

Международные стандарты
и Рекомендуемая практика



Приложение 13
к Конвенции о международной
гражданской авиации

Расследование авиационных происшествий и инцидентов

Настоящее издание включает все поправки,
принятые Советом до 23 февраля 2010 года,
и с 18 ноября 2010 года заменяет все
предыдущие издания Приложения 13.

Сведения о применении Стандартов
и Рекомендуемой практики содержатся
в главе 2 и в предисловии.

Издание десятое
Июль 2010 года

Международная организация гражданской авиации

**Международные стандарты
и Рекомендуемая практика**



Приложение 13
к Конвенции о международной
гражданской авиации

Расследование авиационных происшествий и инцидентов

Настоящее издание включает все поправки,
принятые Советом до 23 февраля 2010 года,
и с 18 ноября 2010 года заменяет все
предыдущие издания Приложения 13.

Сведения о применении Стандартов
и Рекомендуемой практики содержатся
в главе 2 и предисловии.

Издание десятое
Июль 2010 года

Международная организация гражданской авиации

Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском,
арабском, испанском, китайском и французском языках
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по
продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО www.icao.int.

Издание первое, 1951.
Издание девятое, 2001.
Издание десятое, 2010.

Приложение 13. Расследование авиационных происшествий и инцидентов

Номер заказа: AN 13
ISBN 978-92-9231-554-2

© ИКАО, 2010

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может
воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в
какой форме и никакими средствами без предварительного письменного
разрешения Международной организации гражданской авиации.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>
ПРЕДИСЛОВИЕ	(ix)
ГЛАВА 1. Определения	1-1
ГЛАВА 2. Применимость	2-1
ГЛАВА 3. Общие положения	3-1
Цель расследования	3-1
Государственная программа по безопасности полетов	3-1
Сохранение вещественных доказательств, охрана и удаление воздушного судна	3-1
Ответственность государства места события	3-1
Общие положения.....	3-1
Просьба со стороны государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика или государства-изготовителя	3-2
Освобождение из-под охраны	3-2
ГЛАВА 4. Уведомление	4-1
Происшествия или серьезные инциденты на территории Договаривающегося государства с воздушным судном другого Договаривающегося государства	4-1
Ответственность государства места события	4-1
Направление уведомления.....	4-1
Форма и содержание	4-1
Язык	4-2
Дополнительная информация	4-3
Ответственность государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика и государства-изготовителя	4-3
Информация. Участие	4-3
Авиационные происшествия или серьезные инциденты на территории государства регистрации, в государстве, не являющемся Договаривающимся государством, или вне территории какого-либо государства	4-3
Ответственность государства регистрации.....	4-3
Направление уведомления.....	4-3

	Страница
Ответственность государства эксплуатанта, государства разработчика и государства-изготовителя	4-4
Информация. Участие	4-4
ГЛАВА 5. Расследование	5-1
Ответственность за назначение и проведение расследования	5-1
Авиационные происшествия или инциденты на территории Договаривающегося государства	5-1
Государство места события	5-1
Авиационные происшествия или инциденты на территории государства, не являющегося	
Договаривающимся государством	5-2
Государство регистрации	5-2
Авиационные происшествия или инциденты вне территории какого-либо государства	5-2
Государство регистрации	5-2
Организация и проведение расследования	5-2
Ответственность государства, проводящего расследование	5-2
Общие положения	5-3
Уполномоченный по расследованию. Назначение	5-3
Уполномоченный по расследованию. Доступ и контроль	5-4
Бортовые самописцы. Авиационные происшествия и инциденты	5-4
Аутопсия	5-4
Медицинское обследование	5-4
Координация действий. Судебные органы	5-5
Информирование органов обеспечения авиационной безопасности	5-5
Неразглашение записей	5-5
Возобновление расследования	5-6
Ответственность любого другого государства	5-6
Информация. Авиационные происшествия и инциденты	5-6
Ответственность государства регистрации и государства эксплуатанта	5-7
Бортовые самописцы. Авиационные происшествия и серьезные инциденты	5-7
Информация об организациях	5-7
Участие в расследовании	5-7
Участие государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика	
и государства-изготовителя	5-7
Права	5-7
Обязательства	5-8
Участие других государств	5-8
Права	5-8
Предоставление прав уполномоченным представителям	5-8
Советники	5-8
Участие	5-9
Обязательства	5-10

	Страница
Участие государств, граждане которых погибли или получили серьезные телесные повреждения	5-10
Права и предоставление прав.....	5-10
ГЛАВА 6. Окончательный отчет	6-1
Ответственность любого государства.....	6-1
Выпуск информации. Согласие.....	6-1
Ответственность государства, проводящего расследование.....	6-1
Консультация.....	6-1
Государства-получатели.....	6-2
Публикация окончательного отчета	6-2
Рекомендации по обеспечению безопасности.....	6-3
Ответственность государства, получающего или выпускающего рекомендации по обеспечению безопасности	6-3
Меры в связи с рекомендациями по обеспечению безопасности	6-3
ГЛАВА 7. Отчетность ADREP.....	7-1
Предварительный отчет	7-1
Ответственность государства, проводящего расследование	7-1
Происшествия с воздушными судами массой более 2250 кг.....	7-1
Происшествия с воздушными судами массой 2250 кг или менее.....	7-1
Язык	7-2
Отправление	7-2
Информационный отчет об авиационном происшествии/инциденте.....	7-2
Ответственность государства, проводящего расследование	7-2
Происшествия с воздушными судами массой более 2250 кг.....	7-2
Дополнительная информация	7-2
Инциденты с воздушными судами массой более 5700 кг.....	7-2
ГЛАВА 8. Предотвращение авиационных происшествий.....	8-1
Системы представления данных об инцидентах	8-1
Системы и анализ баз данных. Предупредительные меры	8-1
Обмен информацией, связанной с безопасностью полетов	8-2
ДОБАВЛЕНИЕ. Форма окончательного отчета	ДОБ-1

ДОПОЛНЕНИЯ

ДОПОЛНЕНИЕ А. Права и обязанности государства эксплуатанта в отношении происшествий и инцидентов, имевших место с арендованными, зафрахтованными или обменными воздушными судами	ДОП А-1
ДОПОЛНЕНИЕ В. Контрольная схема уведомления и представления отчета.....	ДОП В-1

	<i>Страница</i>
ДОПОЛНЕНИЕ С. Перечень примеров серьезных инцидентов	ДОП С-1
ДОПОЛНЕНИЕ D. Инструктивный материал по считыванию и анализу записей бортовых самописцев	ДОП D-1
ДОПОЛНЕНИЕ E. Правовые принципы защиты информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов	ДОП E-1
ДОПОЛНЕНИЕ F. Концептуальные рамки для государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП)	ДОП F-1
ДОПОЛНЕНИЕ G. Инструктивный материал по определению повреждений воздушного судна	ДОП G-1

ПРЕДИСЛОВИЕ

Историческая справка

Стандарты и Рекомендуемая практика по расследованию авиационных происшествий были впервые приняты Советом 11 апреля 1951 года в соответствии с положениями статьи 37 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год) и были утверждены в виде Приложения 13 к этой Конвенции. Эти Стандарты и Рекомендуемая практика, основанные на предложениях Первого Специализированного совещания по расследованию авиационных происшествий, которое состоялось в феврале 1946 года, были далее доработаны на Втором Специализированном совещании в феврале 1947 года.

14-я сессия Ассамблеи (Рим, август – сентябрь 1962 года) рассмотрела вопрос о расследовании авиационных происшествий и приняла резолюции А14-22 и А14-27 (добавление Р)*. В первой из них:

1) *поручалось* "Совету:

- a) изучить возможность разработки единой процедуры, которая могла бы применяться государствами для оперативного предоставления ими отчетов о технических расследованиях и расследованиях авиационных происшествий, особенно когда это касается больших современных транспортных воздушных судов, с тем чтобы Договаривающиеся государства могли улучшить распространение таких отчетов;
- b) изучить вопрос о целесообразности установления правил, согласно которым государство-изготовитель или государство, сертифицировавшее первым данный тип воздушного судна, в соответствующих случаях и в ответ на приглашение, присылало компетентных экспертов для консультирования при техническом расследовании авиационных происшествий, и в свете результатов такого изучения:
 - i) определить наиболее целесообразные способы обеспечения того, чтобы специальные знания таких экспертов были наиболее полно использованы, о чем, соответственно, известить все Договаривающиеся государства;
 - ii) призвать все Договаривающиеся государства к сотрудничеству в использовании таких экспертов для укрепления безопасности в области аэронавигации";

и

- 2) *настоятельно предлагалось* "всем Договаривающимся государствам своевременно уведомлять государство-изготовитель или государство, которое первым сертифицировало данный тип воздушного судна, об авиационных происшествиях, особенно о тех, которые касаются больших современных транспортных воздушных судов, в любых случаях, когда такие действия сочтены целесообразными".

Помимо этого, в добавлении Р к резолюции А14-27 Ассамблея постановила, что "в отношении технического расследования авиационных происшествий очень важно для общего повышения уровня безопасности в области аэронавигации, чтобы Договаривающееся государство, на территории которого произошло авиационное происшествие с воздушным судном, не изготовленным в этом государстве, исходя из практической осуществимости, направляло

* Впоследствии 15-я сессия Ассамблеи (Монреаль, июнь – июль 1965 года) приняла добавление Р к резолюции А15-8, которое включает и заменяет статью 2 постановляющей части резолюции А14-22 и добавление Р к резолюции А14-27.

государству-изготовителю, по возможности скорее, любую относящуюся к делу информацию, которая является результатом этого расследования, которая может отражать вопросы летной годности данного типа воздушного судна или его оборудования или которая может быть использована для повышения уровня безопасности".

В таблице А указывается происхождение последующих поправок, а также содержится перечень соответствующих принципиальных вопросов и даты принятия этого Приложения и поправок Советом, а также даты вступления в силу и начала их применения.

Применение

В то время как Приложение принято в соответствии с положением статьи 37 Конвенции, само расследование авиационных происшествий подпадает под действие статьи 26 Конвенции. Эта статья налагает на государство, на территории которого имело место авиационное происшествие, обязательство назначить при определенных обстоятельствах расследование этого происшествия и проводить его в соответствии с процедурой ИКАО, насколько это допускается законодательством этого государства. Однако статья 26 не препятствует проведению дальнейшего расследования авиационного происшествия, и процедуры, устанавливаемые настоящим Приложением, не ограничиваются только расследованием, назначенным в соответствии с требованиями статьи 26, а могут применяться в определенных условиях при проведении расследования любого "авиационного происшествия" в рамках приводимого здесь определения. Для установления правильной взаимосвязи между положениями статьи 26 и положениями Приложения соблюдаются следующие принципы:

- a) Статья 37 Конвенции является нормативной в отношении разработки Приложения по расследованию авиационных происшествий, однако в этом Приложении ничто не должно противоречить точно выраженным положениям статьи 26 или любой другой статьи Конвенции; Приложение также не должно содержать какого-либо положения, которое бы противоречило духу и целям этой Конвенции.
- b) При соблюдении пункта а) Приложение может касаться любых соответствующих вопросов независимо от того, затронуты ли они непосредственно в статье 26 или любой другой статье Конвенции. Например, Конвенция не нарушается, если Приложение затрагивает права или обязательства государств, помимо государства регистрации и государства, на территории которого произошло авиационное происшествие; Приложение может также касаться привилегий, предоставляемых наблюдателям, которые в соответствии со статьей 26 имеют право "присутствовать" при проведении расследования. Это те вопросы, о которых в статье 26 не говорится. Приложение может также касаться таких авиационных происшествий, которые не подпадают под положения статьи 26.

Связь Приложения 13 со статьей 26 Конвенции

Для того чтобы внести ясность в вопрос связи между положениями статьи 26 и положениями настоящего Приложения, Совет 13 апреля 1951 года на 20-м заседании своей 12-й сессии принял следующую дополнительную резолюцию:

"Поскольку статьей 26 Конвенции предусматривается, что государство, на территории которого произошло авиационное происшествие, подпадающее под действие этой статьи, "назначает расследование обстоятельств происшествия в соответствии с процедурой, которая может быть рекомендована Международной организацией гражданской авиации, насколько это допускает его законодательство", и

поскольку Совет 11 апреля 1951 года на 18-м заседании своей 12-й сессии принял Приложение 13 по расследованию авиационных происшествий,

Совет рекомендует, чтобы Договаривающиеся государства при назначенном в соответствии с положениями статьи 26 Конвенции расследовании авиационных происшествий, повлекших смерть или серьезные телесные повреждения, придерживались в качестве процедуры Стандартов и Рекомендуемой практики по расследованию авиационных происшествий, содержащихся в Приложении 13 к Конвенции.

При этом предполагается:

- 1) что государства в соответствии со статьей 38 Конвенции могут не следовать положениям Приложения 13, за исключением происшествий, подпадающих под действие положений статьи 26 Конвенции, и во исполнение этой статьи "государство, на территории которого произошло происшествие, назначает расследование", "государству, в котором зарегистрировано воздушное судно, предоставляется возможность назначить наблюдателей для присутствия при расследовании" и "государство, проводящее расследование, направляет этому государству отчет и заключение о расследовании"; и
- 2) что рекомендуемая здесь процедура не применима, если авиационное происшествие, не повлекшее смерть или серьезные телесные повреждения, "свидетельствует о серьезном техническом дефекте воздушного судна или аэронавигационных средств"; в этих случаях до тех пор, пока ИКАО не разработает рекомендации о соответствующей процедуре, расследование проводится в соответствии с национальной процедурой заинтересованного государства при соблюдении обязательств, вытекающих из положений статьи 26".

Уполномоченный представитель и советники, упомянутые в Приложении, являются наблюдателями, которым в соответствии со статьей 26 предоставляется право присутствовать при расследовании.

Действия Договаривающихся государств

Уведомление о различиях. Внимание Договаривающихся государств обращается на налагаемое статьей 38 Конвенции обязательство, по которому Договаривающимся государствам надлежит уведомлять Организацию о любых различиях между их национальными правилами и практикой и содержащимися в настоящем Приложении Международными стандартами и любыми поправками к ним. Договаривающимся государствам предлагается направлять такое уведомление также о различиях с Рекомендуемой практикой, содержащейся в настоящем Приложении, и любых поправках к нему, если уведомление о таких различиях имеет важное значение для безопасности аэронавигации. Кроме того, Договаривающимся государствам предлагается своевременно информировать Организацию о любых различиях, которые могут впоследствии возникнуть, или об устранении каких-либо различий, уведомление о которых было представлено ранее. После принятия каждой поправки к настоящему Приложению Договаривающимся государствам будет незамедлительно направляться конкретная просьба представить уведомление о различиях.

Помимо обязательства государств по статье 38 Конвенции, внимание государств обращается также на положения Приложения 15, касающиеся публикации через посредство служб аэронавигационной информации различий между их национальными правилами и практикой и соответствующими Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО.

Использование текста Приложения в национальных правилах. 13 апреля 1948 года Совет принял резолюцию, в которой обращал внимание Договаривающихся государств на желательность использования ими в своих национальных правилах, насколько это практически возможно, точно таких же формулировок, как и в Стандартах ИКАО, которые носят нормативный характер, а также на необходимость уведомления об отклонениях от Стандартов, в том числе о любых дополнительных национальных правилах, имеющих важное значение для безопасности или регулярности аэронавигации. Однако во многих случаях Стандарты и Рекомендуемую практику Приложения 13 при их общей применимости потребуется расширять для того, чтобы дать возможность полностью сформулировать национальные правила.

Статус составных частей Приложения

Приложение состоит из следующих составных частей, но не все они обязательно имеются в каждом Приложении; эти части имеют следующий статус:

1. *Материал, составляющий собственно Приложение:*

- a) *Стандарты и Рекомендуемая практика*, принятые Советом в соответствии с положениями Конвенции. Они определяются следующим образом:

Стандарт. Любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается необходимым для обеспечения безопасности и регулярности международной аэронавигации и которое Договаривающиеся государства будут соблюдать согласно Конвенции. В случае невозможности соблюдения Стандарта Совету в обязательном порядке направляется уведомление в соответствии со статьей 38.

Рекомендуемая практика. Любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается желательным в интересах безопасности, регулярности и эффективности международной аэронавигации и которое Договаривающиеся государства будут стремиться соблюдать в соответствии с Конвенцией.

- b) *Добавления*, содержащие материал, который сгруппирован отдельно для удобства пользования, является составной частью Стандартов и Рекомендуемой практики, принятых Советом.
- c) *Положения*, определяющие применение Стандартов и Рекомендуемой практики.
- d) *Определения* употребляемых в Стандартах и Рекомендуемой практике терминов, которые не имеют общепринятых словарных значений и нуждаются в пояснениях. Определение не имеет самостоятельного статуса, но является важной частью каждого Стандарта и Рекомендуемой практики, в которых употребляется термин, поскольку изменение значения термина может повлиять на смысл требования.

2. *Материал, утвержденный Советом для опубликования вместе со Стандартами и Рекомендуемой практикой:*

- a) *Предисловия*, содержащие исторические справки и пояснения к действиям Совета, а также разъяснение обязательств государств по применению Стандартов и Рекомендуемой практики, вытекающих из Конвенции и резолюции о принятии.
- b) *Введения*, содержащие пояснительный материал, помещаемый в начале частей, глав или разделов Приложения для облегчения понимания порядка применения текста.
- c) *Примечания*, включаемые где это необходимо в текст, чтобы дать фактологическую информацию или ссылки, имеющие отношение к соответствующим Стандартам и Рекомендуемой практике; эти примечания не являются составной частью Стандартов и Рекомендуемой практики.
- d) *Дополнения*, содержащие материал, который дополняет Стандарты и Рекомендуемую практику или служит руководством по их применению.

Выбор языка

Настоящее Приложение принято на шести языках: русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском. Каждому Договаривающемуся государству предлагается выбрать для целей внутреннего использования и для других предусмотренных Конвенцией целей текст на одном из указанных языков непосредственно или в переводе на свой язык и соответственно уведомить Организацию.

Редакционная практика

Для быстрого определения статуса каждого положения принят следующий порядок: *Стандарты* печатаются светлым прямым шрифтом, *Рекомендуемая практика* – светлым курсивом с добавлением впереди слова **Рекомендация**; *примечания* – светлым курсивом с добавлением впереди слова *Примечание*.

Следует иметь в виду, что при формулировании технических требований на русском языке применяется следующее правило: в тексте Стандартов глагол ставится в настоящем времени, изъявительном наклонении, а в Рекомендуемой практике используются вспомогательные глаголы "следует" или "должен" в соответствующем лице с инфинитивом основного глагола.

Любая ссылка на какой-либо раздел настоящего документа, обозначенный номером, относится ко всем его подразделам.

Во всех случаях, когда в настоящем Приложении употреблены грамматические формы мужского рода, их следует рассматривать как относящиеся к лицам как мужского, так и женского пола.

Таблица А. Поправки к Приложению 13

<i>Поправка</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос(ы)</i>	<i>Даты принятия, вступления в силу, начала применения</i>
1-е издание	Первое и второе специализированные совещания по расследованию авиационных происшествий	–	11 апреля 1951 года 1 сентября 1951 года 1 декабря 1951 года
1 (2-е издание)	Резолюции Ассамблеи А14-22 и А14-27, добавление Р. Третье Специализированное совещание по расследованию авиационных происшествий	Новые определения; права и обязательства государства-изготовителя; первоначальное и последующее уведомление об авиационном происшествии; участие представителей эксплуатанта; отчет о расследовании; резюме отчета и его формат	24 ноября 1965 года 24 марта 1966 года 25 августа 1966 года
2	Третье Специализированное совещание по расследованию авиационных происшествий	Правила связи для направления уведомлений об авиационных происшествиях	5 декабря 1966 года 5 апреля 1967 года 24 августа 1967 года
3	Специализированное совещание по выдаче свидетельств авиационному персоналу, практике подготовки и медицинскому освидетельствованию (1970)	Аутопсия жертв авиационных происшествий и сообщение о результатах аутопсии	27 марта 1972 года 27 июля 1972 года 7 декабря 1972 года
4 (3-е издание)	Исследование, проведенное Аэронавигационной комиссией	Уведомление о всех авиационных происшествиях с многодвигательными воздушными судами весом более 2250 кг (5000 фунтов); уведомление и обмен информацией об инцидентах	12 декабря 1972 года 12 апреля 1973 года 16 августа 1973 года

Поправка	Источник(и)	Вопрос(ы)	Даты принятия, вступления в силу, начала применения
5 (4-е издание)	Специализированное совещание по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG/1974); Комитет по незаконному вмешательству	Изменение названия; исключение и включение некоторых определений; цель расследования; применение бортовых самописцев и статуса конфиденциальности, присваиваемого определенным записям, используемым при расследовании; действия, предпринимаемые государством, получающим рекомендации по обеспечению безопасности; ответственность государства регистрации за участие в расследовании определенных авиационных происшествий по запросу, за предоставление при определенных обстоятельствах бортовых самописцев и за направление просьбы в отношении участия государства-изготовителя, когда первое государство проводит расследование и при этом затрагиваются вопросы летной годности; права и обязательства государства-изготовителя в отношении участия в определенных расследованиях; права государства и предоставление прав государству, которое проявляет особый интерес к происшествию в силу того, что среди погибших имеются его граждане; система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP); информирование уполномоченным по расследованию, когда это необходимо, органов, отвечающих за авиационную безопасность	18 декабря 1975 года 18 апреля 1976 года 12 августа 1976 года
6 (5-е издание)	Специализированное совещание по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG/1974)	Добавление слов "имеющее соответствующую квалификацию" в определениях "уполномоченный представитель", "советник" и "уполномоченный по расследованию"; новое определение и технические требования, касающиеся государства эксплуатанта при аренде и фрахтовании воздушных судов или обмене ими; ответственность государства регистрации за направление уведомления об авиационном происшествии, если это государство назначает расследование; координация действий уполномоченного по расследованию и судебных полномочных органов; исключение ссылки на число двигателей; новое техническое требование в отношении публикации окончательного отчета	24 ноября 1978 года 24 марта 1979 года 29 ноября 1979 года
7 (6-е издание)	Специализированное совещание по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG/1979)	В определение термина "Авиационное происшествие" добавлены телесные повреждения, нанесенные частями воздушного судна или струей газов реактивного двигателя; усилено общее требование, касающееся ведения расследования; усиление требования, касающегося предания записей гласности; усиление требования в отношении проведения консультаций по окончательному отчету; изъятие требований, касающихся "Резюме окончательного отчета" и ссылок на него; изменение требования, касающегося направления в ИКАО окончательного отчета; расширение требования в отношении публикации окончательного отчета или связанных с ним документов; новая глава о мерах по предотвращению авиационных происшествий; новое дополнение, касающееся обмена окончательными отчетами между государствами, и перечень окончательных отчетов, имеющихся в государствах	24 ноября 1980 года 24 марта 1981 года 26 ноября 1981 года

<i>Поправка</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос(ы)</i>	<i>Даты принятия, вступления в силу, начала применения</i>
8 (7-е издание)	Аэронавигационная комиссия	Включение в определение "серьезного телесного повреждения" ссылки на воздействие инфекционных веществ или поражающей радиации; новое дополнение относительно предания записей гласности; изменения редакционного характера	22 января 1988 года 22 мая 1988 года 17 ноября 1988 года
9 (8-е издание)	Специализированное совещание по расследованию авиационных происшествий (AIG/1992)	Изменение названия Приложения; новые или пересмотренные определения понятий "причины", "расследование", "серьезный инцидент", "государство разработчика", "государство-изготовитель" и "государство эксплуатанта"; ужесточение требований, касающихся применимости и цели расследования; ужесточение требований, касающихся ответственности и прав государства разработчика и государства-изготовителя, а также предоставления им соответствующих прав; новые требования, касающиеся уведомления о серьезных инцидентах и их расследования; ужесточение требований, касающихся уведомления об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах; новые требования, касающиеся оказания содействия государствами, расположенными в непосредственной близости от места происшествия в международных водах; новое требование, предусматривающее, что любое судебное или административное разбирательство, направленное на установление доли чьей-либо вины или ответственности, должно проводиться отдельно от расследования авиационного происшествия; ужесточение требований, касающихся использования и считывания записей бортовых самописцев; ужесточение требований, касающихся аутопсии и координации действий с судебными органами; ужесточение требований, касающихся придания записей гласности и исключение соответствующего дополнения; ужесточение требований, касающихся ответственности других государств за предоставление информации и их прав на участие в расследовании; новое требование, касающееся информации об организациях, и ужесточение требований в отношении участия эксплуатанта в расследовании; ужесточение требований, касающихся предоставления прав уполномоченным представителям, и новое требование в отношении их обязательств; ужесточение требования, касающегося участия государств, граждане которых погибли или получили тяжкие телесные повреждения в результате происшествия; ужесточение требований, касающихся предварительного отчета ADREP и информационного отчета об авиационном происшествии/инциденте; ужесточение требований, касающихся проведения консультаций, опубликования и рассылки окончательного отчета; новые и ужесточенные требования, касающиеся предотвращения авиационных происшествий; новый подпункт и изменения формата окончательного отчета, приведенного в добавлении; обновленная контрольная схема уведомления и представления отчета, приведенная в дополнении В; перечень примеров серьезных инцидентов, приведенный в новом дополнении D	23 марта 1994 года 25 июля 1994 года 10 ноября 1994 года

Поправка	Источник(и)	Вопрос(ы)	Даты принятия, вступления в силу, начала применения
10 (9-е издание)	Специализированное совещание (1999) по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG)	Изменения к уведомлению об авиационных происшествиях или серьезных инцидентах и новые положения, касающиеся подтверждения получения уведомления; новые положения о представлении подробной информации об опасных грузах; расширение положений относительно ответственности за организацию, проведение и передачу расследования; новые положения, касающиеся медицинского обследования; приведение в соответствие прав и обязательств государства регистрации и государства эксплуатанта с аналогичными положениями, применимыми к государству разработчика и государству-изготовителю; ужесточение положений, касающихся государств, граждане которых погибли; новое название главы 6, которая содержит положения, касающиеся окончательного отчета; ужесточение процедуры проведения консультаций и включение эксплуатанта и изготовителя; новое положение, касающееся промежуточных отчетов; новое название главы 7, которая содержит положения, касающиеся отчетности ADREP; ужесточение положений относительно систем обязательного представления данных об инцидентах; новые положения, касающиеся систем добровольного представления данных об инцидентах, не предусматривающих применение наказания; ужесточение положений, касающихся систем баз данных, анализа данных и предупредительных мер; новое положение об обмене информацией о безопасности; обновление дополнения В; исключение дополнения С; новое дополнение, содержащее инструктивный материал по считыванию и анализу записей бортовых самописцев	26 февраля 2001 года 16 июля 2001 года 1 ноября 2001 года
11	Специализированное совещание по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG) (1999); Аэронавигационная комиссия; резолюция А35-17 Ассамблеи	<ul style="list-style-type: none"> a) Участие других государств в расследованиях; b) неразглашение записей и расшифровок записей органов управления воздушным движением; c) правовые принципы защиты источников информации о безопасности полетов 	3 марта 2006 года 17 июля 2006 года 23 ноября 2006 года
12-A	Аэронавигационная комиссия	Расширение некоторых примеров и внесение несанкционированных выездов на ВПП, относимых по серьезности последствий к категории А, в список серьезных инцидентов в дополнении С	2 марта 2009 года 20 июля 2009 года 19 ноября 2009 года
12-B	Аэронавигационная комиссия	Внесение определения термина "государственная программа по безопасности полетов"; новое требование относительно принятия государствами государственной программы по безопасности полетов; усиление требований, касающихся создания системы добровольного представления данных об инцидентах и базы данных об авиационных происшествиях и инцидентах; новая рекомендация в отношении процесса мониторинга за принятием введенных предупредительных мер; и включение в качестве нового дополнения F раздела, касающегося концептуальных рамок для государственной программы по безопасности полетов	2 марта 2009 года 20 июля 2009 года 18 ноября 2010 года

Поправка	Источник(и)	Вопрос(ы)	Даты принятия, вступления в силу, начала применения
13 (10-е издание)	Специализированное совещание по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG) (2008)	Пересмотренные определения терминов "авиационное происшествие" (в целях охвата беспилотных авиационных систем), "уполномоченный представитель", "причины", "расследование", "рекомендация по обеспечению безопасности", "серьезный инцидент"; новое требование относительно уведомления ИКАО об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах с турбореактивными самолетами максимальной массой 2250 кг или менее; исключение ссылки на фамилию пилота в уведомлении об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах; включение положения о возможности делегирования полномочий на проведение расследований региональным организациям по расследованию авиационных происшествий; новое положение, касающееся расследований серьезных инцидентов с воздушными судами максимальной массой более 2250 кг; расширение положения, касающегося проведения расследований на основе тех уроков, которые предполагается извлечь; усиление положения о независимом проведении расследований и любых судебных или административных разбирательств, предусматривающих определение доли вины или ответственности; новое положение о разработке документально оформленной политики и процедур проведения расследований; новое положение о том, что административные или судебные расследования не должны препятствовать проведению расследований; расширение требования о предании гласности записей регистрации визуальной обстановки в кабине экипажа и их расшифровок; новое положение, позволяющее избежать предания гласности фамилий лиц, вовлеченных в авиационные происшествия и инциденты; пересмотренное положение об участии государств, граждане которых погибли или получили серьезные телесные повреждения; новое требование относительно обнародования информации и информации о ходе расследования; пересмотренное положение о необходимости публикации окончательного отчета; усиление положения о публикации промежуточного сообщения к каждой годовщине происшествия; пересмотренные положения, касающиеся рекомендаций по обеспечению безопасности, предусматривающие определение срока для принятия мер; новые положения относительно осуществления контроля за выполнением рекомендаций по обеспечению безопасности, а также мониторинга предпринятых мер; пересмотренные требования в добавлении, касающиеся использования терминов "причины" и/или "сопутствующие факторы"; уточнение контрольной схемы уведомления и представления отчетов в дополнении В; включение в дополнение С категории нелокализованных отказов газотурбинных двигателей в качестве серьезных инцидентов; новое дополнение G, содержащее инструктивный материал по определению повреждений воздушного судна	22 февраля 2010 года 12 июля 2010 года 18 ноября 2010 года

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПРАКТИКА

ГЛАВА 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В тех случаях, когда нижеуказанные термины употребляются в Стандартах и Рекомендуемой практике по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, они имеют следующие значения:

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 полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, или, в случае беспилотного воздушного судна, происходит с момента, когда воздушное судно готово стронуться с места с целью совершить полет, до момента его остановки в конце полета и выключения основной силовой установки и в ходе которого:

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

- нахождения в данном воздушном судне; или
- непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного воздушного судна; или
- непосредственного воздействия струи газов реактивного двигателя,

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

b) воздушное судно получает повреждения или происходит разрушение его конструкции, в результате чего:

- нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна и
- обычно требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента,

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

c) 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 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 п. 5.1.

Примечание 4. Инструктивный материал по определению поврежденных воздушного судна содержится в дополнении G.

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

Примечание. Технические требования к бортовым самописцам приводятся в частях I, II и III Приложения б.

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

Государственная программа по безопасности полетов. Единый комплекс правил и видов деятельности, нацеленных на повышение безопасности полетов.

Государство-изготовитель. Государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за окончательную сборку воздушного судна.

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.

Примечание. В случае регистрации воздушного судна какого-либо международного эксплуатационного агентства не на основе национальной принадлежности, государства, входящие в состав этого агентства, обязаны солидарно нести ответственность, которая в соответствии с Чикагской конвенцией возлагается на государство регистрации. См. в связи с этим резолюцию Совета от 14 декабря 1967 года о государственной принадлежности и регистрации воздушных судов, эксплуатируемых международными эксплуатационными агентствами, которая включена в документ "Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта" (Doc 9587).

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, 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 изучения путей предотвращения авиационных происшествий, перечислены в дополнении С.

Максимальная масса. Максимальная сертифицированная взлетная масса.

Предварительный отчет. Сообщение, используемое для незамедлительного распространения сведений, полученных на начальных стадиях расследования.

Причины. Действия, бездействие, обстоятельства, условия или их сочетание, которые привели к авиационному происшествию или инциденту. Определение причин не предполагает возложения вины или установления 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 полетов.

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

- a) требует госпитализации более чем на 48 ч в течение семи дней с момента получения повреждения; или
- b) привело к перелому любой кости (за исключением простых переломов пальцев рук, ног или носа); или
- c) связано с разрывами ткани, вызывающими сильное кровотечение, повреждение нервов, мышц или сухожилий; или
- d) связано с повреждением любого внутреннего органа; или
- e) связано с получением ожогов второй или третьей степени или любых ожогов, поражающих более 5 % поверхности тела; или
- f) связано с подтвержденным фактом воздействия инфекционных веществ или поражающей радиации.

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

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

Примечание 2. Примеры серьезных инцидентов приводятся в дополнении С.

Советник. Лицо, назначенное государством в силу наличия у него соответствующей квалификации с целью оказания помощи уполномоченному представителю этого государства в расследовании.

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

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

ГЛАВА 2. ПРИМЕНИМОСТЬ

2.1 Если не оговорено иное, технические требования настоящего Приложения 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 пп. 5.2 и 5.3.

2.2 В настоящем Приложении 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, применительно к данному Приложению, частично или полностью, функции и обязанности государства регистрации.

ГЛАВА 3. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Примечание. Инструктивный материал, касающийся прав и обязательств государства эксплуатанта в отношении происшествий и инцидентов с арендованными, зафрахтованными или обменными воздушными судами, содержится в дополнении А.

ЦЕЛЬ РАССЛЕДОВАНИЯ

3.1 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.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

3.2 Государства принимают государственную программу по безопасности полетов в целях обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов.

Примечание. Концептуальные рамки для принятия и выполнения государственной программы по безопасности полетов изложены в дополнении F, а инструктивный материал, касающийся государственной программы по безопасности полетов, содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

СОХРАНЕНИЕ ВЕЩЕСТВЕННЫХ ДОКАЗАТЕЛЬСТВ, ОХРАНА И УДАЛЕНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА МЕСТА СОБЫТИЯ

Общие положения

3.3 Государство места события принимает все необходимые меры для сохранения вещественных доказательств и обеспечения надежной охраны воздушного судна и всего находящегося на нем в течение времени, необходимого для расследования. Сохранение вещественных доказательств включает сохранение, путем фотографирования или другими соответствующими способами, любых вещественных доказательств, которые могут быть изъяты, попорчены, утеряны или уничтожены. Охрана включает предохранение от дальнейшего повреждения, проникновения посторонних лиц, хищения и порчи.

Примечание 1. Вопрос о контроле над обломками воздушного судна рассматривается в п. 5.6.

Примечание 2. Для сохранения данных бортового самописца извлечение прибора и обработку записей необходимо поручать только квалифицированному персоналу.

Просьба со стороны государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика или государства-изготовителя

3.4 Если от государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика или государства-изготовителя поступит просьба о том, чтобы воздушное судно, все находящиеся на нем и любые другие вещественные доказательства оставались нетронутыми до осмотра уполномоченным представителем обратившегося с этой просьбой государства, то государство места события принимает все необходимые меры для выполнения такой просьбы, насколько это практически осуществимо и соответствует надлежащему проведению расследования, при условии, что данное воздушное судно может быть 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.

Освобождение из-под охраны

3.5 В соответствии с положениями пп. 3.3 и 3.4 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.

ГЛАВА 4. УВЕДОМЛЕНИЕ

Примечание 1. В дополнении В содержится контрольная схема уведомления и представления отчета.

Примечание 2. Перечень адресов полномочных органов, занимающихся расследованием авиационных происшествий и инцидентов, приводится в части I "Организация и планирование" Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9756) и на веб-сайте ИКАО/FSIX.

ПРОИСШЕСТВИЯ ИЛИ СЕРЬЕЗНЫЕ ИНЦИДЕНТЫ НА ТЕРРИТОРИИ ДОГОВАРИВАЮЩЕГОСЯ ГОСУДАРСТВА С ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ ДРУГОГО ДОГОВАРИВАЮЩЕГОСЯ ГОСУДАРСТВА

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА МЕСТА СОБЫТИЯ

Направление уведомления

4.1 Государство места события направляет уведомление об авиационном происшествии или серьезном инциденте с минимальной задержкой при помощи наиболее удобного и быстрого средства связи:

- a) государству регистрации;
- b) государству эксплуатанта;
- c) государству разработчика;
- d) государству-изготовителю и
- e) Международной организации гражданской авиации, если максимальная масса соответствующего воздушного судна превышает 2250 кг или оно является турбореактивным самолетом.

Тем не менее, если государство места события не располагает информацией о серьезном инциденте, соответственно государство регистрации или государство эксплуатанта направляет уведомление о таком инциденте государству разработчика, государству-изготовителю и государству места события.

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 Приложении 12.

Форма и содержание

4.2 Уведомление излагается простым языком и содержит такое количество указанной ниже информации, которое имеется в наличии, однако отправление этого уведомления не должно задерживаться из-за отсутствия полной информации:

- a) сокращение ACCID – для обозначения авиационных происшествий, сокращение INCID – для обозначения серьезных инцидентов;
- b) изготовитель, модель, национальные и регистрационные знаки и серийный номер воздушного судна;
- c) наименование владельца, эксплуатанта и арендатора, если такой имеется, воздушного судна;
- d) квалификация командира воздушного судна и гражданство членов экипажа и пассажиров;
- e) дата и время (местное время или UTC) авиационного происшествия или серьезного инцидента;
- f) последний пункт отправления и намеченный пункт посадки воздушного судна;
- g) положение воздушного судна относительно какого-либо легко определяемого географического пункта, широта и долгота;
- h) число членов экипажа и пассажиров; на борту – погибло и получило серьезные телесные повреждения; прочие – погибло и получило серьезные телесные повреждения;
- i) описание авиационного происшествия или серьезного инцидента и степень повреждения воздушного судна, насколько это известно;
- j) указание, в какой степени государство места события будет проводить расследование или предполагает передать его другому государству;
- k) физические характеристики района авиационного происшествия или серьезного инцидента, а также информация о трудностях с доступом к нему или особых требованиях, касающихся прибытия на место происшествия;
- l) наименование органа, выпустившего уведомление, и информация о средствах для осуществления в любое время контакта с уполномоченным по расследованию и органом государства места события, ответственным за проведение расследования;
- m) наличие и описание опасных грузов на борту воздушного судна.

Примечание 1. 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 серьезных инцидентов. Когда сообщения посылаются через общественные средства электросвязи, вместо этого указателя адресата используется только почтовый или телеграфный адрес.

Восьмибуквенные указатели адресата и соответствующие почтовые и телеграфные адреса, сообщенные в ИКАО, публикуются в документе "Условные обозначения летно-эксплуатационных агентств, авиационных полномочных органов и служб" (Doc 8585).

Примечание 2. Часть I "Организация и планирование" Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9756) содержит инструктивный материал по составлению уведомлений и по организации незамедлительной доставки их адресату.

Язык

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

Дополнительная информация

4.4 Как только окажется возможным, государство места события сообщает подробности, отсутствующие в уведомлении, а также направляет другую известную информацию, относящуюся к этому событию.

**ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА РЕГИСТРАЦИИ,
ГОСУДАРСТВА ЭКСПЛУАТАНТА, ГОСУДАРСТВА РАЗРАБОТЧИКА
И ГОСУДАРСТВА-ИЗГОТОВИТЕЛЯ**

Информация. Участие

4.5 **Рекомендация.** Государству регистрации, государству эксплуатанта, государству разработчика и государству-изготовителю следует подтвердить получение уведомления об авиационном происшествии или серьезном инциденте (см. п. 4.1).

4.6 По получении уведомления государство регистрации, государство эксплуатанта, государство разработчика и государство-изготовитель как можно быстрее предоставляют государству места события любую имеющуюся у них информацию относительно летного экипажа и воздушного судна, с которым имело место данное происшествие или серьезный инцидент. Каждое государство также информирует государство места события 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 направляется в государство места события.

Примечание 1. В соответствии с п. 5.18 государство регистрации, государство эксплуатанта, государство разработчика и государство-изготовитель имеют право назначать уполномоченного представителя для участия в расследовании.

Примечание 2. В соответствии с п. 5.22 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.

4.7 По получении уведомления государство эксплуатанта с минимальной задержкой, и используя наиболее подходящие и быстрые имеющиеся у него средства, направляет государству места события подробную информацию об опасных грузах на борту воздушного судна.

**АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ ИЛИ СЕРЬЕЗНЫЕ ИНЦИДЕНТЫ
НА ТЕРРИТОРИИ ГОСУДАРСТВА РЕГИСТРАЦИИ,
В ГОСУДАРСТВЕ, НЕ ЯВЛЯЮЩЕМСЯ ДОГОВАРИВАЮЩИМСЯ ГОСУДАРСТВОМ,
ИЛИ ВНЕ ТЕРРИТОРИИ КАКОГО-ЛИБО ГОСУДАРСТВА**

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА РЕГИСТРАЦИИ

Направление уведомления

4.8 Когда государство регистрации назначает расследование авиационного происшествия или серьезного инцидента, это государство направляет уведомление, в соответствии с вышеуказанными пп. 4.2 и 4.3, с минимальной задержкой при помощи наиболее удобного и быстрого средства связи:

- a) государству эксплуатанта;
- b) государству разработчика;
- c) государству-изготовителю и
- d) 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 Приложении 12.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА ЭКСПЛУАТАНТА, ГОСУДАРСТВА РАЗРАБОТЧИКА И ГОСУДАРСТВА-ИЗГОТОВИТЕЛЯ

Информация. Участие

4.9 Рекомендация. Государству эксплуатанта, государству разработчика и государству-изготовителю следует подтвердить получение уведомления об авиационном происшествии или серьезном инциденте (см. п. 4.1).

4.10 По получении уведомления государство эксплуатанта, государство разработчика и государство-изготовитель предоставляют по запросу государству регистрации любую имеющуюся у них информацию относительно летного экипажа и воздушного судна, с которым имело место данное происшествие или серьезный инцидент. Каждое государство 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 п. 5.18 государство регистрации, государство эксплуатанта, государство разработчика и государство-изготовитель имеют право назначать уполномоченного представителя для участия в расследовании.

Примечание 2. В соответствии с п. 5.22 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.

4.11 По получении уведомления 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

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАЗНАЧЕНИЕ И ПРОВЕДЕНИЕ РАССЛЕДОВАНИЯ

АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ ИЛИ ИНЦИДЕНТЫ НА ТЕРРИТОРИИ ДОГОВАРИВАЮЩЕГОСЯ ГОСУДАРСТВА

Государство места события

5.1 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 по взаимной договоренности и согласию. В любом случае государство места события использует все средства для содействия проведению этого расследования.

5.1.1 **Рекомендация.** *Государству места события следует назначать расследование обстоятельств серьезных инцидентов. Это государство может передать целиком или частично проведение такого расследования другому государству или региональной организации по расследованию авиационных происшествий по взаимной договоренности и согласию. В любом случае государству места события следует использовать все средства для оказания содействия проведению такого расследования.*

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

Примечание 1. Расследование серьезного происшествия 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, то при этом предполагается, что это государство будет нести ответственность за проведение расследования, включая выпуск окончательного отчета и представление отчетности по форме ADREP. Если передаются полномочия на проведение только части расследования, то, как правило, ответственность за проведение расследования продолжает нести государство места события.

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.

АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ ИЛИ ИНЦИДЕНТЫ
НА ТЕРРИТОРИИ ГОСУДАРСТВА, НЕ ЯВЛЯЮЩЕГОСЯ
ДОГОВАРИВАЮЩИМСЯ ГОСУДАРСТВОМ

Государство регистрации

5.2 **Рекомендация.** 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, государству регистрации или, если оно не в состоянии сделать этого, государству эксплуатанта, государству разработчика или государству-изготовителю, следует стремиться назначать и проводить расследование в сотрудничестве с государством места события, а при отсутствии такого сотрудничества следует самому проводить расследование, используя всю имеющуюся информацию.

АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ ИЛИ ИНЦИДЕНТЫ
ВНЕ ТЕРРИТОРИИ КАКОГО-ЛИБО ГОСУДАРСТВА

Государство регистрации

5.3 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.

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

5.3.2 **Рекомендация.** Если государство регистрации не является Договаривающимся государством и не намерено проводить расследование в соответствии с положениями Приложения 13, то государству эксплуатанта, или, если оно не в состоянии сделать этого, государству разработчика, или государству-изготовителю следует принять меры по назначению и проведению расследования. Однако такое государство может передавать целиком или частично проведение всего расследования другому государству по взаимной договоренности и согласию.

ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРОВЕДЕНИЕ РАССЛЕДОВАНИЯ

Примечание. Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9756) содержит инструктивный материал по организации, проведению и контролю за проведением расследования.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА,
ПРОВОДЯЩЕГО РАССЛЕДОВАНИЕ

Примечание. Нижеследующие положения не имеют целью препятствовать государству, проводящему расследование, привлекать наиболее квалифицированных технических специалистов из любой организации.

Общие положения

5.4 Полномочному органу по расследованию авиационных происшествий предоставляется независимость в проведении расследования и неограниченные полномочия на его проведение в соответствии с положениями настоящего Приложения. Расследование, как правило, включает:

- a) сбор, регистрацию и анализ всей соответствующей информации об этом авиационном происшествии или инциденте;
- b) при необходимости, выработку рекомендаций по обеспечению безопасности;
- c) если возможно, установление причин и/или сопутствующих факторов;
- d) составление окончательного отчета.

Там, где это практически осуществимо, следует 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.

5.4.1 Любое расследование, выполняемое в соответствии с положениями настоящего Приложения, 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. По всей вероятности, на месте авиационного происшествия и при сборе фактической информации с надлежащим учетом положений п. 5.12 потребуются координация деятельности, осуществляемой в рамках этих двух процессов, как предусмотрено п. 5.10.

5.4.2 Рекомендация. Полномочному органу по расследованию авиационных происшествий следует 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.

5.4.3 Рекомендация. Государству следует обеспечить, чтобы при проведении любых расследований в соответствии с положениями настоящего Приложения без задержки предоставлялся неограниченный доступ ко всем вещественным доказательствам и чтобы им не препятствовали административные или судебные расследования или разбирательства.

Примечание. Намерение этой рекомендации может быть реализовано посредством принятия законодательства, подписания протоколов или соглашений между полномочными органами по расследованию авиационных происшествий и судебными полномочными органами.

Уполномоченный по расследованию. Назначение

5.5 Государство, проводящее расследование, назначает уполномоченного по расследованию и немедленно приступает к расследованию.

Уполномоченный по расследованию. Доступ и контроль

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

Бортовые самописцы. Авиационные происшествия и инциденты

5.7 При расследовании авиационного происшествия или инцидента эффективно используются бортовые самописцы. Государство, проводящее расследование, незамедлительно обеспечивает считывание записей бортовых самописцев.

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

- a) возможности средства считывания записей,
- b) своевременность считывания записей и
- c) местонахождение средства считывания записей.

Примечание. Требования к записи радиолокационных данных и переговоров ОВД содержатся в главе 6 Приложения 11.

Аутопсия

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

Примечание. Инструктивный материал, относящийся к аутопсии, подробно представлен в Руководстве по авиационной медицине (Дос 8984) и в Руководстве по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Дос 9756), причем в первом из них содержатся подробные рекомендации по проведению токсикологического обследования.

Медицинское обследование

5.9.1 **Рекомендация.** При необходимости, государство, проводящее расследование, организует медицинское обследование членов экипажа, пассажиров и соответствующего авиационного персонала предпочтительно врачом, имеющим опыт в расследовании авиационных происшествий. Такое обследование должно быть оперативным.

Примечание 1. 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.

Примечание 2. Руководство по авиационной медицине (Doc 8984) содержит инструктивный материал по проведению медицинского обследования.

Координация действий. Судебные органы

5.10 Государство, проводящее расследование, признает необходимость координации действий уполномоченного по расследованию и судебных органов. Уделяется особое внимание вещественным доказательствам, которые для успеха расследования требуют немедленной регистрации и анализа, как, например, обследование и опознание жертв и считывание записей бортовых самописцев.

Примечание 1. Ответственность государства места события за осуществление такой координации действий оговорена в п. 5.1.

Примечание 2. 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 3. Возможные противоречия между полномочными органами, проводящими расследование, и судебными органами относительно контроля за обломками могут быть разрешены, если представитель судебного органа будет сопровождать обломки к месту их исследования и присутствовать при таком исследовании, когда оно требует изменения состояния обломков, обеспечивая тем самым контроль за ними.

Информирование органов обеспечения авиационной безопасности

5.11 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 заинтересованного(ых) государства (государств).

Неразглашение записей

5.12 Государство, проводящее расследование авиационного происшествия или инцидента, предоставляет указанные ниже записи в целях, не относящихся к расследованию авиационного происшествия или инцидента, только в том случае, когда соответствующий полномочный орган этого государства, отвечающий за отправление правосудия, установит, что предание их гласности превосходит по важности те отрицательные последствия внутри страны и в международном масштабе, которые могут иметь такие действия для данного или других будущих расследований:

- a) все заявления лиц, полученные проводящими расследование полномочными органами в ходе расследования;
- b) всю переписку между лицами, имеющими отношение к эксплуатации воздушного судна;
- c) медицинские или конфиденциальные сведения, касающиеся лиц – участников авиационного происшествия или инцидента;
- d) записи бортовых речевых самописцев и расшифровку таких записей;
- e) записи и расшифровки записей органов управления воздушным движением;

- f) записи бортовых регистраторов визуальной обстановки в кабине экипажа и любую часть таких записей или их расшифровки;
- g) мнения, выраженные при анализе информации, включая записи бортовых самописцев.

5.12.1 Эти 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 1. Информация, содержащаяся в вышеуказанных записях, в том числе информация, добровольно предоставляемая лицами, опрошенными в ходе расследования авиационного происшествия или инцидента, может быть использована ненадлежащим образом для целей последующего дисциплинарного, гражданского, административного и уголовного разбирательства. Если такая информация будет распространяться, такие данные, возможно, более не будут откровенно сообщаться лицам, проводящим расследование. Отсутствие доступа к указанной информации нанесет ущерб процессу расследования и будет иметь серьезные последствия для безопасности полетов.

Примечание 2. В дополнении E изложены правовые принципы защиты информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов.

5.12.2 Полномочный орган по расследованию авиационных происшествий не передает гласности фамилии лиц, вовлеченных в авиационное происшествие или инцидент.

Возобновление расследования

5.13 Если после окончания расследования выясняются новые важные факты, государство, проводившее расследование, возобновляет его. Однако, если государство, проводившее расследование, не назначало такого расследования, оно сначала получает согласие государства, назначившего это расследование.

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

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЛЮБОГО ДРУГОГО ГОСУДАРСТВА

Информация. Авиационные происшествия и инциденты

5.14 По просьбе государства, проводящего расследование авиационного происшествия или инцидента, любое государство предоставляет этому государству всю имеющуюся у него соответствующую информацию.

Примечание. См. также п. 5.16.

5.15 Любое государство, средства или службы которого использовались или могли обычно использоваться воздушным судном до авиационного происшествия или инцидента и которое располагает информацией, относящейся к расследованию, предоставляет такую информацию государству, проводящему расследование.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА РЕГИСТРАЦИИ И ГОСУДАРСТВА ЭКСПЛУАТАНТА

Бортовые самописцы. Авиационные происшествия и серьезные инциденты

5.16 Когда воздушное судно, с которым имели место происшествие или серьезный инцидент, совершает посадку в государстве, не являющемся государством места события, то государство регистрации или государство эксплуатанта по просьбе государства, проводящего расследование, предоставляет этому последнему государству записи бортовых самописцев и, если необходимо, соответствующие бортовые самописцы.

Примечание. Государство регистрации или государство эксплуатанта, в соответствии с п. 5.16, может попросить любое другое государство о сотрудничестве в деле отыскания и выдачи этих записей бортовых самописцев.

Информация об организациях

5.17 Государство регистрации и государство эксплуатанта по просьбе государства, проводящего расследование, представляют соответствующую информацию о любой организации, деятельность которой могла прямо или косвенно оказать влияние на эксплуатацию воздушного судна.

УЧАСТИЕ В РАССЛЕДОВАНИИ

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

УЧАСТИЕ ГОСУДАРСТВА РЕГИСТРАЦИИ, ГОСУДАРСТВА ЭКСПЛУАТАНТА, ГОСУДАРСТВА РАЗРАБОТЧИКА И ГОСУДАРСТВА-ИЗГОТОВИТЕЛЯ

Права

5.18 Каждое государство регистрации, государство эксплуатанта, государство разработчика и государство-изготовитель имеет право назначать уполномоченного представителя для участия в расследовании.

Примечание. Настоящий Стандарт не имеет целью препятствовать государству, которое спроектировало или изготовило силовую установку или основные агрегаты воздушного судна, просить об участии в расследовании авиационного происшествия.

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

5.19.1 **Рекомендация.** *В тех случаях, когда ни государство регистрации, ни государство эксплуатанта не назначают уполномоченного представителя, государству, проводящему расследование, следует приглашать к участию эксплуатанта, как это предусматривается правилами государства, проводящего расследование.*

5.20 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.

5.21 **Рекомендация.** *В тех случаях, когда ни государство разработчика, ни государство-изготовитель не назначают уполномоченного представителя, государству, проводящему расследование, следует приглашать к участию организации, ответственные за конструкцию типа и окончательную сборку воздушного судна, в соответствии с правилами государства, проводящего расследование.*

Обязательства

5.22 Когда государство, проводящее расследование происшествия с воздушным судном, максимальная масса которого превышает 2250 кг, специально просит государство регистрации, государство эксплуатанта, государство разработчика или государство-изготовителя принять участие, каждое соответствующее государство назначает уполномоченного представителя.

Примечание 1. Положения п. 5.22 не имеют целью препятствовать государству, проводящему расследование, 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.

Примечание 2. Положения п. 5.22 не имеют целью препятствовать государству, проводящему расследование, просить государство разработчика и государство-изготовителя оказать помощь в расследовании авиационных происшествий, не упомянутых в п. 5.22.

УЧАСТИЕ ДРУГИХ ГОСУДАРСТВ

Права

5.23 Любое государство, которое по запросу предоставляет сведения, оборудование или экспертов, государству, проводящему расследование, имеет право назначить уполномоченного представителя для участия в этом расследовании.

Примечание. 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.

ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ПРАВ УПОЛНОМОЧЕННЫМ ПРЕДСТАВИТЕЛЯМ

Советники

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

Примечание 1. Вышеуказанные положения не имеют целью препятствовать какому-либо государству, участвующему в расследовании, привлечь наиболее квалифицированных технических специалистов из любой организации и назначать таких экспертов в качестве советников их уполномоченного представителя.

Примечание 2. Вопрос об упрощении формальностей при въезде уполномоченных представителей, их советников и ввозе оборудования рассматривается в Приложении 9 "Упрощение формальностей". Наличие паспорта, удостоверяющего официальный статус, или служебного паспорта может ускорить прохождение въездных формальностей.

5.24.1 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.

Участие

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

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

Однако участие государств, не являющихся государством регистрации, государством эксплуатанта, государством разработчика и государством-изготовителем, может ограничиваться теми вопросами, которые дают право таким государствам участвовать в расследовании в соответствии с п. 5.23.

Примечание 1. Признано, что форма этого участия определяется нормами того государства, в котором проводится расследование или часть его.

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

Примечание 3. Настоящий Стандарт не препятствует государству, проводящему расследование, расширить степень участия, использовать другие формы помимо перечисленных выше.

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

Обязательства

5.26 Уполномоченные представители и их советники:

- a) предоставляют государству, проводящему расследование, всю имеющуюся у них соответствующую информацию и
- b) не разглашают информацию о ходе и выводах расследования без явно выраженного согласия государства, проводящего расследование.

Примечание. Ничто в данном Стандарте не препятствует преданию гласности фактов при условии, что на это получено разрешение государства, которое проводит расследование, и ничто не препятствует уполномоченным представителям предоставлять своим государствам информацию с целью способствовать принятию ими соответствующих мер по обеспечению безопасности.

**УЧАСТИЕ ГОСУДАРСТВ, ГРАЖДАНЕ КОТОРЫХ ПОГИБЛИ
ИЛИ ПОЛУЧИЛИ СЕРЬЕЗНЫЕ ТЕЛЕСНЫЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ****Права и предоставление прав**

5.27 Государству, проявляющему особый интерес к авиационному происшествию в силу того, что среди погибших или получивших серьезные телесные повреждения имеются его граждане, предоставляется право назначить эксперта, который уполномочен:

- a) посещать место авиационного происшествия;
- b) получать доступ к соответствующей фактической информации, которая была утверждена для опубликования государством, проводящим расследование, и к информации о ходе расследования;
- c) получать экземпляр окончательного отчета.

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

Примечание. Инструктивный материал, касающийся оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, содержится в Инструктивном материале по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям (Cir 285).

5.28 **Рекомендация.** Государству, проводящему расследование, следует, по крайней мере в течение первого года расследования, своевременно публиковать установленную фактическую информацию и сведения о ходе расследования.

ГЛАВА 6. ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

6.1 **Рекомендация.** *Следует использовать форму окончательного отчета, приводимую в добавлении. Однако ее можно адаптировать с учетом обстоятельств происшествия или инцидента.*

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЛЮБОГО ГОСУДАРСТВА

Выпуск информации. Согласие

6.2 Государства не распространяют, не публикуют и не допускают использования проекта отчета или любых его частей, или любых других документов, полученных во время проведения расследования авиационного происшествия или инцидента, без официального согласия государства, проводившего данное расследование, за исключением случаев, когда такие отчеты или документы уже были опубликованы или преданы гласности этим последним государством.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА, ПРОВОДЯЩЕГО РАССЛЕДОВАНИЕ

Консультация

6.3 Государство, проводящее расследование, как можно скорее направляет проект окончательного отчета с предложением высказать свои существенные и обоснованные замечания по этому отчету следующим государствам:

- a) государству, которое назначило расследование;
- b) государству регистрации;
- c) государству эксплуатанта;
- d) государству разработчика;
- e) государству-изготовителю;
- f) любому государству, которое приняло участие в расследовании, согласно положениям главы 5.

В тех случаях, когда государство, проводящее расследование, получает замечания в течение 60 дней с даты сопроводительного письма, оно либо вносит изменения в проект окончательного отчета для включения в него полученных замечаний, либо, по желанию государства, представившего замечания, прилагает замечания к окончательному отчету. В тех случаях, когда государство, проводящее расследование, не получает замечаний в течение 60 дней с даты первого сопроводительного письма, оно публикует окончательный отчет в соответствии с п. 6.4, за исключением случаев, когда продление данного срока одобрено соответствующими государствами.

Примечание 1. Ничто в настоящем Стандарте не препятствует государству, проводящему расследование, консультироваться с другими государствами, например теми государствами, которые предоставили

соответствующую информацию, основные средства или экспертов, участвовавших в расследовании в соответствии с положениями п. 5.27.

Примечание 2. Замечания, которые должны прилагаться к окончательному отчету, касаются лишь нередакционных конкретных технических аспектов окончательного отчета, по которым невозможно было прийти к соглашению.

Примечание 3. Для направления проекта окончательного отчета государствам-получателям государству, проводящему расследование, следует рассмотреть возможность использования наиболее быстрых и удобных средств связи, таких как факсимильная связь, электронная почта, курьерские или срочные почтовые отправления.

Примечание 4. Предлагаемые рекомендации по обеспечению безопасности подлежат включению в проект окончательного отчета.

6.3.1 Рекомендация. *Государству, проводящему расследование, следует направлять через государство эксплуатанта экземпляр проекта окончательного отчета эксплуатанту в целях обеспечения возможности представления эксплуатантом замечаний по проекту окончательного отчета.*

6.3.2 Рекомендация. *Государству, проводящему расследование, следует направлять 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.*

Государства-получатели

6.4 Окончательный отчет о расследовании авиационного происшествия незамедлительно направляется государством, проводящим расследование:

- a) государству, назначившему расследование;
- b) государству регистрации;
- c) государству эксплуатанта;
- d) государству разработчика;
- e) государству-изготовителю;
- f) любому государству, участвовавшему в расследовании;
- g) любому государству, граждане которого погибли или получили тяжкие телесные повреждения;
- h) любому государству, которое предоставило соответствующую информацию, основное оборудование и экспертов.

Публикация окончательного отчета

6.5 В интересах предотвращения авиационных происшествий государство, проводящее расследование авиационного происшествия или инцидента, как можно скорее и, если возможно, в течение 12 мес публикует окончательный отчет.

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

6.6 Если отчет не может быть опубликован в течение 12 мес, государство, проводящее расследование, публикует промежуточное сообщение к каждой годовщине происшествия с подробным изложением хода расследования, включая информацию о любых возникших вопросах, касающихся безопасности полетов.

6.7 Если государство, которое провело расследование происшествия или инцидента с воздушным судном максимальной массой более 5700 кг, выпустило окончательный отчет, то это государство направляет в Международную организацию гражданской авиации экземпляр такого окончательного отчета.

Примечание. Насколько это возможно, окончательный отчет, направляемый в ИКАО, должен быть подготовлен на одном из рабочих языков Организации и по форме, указанной в добавлении.

Рекомендации по обеспечению безопасности

6.8 На любом этапе расследования авиационного происшествия или инцидента полномочный орган по расследованию авиационных происшествий или инцидентов государства, проводящего расследование, рекомендует в датированном препроводительном письме соответствующим полномочным органам, включая органы других государств, любые предупредительные меры, которые необходимо срочно принять для повышения безопасности полетов.

Примечание. Приоритет в подготовке рекомендаций по обеспечению безопасности по итогам расследования авиационного происшествия или инцидента должен отдаваться государству, проводящему расследование; однако в интересах обеспечения безопасности другие государства, участвующие в расследовании, могут подготавливать рекомендации по обеспечению безопасности в координации с государством, проводящим расследование.

6.9 Государство, проводящее расследования авиационных происшествий или инцидентов, если это целесообразно, адресует датированным препроводительным письмом любые рекомендации по обеспечению безопасности, выработанные в результате проведенных расследований, полномочным органам по расследованию авиационных происшествий другого(их) соответствующего(их) государства (государств) и, если они касаются документов ИКАО, ИКАО.

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

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА, ПОЛУЧАЮЩЕГО ИЛИ ВЫПУСКАЮЩЕГО РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ

Меры в связи с рекомендациями по обеспечению безопасности

6.10 Государство, которое получает рекомендации по обеспечению безопасности, в течение 90 дней с момента выпуска препроводительного письма информирует представившее предложения государство о принятых или рассматриваемых предупредительных мерах или о причинах непринятия каких-либо мер.

Примечание. Ничто в настоящем Стандарте не препятствует государству, проводящему расследование, вносить предложения в отношении предупредительных мер иные, чем рекомендации, по обеспечению безопасности.

6.11 **Рекомендация.** Государству, проводящему расследование, или любому другому государству, выпускающему рекомендации по обеспечению безопасности, следует выполнять процедуры регистрации принятых мер по выполнению подготовленной им рекомендации по обеспечению безопасности.

6.12 **Рекомендация.** Государству, которое получает рекомендацию по обеспечению безопасности, следует выполнять процедуры контроля для отслеживания действий по выполнению этой рекомендации по обеспечению безопасности.

ГЛАВА 7. ОТЧЕТНОСТЬ ADREP

Примечание 1. В дополнении В содержится контрольная схема уведомления и представления отчета.

Примечание 2. В соответствии с положениями настоящей главы может потребоваться составление следующих двух отчетов по любому отдельному авиационному происшествию или инциденту:

*предварительный отчет,
информационный отчет об авиационном происшествии/инциденте.*

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА, ПРОВОДЯЩЕГО РАССЛЕДОВАНИЕ

Происшествия с воздушными судами массой более 2250 кг

7.1 В случае происшествия с воздушным судном, максимальная масса которого более 2250 кг, государство, проводящее расследование, направляет предварительный отчет:

- a) государству регистрации или государству места события, в зависимости от обстоятельств;
- b) государству эксплуатанта;
- c) государству разработчика;
- d) государству-изготовителю;
- e) любому государству, которое предоставило соответствующую информацию, основное оборудование или экспертов;
- f) Международной организации гражданской авиации.

Происшествия с воздушными судами массой 2250 кг или менее

7.2 В случае происшествия с каким-либо воздушным судном, не упомянутым выше в п. 7.1, когда затрагиваются вопросы летной годности или вопросы, представляющие интерес для других государств, государство, проводящее расследование, направляет предварительный отчет:

- a) государству регистрации или государству места события, в зависимости от обстоятельств;
- b) государству эксплуатанта;
- c) государству разработчика;

- d) государству-изготовителю;
- e) любому государству, которое представило соответствующую информацию, основное оборудование или экспертов.

Язык

7.3 Предварительный отчет представляется соответствующим государствам и Международной организации гражданской авиации на одном из рабочих языков ИКАО.

Отправление

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

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ОТЧЕТ ОБ АВИАЦИОННОМ ПРОИСШЕСТВИИ/ИНЦИДЕНТЕ

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА, ПРОВОДЯЩЕГО РАССЛЕДОВАНИЕ

Происшествия с воздушными судами массой более 2250 кг

7.5 В тех случаях, когда максимальная масса воздушного судна, с которым произошло происшествие, составляет более 2250 кг, государство, проводящее расследование, направляет при первой возможности после расследования информационный отчет об авиационном происшествии Международной организации гражданской авиации.

Дополнительная информация

7.6 **Рекомендация.** Государству, проводящему расследование, следует по запросу представлять другим государствам соответствующую информацию дополнительно к содержащейся в информационном отчете об авиационном происшествии/инциденте.

Инциденты с воздушными судами массой более 5700 кг

7.7 Если государство проводит расследование инцидента с воздушным судном, максимальная масса которого более 5700 кг, то это государство направляет при первой возможности после расследования 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 дополнении С.

ГЛАВА 8. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Примечание. Цель данных требований – содействовать предотвращению авиационных происшествий путем сбора и анализа данных по безопасности полетов и скорейшего обмена информацией по безопасности полетов в рамках государственной программы по безопасности полетов.

Системы представления данных об инцидентах

8.1 Государство создает систему обязательного представления данных об инцидентах в целях содействия сбору информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов.

8.2 Государство создает систему добровольного представления данных об инцидентах в целях содействия сбору информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов, которые не всегда фиксируются в рамках системы обязательного представления данных об инцидентах.

Примечание. Государствам рекомендуется создавать другие системы сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях сбора информации о безопасности полетов, которые не всегда фиксируются в рамках систем представления данных об инцидентах, указанных выше в пп. 8.1. и 8.2.

8.3 Система добровольного представления данных об инцидентах не ориентирована на применение наказания и предусматривает защиту источников информации.

Примечание 1. Отказ от применения наказания является основополагающим принципом добровольного представления данных.

Примечание 2. Государствам рекомендуется содействовать и поощрять добровольное представление данных о событиях, которые могут оказать влияние на безопасность полетов, путем внесения соответствующих изменений в применяемое законодательство, правила и политику.

Примечание 3. Инструктивный материал, касающийся государственных систем обязательного и добровольного представления данных об инцидентах, содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

Примечание 4. В дополнении E изложены правовые принципы защиты информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов.

Системы и анализ баз данных. Предупредительные меры

8.4 Государство создает и ведет базу данных об авиационных происшествиях и инцидентах в целях содействия проведению эффективного анализа получаемой и содержащейся в базе данных информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов, в том числе получаемой от своих систем представления данных об инцидентах, и определения любых необходимых предупредительных мер.

8.5 Рекомендация. В таких системах баз данных следует использовать стандартные форматы для упрощения обмена данными.

Примечание 1. Инструктивный материал, касающийся технических требований к таким базам данных, ИКАО будет предоставлять по запросу.

Примечание 2. Государствам рекомендуется при необходимости содействовать заключению региональных соглашений при выполнении положения 8.4.

Примечание 3. Дополнительная информация, необходимая для разработки предупредительных мер, может содержаться в окончательных отчетах о расследовании авиационных происшествий и инцидентов.

Примечание 4. Государствам рекомендуется использовать совместимую с ADREP систему для представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах, а также для сбора, хранения и распространения соответствующей информации о безопасности полетов.

8.6 Рекомендация. Государству после определения необходимых предупредительных мер следует рассмотреть фактические и потенциальные недостатки в обеспечении безопасности полетов, принять эти меры и установить процесс мониторинга за принятием и эффективностью этих мер.

Примечание. Дополнительная информация, на которой должны основываться предупредительные меры, может содержаться в окончательных отчетах о расследовании авиационных происшествий и инцидентов.

8.7 Рекомендация. Если государство при анализе информации, содержащейся в его базе данных, выявляет вопросы безопасности полетов, представляющие интерес для других государств, то ему следует как можно скорее направить такую связанную с безопасностью полетов информацию этим государствам.

8.8 Рекомендация. 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, их также следует направлять полномочному органу этого государства, занимающемуся расследованием.

Обмен информацией, связанной с безопасностью полетов

8.9 Рекомендация. Государствам следует поощрять создание сетей коллективного использования информации о безопасности полетов среди всех пользователей авиационной системы и содействовать свободному обмену информацией о фактических и потенциальных недостатках в области обеспечения безопасности полетов.

Примечание. Для облегчения обмена данными требуются стандартные определения, классификации и форматы. Инструктивный материал, касающийся технических требований к таким сетям коллективного использования информации, ИКАО будет предоставлять по запросу.

ДОБАВЛЕНИЕ. ФОРМА ОКОНЧАТЕЛЬНОГО ОТЧЕТА

(См. главу 6.)

ЦЕЛЬ

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* (Doc 9756).

ФОРМА

Заголовок. Окончательный отчет начинается с заголовка, включающего следующее:

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

Синописис. После заголовка следует синописис, в котором кратко излагается вся соответствующая информация относительно:

уведомления об авиационном происшествии национальных и иностранных властей; полномочного органа по расследованию авиационных происшествий и уполномоченного представительства; организации расследования; органа, выпускающего отчет и даты его опубликования;

и который заканчивается кратким изложением обстоятельств, приведших к авиационному происшествию.

Основная часть. Основная часть окончательного отчета состоит из следующих основных разделов:

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

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

Добавления. Включаются по мере необходимости.

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

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

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

1. ФАКТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 **История полета.** Краткое описание, содержащее следующую информацию:

- номер рейса, вид эксплуатации, последний пункт отправления, время отправления (местное время или UTC), намеченный пункт посадки;
- подготовка к полету, описание полета и событий, приведших к авиационному происшествию, включая восстановление, если возможно, значительной части траектории полета;
- местонахождение (широта, долгота, превышение), время авиационного происшествия (местное время или UTC), день или ночь.

1.2 **Телесные повреждения.** Заполняется следующий бланк (цифрами):

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

Примечание. Телесные повреждения со смертельным исходом включают все смертельные случаи, определенные как прямой результат телесных повреждений, причиненных во время авиационного происшествия. Серьезные телесные повреждения определяются в главе I настоящего Приложения.

1.3 **Повреждение воздушного судна.** Краткое описание повреждения, полученного воздушным судном во время авиационного происшествия (разрушено, существенно повреждено, незначительно повреждено, не повреждено).

1.4 **Прочие повреждения.** Краткое описание повреждений, причиненных другим объектам, помимо воздушного судна.

1.5 **Сведения о личном составе:**

- a) Соответствующая информация о каждом члене летного экипажа, включая: возраст, действительность свидетельства, классификационных отметок, обязательные проверки, летный опыт (общий и на данном типе воздушного судна) и соответствующая информация о времени работы.
- b) Краткие данные о квалификации и опыте работы других членов экипажа.
- c) Соответствующая информация относительно другого персонала, например персонала служб воздушного движения, технического обслуживания и т. д., когда это необходимо.

1.6 Сведения о воздушном судне:

- a) Краткие сведения о летной годности и техническом обслуживании воздушного судна (должны быть указаны любые неисправности, известные до полета и во время полета, если они имеют какое-либо отношение к авиационному происшествию).
- b) 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 допуски не выдерживались и если это имеет отношение к авиационному происшествию, дать подробные сведения.)
- c) Тип используемого топлива.

1.7 Метеорологическая информация:

- a) Краткие сведения о метеорологических условиях при данных обстоятельствах, включая прогноз погоды и фактические условия, а также наличие метеорологической информации у экипажа.
- b) Условия естественного освещения во время авиационного происшествия (солнечный свет, лунный свет, сумерки и т. д.).

1.8 Навигационные средства. Соответствующая информация об имеющихся навигационных средствах, включая такие посадочные средства, как ILS, MLS, PPC, ПРЛ, VOR визуальные наземные средства и т. д. и сведения об их эффективности во время происшествия.

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

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

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

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

1.13 Медицинские и патологические сведения. Краткое описание результатов проведенного исследования и выявленные при этом соответствующие данные.

Примечание. Медицинские сведения, относящиеся к свидетельствам летного экипажа, необходимо отражать в п. 1.5 "Сведения о личном составе".

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

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

1.16 **Испытания и исследования.** Краткое описание результатов испытаний и исследований.

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

1.18 **Дополнительная информация.** Соответствующая информация, которая не была включена в пп. 1.1–1.17.

1.19 **Полезные или эффективные методы расследования.** В случае использования в ходе расследования новых методов расследования дать краткое обоснование для использования этих методов и здесь же изложить их основные моменты, а также указать результаты в соответствующих пп. 1.1–1.18.

2. АНАЛИЗ

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

3. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

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

Примечание. Как указано в п. 6.1, форма окончательного отчета, приведенная в добавлении, может быть адаптирована с учетом обстоятельств происшествия или инцидента. Таким образом, государства могут в разделе "Заключения" использовать термин "причины", или термин "способствующие факторы", или оба эти термина.

4. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ

Если необходимо, кратко изложить любые рекомендации, сделанные с целью предотвращения авиационных происшествий, и указать уже принятые меры по обеспечению безопасности полетов.

ДОБАВЛЕНИЯ

Включить, если уместно, любую другую соответствующую информацию, которая считается необходимой для понимания этого отчета.

ДОПОЛНЕНИЯ

Настоящие дополнения не являются составной частью Приложения 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов". Содержащийся в них материал предназначен для содействия применению Приложения 13.

ДОПОЛНЕНИЕ А. 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"*, 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 важно, чтобы государство, принявшее на себя ответственность за безопасность воздушного судна, имело право участвовать в расследовании по крайней мере в отношении этой ответственности. Кроме того, важно, чтобы государство, проводящее расследование, имело 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 следует принять на себя полную или частичную ответственность за проведение расследования.

ДОПОЛНЕНИЕ В. КОНТРОЛЬНАЯ СХЕМА УВЕДОМЛЕНИЯ И ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ОТЧЕТА

Примечание. Ниже приводятся значения терминов, встречающихся в настоящей контрольной схеме:

- Международные происшествия – авиационные происшествия и серьезные инциденты, имеющие место на территории Договаривающегося государства с воздушными судами, зарегистрированными в другом Договаривающемся государстве.
- Внутренние происшествия – происшествия и серьезные инциденты, имеющие место на территории государства регистрации.
- Прочие происшествия – авиационные происшествия и серьезные инциденты, имеющие место на территории государства, не являющегося членом ИКАО, или вне территории какого-либо государства.

1. УВЕДОМЛЕНИЕ ОБ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И СЕРЬЕЗНЫХ ИНЦИДЕНТАХ

<i>Кем направляется</i>	<i>В отношении</i>	<i>Кому направляется</i>	<i>№ пункта в Приложении 13</i>
Государством места события	Международных происшествий: все воздушные суда	Государству регистрации Государству эксплуатанта Государству разработчика Государству-изготовителю ИКАО (в отношении воздушных судов массой более 2250 кг или турбореактивных самолетов)	4.1
Государством регистрации	Внутренних и прочих происшествий:	Государству эксплуатанта Государству разработчика Государству-изготовителю ИКАО (в отношении воздушных судов массой более 2250 кг или турбореактивных самолетов)	4.8

2. ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

Авиационные происшествия и инциденты, где бы они ни произошли

<i>Кем направляется</i>	<i>Тип отчета</i>	<i>В отношении</i>	<i>Кому направляется</i>	<i>№ пункта в Приложении 13</i>
Государством, проводящим расследование	ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ	Всех воздушных судов	Государству, назначающему расследование Государству регистрации Государству эксплуатанта	6.4

Кем направляется	Тип отчета	В отношении	Кому направляется	№ пункта в Приложении 13
			Государству разработчика Государству-изготовителю Государству, проявляющему интерес вследствие смерт- ных случаев Государству, предоставляющему информацию, основное обору- дование или экспертов	
		Воздушных судов массой более 5700 кг	ИКАО	6. 7

3. ОТЧЕТНОСТЬ ADREP

Авиационные происшествия и серьезные инциденты, где бы они ни произошли

Кем направляется	Тип отчета	В отношении	Кому направляется	№ пункта в Приложении 13
Государством, проводящим расследование	ПРЕДВАРИТЕЛЬ- НЫЙ ОТЧЕТ	Авиационных происшеств- вий с воздушными судами массой более 2250 кг	Государству регистрации или государству места происшествия Государству эксплуатанта Государству разработчика Государству-изготовителю Государству, предоставляющему информацию, основное оборудование или экспертов ИКАО	7.1
		Авиационных происшеств- вий с воздушными судами массой 2250 кг или менее, если это связано с летной годностью или вопро- сами, представляю- щими интерес	Сторонам, указанным выше, кроме ИКАО	7.2
	ИНФОРМАЦИОН- НЫЙ ОТЧЕТ ОБ АВИАЦИОННОМ ПРОИСШЕСТВИИ	Авиационных происшеств- вий с воздушными судами массой более 2250 кг	ИКАО	7.5
	ИНФОРМАЦИОН- НЫЙ ОТЧЕТ ОБ ИНЦИДЕНТЕ	Инцидентов с воздуш- ными судами массой более 5700 кг	ИКАО	7.7

4. МЕРЫ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**Вопросы обеспечения безопасности полетов, представляющие интерес для других государств**

<i>Кем направляется</i>	<i>Тип отчета</i>	<i>В отношении</i>	<i>Кому направляется</i>	<i>№ пункта в Приложении 13</i>
Государством, проводящим анализ данных безопасности полетов	Любой	Вопросов, которые, как считается, представляют интерес для других государств	Заинтересованным государствам	8.7
Государствами, вырабатывающими рекомендации по безопасности полетов	Рекомендации по безопасности полетов	Рекомендации для другого государства	Полномочному органу по расследованию авиационных происшествий в данном государстве	6.8 8.8

ДОПОЛНЕНИЕ С. ПЕРЕЧЕНЬ ПРИМЕРОВ СЕРЬЕЗНЫХ ИНЦИДЕНТОВ

1. Термин "серьезный инцидент" определен в главе 1 следующим образом:

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

2. Описанные ниже инциденты являются типичными примерами инцидентов, которые можно отнести к категории серьезных. Этот перечень не является исчерпывающим и служит лишь иллюстрацией к определению "серьезный инцидент".

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

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

Прерванные взлеты с закрытой или занятой ВПП, РД¹ или неназначенной ВПП.

Взлеты с закрытой или занятой ВПП, РД¹ или неназначенной ВПП.

Посадки или попытки выполнить посадку на закрытую или занятую ВПП, на РД¹ или неназначенную ВПП.

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

Пожары и случаи появления дыма в пассажирском салоне, грузовых отсеках или пожары двигателя, даже если такие пожары затушены с помощью огнегасящих веществ.

Ситуации, в которых потребовалось использование членами летного экипажа аварийного кислорода.

Случаи разрушения конструкции воздушного судна или разрушения двигателя, включая нелокализованные отказы газотурбинных двигателей, которые не классифицируются как авиационные происшествия.

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

Случаи потери трудоспособности членами летного экипажа в полете.

Количество топлива, требующее объявления пилотом аварийной обстановки.

1. За исключением санкционированных полетов вертолетов.

Несанкционированные выезды на ВПП, отнесенные по серьезности последствий к категории А. Информация, касающаяся классификации серьезности последствий, содержится в *Руководстве по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП* (Doc 9870).

Инциденты при взлете или посадке. Такие инциденты, как недолет или выкатывание за пределы ВПП.

Отказы систем, попадание в зону опасных метеоявлений, выход за пределы установленных летных ограничений или другие ситуации, которые могут создать трудности в управлении воздушным судном.

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

ДОПОЛНЕНИЕ D. 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. Очень важно 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, что очень важно с точки зрения предотвращения аналогичных происшествий.

Многие государства не располагают средствами воспроизведения и анализа записанной бортовым самописцем информации (как речевой, так и данных) и поэтому вынуждены обращаться к другим государствам с просьбой о помощи. Поэтому очень важно, 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

Государство, которое проводит расследование, 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. Как правило, 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:

- a) возможность демонтажа самописцев, которые имеют серьезные повреждения, а также считывания сделанных ими записей;
- b) возможность воспроизведения первоначальных записей/модуля памяти без необходимости использовать для этого устройство перезаписи изготовителя и без кобуха самописца, регистрировавшего данные во время авиационного происшествия или инцидента;
- c) возможность анализировать и расшифровывать необработанные бинарные колебания сигналов, зарегистрированные самописцем полетных данных с цифровой записью на пленку, не используя для этого автоматизированных средств;

- d) возможность усиливать и фильтровать с помощью цифровых средств речевые сигналы, используя для этого подходящее программное обеспечение;
- e) возможность графически анализировать данные и получать дополнительные параметры, которые непосредственно не регистрировались самописцем, а также подтверждать данные путем перекрестной проверки и использовать другие аналитические методы в целях определения точности данных и подтверждения соответствующих ограничений.

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

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

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

Рекомендуемые процедуры

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

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

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.

ДОПОЛНЕНИЕ Е. ПРАВОВЫЕ ПРИНЦИПЫ ЗАЩИТЫ ИНФОРМАЦИИ ИЗ СИСТЕМ СБОРА И ОБРАБОТКИ ДАННЫХ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Защита информации о безопасности полетов от ненадлежащего использования является важным элементом обеспечения постоянного доступа к ней, поскольку использование информации о безопасности полетов в других целях, помимо касающихся безопасности полетов, может затруднить получение такой информации в будущем с негативными последствиями для безопасности полетов. Этот факт был признан 35-й сессией Ассамблеи, которая отметила, что существующие национальные законодательства и правила во многих государствах могут неадекватно отражать методы защиты информации о безопасности полетов от ненадлежащего использования.

1.2 Поэтому принципы, изложенные в настоящем дополнении, призваны помочь государствам принимать национальные законодательства и правила для обеспечения защиты информации, поступающей из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов (SDCPS), предусматривая при этом надлежащее осуществление правосудия. Цель заключается в предотвращении ненадлежащего использования информации, полученной исключительно в целях повышения уровня безопасности полетов.

1.3 Поскольку в государствах используются различные системы законов, правовые принципы должны обеспечивать возможность использования государствами гибкого подхода к составлению своих законодательств и правил, отражающих их национальную политику и практику.

1.4 Поэтому рекомендации, изложенные в настоящем дополнении, представлены в виде ряда принципов, разработанных на основе примеров национальных законодательств и правил, представленных государствами. Концепции, заложенные в этих принципах, могут быть адаптированы или модифицированы таким образом, чтобы они отражали конкретные потребности государства, принимающего законы и правила, в целях защиты информации о безопасности полетов.

1.5 В настоящем дополнении:

- a) *информация о безопасности полетов* представляет собой информацию, содержащуюся в системах SDCPS, созданных исключительно для целей повышения уровня безопасности полетов, и подлежащую защите с учетом конкретных условий, оговоренных в п. 3.1 ниже;
- b) *эксплуатационный персонал* представляет собой персонал, связанный с обеспечением авиационных перевозок и имеющий возможность представлять информацию о безопасности полетов в SDCPS. Этот персонал включает летные экипажи, диспетчеров управления воздушным движением, операторов авиационных станций, специалистов по техническому обслуживанию, бортпроводников, диспетчеров воздушного движения и перронный персонал, однако этими категориями он не ограничивается;
- c) *ненадлежащее использование* означает использование информации о безопасности полетов для целей, иных, чем цели, в которых она собиралась, а именно использование информации для дисциплинарного, гражданского, административного и уголовного разбирательства в отношении эксплуатационного персонала и/или придание гласности этой информации;

- d) SDCPS представляет собой системы обработки и представления информации, базы данных, методы обмена информацией и регистрации информации, которые включают:
- 1) записи, относящиеся к расследованиям авиационных происшествий и инцидентов, предусмотренные главой 5;
 - 2) системы обязательного представления данных об инцидентах, предусмотренные главой 8;
 - 3) системы добровольного представления данных об инцидентах, предусмотренные главой 8;
 - 4) системы представления данных на индивидуальной основе, включая автоматизированные системы сбора данных, предусмотренные главой 3 части I Приложения 6, и неавтоматизированные системы сбора данных.

Примечание. Информация о системах сбора и обработки данных о безопасности полетов содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

2. ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

2.1 Единственная цель защиты информации о безопасности полетов от ненадлежащего использования заключается в обеспечении постоянного доступа к ней, с тем чтобы гарантировать возможность принятия надлежащих и своевременных превентивных мер и повысить уровень безопасности полетов.

2.2 Защита информации о безопасности полетов не ставит своей целью вмешиваться в процесс надлежащего отправления правосудия в государствах.

2.3 Национальные законодательства и правила, защищающие информацию о безопасности полетов, должны обеспечивать приемлемый баланс между необходимостью защиты информации о безопасности полетов в целях повышения уровня безопасности полетов и необходимостью надлежащего отправления правосудия.

2.4 Национальные законодательства и правила, защищающие информацию о безопасности полетов, должны исключать возможность ее ненадлежащего использования.

2.5 Защита конфиденциальной информации о безопасности полетов с учетом конкретно оговоренных условий является составной частью обязанностей государства по обеспечению безопасности полетов.

3. ПРИНЦИПЫ ЗАЩИТЫ

3.1 Информация о безопасности полетов должна защищаться от ненадлежащего использования с учетом конкретно оговоренных условий, которые должны включать, как минимум, следующее: сбор информации осуществляется исключительно в целях безопасности полетов, а раскрытие информации будет препятствовать обеспечению постоянного доступа к ней.

3.2 Защита должна конкретно определяться для каждой системы SDCPS с учетом характера содержащейся в ней информации о безопасности полетов.

3.3 Для защиты конфиденциальной информации о безопасности полетов с учетом конкретно оговоренных условий должна вводиться официальная процедура.

3.4 Информацию о безопасности полетов не следует использовать в других целях, помимо тех, в которых она собиралась.

3.5 Для целей дисциплинарного, гражданского, административного и уголовного разбирательства информация о безопасности полетов должна использоваться лишь при наличии соответствующих гарантий, предусмотренных национальным законодательством.

4. ПРИНЦИПЫ ОСВОБОЖДЕНИЯ

Освобождение от защиты информации о безопасности полетов должно предоставляться лишь в соответствии с национальным законодательством и правилами в тех случаях, когда:

- a) имеются доказательства того, что событие вызвано действием, которое, согласно законодательству, совершено с намерением причинить ущерб или совершено с осознанием вероятности последующего ущерба, что эквивалентно неосторожному поведению, крайней халатности или преднамеренному нарушению;
- b) по мнению соответствующего полномочного органа, обстоятельства обоснованно свидетельствуют о том, что событие могло быть вызвано действием, совершенным с намерением причинить ущерб, или действием, совершенным с осознанием вероятности последующего ущерба, что эквивалентно неосторожному поведению, крайней халатности или преднамеренному нарушению; или
- c) в результате рассмотрения соответствующий полномочный орган приходит к выводу о том, что раскрытие информации о безопасности полетов необходимо для надлежащего отправления правосудия и что важность раскрытия такой информации превосходит те отрицательные последствия внутри страны и в международном масштабе, которые могут иметь такие действия для наличия информации о безопасности полетов в будущем.

5. РАСКРЫТИЕ ИНФОРМАЦИИ

5.1 При условии соблюдения изложенных выше принципов защиты и освобождения любое лицо, которое добивается раскрытия информации о безопасности полетов, должно обосновать мотивы ее разглашения.

5.2 Следует определить официальные критерии раскрытия информации о безопасности полетов, которые должны включать, как минимум, следующее:

- a) раскрытие информации о безопасности полетов необходимо для устранения условий, негативно влияющих на безопасность полетов и/или для изменения политики и правил;
- b) раскрытие информации о безопасности полетов не должно препятствовать ее получению в будущем в целях повышения уровня безопасности полетов;
- c) раскрытие соответствующих данных личного характера, содержащихся в информации о безопасности полетов, осуществляется в соответствии с нормами права, охраняющими неприкосновенность личной жизни;
- d) раскрытие информации о безопасности полетов осуществляется в обезличенной, краткой или сводной форме.

6. ОБЯЗАННОСТИ ХРАНИТЕЛЯ ИНФОРМАЦИИ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

В каждой системе SDCPS должен назначаться хранитель. Хранитель информации о безопасности полетов обязан обеспечивать все виды возможной защиты от раскрытия информации, за исключением тех случаев, когда:

- a) хранитель информации о безопасности полетов получил согласие составителя информации на ее раскрытие или
- b) хранитель информации о безопасности полетов убедился в том, что разглашение информации о безопасности полетов производится в соответствии с принципами освобождения.

7. ЗАЩИТА ЗАРЕГИСТРИРОВАННОЙ ИНФОРМАЦИИ

Учитывая, что предусматриваемые законодательством записи окружающей обстановки на рабочем месте, такие как записи бортовых речевых самописцев (CVR), могут рассматриваться как вмешательство в личную жизнь эксплуатационного персонала, которому не подвергаются специалисты других профессий:

- a) при условии соблюдения изложенных выше принципов защиты и освобождения производимые в соответствии с законодательством записи окружающей обстановки на рабочем месте следует рассматривать в национальных законах и правилах как конфиденциальную защищенную информацию, т. е. как информацию, заслуживающую усиленной защиты;
- b) в национальных законах и правилах следует предусматривать конкретные меры защиты таких записей в том, что касается их конфиденциальности и широкого доступа к ним. Такие конкретные меры защиты производимых в соответствии с законодательством записей на рабочем месте могут предусматривать выпуск приказов о том, что они не подлежат публичному раскрытию.

ДОПОЛНЕНИЕ F. КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ РАМКИ ДЛЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (ГосПБП)

В настоящем дополнении изложены концептуальные рамки для принятия и выполнения государством государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП). ГосПБП представляет собой административную систему управления безопасностью полетов в государстве. Эти концептуальные рамки включают 4 компонента и 11 элементов, описанных ниже. Реализация ГосПБП соответствует масштабам и сложности авиационной системы государства и может потребовать координации деятельности многочисленных полномочных органов, ответственных за осуществление отдельных функций гражданской авиации в государстве. Концептуальные рамки ГосПБП, изложенные в настоящем дополнении, и концептуальные рамки системы управления безопасностью полетов (СУБП), определенные ИКАО, должны рассматриваться в качестве взаимодополняющих, а не отдельных концептуальных рамок. В настоящем дополнении также содержится краткое описание каждого элемента этих концептуальных рамок.

1. Государственная политика и цели обеспечения безопасности полетов:
 - 1.1 Законодательные рамки государств в области безопасности полетов.
 - 1.2 Обязательства и ответственность государств за безопасность полетов.
 - 1.3 Расследование авиационных происшествий и инцидентов.
 - 1.4 Правоприменительная политика.
2. Управление факторами риска для безопасности полетов на государственном уровне:
 - 2.1 Требования безопасности полетов к СУБП поставщика обслуживания.
 - 2.2 Согласование показателей безопасности полетов поставщика обслуживания.
3. Обеспечение безопасности полетов на государственном уровне:
 - 3.1 Контроль за состоянием безопасности полетов.
 - 3.2 Сбор, анализ и обмен данными по безопасности полетов.
 - 3.3 Ориентирование контроля на области повышенной обеспокоенности или потребности на основе данных о безопасности полетов.
4. Популяризация вопросов безопасности полетов на государственном уровне:
 - 4.1 Внутренняя подготовка кадров, обмен информацией о безопасности полетов и ее распространение.
 - 4.2 Внешняя подготовка кадров, обмен информацией о безопасности полетов и ее распространение.

Примечание. В контексте данного дополнения термин "поставщик обслуживания" означает любую организацию, обеспечивающую авиационное обслуживание. Данный термин включает в себя соответственно утвержденные учебные организации, подверженные воздействию факторов риска в ходе предоставления своих услуг, эксплуатантов воздушных судов, утвержденные организации по техническому обслуживанию, организации, ответственные за типовую конструкцию и/или сборку воздушных судов, поставщиков обслуживания воздушного движения и сертифицированные аэродромы.

1. Государственная политика и цели обеспечения безопасности полетов

1.1 Законодательные рамки государств в области безопасности полетов

Государство публикует национальные законодательные рамки и специальные правила в области безопасности полетов для обеспечения соблюдения международных и национальных стандартов, которые определяют порядок осуществления государством управления безопасностью полетов. Речь идет об участии государственных авиационных организаций в конкретной деятельности по управлению безопасностью полетов в государстве и определении роли, ответственности и взаимоотношений этих организаций. Законодательные рамки и специальные правила в области безопасности полетов периодически пересматриваются с тем, чтобы они сохраняли свою актуальность и были приемлемыми для государства.

1.2 Обязательства и ответственность государств за безопасность полетов

Государство определяет, устанавливает и документально оформляет требования, обязательства и ответственность за принятие и выполнение ГосПБП. Это предусматривает разработку директив по планированию, организацию, разработку, контроль и постоянное совершенствование ГосПБП в соответствии с потребностями государства в области безопасности полетов. Кроме того, это также предусматривает четкое определение порядка выделения ресурсов, необходимых для реализации ГосПБП.

1.3 Расследование авиационных происшествий и инцидентов

Государство устанавливает порядок независимого расследования авиационных происшествий и инцидентов, единственной целью которого является предотвращение авиационных происшествий и инцидентов, а не определение доли вины или ответственности. Такие расследования проводятся в целях управления безопасностью полетов в государстве. В рамках реализации ГосПБП государство обеспечивает независимость организации, проводящей расследование авиационных происшествий и инцидентов, от других авиационных организаций государства.

1.4 Правоприменительная политика

Государство публикует правоприменительную политику, определяющую условия и обстоятельства, при которых поставщикам обслуживания в рамках своей системы управления безопасностью полетов (СУБП) разрешается своими силами рассматривать и разрешать случаи отступлений и незначительных нарушений требований безопасности полетов к удовлетворению полномочного органа. Правоприменительная политика также определяет условия и обстоятельства, в соответствии с которыми в рамках правоприменительных процедур рассматриваются случаи отступления от требований в области безопасности полетов.

2. Управление факторами риска для безопасности полетов на государственном уровне

2.1 Требования безопасности полетов к СУБП поставщика обслуживания

Государство устанавливает средства контроля, которые определяют порядок действий поставщиков обслуживания по определению факторов опасности и управлению факторами риска для безопасности полетов. К

ним относятся требования, конкретные эксплуатационные правила и политика внедрения СУБП поставщиком обслуживания. Требования и конкретные эксплуатационные правила периодически пересматриваются с тем, чтобы они сохраняли свою актуальность и были приемлемыми для поставщиков обслуживания.

2.2 Согласование показателей безопасности полетов поставщика обслуживания

Государство согласовывает с отдельными поставщиками обслуживания предусмотренные СУБП показатели безопасности полетов. Согласованные показатели безопасности полетов СУБП конкретного поставщика обслуживания периодически пересматриваются с тем, чтобы они сохраняли свою актуальность и были приемлемыми для поставщиков обслуживания.

3. Обеспечение безопасности полетов на государственном уровне

3.1 Контроль за состоянием безопасности полетов

Государство определяет механизмы обеспечения эффективного мониторинга за реализацией восьми критических элементов контроля за состоянием безопасности полетов. Государство также определяет механизмы, обеспечивающие соблюдение поставщиками обслуживания установленных нормативных средств контроля (требований, конкретных эксплуатационных правил и политики внедрения) в целях определения факторов опасности и управления факторами риска для безопасности полетов. Эти механизмы включают в себя инспекции, проверки и обследования для обеспечения того, чтобы нормативные средства контроля факторов риска для безопасности полетов были надлежащим образом интегрированы в СУБП поставщика обслуживания, чтобы они использовались, как намечено, и чтобы нормативные средства контроля оказывали запланированное влияние на факторы риска для безопасности полетов.

3.2 Сбор, анализ и обмен данными по безопасности полетов

Государство устанавливает механизмы обеспечения сбора и хранения данных о факторах опасности и риска для безопасности полетов как на индивидуальном, так и на общегосударственном уровне. Государство также устанавливает механизмы получения информации из хранимых данных и активного обмена информацией о безопасности полетов с поставщиками обслуживания и/или, при необходимости, с другими государствами.

3.3 Ориентирование контроля на области повышенной обеспокоенности или потребности на основе данных о безопасности полетов

Государство устанавливает процедуры приоритизации инспекций, проверок и обследований в тех областях повышенной обеспокоенности или потребности в области безопасности полетов, которые определены посредством анализа данных о факторах опасности и их последствиях для эксплуатации и результатов оценки факторов риска для безопасности полетов.

4. Популяризация вопросов безопасности полетов на государственном уровне

4.1 Внутренняя подготовка кадров, обмен информацией о безопасности полетов и ее распространение

Государство осуществляет подготовку кадров, ознакомление и двусторонний обмен соответствующей информацией о безопасности полетов для обеспечения, в рамках авиационных организаций государства, создания культуры организации, которая содействует разработке эффективной и действенной ГосППП.

4.2 Внешняя подготовка кадров, обмен информацией о безопасности полетов и ее распространение

Государство осуществляет обучение, ознакомление с факторами риска для безопасности полетов и двусторонний обмен соответствующей информацией о безопасности полетов в целях выработки у поставщиков обслуживания культуры организации, которая содействует эффективной и действенной реализации СУБП.

ДОПОЛНЕНИЕ G. ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ ПОВРЕЖДЕНИЙ ВОЗДУШНОГО СУДНА

1. В случае отделения двигателя от воздушного судна событие классифицируется как авиационное происшествие даже тогда, когда повреждение ограничивается самим двигателем.
2. Потеря капотов двигателя (вентилятора или основного контура) или элементов реверсивного устройства, которая не приводит к дальнейшему повреждению воздушного судна, не рассматривается в качестве авиационного происшествия.
3. События, при которых лопатки компрессора или турбины или другие внутренние элементы двигателя выбрасываются через выхлопную трубу двигателя, не рассматриваются в качестве авиационного происшествия.
4. Разрушение или потеря обтекателя радиолокатора не рассматривается в качестве авиационного происшествия, если только это не приводит к значительному повреждению других элементов конструкции или систем.
5. Отсутствие закрылка, предкрылка и других устройств увеличения подъемной силы, законцовок крыла и т. д., без которых в соответствии с перечнем отклонений от конфигурации (CDL) 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 объема работ, не рассматривается в качестве авиационного происшествия, если не обнаружено значительных повреждений.
9. События, связанные с аварийной эвакуацией, не рассматриваются в качестве авиационного происшествия, если никто не получил серьезных телесных повреждений или воздушное судно существенно не повреждено.

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

Примечание 2. В том случае, если воздушное судно можно безопасно выпустить в полет после незначительного ремонта с последующим выполнением более масштабного ремонта для полного восстановления, то такое событие не будет классифицироваться как авиационное происшествие. Аналогичным образом, если воздушное судно может быть выпущено в полет на основе CDL с демонтированным, отсутствующим или нерабочим элементом, то такой ремонт не будет рассматриваться в качестве крупного ремонта и соответственно данное событие не будет рассматриваться в качестве авиационного происшествия.

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.

— КОНЕЦ —

ISBN 978-92-9231-554-2



9 7 8 9 2 9 2 3 1 5 5 4 2