, включая обсуждения, связанные с анализом информации, формулированием выводов, причин, способствующих факторов и рекомендаций по безопасности;
- и) делать заявления в отношении различных элементов расследования.

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 88 настоящих Правил.

Примечание 1. Форма этого участия определяется нормами настоящих Правил.

Примечание 2. Сбор и запись информации нельзя откладывать в ожидании прибытия уполномоченного представителя.

Примечание 3. Настоящие Правила не препятствует органу проводящему расследование, расширить степень участия и использовать дополнительные формы помимо перечисленных выше.

Примечание 4. Под относящимися к делу документами, о которых идет речь в подпункте д) настоящего пункта, также понимаются такие документы, как отчеты о результатах осмотра компонентов и исследований, выполненных в рамках проводимого расследования.

§24. Обязательства

94. Уполномоченные представители и их советники:

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

б) не разглашают информацию о ходе и выводах расследования без согласия государства, проводящего расследование.

Ничто в данном пункте не ограничивает предание гласности фактов при условии, что на это получено разрешение государства, которое проводит расследование, и нет ограничений уполномоченным представителям, предоставлять своим государствам информацию с целью способствовать принятию ими соответствующих мер по обеспечению безопасности.

§25. Государства, граждане которых погибли или получили серьёзные телесные повреждения.

Права и предоставление прав

95. Если среди погибших или получивших серьёзные телесные повреждения в результате авиационного происшествия, имевшего место на территории Кыргызской Республики, имеются граждане другого государства, по просьбе этого государства орган по расследованию разрешает этому государству назначать эксперта, которому, предоставляются право:

а) посещать место авиационного происшествия;

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

в) получать экземпляр окончательного отчета.

Это не будет препятствовать данному государству оказывать помощь в опознании жертв и организации встреч с оставшимися в живых пассажирами из этого государства.

96. Государству, проводящему расследование необходимо в течение первого года расследования, своевременно публиковать установленную

фактическую информацию и сведения о ходе расследования.

Глава 6. Окончательный отчет

97. Форма окончательного отчета о расследовании авиационных происшествий и инцидентов оговорена в Приложении 1 к настоящим Правилам. Данная форма может быть адаптирована с учетом обстоятельств происшествия или инцидента.

§1. Выпуск информации

98. Ни один орган в Кыргызской Республике не распространяет, не публикует и не допускает использования проекта окончательного отчета или любых его частей, или любых других документов, полученных им от любой стороны, без специального на то согласия государства или органа, проводившего данное расследование, за исключением случаев, когда такие отчеты или документы уже были опубликованы или преданы гласности этим государством.

§2. Консультация

99. Орган по расследованию как можно скорее направляет проект окончательного отчета с предложением высказать свои существенные и обоснованные замечания по этому отчету следующим государствам:

- а) государству, которое назначило расследование;
- б) государству регистрации;
- в) государству эксплуатанта;
- г) государству разработчика;
- д) государству - изготовителю;
- е) любому государству, которое приняло участие в расследовании, согласно положениям главы 5 настоящих Правил.

100. В тех случаях, когда замечания к проекту окончательного отчета получены в течение 60 дней от даты сопроводительного письма, эти замечания либо вносятся в отчет, либо, по желанию государства, представившего замечания, прилагает их к окончательному отчету. В тех случаях, когда замечания не получены в течение 60 дней от даты первого сопроводительного письма, отчет может быть опубликован, за исключением случаев, когда продление данного срока согласовано с государствами, которым направляется проект отчета.

101. Ничто в настоящем положении не препятствует государству, проводящему расследование, проводить консультации с государствами, которые предоставили соответствующую информацию, основные средства

или, эксперты которых принимали участие в расследовании.

102. Замечания других государств, прилагаемые к окончательному отчету, ограничиваются лишь таковыми, которые касаются нередакционных конкретных технических аспектов окончательного отчета, по которым невозможно было прийти к соглашению.

Для направления проекта окончательного отчета государствам - получателям государству, проводящему расследование, необходимо рассмотреть возможность использования наиболее быстрых и удобных средств связи, таких как факсимильная связь, электронная почта, курьерские или срочные почтовые отправления.

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

103. Орган по расследованию направляет через государство эксплуатанта экземпляр проекта окончательного отчета эксплуатанту в целях обеспечения возможности представления эксплуатантом замечаний по проекту окончательного отчета.

104. Орган по расследованию направляет через государство разработчика или государство-изготовитель 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.

§3. Получатели окончательного отчета.

Государства – получатели

105. Окончательный отчет о расследовании незамедлительно направляется государством, проводящим расследование:

- а) государству, назначившему расследование;
- б) государству регистрации;
- в) государству эксплуатанта;
- г) государству разработчика;
- д) государству-изготовителю;
- е) любому государству, участвовавшему в расследовании;
- ж) любому государству, граждане которого погибли или получили тяжкие телесные повреждения;
- з) любому государству, которое предоставило соответствующую информацию, основное оборудование и экспертов.

§4. Публикация окончательного отчета

106. В интересах предотвращения авиационных происшествий окончательный отчет выпускается, как можно скорее и, если возможно в

течение 12 месяцев публикует окончательный отчёт.

Примечание. Публикация окончательного отчета может осуществляться посредством размещения его в Интернете, при этом окончательный отчет не обязательно публиковать в бумажном виде.

107. Если окончательный отчет не может быть выпущен в течение 12 месяцев со дня авиационного происшествия или инцидента, выпускается промежуточный отчет через каждые 12 месяцев со дня происшествия или инцидента с подробным изложением хода расследования, включая информацию о любых возникших вопросах, касающихся безопасности полетов.

108. Если государство, проводящее расследование, не публикует окончательный отчет или промежуточное сообщение в разумные сроки, другие государства, участвующие в расследовании, имеют право потребовать в письменной форме от государства, проводящего расследование публикации сообщения, содержащего возникшие вопросы, касающиеся безопасности полетов, и ту информацию, которая имеется. Если государство, проводящее расследование, дает четко выраженное согласие или не отвечает на такой запрос в течение 30 дней, государство, делающее запрос, должно опубликовать такое сообщение в координации с государствами, участвующими в расследовании.

109. Орган по расследованию авиационного происшествия или инцидента с воздушным судном максимальной массой более 5700 кг, выпускает окончательный отчет и направляет в Международную организацию гражданской авиации экземпляр такого окончательного отчета.

Примечание. Насколько это возможно, окончательный отчет, направляемый в ИКАО, должен быть подготовлен на русском языке и по форме, указанной в Приложении 1 настоящих Правил.

§5. Рекомендации по обеспечению безопасности полётов

110. На любом этапе расследования авиационного происшествия или инцидента орган по расследованию авиационных происшествий Кыргызской Республики или орган, которому Кыргызская Республика делегировала эти полномочия, рекомендует в датированном препроводительном письме соответствующим полномочным органам, включая органы других государств, любые предупредительные меры, которые необходимо срочно принять для повышения безопасности полётов.

Примечание. Ничто не ограничивает орган по расследованию Кыргызской Республики или орган, которому Кыргызская Республика делегировала эти полномочия, консультироваться с государствами, принимающими участие в расследовании, по его проектам рекомендаций по обеспечению безопасности полётов, предложив им представить свои

замечания относительно целесообразности и эффективности этих рекомендаций.

111. Приоритет в подготовке рекомендаций по обеспечению безопасности полётов по итогам расследования авиационного происшествия или инцидента отдаётся государству, проводящему расследование; однако в интересах обеспечения безопасности полётов другие государства, участвующие в расследовании, имеют право подготавливать рекомендации по обеспечению безопасности полётов в координации с государством, проводящим расследование.

Примечание. Эффективная координация действий по подготовке проектов рекомендаций по обеспечению безопасности полётов позволит избежать выпуска государствами, участвующими в расследовании, противоречащих друг другу рекомендаций по обеспечению безопасности полётов.

112. Орган по расследованию, когда это целесообразно, адресует датированным препроводительным письмом любые рекомендации по обеспечению безопасности полётов, выработанные в результате проведенных расследований, полномочным органам по расследованию авиационных происшествий другого(их) соответствующего(их) государства (государств) и, если они касаются документов ИКАО.

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

113. Орган по расследованию инцидентов Кыргызской Республики, выпускающий рекомендацию по обеспечению безопасности полётов, имеющую глобальное значение (SRGC), информирует ИКАО датированным препроводительным письмом о выпуске такой рекомендации и принятых им мерах даже в том случае, когда SRGC не адресована ИКАО.

Примечание. SRGC и информация о принятых мерах регистрируются в общедоступной центральной базе данных ИКАО.

§6. Меры в связи с рекомендациями по обеспечению безопасности полётов

114. Орган по расследованию при получении от органа по расследованию другого государства каких-либо рекомендаций по обеспечению безопасности полетов или других предложений в отношении предупредительных мер, в течение 90 дней с даты выпуска препроводительного письма, информирует этот орган о принятых или рассматриваемых предупредительных мерах или о причинах непринятия таких мер.

Примечание. Ничто не ограничивает орган по расследованию Кыргызской Республики или орган, которому Кыргызская Республика делегировала эти полномочия, вносить предложения в отношении предупредительных мер иные, чем рекомендации, по обеспечению безопасности полётов.

115. Орган по расследованию авиационных происшествий и инцидентов Кыргызской Республики или любое другое государство, выпускающее рекомендации по обеспечению безопасности полётов, выполняет процедуры регистрации принятых мер по выполнению подготовленной им рекомендации по обеспечению безопасности полётов, информация о которых получена в соответствии с пунктом 114 настоящих Правил.

116. Орган по расследованию авиационных происшествий и инцидентов Кыргызской Республики, при получении рекомендаций по обеспечению безопасности, выполняет процедуры контроля для отслеживания действий по выполнению этой рекомендации по обеспечению безопасности полётов.

Глава 7. Отчетность ADREP

117. Форма представления отчета по системе ADREP (Accident Data Report) оговорена в Приложении 1, а схема уведомления в Приложении 2 к настоящим Правилам. При необходимости отчет ADREP может быть составлен в следующих двух видах по любому отдельному авиационному происшествию или инциденту:

- 1) предварительный отчет;
- 2) информационный отчет об авиационном происшествии/инциденте.

§1. Предварительный отчет.

Происшествия с воздушными судами массой более 2250 кг

118. В случае происшествия с воздушным судном, максимальная масса которого более 2250 кг, орган по расследованию направляет предварительный отчет:

- а) государству регистрации или государству места события, в зависимости от обстоятельств;
- б) государству эксплуатанта;
- в) государству разработчика;
- г) государству-изготовителю;
- д) любому государству, которое предоставило соответствующую информацию, основное оборудование или экспертов;

е) Международной организации гражданской авиации.

**§2. Предварительный отчет.
Происшествия с воздушными судами массой 2250 кг
или менее**

119. В случае происшествия с каким-либо воздушным судном, не упомянутым выше в пункте 118 настоящих Правил, когда затрагиваются вопросы лётной годности или вопросы, представляющие интерес для других государств, орган по расследованию направляет предварительный отчёт:

- а) государству регистрации или государству места события, в зависимости от обстоятельств;
- б) государству эксплуатанта;
- в) государству разработчика;
- г) государству-изготовителю;
- д) любому государству, которое предоставило соответствующую информацию, основное оборудование или экспертов.

120. Отчет ADREP составляется органом по расследованию и представляется на русском языке.

121. Предварительный отчет направляется получателям с использованием наиболее быстрых и удобных средств связи, таких, как факсимильная связь, электронная почта, курьерская и другие наиболее подходящие средства доставки в течение 30 дней с момента авиационного происшествия/инцидента, если к этому времени не был послан информационный отчет об авиационном происшествии/инциденте. Когда это касается вопросов, обеспечения безопасности, предварительный отчет направляется немедленно по получению сведений наиболее удобными и быстрыми средствами связи.

**§3. Информационный отчет об авиационном
происшествии/инциденте.
Ответственность государства, проводящего расследование.
Происшествия с воздушными судами массой более 2250 кг**

122. В тех случаях, когда максимальная масса воздушного судна, с которым произошло происшествие, составляет 2250 кг, орган по расследованию направляет после расследования информационный отчёт об авиационном происшествии в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО).

§4. Дополнительная информация.

123. Орган по расследованию по запросу представляет другим государствам, соответствующую информацию дополнительно к содержащейся в информационном отчете об авиационном происшествии/инциденте, при условии соблюдения требований настоящих Правил, касающихся защиты информации о безопасности полетов.

§5. Информационный отчет об авиационном происшествии/инциденте.

Ответственность государства, проводящего расследование. Инциденты с воздушными судами массой более 5700 кг

124. Если орган по расследованию проводит расследование инцидента с воздушным судном, максимальная масса которого более 5700 кг, то после расследования направляет информационный отчет об инциденте Международной организации гражданской авиации.

Примечание. Типы инцидентов, представляющих основной интерес для Международной организации гражданской авиации с точки зрения изучения путей предотвращения происшествий, приводятся в Приложении 3 настоящих Правил.

Глава 8. Предотвращение авиационных происшествий

Примечание. В дополнение к положениям настоящей главы другие положения, связанные с содействием по предотвращению авиационных происшествий путем сбора и анализа данных по безопасности полетов и скорейшего обмена информацией по безопасности полетов в рамках Правительственной программы по безопасности полетов (ППБП), включены в АПКР-19 «Управление безопасностью полетов», и они применимы к настоящим Правилам.

§1. База данных и предупредительные меры

125. Орган по расследованию создаёт и ведёт базу данных об авиационных происшествиях и инцидентах в целях содействия проведению эффективного анализа информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов и определения любых необходимых предупредительных мер.

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

126. В целях содействия выполнению своих обязанностей в области обеспечения безопасности полетов полномочным органам государств, отвечающим за внедрение ППБП, необходимо иметь доступ к базе данных об авиационных происшествиях и инцидентах, упоминаемой в пункте 125 настоящих Правил.

Примечание. База данных об авиационных происшествиях и инцидентах может быть включена в базу данных о безопасности полетов, которая может представлять собой отдельную базу или несколько баз данных. Дополнительные положения, касающиеся базы данных о безопасности полетов, содержатся в АПКР-19 «Управление безопасностью полетов». Дополнительные инструктивные указания также включены в Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859 – ICAO).

127. Помимо рекомендаций по обеспечению безопасности полетов, вытекающих из результатов расследования авиационных происшествий и инцидентов, рекомендации по обеспечению безопасности полетов могут вытекать из различных источников, включая исследования по обеспечению безопасности полетов. Если рекомендации по обеспечению безопасности полетов адресуются организации в другом государстве, они направляются полномочному органу этого государства, занимающемуся расследованием авиационных происшествий.

ФОРМА ОКОНЧАТЕЛЬНОГО ОТЧЁТА

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 Руководстве по расследованию авиационных происшествий и инцидентов Кыргызской Республики.

§1. Заголовок

Заголовок включает следующее:

1. Наименование эксплуатанта;
2. Изготовитель, тип/модель, серийный номер, дата изготовления, национальные и регистрационные знаки воздушного судна;
3. Место и дата авиационного происшествия или инцидента;
4. Вид события (авиационное происшествие, инцидент, серьезный инцидент).

§2. Синописис

Синописис включает краткое изложение всей соответствующей информации относительно:

1. Уведомления об авиационном происшествии национальных и иностранных властей;
2. Органа по расследованию авиационных происшествий и уполномоченного представительства;
3. Организации расследования;
4. Органа, выпускающего отчет и даты его опубликования;
5. Обстоятельств, приведших к авиационному происшествию.

§3. Основная часть

Основная часть окончательного отчёта состоит из следующих основных разделов:

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

Добавления. Включаются по мере необходимости.

Примечание. При составлении окончательного отчета с использованием этой формы необходимо предусмотреть, чтобы:

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

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

§4. Фактическая информация

1. История полета

1.1. 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, включая восстановление, если возможно, значительной части траектории полета;
- местонахождение (широта, долгота, превышение);
- время авиационного происшествия (местное время или UTC), день или ночь.

2. Телесные повреждения

2.1. Заполняется следующий бланк (цифрами):

Телесные повреждения	Экипаж	Пассажиры	Прочие
Со смертельным исходом			
Серьезные			
Незначительные/отсутств			

Примечание. Телесные повреждения со смертельным исходом включают все смертельные случаи, определенные как прямой результат телесных повреждений, причиненных во время авиационного происшествия.

3. Повреждение воздушного судна

3.1. Краткое описание степени повреждения, полученного воздушным

судном во время авиационного происшествия (разрушено, существенно повреждено, незначительно повреждено, не повреждено).

4. Прочие повреждения

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

5. Сведения о персонале

5.1. Соответствующая информация о каждом члене летного экипажа, включая:

- возраст;
- действительность свидетельства, квалификационных отметок;
- обязательные проверки;
- сведения о медицинском освидетельствовании;
- летный опыт (общий и на данном типе воздушного судна); и
- соответствующая информация о времени работы;

5.2. Краткие данные о квалификации и опыте работы других членов экипажа;

5.3. Соответствующая информация относительно другого персонала, когда это необходимо.

6. Сведения о воздушном судне

6.1. Краткие сведения о летной годности и техническом обслуживании воздушного судна, включая любые неисправности, известные до полета и во время полета, если они имеют какое-либо отношение к авиационному происшествию;

6.2. 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. Если эти пределы не выдерживались, и, если это имеет отношение к авиационному происшествию, указываются подробные сведения о размещении загрузки на борту воздушного судна:

6.3. Тип используемого топлива.

7. Метеорологическая информация

7.1. Краткие сведения о метеорологических условиях при данных обстоятельствах, включая прогноз погоды и фактические условия, а также

наличие метеорологической информации у экипажа;

7.2. Условия естественного освещения во время авиационного происшествия такие, как солнечный свет, лунный свет, сумерки и другие условия такого освещения.

8. Навигационные средства

8.1. Соответствующая информация об имеющихся навигационных средствах, включая такие посадочные средства, как система посадки по приборам (ILS - Instrument Landing System), микроволновая система посадки (MLS - Microwave Landing System), приводная радиостанция (ПРС), посадочный радиолокатор (ПРЛ), всенаправленный азимутальный радиомаяк очень высокой частоты (VOR - Omni-directional Radio Range), визуальные наземные средства и другие навигационные средства;

8.2. Сведения об эффективности навигационных средств во время происшествия.

9. Связь

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

10. Сведения об аэродроме

10.1. Соответствующие сведения об аэродроме, его оборудовании и состоянии, зоне взлета или посадки, если авиационное происшествие или инцидент имели место на аэродроме или в его пределах.

11. Бортовые самописцы

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

12. Сведения об обломках и ударе

12.1. Общие сведения о месте авиационного происшествия и характере разброса обломков воздушного судна;

12.2. Сведения об обнаруженных отказах систем воздушного судна или неисправности агрегатов;

12.3. Подробности, касающиеся месторасположения и состояния различных обломков воздушного судна, если это связано с необходимостью

установления факта разрушения воздушного судна до столкновения с поверхностью или объектом;

12.4. Диаграммы, схемы и фотографии, если не могут быть включены в раздел "Дополнения".

13. Медицинские и патологические сведения

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

14. Пожар

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

15. Факторы выживания

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

16. Испытания и исследования

16.1. Краткое описание результатов испытаний и исследований.

17. Информация об организациях и административной деятельности

17.1. Соответствующая информация об организациях, имеющих отношение к эксплуатации воздушного судна. Эти организации включают:

- эксплуатанта;
- орган обслуживания воздушного движения;
- службы аэронавигационного, аэродромного, метеорологического, поисково-спасательного, аварийного и другого наземного обеспечения полетов;
- службу авиационной безопасности;
- любые другие службы или организации, которые имели отношение к эксплуатации, обслуживанию или обеспечению полета воздушного судна; а также соответствующие полномочные органы.

17.2. Информация об организациях может включать сведения о

следующем:

- организационная структура;
- функции, полномочия, ресурсы, экономическое / финансовое состояние;
- административная политика и практика; а также
- нормативная база.

18. Дополнительная информация

18.1. Соответствующая информация, которая не была включена в предыдущие подразделы.

18.2. Выполненные работы при проведении расследования события.

19. Новые или эффективные методы расследования

19.1. Если имеет место, включается краткая информация и обоснование использованию новых методов расследования, а также результаты использования этих методов в соответствующих подразделах отчета.

§5 Анализ

1. Проанализировать, при необходимости, только сведения, указанные в §4 "Фактическая информация", которые относятся к выработке заключений и установлению причин.

§6 Заключение

1. Перечислить обстоятельства и причины, установленные в ходе расследования, включая как непосредственные причины, так и менее очевидные системные факторы.

§7 Рекомендации по обеспечению безопасности

1. Если необходимо, кратко изложить любые рекомендации, направленные на предотвращение авиационных происшествий, и любые, принятые в результате этого, меры по исправлению.

§8 Добавления

1. Включить или приложить, если уместно, любую другую соответствующую информацию, документы или информацию, сохраненную

на носителях аудиовизуальной информации, которые считаются необходимыми для пользования отчетом.

СХЕМА
уведомления и представления отчета

1. Уведомление об авиационных происшествиях, серьезных инцидентах и инцидентах, подлежащих расследованию

Кем направляется	В отношении	Кому направляется	Пункт Приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944г.
Орган по расследованию, когда Кыргызская Республика является государством места события	Воздушных судов, зарегистрированных в другом государстве	- Государству регистрации; - Государству эксплуатанта; - Государству разработчика; - Государству-изготовителю; - ИКАО (в отношении воздушных судов массой более 2250 кг) или оно является турбореактивным самолётом	4.1
Орган по расследованию, когда Кыргызская Республика является государством места события	Воздушных судов, массой более 2250 кг, и неуказанных выше	- Государству эксплуатанта; - Государству разработчика; - Государству-изготовителю; - ИКАО (в отношении воздушных судов массой более 2250 кг)	4.8

2. Окончательный отчет

Кем направляется	Тип отчета	В отношении	Кому направляется	Пункт Приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944г.
Орган по	Окончательный	Всех	- Государству,	6.4

Авиационные правила Кыргызской Республики АПКР-13
«Расследование авиационных происшествий и инцидентов»

расследованию, когда Кыргызская Республика является государством, проводящим расследование	отчет	воздушных судов	<p>назначающему расследование;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Государству регистрации; - Государству эксплуатанта; - Государству разработчика; - Государству-изготовителю; - Государству, проявляющему интерес вследствие смертных случаев; - Государству которое приняло участие в расследовании; - Государству, представляющему информацию, основное оборудование или экспертов 	
		Воздушных судов, массой более 5700 кг	ИКАО	6.7

3. Отчетность ADREP

Кем направляется	Тип отчета	В отношении	Кому направляется	Пункт Приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944г.
Орган по расследованию когда Кыргызская Республика является государством, проводящим расследование	Предварительный отчет	Авиационных происшествий с воздушными судами массой более 2250 кг	<ul style="list-style-type: none"> - Государству регистрации или государству мест происшествия; - Государству эксплуатанта; - Государству, участвовавшему в расследовании 	7.1

Авиационные правила Кыргызской Республики АПКР-13
«Расследование авиационных происшествий и инцидентов»

			- Государству разработчика; - Государству-изготовителю; - Государству, представляющему информацию, основное оборудование или экспертов; - ИКАО	
		Авиационных происшествий с воздушными судами массой более 2250 кг или менее, если это связано с летной годностью или вопросами, представляющими интерес для других государств	Сторонам, указанным выше, кроме ИКАО	7.2
	Информационный отчет об авиационном происшествии	Авиационных происшествий с воздушными судами массой более 2250 кг	ИКАО	7.5
	Информационный отчет об авиационном инциденте	Инцидентов с воздушными судами массой более 5700 кг	ИКАО	7.7

4. Меры предотвращения авиационных происшествий

Кем направляется	Тип отчета	В отношении	Кому направляется	Пункт Приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944г.
Орган по расследованию, когда Кыргызская Республика является государством,	Любой	Вопросов, которые, как считается, представляют интерес для других	Заинтересованным государствам	8.7

Авиационные правила Кыргызской Республики АПКР-13
 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов»

проводящим расследование		государств		
Орган по расследованию, когда Кыргызская Республика является государством, вырабатывающим рекомендации по безопасности	Рекомендации по безопасности	Рекомендаци и для другого государства	Полномочному органу по расследованию авиационных происшествий в данном государстве	6.8 8.3
		Документов ИКАО	ИКАО	6.9

Перечень примеров серьёзных инцидентов

1. Термин «**серьёзный инцидент**» определён в главе 1 следующим образом:

Серьёзный инцидент. Инцидент, обстоятельства которого указывают на имевшую место высокую вероятность авиационного происшествия, 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.

2. Высокая вероятность авиационного происшествия возникает в том случае, когда количество сохранившихся защитных механизмов обеспечения безопасности полётов, позволяющих предотвратить превращение инцидента в авиационное происшествие, является недостаточным или такие механизмы отсутствуют. Для выявления такой ситуации может быть проведён следующий событийный анализ риска, учитывающий наиболее вероятный сценарий эскалации инцидента, а также эффективность сохранившихся защитных механизмов, не позволяющих инциденту стать потенциальным авиационным происшествием:

1) рассмотрение вопроса о наличии вероятного сценария, при котором данный инцидент мог бы стать авиационным происшествием;

2) оценка сохранившихся защитных механизмов, не позволяющих инциденту стать потенциальным авиационным происшествием, в качестве:

- эффективных – в случаях, когда сохранилось несколько механизмов защиты и для авиационного происшествия потребуется их одновременный отказ; или

- ограниченных – в случаях, когда сохранилось недостаточное количество защитных механизмов или они отсутствуют, или когда авиационного происшествия удалось избежать.

Необходимо учитывать как количество, так и надёжность сохранившихся защитных механизмов, не позволяющих инциденту стать потенциальным авиационным происшествием. Те защитные механизмы, которые отказали, не должны учитываться и необходимо рассматривать только сработавшие, а также любые последующие и все ещё существующие защитные механизмы.

Примечание 1. Наиболее вероятный сценарий отражает

реалистическую оценку телесных повреждений и/или ущерба, которые могут быть результатом потенциального авиационного происшествия.

Примечание 2. Защитные механизмы включают экипаж, его обучение и процедуры, УВД (управление воздушным движением), системы аварийной сигнализации (в пределах и за пределами воздушного судна), бортовые системы и системы резервирования, конструкцию воздушных судов и аэродромную инфраструктуру.

Сочетание этих двух оценок помогает определить, какие инциденты являются серьёзными:

		б) Сохранившиеся защитные механизмы, не позволяющие инциденту стать потенциальным авиационным происшествием	
		Эффективные	Ограниченные
Наиболее вероятный сценарий	Авиационное происшествие	Инцидент	Серьёзный инцидент
	Отсутствие авиационного происшествия	Инцидент	

3. Описанные ниже инциденты являются примерами инцидентов, которые можно отнести к категории серьёзных. Однако этот перечень не является исчерпывающим и в зависимости от ситуации элементы, указанные в перечне, могут не подпадать под категорию «серьёзный инцидент», если сохранились эффективные защитные механизмы, не позволяющие инциденту развиваться по вероятному сценарию.

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

Столкновения, не классифицируемые как авиационные происшествия.

Ситуация, в которой едва удалось избежать столкновения исправного воздушного судна с землей.

Прерванные взлеты с закрытой или занятой взлётно-посадочной полосы (ВПП), РД¹ (рулѐжная дорожка) или назначенной ВПП (за исключением санкционированных полѐтов вертолѐтов).

Взлеты с закрытой или занятой ВПП, РД¹ или назначенной ВПП (за исключением санкционированных полѐтов вертолѐтов).

Посадки или попытки выполнить посадку на закрытую ВПП, РД¹, неназначенной ВПП или на места вынужденной посадки, такие как автомобильные дороги.

Складывание стойки шасси или посадка с убраным шасси, которые не классифицируются как авиационное происшествие.

¹ За исключением санкционированных полѐтов вертолѐтов

Касание при посадке законцовкой крыла, гондолой двигателя или любой другой частью воздушного судна в случаях, когда это не классифицируется как авиационное происшествие.

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

Пожары и/или случаи появления дыма в кабине экипажа, пассажирском салоне, грузовых отсеках, едких или опасных для жизнедеятельности человека выделений или пожары двигателя, включая такие пожары, которые затухают с помощью огнегасящих веществ.

Разгерметизация пассажирского салона в полёте, а также ситуации, в которых потребовалось использование членами летного экипажа аварийного кислорода.

Случаи разрушения конструкции воздушного судна или разрушения двигателя, включая нелокализованные отказы газотурбинных двигателей, которое не классифицируется как авиационное происшествие. 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 полёте дверей, люков, трапов, капотов обтекателей, если только это не приводит к значительному повреждению других элементов конструкции или систем;

- разрушение или потеря закрылка, предкрылка и других устройств увеличения подъёмной силы, законцовок крыла и т.д., 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 полёт 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 вертолётов);

- разрушение или рассоединение трансмиссии (для вертолётов);

- другие события, в результате которых нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или лётные характеристики.

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

Случаи потери трудоспособности членами летного экипажа в полете:

- применительно к полётам на самолётах с одним пилотом (включая внешнего пилота);
- применительно к полётам с несколькими пилотами, в отношении которых безопасность полётов была ослаблена из – за значительного увеличения рабочей нагрузки имеющегося экипажа.

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 объёме.

Несанкционированные выезды на ВПП, отнесённые по серьёзности к категории А. Информация, касающаяся классификации серьёзности последствий, содержится в Руководстве по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП (Doc 9870 - ИКАО).

Инциденты при взлёте или посадке. Такие как:

- посадка воздушного судна вне границ ВПП, или выкатывание воздушного судна за пределы ВПП на пробеге или разбеге;
- касание земли крылом, лопастью винта и т.д.;
- взлёт с застопоренными рулями.

Отказы систем (включая потерю мощности или тяги), попадание в зону опасных метеоявлений, выход за пределы установленных лётных ограничений или другие ситуации, которые могут создать трудности в управлении ВС. Такие как:

- невозможность отклонения рулевых поверхностей на требуемый угол. Флюгирование или самопроизвольное отклонение одной или более секций рулевых поверхностей;
- разрушение или рассоединение проводки управления;
- не изменение, самопроизвольное или ошибочное изменение передаточного отношения от органов управления к рулевым поверхностям;
- неведение ограничения или не восстановление полного диапазона углов отклонения руля высоты или руля направления. Нарушение нормальной реакции ВС 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 подъёмной силы

(спойлеров);

- потеря пространственной ориентировки, создавшая трудности в управлении воздушным судном (приведшая к нарушению правил эшелонирования и т.п.);

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

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

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

- отказ двух и более авиагоризонтов на воздушном судне (ВС) с тремя и более авиагоризонтами;

- отказ двух и более гидросистем на ВС с двумя и более гидросистемами.

Несанкционированные выезды на ВПП, при которых интервал между воздушным судном и объектом на ВПП сократился до такой степени, что имеет место быть реальная угроза столкновения, которое может привести к критическому дефициту времени для действий по устранению или избеганию столкновения.

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

Вынужденная посадка ВС вне аэродрома, за исключением посадки лёгких и сверхлёгких самолётов, а также вертолётов на подобранную с воздуха площадку.

Вылет ВС в неполном составе экипажа.

Перечень примеров авиационных инцидентов

1. Вынужденная посадка лёгких и сверхлёгких самолётов, а также вертолётов вне аэродрома (посадочной площадки), за исключением посадки вертолёта при встрече погоды хуже минимума.

2. Потеря радиосвязи в полёте.

3. Несанкционированные выезды на ВПП, отнесённые по серьёзности последствий к категориям В, С, D. Информация, касающаяся классификации серьёзности последствий, содержится в Руководстве по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП (Doc 9870 - ICAO).

4. Срабатывание сигнализации о минимальном остатке топлива в расходном баке в полёте.

5. Выполнение полёта с нарушением предполётного отдыха или нормативов рабочего времени членами экипажа. Выполнение полёта с остаточными явлениями алкогольного или наркотического опьянения или употребление членами экипажа в полёте алкогольных напитков и/или наркотических средств.

6. Выход из строя наземного радиосветотехнического оборудования при обеспечении полёта ВС, приведший к уходу на второй круг или запасной аэродром или обусловивший посадку ниже установленного минимума ВС, командира ВС или аэродрома.

7. Повреждения воздушного судна или двигателя, включая локализованные отказы двигателей, в результате которых не нарушается прочность конструкции, не ухудшаются технические или лётные характеристики. Такие как:

- поражение ВС разрядом атмосферного электричества в полёте, приведшее к повреждению элементов конструкции ВС, отказу двигателя или к отказу хотя бы одной из систем;

- разрушение элементов амортизационных стоек шасси, подкосов, тележек;

- разрушение половины и более авиационных стоек шасси;

- разрушение любого количества авиационных стоек шасси, приведшее к повреждениям конструкции ВС или повреждению (отказу) двигателя;

- столкновение с птицами или другими объектами в полёте, приведшее к повреждению элементов планера, двигателя или нарушению режима его

работы;

- повреждение ВС градом, приведшее к повреждению элементов конструкции ВС, 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 самолётов с воздушными винтами).

Выходы из строя систем ВС. Такие как:

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

- локализованные отказы двигателя, вспомогательной силовой установки (ВСУ) или их агрегатов;

- нарушение питания двигателя топливом;

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

- отказ системы управления колёсами передней стойки шасси;

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

- отказ радиолокатора в условиях полёта в опасных метеоявлениях;

- невыработка топлива из отдельных баков, его неравномерная выработка или распределение его по бакам, не устраняемые мерами, предусмотренными руководством по лётной эксплуатации (РЛЭ);

- невключение, невыключение, самопроизвольное включение или выключение реверса тяги;

- недопустимое возрастание (уменьшение) усилий, перекомпенсация на органах управления;

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

- полёт в условиях обледенения на ВС с ограничениями допуска к полётам в условиях обледенения, на ВС с отказавшей или не включённой противообледенительной системой (ПОС);

- ложное срабатывание сигнализации опасных режимов;

- течь топлива в полёте;

- 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;

- отказ основной системы торможения. Самопроизвольное затормаживание или растормаживание колёс;

- нарушение связи между проводками управления (для ВС с двойной

проводкой);

- невыпуск, неуборка, флюгирование, самопроизвольный выпуск или уборка механизации крыла (предкрылков, закрылков, гасителей подъёмной 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 полёта, приборной или истинной скорости полёта;

- отказ или невключение одной и более навигационных систем;

- отказ одного авиагоризонта на ВС 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 полётом, приводящие к отклонению одного и более параметров полёта (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 стены 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 землёй;

- ложное срабатывание системы пожаротушения или сигнализации о пожаре, дыме или повышенной температуре. Появление дыма, запаха гари, паров жидкостей, запахов едких веществ в пилотской кабине ВС.

Нарушение требований руководящих документов, регламентирующих выполнение полётов 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 полёта без согласования с диспетчером;

- изменение плана и маршрута полёта после вылета ВС без

согласования с органами ОВД;

- полёт ВС, осуществляемый без заявок и разрешения органов ОВД;
- нарушение установленных интервалов вертикального или бокового эшелонирования;
- отклонение от оси маршрута ОВД на расстояние более допустимой нормы, а также за пределы МВЛ;
- нарушение минимума погоды при взлёте, посадке или полёте по трассам МВЛ (маршрутам);
- полёт на обледеневшем ВС (при наличии несбрасываемого льда на поверхностях, защищённых ПОС, а также на других поверхностях ВС при сходе снега или льда с которых возможно их попадание в двигатель);
- выпуск обледеневшего ВС в полёт;
- выключение двигателя, не предусмотренное заданием;
- нарушение порядка и сроков передачи на борт ВС штормовых предупреждений или информации о состоянии погоды по маршруту полёта, в пунктах взлёта и посадки, требующей изменения плана полёта;
- посадка на незапланированный (незаявленный) аэродром (посадочную площадку);
- приём и выпуск ВС с неподготовленной ВПП;
- выпуск ВС в полёт с незавершённым техническим обслуживанием;
- вылет ВС, не считающегося исправным;
- заправка ВС некондиционными горюче-смазочными материалами (ГСМ);
- вылет ВС при наличии отказов, не входящих в перечень, разрешенных для вылета, установленных РЛЭ соответствующего типа ВС;
- нарушение норм загрузки или центровки ВС, установленных РЛЭ, смещение груза в полёте, приведшее к нарушению центровки;
- взлёт, полёт или посадка ВС с конфигурацией, не соответствующей требованиям РЛЭ;
- выход за ограничения, оговорённые РЛЭ (по скорости, перегрузке, углам атаки и крена, по режимам работы силовых установок, падению оборотов несущего винта и т.д.).

Ошибочные действия авиационного персонала. Такие как:

- ошибочное отклонение стабилизатора;
- не включение экипажем системы управления колёсами передней стойки шасси;
- ошибочный выпуск или уборка шасси;
- ошибочный выпуск или уборка механизации крыла (предкрылков, закрылков, гасителей подъёмной силы (спойлеров), интерцепторов, щитков), не создавший трудностей в управлении воздушным судном;
- ошибочное отклонение каналов курса, крена, тангажа или автомата тяги автоматической системы управления полётом, приводящие к

отклонению одного и более параметров полёта (высотно-скоростных параметров, перегрузок, углов крена, тангажа, атаки, скольжения, траекторных параметров) от заданных;

- ошибочное включение или выключение реверса тяги;
- грубое приземление, после которого необходимо выполнение специального технического обслуживания;
- выкатывание ВС за пределы ВПП (кроме взлёта и посадки), РД, перрона при рулении или буксировке;
- столкновение или угроза столкновения ВС с объектами на земле (людьми, животными, транспортными средствами или наземными препятствиями на РД, перронах).

Примечание 1. К авиационным инцидентам не относятся отказы и неисправности систем, приборов и оборудования ВС, включённые в перечень минимального оборудования (MEL - Minimum Equipment List), с которыми разрешена эксплуатация соответствующего ВС.

Примечание 2. Классификацию авиационных событий осуществляет Отдел по расследованию авиационных инцидентов.

Если в результате расследования инцидента будет установлено, что хотя бы одно лицо получило серьёзное телесное повреждение, или в результате повреждения воздушного судна ущерб составил 25000 (в долларовом эквиваленте по курсу на день события) и более (без учёта стоимости ремонта), то данный инцидент переклассифицируется как серьёзный инцидент. Сумма ущерба должна быть подтверждена страховыми компаниями.

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 подъёмной силы, законцовок крыла и т.д., без которых в соответствии с перечнем отклонений от конфигурации (CDL - Configuration Deviation List) вылет разрешается, не рассматриваются в качестве авиационного происшествия.

6. Складывание стойки шасси или посадка с убраннным 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 объёма 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 серьёзных телесных повреждений или воздушное судно существенно не повреждено.

Примечание 1. Что касается повреждений воздушного судна, в результате которых нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или лётные характеристики, то воздушное судно может безопасно выполнить посадку, однако без ремонта его нельзя безопасно выпустить в полёт по следующему участку.

Примечание 2. В том случае, если воздушное судно можно безопасно выпустить в полёт 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 полёт 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.

Примечание 3. 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.

Функции комиссии по расследованию

1. Председатель комиссии по расследованию

1.1. Председатель комиссии:

- утверждает план работы комиссии;
- создает группы и назначает их руководителей;
- по мере необходимости проводит заседания комиссии по расследованию с целью обмена информацией, обсуждения и согласования проекта окончательного отчета, а также разрешения любых вопросов, возникающих в ходе расследования;
- выполняет другие функции, которые необходимо выполнять в целях должного проведения расследования, и обеспечения требований настоящих Правил.

1.2. Председатель комиссии имеет право:

- выдавать членам комиссии и другим лицам, привлеченным для участия в расследовании, любые распоряжения и поручения в связи с расследованием;
- направлять на испытания или исследования любые материалы, использованные на воздушном судне, любые детали, оборудование, части или обломки воздушного судна, включая любую документацию, имеющую отношение к воздушному судну или авиационному происшествию;
- перераспределять в соответствии с квалификацией членов комиссии функции между членами комиссии или группами, если в этом имеется необходимость или целесообразность в целях проведения данного расследования;
- получать от эксплуатанта, любых органов, ведомств и организаций любую информацию и документы, которые имеют отношение к событию, и могут оказаться необходимыми для его расследования;
- обращаться к эксплуатанту, любому органу, ведомству или организации за любой помощью, которая может оказаться необходимой для расследования;
- рекомендовать лиц кандидатов для включения в состав комиссии по расследованию;
- применять другие права, которые в соответствии с соответствующими авиационными правилами могут быть применены председателем комиссии по расследованию в целях должного проведения расследования, и обеспечения требований настоящих Правил.

2. Руководитель группы

2.1. Руководитель группы:

- при необходимости разрабатывает план работы группы и обеспечивает его выполнение;
- по мере необходимости проводит заседания группы, с целью обмена информацией, обсуждения проекта окончательного отчета, а также разрешения любых других вопросов, возникающие в ходе расследования;
- выполняет другие функции, которые необходимо выполнять в целях должного проведения расследования, и обеспечения требований настоящих Правил.

2.2. Руководитель группы имеет право:

- 1) выдавать членам группы любые распоряжения и поручения в связи с расследованием;
- 2) применять другие права, которые могут быть применены в качестве руководителя группы по расследованию в целях должного проведения расследования, и обеспечения требований настоящих Правил.

3. Летная группа

3.1 Функции летной группы включают следующее:

- 1) предоставляет информацию согласно Приложению 1 настоящих Правил:
 - а) пунктов 1 и 3 параграфа 1 «Заголовок» и пункту 5 параграфа 2 «Синописис»;
 - б) пунктов 1, 4, 6 (подпункту 6.2.), 7, 12 (подпункту 12.1.), 13, 14, 16, 18 (подпункту 18.1.) и 19 параграфа 4 «Фактическая информация»;
 - в) пункту 5 окончательного отчета, за исключением информации о персонале, указанном в подпункте 5.3., в отношении которого информация представляется другой группой;
 - г) пункту 15 в части, касающейся проведения эвакуации пассажиров;
 - д) пункту 17 окончательного отчета в отношении эксплуатанта, органа обслуживания воздушного движения, службы аэронавигационного, аэродромного, метеорологического обеспечения, любых других служб или организаций, которые имели отношение к эксплуатации, обслуживанию или обеспечению полета воздушного судна, за исключением информации об организациях, в отношении которых информация представляется другой группой;
- 2) оформляет необходимые Формы, указанные в Приложении 7 к настоящим Правилам;
- 3) составляет анализ, выносит заключения и представляет рекомендации согласно параграфам 5, 6, 7;
- 4) представляет материал на основании указанных требований параграфа 8;
- 5) выполняет другие функции, которые необходимы, в целях

должного проведения расследования и обеспечения требований настоящих Правил.

4. Техническая группа

4.1. Функции технической группы включают следующее:

1) предоставляет информацию согласно Приложению 1 настоящих Правил:

а) пункту 2 параграфа 1 «Заголовок» и пункту 5 параграфа 2 «Синопсис» ;

б) пунктов 3, 5 (подпункту 5.3.), 6 (подпунктов 6.1. и 6.3.), 11, 12 (подпунктов 12.2., 12.3., 12.4), 14, 16, 18 (подпункту 18.2.), 19 параграфа 4 «Фактическая информация»;

в) пункту 15 в части, касающейся повреждений таких элементов воздушного судна, как кресла, узлы крепления и замки привязных ремней;

г) пункту 17 окончательного отчета в отношении организации по техническому обслуживанию и любой другой службе или организации, которые имели отношение к техническому обслуживанию воздушного судна;

2) оформляет необходимые Формы, указанные в Приложении 7 к настоящим Правилам.

3) выполняет, при необходимости, натурную раскладку обломков и частей воздушного судна в соответствующем месте или помещении;

4) составляет анализ, выносит заключения и представляет рекомендации согласно параграфам 5, 6, 7;

5) представляет материал на основании указанных требований параграфа 8;

6) выполняет другие функции, которые необходимы, в целях должного проведения расследования и обеспечения требований настоящих Правил.

5. Административная группа

5.1. Функции административной группы включают следующее:

1) предоставляет информацию согласно Приложению 1 настоящих Правил:

а) пунктов 1, 2, 3, параграфа 2 «Синопсис»;

б) пунктов 2, 9, 13, 16, 18 (подпункту 18.1.), 19 параграфа 4 «Фактическая информация»;

в) подпункту 5.3. пункта 5, за исключением информации о персонале, в отношении которого информация представляется другой группой;

г) пункту 15 в части, касающейся проведения поиска и спасания, местонахождения членов экипажа и пассажиров в связи с полученными телесными повреждениями;

д) пункту 17 в отношении поисково-спасательных, аварийных и других служб наземного обеспечения полетов, служб обеспечения авиационной безопасности, а также соответствующих полномочных органов;

2) оформляет необходимые Формы, указанные в Приложении 7 к настоящим Правилам.

3) составляет анализ, выносит заключения и представляет рекомендации согласно параграфам 5, 6, 7;

4) представляет материал на основании указанных требований параграфа 8;

5) выполняет другие функции, которые необходимо выполнять в целях должного проведения расследования, и обеспечения требований настоящих Правил.

6. Группа по составлению диаграмм и схем

6.1. Функции группы по составлению диаграмм и схем включают следующее:

1) оказывает помощь летной группе в восстановлении траектории полета на основании пункта 1 (подготовка к полёту) и предоставляет информацию на основании подпунктов 12.1., 12.3., 12.4. пункта 12 Приложения 1 настоящих Правил и, при необходимости, составляет диаграммы и схемы, которые включают информацию о следующем:

а) координаты места авиационного происшествия, если возможно, его местоположение относительно ближайших географических пунктов, объектов или характерных ориентиров на местности, высоту над уровнем моря, характеристики местности;

б) профиль полета и профильное изображение поверхности и объектов на местности вдоль траектории полета воздушного судна, положение воздушного судна в пространстве и направление его движения в момент столкновения с поверхностью и/или объектом с указанием наиболее критических высот полета и расстояний до поверхности и/или объекта;

в) место первого соприкосновения/приземления/столкновения воздушного судна с поверхностью или объектами;

г) траекторию движения воздушного судна от момента развития или имеющей непосредственное отношение к авиационному происшествию точки или этапа полета до момента, когда произошло авиационное происшествие;

д) характер и линии или конфигурацию следов, оставшихся от воздушного судна, его частей, обломков, любого вещества или материала, находящегося на борту воздушного судна или его системах, включая следы от пожара, взрыва или другого явления, связанного с авиационным происшествием;

е) зону разброса и местоположение обломков воздушного судна.

Примечание. Диаграммы и схемы составляются в масштабе. В случае, когда в диаграммах или схемах соблюдение масштаба изображения невозможно, они составляются вне масштаба с указанием местоположения воздушного судна или его обломков относительно ближайших объектов или характерных ориентиров на местности;

2) предоставляет информацию согласно пунктов 18 и 19 Приложения 1 настоящих правил;

3) представляет заключения на основании параграфа 6 Приложения 1 настоящих правил;

4) представляет материал на основании пункта 1 параграфа 8 Приложения 1 настоящих правил;

5) выполняет другие функции, которые необходимы, в целях оказания квалифицированной помощи комиссии по расследованию.

7. Эксперт/специалист

7.1. Эксперт / специалист, в пределах своей компетенции:

1) предоставляет членам комиссии любую информацию и консультации, которые могут потребоваться для расследования;

2) представляет соответствующие заключения, с приложением, по запросу председателя комиссии, соответствующих материалов, которые были использованы в качестве обоснования заключения;

3) выполняет другие функции, которые необходимо выполнять в целях оказания квалифицированной помощи комиссии по расследованию.

7.2. Эксперт/специалист имеет право ознакомиться с той лишь частью материалов расследования, которые необходимы для представления им своего заключения.

8. Секретарь комиссии

8.1. Секретарь комиссии:

1) готовит материалы заседания комиссии и направляет их членам комиссии;

2) ведет протокол заседания комиссии;

3) осуществляет сбор материалов расследования для включения в окончательный отчет и обеспечивает их хранение;

4) выполняет другие функции, которые необходимо выполнять в целях оказания квалифицированной помощи комиссии по расследованию.

Формы

Форма 1. Акт об изъятии бортового самописца

1. Настоящая форма составлена в рамках расследования авиационного

Тип	Регистрационные знаки	Серийный №	Дата	Место события

2. Данные о бортовом самописце:

- наименование: _____

- серийный номер (или другие идентификационные данные): _____

- состояние (степень повреждения): _____

3. Другая информация (при необходимости): _____

4. Место составления формы _____

Снятие с воздушного судна (изъятие с места авиационного происшествия),
упаковку, опломбирование и передачу бортового самописца
осуществил: _____

(подпись, фамилия, инициалы, дата)

Бортовой самописец принял: _____

(подпись, фамилия, инициалы, дата)

Руководитель технической группы: _____

(подпись, фамилия, инициалы)

Форма 2. Список погибших при авиационном происшествии

1. Настоящая форма составлена в рамках расследования авиационного
происшествия с воздушным судном:

Тип	Регистрационные знаки	Серийный №	Дата	Место события

2. Данные погибших при авиационном происшествии:

№	Фамилия, имя, отчество	Гражданство	Адрес	№ авиабилета	Пункт вылета	Пункт назначения	Другие известные данные

--	--	--	--	--	--	--	--

Эксперт: _____
(подпись, фамилия, инициалы)

Руководитель административной группы: _____
(подпись, фамилия, инициалы)

Форма 3. Список лиц, получивших серьезные телесные повреждения при авиационном происшествии

1. Настоящая форма составлена в рамках расследования авиационного происшествия с воздушным судном:

Тип	Регистрационные знаки	Серийный №	Дата	Место события

2. Данные о лицах, получивших серьезные телесные повреждения при авиационном происшествии:

№	Фамилия, имя, отчество	Гражданство	Адрес	№ авиабилета	Пункт вылета	Пункт назначения	Другие известные данные

Эксперт: _____
(подпись, фамилия, инициалы)

Руководитель административной группы: _____
(подпись, фамилия, инициалы)

Форма 4. Описание документов, денег и ценных вещей пассажиров и членов экипажа

1. Настоящая форма составлена в рамках расследования авиационного происшествия с воздушным судном:

Тип	Регистрационные знаки	Серийный №	Дата	Место события

Авиационные правила Кыргызской Республики АПКР-13
«Расследование авиационных происшествий и инцидентов»

--	--	--	--	--

2. Список документов:

№	Наименование	№	Состояние (степень повреждения)	Принадлежность

3. Список денежных сумм:

№	Наименование	Кол-во купюр	Общая сумма	Состояние (степень повреждения)	Принадлежность

4. Список ценных вещей:

№	Наименование	Кол-во	Ценность	Состояние (степень повреждения)	Принадлежность

5. Список других вещей:

№	Наименование	Кол-во	Состояние (степень повреждения)	Принадлежность

Примечание: Данные о принадлежности документов, денег и ценных вещей указываются по мере возможности.

6. Информация о вскрытии, передаче под охрану, остатков ценных и других вещей: _____

Эксперт (если назначен): _____

(подпись, фамилия, инициалы)

Представитель соответствующего правоохранительного органа: _____

(подпись, фамилия, инициалы)

Член комиссии _____

(подпись, фамилия, инициалы)

Руководитель административной группы: _____

(подпись, фамилия, инициалы)

Форма 5. Описание багажа, груза и почты, обнаруженных на месте авиационного происшествия

1. Настоящая форма составлена в рамках расследования авиационного происшествия с воздушным судном:

Тип	Регистрационные знаки	Серийный №	Дата	Место события

2. Список багажа:

№	Наименование	Наименование и № сопроводительной документации	Объявленная ценность	Вид упаковки	Состояние (степень повреждения)	Принадлежность

3. Список груза, почты:

№	Наименование	Наименование и № сопроводительной документации	Объявленная ценность	Вид упаковки	Состояние (степень повреждения)	Принадлежность

Примечание: Данные о принадлежности багажа и получателе груза и багажа указываются по мере возможности.

4. Информация о вскрытии, передаче под охрану, уничтожении остатков багажа, груза, почты:

Эксперт (если назначен) _____
(подпись, фамилия, инициалы)

Представитель соответствующего правоохранительного органа:

(подпись, фамилия, инициалы)

Член комиссии (административной группы):

(подпись, фамилия, инициалы)

Руководитель административной группы:

(подпись, фамилия, инициалы)

Форма 6. Протокол опроса

1. Настоящая форма составлена в рамках расследования авиационного происшествия с воздушным судном:

Тип	Регистрационные знаки	Серийный №	Дата	Место события

2. Данные об опрашиваемом лице:

Авиационные правила Кыргызской Республики АПКР-13
«Расследование авиационных происшествий и инцидентов»

- фамилия, имя,
отчество _____
- дата рождения _____
- место жительства _____
- телефон _____

3. Место и дата опроса:

4. Опрос начат в _____ ч. _____ мин.

5. Вопрос (ы) и ответ (ы):

№	Вопрос:	Ответ:
---	---------	--------

6. Опрос окончен в _____ ч. _____ мин.

Подпись опрошенного лица: _____

Эксперт (если назначен): _____
(подпись, фамилия, инициалы)

Член комиссии: _____
(подпись, фамилия, инициалы)

Руководитель группы: _____
(подпись, фамилия, инициалы)

Права и обязанности государства эксплуатанта в отношении происшествий и инцидентов, имевших место с арендованными, зафрахтованными или обмененными воздушными судами

Стандарты и Рекомендуемая практика, содержащиеся в Приложении 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" к Конвенции о международной гражданской авиации 1944года, были разработаны в то время, когда государство регистрации и государство эксплуатанта обычно было одним и тем же. Однако в последние годы получили распространение международные соглашения об аренде воздушных судов и обмене ими, в результате чего во многих случаях государство эксплуатанта не является государством регистрации.

В некоторых случаях соглашения об аренде воздушных судов или обмене ими предусматривают выделение государством регистрации летных экипажей. Однако чаще летные экипажи предоставляются государством эксплуатанта, а воздушное судно эксплуатируется в соответствии с положениями национального законодательства государства эксплуатанта. Точно также на основании этих соглашений может возникнуть множество соглашений 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 авиационного происшествия или инцидента государство, принявшее на себя ответственность за безопасность воздушного судна, имело право участвовать в расследовании в отношении этой ответственности. Кроме того, государство, проводящее расследование, должно иметь свободный доступ ко всем документам и другой информации, касающейся этого расследования.

Когда невозможно определенно установить, что место авиационного происшествия или инцидента находится на территории другого государства, государству эксплуатанта после консультации с государством регистрации необходимо принять на себя полную или частичную ответственность за проведение расследования.

Защита записей, относящихся к расследованию авиационных происшествий и инцидентов

1. Введение

Примечание 1. Разглашение или использование записей, перечисленных в пункте 65 главы 5 настоящих Правил, в уголовном, гражданском, административном или дисциплинарном разбирательстве или их предание гласности может иметь отрицательные последствия для лиц или организаций, вовлеченных в авиационные происшествия и инциденты и, по всей вероятности, приведет к тому, что в будущем они и другие стороны будут отказываться сотрудничать с органами по расследованию авиационных происшествий. Предусмотренное в пункте 65 настоящих Правил решение о разглашении или использовании записей призвано учитывать эти вопросы.

Примечание 2. В соответствии с пунктом 65 настоящих Правил содержащиеся в настоящем добавлении положения предназначены для:

а) оказания помощи государствам в разработке национальных законодательных норм, правил и политики, направленных на надлежащую защиту записей, относящихся к расследованию авиационных происшествий и инцидентов;

б) оказания помощи компетентному полномочному органу при принятии решения, требуемого на основании пункта 65 настоящих Правил.

В настоящем добавлении:

а) соблюдение принципа баланса интересов означает определение компетентным полномочным органом в соответствии с пунктом 65 настоящих Правил последствий, которые может иметь для текущих и будущих расследований разглашение или использование записей, относящихся к расследованию авиационных происшествий и инцидентов;

б) запись(и) означает(ют) записи, перечисленные в пункте 65 настоящих Правил.

Примечание 3. Положения, касающиеся использования и защиты информации о безопасности полетов и соответствующих источников, кроме записей, относящихся к авиационным происшествиям и инцидентам, содержатся в Приложении 19 "Управление безопасностью полетов".

2. Общие положения

2.1 Государства принимают указанные в пункте 65 настоящих Правил и настоящем Приложении меры защиты всех записей бортового речевого

самописца и бортового регистратора визуальной обстановки и любых расшифровок таких записей. Эти меры защиты применяются с момента, когда произошло авиационное происшествие или инцидент, и далее после опубликования окончательного отчета.

2.2 Государства принимают указанные в пункте 65 настоящих Правил и настоящем приложении меры защиты других записей, перечисленных в подпункте 2) пункта 65 настоящих Правил. Эти меры защиты применяются с момента, когда такие записи передаются под охрану или контроль органа по расследованию авиационных происшествий, и далее после опубликования окончательного отчета.

Неразглашение видео – и звукозаписей

2.3 Государства предпринимают следующие действия, направленные на предупреждение разглашения содержания звукозаписей бортовых речевых самописцев, а также содержания видео - и звукозаписей бортовых регистраторов визуальной обстановки согласно пункту 71 настоящих Правил:

а) предупреждение разглашения путем принятия национальных законодательных норм, правил и политики; или

б) принятие официальных гарантий, таких как охранные судебные приказы, закрытые разбирательства или конфиденциальное внесудебное заседание; или

в) предупреждение разглашения записей путем использования технических средств, таких как кодирование или наложение маскирующей записи, прежде чем вернуть бортовые речевые самописцы или бортовые регистраторы визуальной обстановки их владельцам.

Примечание. Записи окружающей обстановки на рабочем месте, требования международных стандартов и рекомендуемой практики (International Standards and Recommended practices – SARPS), которые содержатся в Приложениях к Чикагской конвенции, такие как записи бортовых речевых самописцев и бортовых регистраторов визуальной обстановки, могут рассматриваться как вмешательство в личную жизнь эксплуатационного персонала, если они разглашаются или используются не в тех целях, для которых они были сделаны.

3. Компетентный полномочный орган

В соответствии с пунктом 65 настоящих Правил каждое государство назначает компетентный полномочный орган или компетентные полномочные органы для надлежащего обеспечения соблюдения принципа баланса интересов.

Примечание. Для различных обстоятельств могут назначаться различные компетентные полномочные органы. Например, компетентным полномочным органом, назначенным для соблюдения принципа баланса интересов в уголовном или гражданском разбирательстве, может быть судебный орган. В случаях, когда целью просьбы о разглашении является предоставление доступа широкой общественности, для соблюдения принципа баланса интересов может быть назначен другой компетентный полномочный орган.

4. Соблюдение принципа баланса интересов

4.1. В тех случаях, когда поступает просьба о разглашении или использования записей в уголовном, гражданском, административном или дисциплинарном разбирательстве, компетентный полномочный орган, прежде чем обеспечить соблюдение принципа баланса интересов, убеждается в том, что рассматриваемый в разбирательстве существенный факт не может быть установлен без этой записи.

Примечание. Рассматриваемый существенный факт является юридическим термином и означает факт, который является существенным или необходимым для предмета разбирательства, который одна сторона утверждает, а другая – оспаривает; и он должен быть установлен компетентным полномочным органом, обеспечивающим соблюдение принципа баланса интересов.

4.2. При соблюдении принципа баланса интересов компетентный полномочный орган принимает во внимание такие факторы, как:

- а) цель, для которой данная запись была сделана или подготовлена;
- б) предполагаемое использование данной записи подателем просьбы;
- в) окажет ли разглашение или использование данной записи отрицательное воздействие на права или интересы лица или организации;
- г) согласились ли лицо или организация, к которым относится эта запись, предоставить эту запись;
- д) предусмотрены ли соответствующие гарантии ограничения дальнейшего разглашения или использования этой записи;
- е) была ли или может ли данная запись быть представлена в обезличенной, краткой или сводной форме;
- ж) существует ли крайняя необходимость доступа к данной записи во избежание серьезной угрозы здоровью или жизни;
- з) носит ли эта запись конфиденциальный или закрытый характер;
- и) свидетельствует ли данная запись с достаточным основанием о том, что авиационное происшествие или инцидент могли быть вызваны действием или бездействием, которые согласно национальному законодательству и правилам, считаются грубой небрежностью,

преднамеренным нарушением или совершенными с преступным намерением.

Примечание 1. Для определенной категории записей принцип баланса интересов может быть применен один раз, а результаты могут быть включены в национальные законодательные нормы и правила.

Примечание 2. Компетентному полномочному органу может потребоваться применить принцип баланса интересов один раз для принятия решения о разрешении на разглашение записей и отдельно для определения того, можно ли разрешить использовать запись.

Примечание 3. Инструктивный материал, касающийся соблюдения принципа баланса интересов, содержится в части I "Защита записей, относящихся к расследованию авиационных происшествий и инцидентов" Руководства по защите информации о безопасности полетов (Doc 10053 - ICAO).

5. Протоколы решений

Компетентный полномочный орган регистрирует мотивировки своих решений при соблюдении принципа баланса интересов. Указанные мотивировки должны по необходимости предоставляться и использоваться для последующих решений.

Примечание. Государства могут представлять протоколы решений в Международную организацию гражданской авиации на одном из рабочих языков Организации для включения в общедоступную базу данных.

6. Окончательный отчет

С тем чтобы ограничить использование окончательного отчета в целях, не относящихся к предотвращению авиационных происшествий и инцидентов, государствам необходимо рассмотреть возможность:

- а) назначения отдельного расследования для таких других целей; или
- б) включения материала в разные части окончательного отчета, с тем чтобы можно было использовать содержащуюся в нем фактическую информацию, не допуская при этом использования анализа, выводов и рекомендаций по безопасности полетов для установления доли чьей-либо вины или ответственности; или
- в) предупреждения использования окончательного отчета в качестве вещественного доказательства в разбирательствах для установления доли чьей-либо вины или ответственности.

Примечание. В соответствии с пунктом 106 главы 6 настоящих Правил в интересах предотвращения авиационных происшествий окончательные отчеты открыто публикуются и не подлежат защите на основании пункта 65

настоящих Правил. Однако использование определенных разделов окончательного отчета, в частности анализа, выводов и рекомендаций по безопасности полетов, в качестве вещественного доказательства в национальных судах в целях установления доли чьей-либо вины или ответственности противоречит целям проведенного расследования.

7. Персонал, занятый в расследовании авиационных происшествий и инцидентов

В интересах безопасности полетов и в соответствии с пунктом 8 главы 3 настоящих Правил государствам необходимо учитывать тот факт, что персонал, занятый в расследовании авиационных происшествий и инцидентов, не имеет права высказывать мнение по вопросам доли чьей-либо вины или ответственности в гражданском, уголовном, административном или дисциплинарном разбирательстве.

Инструктивный материал по считыванию и анализу записей бортовых самописцев

Предварительный этап

Время после серьезного авиационного происшествия является наиболее ответственным периодом для любого государственного органа, занимающегося расследованием авиационных происшествий. Один из самых неотложных вопросов, требующих немедленного решения, заключается в том, как и где считать зарегистрированные бортовыми самописцами данные и провести их анализ. Необходимо в возможно кратчайший срок после авиационного происшествия осуществить считывание записей бортовых самописцев. Проблемные области должны быть определены как можно раньше, потому что от этого зависит ход расследования, так как найденные на месте авиационного происшествия вещественные доказательства могут под воздействием естественных факторов претерпеть изменения. Кроме того, в результате своевременного определения проблемных областей могут быть приняты срочные рекомендации по обеспечению безопасности полетов, с точки зрения предотвращения аналогичных происшествий.

Многие государства не располагают средствами воспроизведения и анализа записанной бортовым самописцем информации (как речевой, так и данных) и вынуждены обращаться к другим государствам с просьбой о помощи. Необходимо, чтобы занимающийся расследованием авиационных происшествий полномочный орган государства, которое проводит расследование, своевременно организовал считывание записей бортовых самописцев в соответствующем техническом центре считывания данных, проводимом в государстве, не являющемся государством - изготовителем (или государством разработчика).

Выбор технического центра

Орган по расследованию может обратиться с просьбой к любому другому государству, которое, по его мнению, лучше других способно помочь в расследовании. Стандартное проигрывающее оборудование изготовителя и его программное обеспечение воспроизведения записей, которые обычно применяются авиакомпаниями и авиационно - техническими службами, считаются непригодными для использования в процессе расследования. Необходимо иметь специальные технические

средства восстановления и анализа данных в тех случаях, когда самописцы были повреждены во время происшествия.

В технических центрах считывания записей бортовых самописцев должно обеспечиваться следующее:

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

б) воспроизведение 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) анализ и расшифровка необработанных бинарных колебаний сигналов, зарегистрированных самописцем полетных данных с цифровой записью на пленку, не используя для этого автоматизированных средств;

г) усиление и фильтрация с помощью цифровых средств речевых сигналов, используя для этого подходящее программное обеспечение;

д) графический анализ данных и получение дополнительных параметров, которые непосредственно не регистрировались самописцем, а также подтверждение данных путем перекрестной проверки и использование других аналитических методов в целях определения точности данных и подтверждения соответствующих ограничений.

Участие государства - изготовителя (или государства разработчика) и государства эксплуатанта

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

Государство эксплуатанта несет ответственность за регламентирование производства полётов 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 необходимо присутствовать при считывании и анализе данных, записанных бортовым самописцем.

Рекомендуемые процедуры

Считывание сделанных самописцем полётных данных и бортовым речевым самописцем записей необходимо 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.

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

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

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.

Государство, проводящее 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.

Соглашения о передаче полномочий на проведение расследования

В соответствии с параграфом 1 Главы 5 настоящих Правил Кыргызская республика, как государство места события, несет ответственность за назначение и проведение расследования, однако, КР может передать целиком или частично полномочия на проведение этого расследования другому государству или региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (РАИО – Regional Aviation Investigation Organization) 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 являющегося Договаривающимся государством, которое не намерено проводить расследование в соответствии с Приложением 13 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года, или, когда невозможно определенно установить, что место авиационного происшествия или серьезного 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 РАИО, в частности в тех случаях, когда проведение расследования таким другим государством или РАИО может быть полезным или более целесообразным или когда у государства, ответственного за назначение расследования, отсутствуют ресурсы или возможности для проведения расследования события в соответствии с Приложением 13 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года.

В зависимости от того, какие стороны участвуют в расследовании, и исходя из масштабов расследования, которое будет проводиться другим государством или РАИО, будет определено, потребуется ли официальное соглашение о передаче полномочий на проведение расследования или же будет достаточно достигнуть взаимопонимания. В целом, для передачи полномочий на проведение всего расследования необходимо заключить 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 двух сторон.

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