



ИКАО

Международные стандарты
и Рекомендуемая практика

Приложение 13 к Конвенции о международной гражданской авиации

Расследование авиационных происшествий и инцидентов

Издание двенадцатое, июль 2020 года



Настоящее издание заменяет, с 5 ноября 2020 года, все предыдущие издания Приложения 13.

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

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



| ИКАО

Международные стандарты
и Рекомендуемая практика

Приложение 13 к Конвенции о международной гражданской авиации

Расследование авиационных происшествий и инцидентов

Издание двенадцатое, июль 2020 года

Настоящее издание заменяет, с 5 ноября 2020 года, все предыдущие издания Приложения 13.

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

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.
999 Robert-Bourassa Boulevard, 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 одиннадцатое, 2016.
Издание двенадцатое, 2020.

Приложение 13. Расследование авиационных происшествий и инцидентов

Номер заказа: AN 13
ISBN 978-92-9258-957-8

ИКАО, 2020

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

Страница

ПРЕДИСЛОВИЕ	(ix)
ГЛАВА 1. Определения	1-1
ГЛАВА 2. Применимость	2-1
ГЛАВА 3. Общие положения	3-1
Цель расследования	3-1
Независимость при проведении расследований	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 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	4-2
Язык	4-3
Дополнительная информация	4-3
Ответственность государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика и государства-изготовителя	4-3
Информация. Участие	4-3
Авиационные происшествия или инциденты на территории государства регистрации, в государстве, не являющемся Договаривающимся государством, или вне территории какого-либо государства	4-4
Ответственность государства регистрации	4-4
Направление уведомления	4-4
Ответственность государства эксплуатанта, государства разработчика и государства-изготовителя	4-4
Информация. Участие	4-4

	<i>Страница</i>
ГЛАВА 5. Расследование	5-1
Ответственность за назначение и проведение расследования.....	5-1
Авиационные происшествия или инциденты на территории Договаривающегося государств.....	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.....	5-3
Ответственность государства, проводящего расследование.....	5-3
Общие положения.....	5-3
Уполномоченный по расследованию. Назначение.....	5-4
Уполномоченный по расследованию. Доступ и контроль.....	5-4
Записанные данные. Авиационные происшествия и инциденты.....	5-4
Бортовые самописцы.....	5-4
Записи, произведенные наземными средствами.....	5-5
Аутопсия.....	5-5
Медицинское обследование.....	5-5
Координация действий. Судебные органы.....	5-6
Информирование органов обеспечения авиационной безопасности.....	5-6
Защита записей, относящихся к расследованию авиационных происшествий и инцидентов.....	5-6
Возобновление расследования.....	5-7
Ответственность любого другого государства.....	5-8
Информация. Авиационные происшествия и инциденты.....	5-8
Ответственность государства регистрации и государства эксплуатанта.....	5-8
Бортовые самописцы. Авиационные происшествия и серьезные инциденты.....	5-8
Информация об организациях.....	5-8
Участие в расследовании.....	5-8
Участие государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика и государства-изготовителя.....	5-8
Права.....	5-8
Обязательства.....	5-9
Участие других государств.....	5-9
Права.....	5-9
Предоставление прав уполномоченным представителям.....	5-10
Советники.....	5-10
Участие.....	5-10
Обязательства.....	5-11

	<i>Страница</i>
Государства, граждане которых погибли или получили серьезные телесные повреждения	5-11
Права и предоставление прав	5-11
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 полетов	6-3
Ответственность государства, получающего или выпускающего рекомендации по обеспечению безопасности	6-4
Меры в связи с рекомендациями по обеспечению безопасности	6-4
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
База данных и предупредительные меры	8-1
ДОБАВЛЕНИЯ	
ДОБАВЛЕНИЕ 1. Форма окончательного отчета	ДОБ 1-1
ДОБАВЛЕНИЕ 2. Защита записей, относящихся к расследованию авиационных происшествий и инцидентов	ДОБ 2-1
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

	<i>Страница</i>
ДОПОЛНЕНИЕ В. Контрольная схема уведомления и представления отчета	ДОП В-1
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. Инструктивный материал по определению повреждений воздушного судна	ДОП E-1
ДОПОЛНЕНИЕ F. Соглашения о передаче полномочий на проведение расследования	ДОП F-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:

- а) 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;
- б) 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

Поправка	Источник(и)	Вопрос(ы)	Даты принятия, вступления в силу, начала применения
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 предоставлении 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	а) Участие других государств в расследованиях; б) неразглашение записей и расшифровок записей органов управления воздушным движением; в) правовые принципы защиты источников информации о безопасности полетов	13 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	22 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	12 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 разбирательствах, 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 поврежденных воздушного судна	22 февраля 2010 года 12 июля 2010 года 18 ноября 2010 года

Поправка	Источник(и)	Вопрос(ы)	Даты принятия, вступления в силу, начала применения
14	Специализированное совещание по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG) (2008); Группа экспертов по управлению безопасностью полетов (SPM)	Новое определение термина "способствующие факторы" и изменение к определению государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП); перенос в Приложение 19 следующих положений: связанный с ГосПБП Стандарт в главе 3; всеобъемлющие положения в главе 8 и дополнении F по управлению безопасностью полетов, концептуальные рамки ГосПБП; изменение к Стандарту на создание базы данных и новое положение, касающееся оценки базы данных об авиационных происшествиях и инцидентах, в главе 8; расширение перечня серьезных инцидентов, приводимого в дополнении C	25 февраля 2013 года 15 июля 2013 года 14 ноября 2013 года
15 (11-е издание)	Группа экспертов по управлению безопасностью полетов (SMP); Группа экспертов по защите записей и данных, относящихся к авиационным происшествиям и инцидентам (GEPAIR); Целевая группа по защите информации о безопасности полетов (SIP TF)	Новое определение термина "полномочный орган по расследованию авиационных происшествий"; стандарт по созданию независимого органа по расследованию авиационных происшествий; новое положение о сотрудничестве между полномочными органами по расследованию и судебными органами; более совершенные меры защиты записей, относящихся к расследованию авиационных происшествий и инцидентов, в п. 5.12; новое добавление 2 о защите записей, относящихся к расследованию	22 февраля 2016 года 11 июля 2016 года 10 ноября 2016 года
16	Группа экспертов по расследованию авиационных происшествий (AIGP)	Повысить статус Рекомендаций, касающихся доступа к вещественным доказательствам при расследованиях и отслеживания хода выполнения рекомендаций по обеспечению безопасности полетов, до Стандартов	9 марта 2018 года 16 июля 2018 года 8 ноября 2018 года
17	3-е совещание Группы экспертов по расследованию авиационных происшествий (AIGP/3)	Внесение изменения в определение термина "уполномоченный представитель"; приведение в соответствие положений, касающихся уведомления в целях учета инцидентов и рассылки окончательных отчетов; новые положения, касающиеся своевременного расследования авиационных происшествий и серьезных инцидентов и публикации окончательных отчетов; поправка к примечанию относительно упрощения формальностей при въезде расследователей; введение нового примечания о проведении консультаций относительно проектов рекомендаций по обеспечению безопасности полетов; внесение изменений в перечень примеров серьезных инцидентов и новый инструктивный материал в дополнении C; новое дополнение F, касающееся передачи полномочий на проведение расследований	27 февраля 2019 года 13 июля 2019 года 5 ноября 2020 года
18 (12-е издание)	4-е совещание Группы экспертов по расследованию авиационных происшествий (AIGP/4)	Новое определение термина "рекомендация по обеспечению безопасности полетов, имеющая глобальное значение (SRGC)", соответствующего стандарта и пересмотренных положений, касающихся записанных данных для использования при расследовании авиационных происшествий и инцидентов	9 марта 2020 года 20 июля 2020 года 5 ноября 2020 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:

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

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

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

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

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

за исключением случаев отказа или повреждения двигателя, когда повреждены только один двигатель (включая его капоты или вспомогательные агрегаты), воздушные винты, законцовки крыла, антенны, датчики, лопатки, 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

с) 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 E.

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

Контейнер автоматически развертываемого бортового самописца (ADFR). Комбинация самописца, установленного на борту воздушного судна, который может автоматически отделяться от воздушного судна.

Примечание. Технические требования к бортовым самописцам приводятся в частях I, II и III Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов".

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 (ГосПБП). 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, двигателя или воздушного винта.

Государство места события. Государство, на территории которого имело место авиационное происшествие или инцидент.

Государство разработчика. Государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за конструкцию типа.

Государство регистрации. Государство, в реестр которого занесено воздушное судно.

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.

Полномочный орган по расследованию авиационных происшествий. Полномочный орган, назначенный государством в качестве органа, ответственного за проведение расследований авиационных происшествий и инцидентов в контексте данного Приложения.

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.

Рекомендация по обеспечению безопасности полетов, имеющая глобальное значение (SRGC). Рекомендация по обеспечению безопасности полетов, касающаяся системного недостатка, который, в силу существующей вероятности его повторения с потенциально серьезными последствиями на глобальном уровне, требует принятия своевременных мер с целью повышения уровня безопасности полетов.

Примечание. Критерии, касающиеся отнесения рекомендации к категории SRGC, содержатся в части IV "Представление отчета" Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9756).

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.

Способствующие факторы. Действия, бездействие, обстоятельства, условия или их сочетание, устранение, предотвращение или отсутствие которых уменьшило бы вероятность авиационного происшествия или инцидента или ослабило бы тяжесть последствий этого авиационного происшествия или инцидента. Определение способствующих факторов не предполагает возложения вины или установления административной, гражданской или уголовной ответственности.

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

Примечание. Ничто в 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 него или нее соответствующей квалификации для участия в расследовании, проводимом другим государством. Как правило, уполномоченный представитель назначается из полномочного органа по расследованию авиационных происшествий этого государства.

Эксплуатант. Лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее 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.

НЕЗАВИСИМОСТЬ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ РАССЛЕДОВАНИЙ

3.2 Государство учреждает полномочный орган по расследованию авиационных происшествий, не зависящий от государственных авиационных полномочных органов и других организаций, которые могут вмешиваться в проведение расследования или влиять на его объективность.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся независимости полномочного органа по расследованию авиационных происшествий, содержится в части I "Организация и планирование" Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9756) и в Руководстве по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры (Doc 9962).

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, приводится в части I "Организация и планирование" Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Дос 9756).

ПРОИСШЕСТВИЯ ИЛИ 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, серьезном инциденте или инциденте, подлежащем расследованию в контексте настоящего Приложения, 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 или инциденте, подлежащем расследованию, 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 "Поиск и спасание".

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 SINCID – для обозначения серьезных инцидентов, сокращение INCID – для обозначения 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 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 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 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 инцидентов. Когда сообщения посылаются через общественные средства электросвязи, вместо этого указателя адресата используется только почтовый или телеграфный адрес.

Восьмибуквенные указатели адресата и соответствующие почтовые адреса и электронные средства связи, 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 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 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 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 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 "Поиск и спасание".

**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 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 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 и инцидентов (РОРАП) 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 и инцидентов 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 и инцидентов по взаимной договоренности и согласию. В любом случае государство места события использует все средства для оказания содействия проведению такого расследования.

5.1.3 **Рекомендация.** *Если государство места события не назначает и не проводит расследование и не передает полномочия на проведение расследования другому государству или региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов согласно положениям пп. 5.1 и 5.1.2, то государство регистрации или, в следующей очередности, государство эксплуатанта, государство разработчика или государство-изготовитель имеют право направить государству места события письменный запрос о передаче полномочий на проведение такого расследования. Если государство места события дает четко выраженное согласие или не отвечает на такой запрос в течение 30 дней, государство, делающее запрос, должно назначить и проводить расследование с учетом той информации, которая имеется.*

Примечание 1. Расследование серьезного 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 и инцидентов, то при этом предполагается, что это государство будет нести ответственность за проведение расследования, включая выпуск окончательного отчета

и представление отчетности по форме ADREP. Если передаются полномочия на проведение только части расследования, то, как правило, ответственность за проведение расследования продолжает нести государство места события.

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

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

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

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

Примечание 7. Положения п. 5.1.3 не обязательно дают государству, представляющему запрос, право доступа к месту авиационного происшествия, обломкам или любым другим вещественным доказательствам или информации, находящимся на территории государства места события.

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 настоящего Приложения, 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 полномочия на проведение расследования другому государству или региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов 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 назначает и не проводит расследование и не передает полномочия на проведение расследования другому государству или региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов согласно положениям п. 5.3, то государство эксплуатанта или, в следующей очередности, государство разработчика или государство-изготовитель имеют право направить государству регистрации письменный запрос о передаче полномочий на проведение такого расследования. Если государство регистрации дает четко выраженное согласие или не отвечает на такой запрос в течение 30 дней, государство, делающее запрос, должно назначить и проводить расследование с учетом той информации, которая имеется.

Примечание. Положения п. 5.3.2 не освобождают государство регистрации от его обязанностей, предусмотренных настоящим Приложением.

5.3.3 Рекомендация. Если государство регистрации не является Договаривающимся государством и не намеренно проводить расследование в соответствии с положениями настоящего Приложения, 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) защиту определенных записей, относящихся к расследованию авиационных происшествий и инцидентов, в соответствии с п. 5.12;
- c) при необходимости, выработку рекомендаций по обеспечению безопасности;
- d) если возможно, установление причин и/или сопутствующих факторов;
- e) 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 потребуется 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.

Примечание. Инструкции, касающиеся политики и процедур, приведены в Руководстве по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры (Дос 9962).

5.4.3 Государство обеспечивает, чтобы при проведении любых расследований в соответствии с положениями настоящего Приложения без задержки предоставлялся неограниченный доступ ко всем имеющимся вещественным доказательствам.

5.4.4 **Рекомендация.** Государству следует обеспечить сотрудничество между его полномочным органом по расследованию авиационных происшествий и судебными полномочными органами для того, чтобы расследованию не препятствовали административные или судебные расследования или разбирательства.

Примечание. Сотрудничества можно достичь путем принятия законодательства, протоколов, заключения соглашений или других договоренностей, и оно может распространяться на следующие вопросы: доступ к месту авиационного происшествия, обеспечение сохранности вещественных доказательств и доступ к ним, первоначальный и последующие регулярные отчеты о ходе каждого процесса, обмен информацией, надлежащее использование информации о безопасности полетов и разрешение конфликтов.

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.

Записанные данные. Авиационные происшествия и инциденты

Бортовые самописцы

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

5.7.1 **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 полетных данных содержатся в частях I, II и III Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов".

Записи, произведенные наземными средствами

5.8 При расследовании авиационного происшествия или инцидента обеспечивается эффективное использование записей, произведенных наземными средствами.

Примечание. Требования к записи данных наблюдения и переговоров ОВД содержатся в главе 6 Приложения 11 "Обслуживание воздушного движения".

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 (Дос 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).

Защита записей, относящихся к расследованию авиационных происшествий и инцидентов

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 компетентный полномочный орган, назначенный этим государством, установит в соответствии с национальным законодательством и при соблюдении положений добавления 2 и п. 5.12.5, что предание их гласности или использование превосходит по важности те возможные отрицательные последствия внутри страны и в международном масштабе, которые могут иметь такие действия для данного или других будущих расследований:

- a) записи бортовых речевых самописцев и записи бортовых регистраторов визуальной обстановки и любую расшифровку таких записей;
- b) записи, находящиеся под охраной или контролем полномочного органа по расследованию авиационных происшествий, такие как:
 - 1) все заявления лиц, полученные проводящими расследование полномочными органами в ходе расследования;
 - 2) всю переписку между лицами, имеющими отношение к эксплуатации воздушного судна;
 - 3) медицинские или конфиденциальные сведения, касающиеся лиц – участников авиационного происшествия или инцидента;
 - 4) записи и расшифровки записей органов управления воздушным движением;

- 5) анализ информации и мнения о ней, выраженные при анализе информации, включая записи бортовых самописцев, со стороны полномочного органа по расследованию авиационных происшествий и уполномоченных представителей, касающиеся авиационного происшествия или инцидента;-
- 6) проект окончательного отчета о расследовании авиационного происшествия или инцидента.

5.12.1 **Рекомендация.** *Государствам следует установить, имеются ли любые другие записи, полученные или подготовленные полномочным органом по расследованию авиационных происшествий в рамках расследования авиационного происшествия или инцидента, которым необходимо обеспечить такую же защиту, как и записям, перечисленным в п. 5.12.*

5.12.2 Перечисленные в п. 5.12 записи включаются в окончательный отчет или добавления к нему только в том случае, когда они имеют отношение к анализу авиационного происшествия или инцидента. Части записей, не имеющие отношения к такому анализу, гласности не предаются.

Примечание. Перечисленные в п. 5.12 записи включают информацию, относящуюся к авиационному происшествию или инциденту. Разглашение или использование такой информации в целях, которые не обусловлены необходимостью ее разглашения или использования в интересах безопасности полетов, может означать, что в будущем такая информация не будет свободно предоставляться расследователям. Отсутствие доступа к указанной информации нанесет ущерб процессу расследования и будет иметь серьезные последствия для безопасности полетов.

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

5.12.4 Государства обеспечивают, чтобы просьбы о предоставлении записей, находящихся под охраной или контролем полномочного органа по расследованию авиационных происшествий, направлялись в первоначальный источник этой информации, если таковой имеется.

5.12.4.1 **Рекомендация.** *Полномочному органу по расследованию авиационных происшествий следует по возможности хранить только копии записей, полученных в ходе расследования.*

5.12.5 Государства принимают меры к тому, чтобы содержание звукозаписей бортовых речевых самописцев, а также содержание видео- или звукозаписей бортовых регистраторов визуальной обстановки не предавалось гласности.

5.12.6 Государства, которые публикуют или получают проект окончательного отчета, принимают меры к тому, чтобы он не был предан гласности.

Примечание. В добавлении 2 содержатся дополнительные положения о защите записей, относящихся к расследованию авиационных происшествий и инцидентов. Эти положения приводятся отдельно для удобства пользования, но являются частью SARPS.

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.

5.14.1 **Рекомендация.** *Государствам следует сотрудничать по вопросам определения ограничений в части разглашения или использования информации, прежде чем они будут обмениваться ей в целях расследования авиационного происшествия или инцидента.*

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

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, способствующих факторов 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 е), 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.

ГОСУДАРСТВА, 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 экземпляры 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 Руководстве по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям (Doc 9973).

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 1. 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 переданы 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 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.

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

Примечание. Инструктивный материал по вопросу о том, что может представлять собой "разумный срок" для публикации государством окончательного отчета и/или промежуточного сообщения, содержится в части IV "Представление отчетов" Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9756).

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 1.

Рекомендации по обеспечению безопасности полетов

6.8 На любом этапе расследования авиационного происшествия или инцидента полномочный орган по расследованию авиационных происшествий 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. Ничто в настоящем Стандарте не препятствует государству, проводящему расследование, консультироваться с государствами, принимающими участие в расследовании, по его проектам рекомендаций по обеспечению безопасности полетов, предложив им представить свои замечания относительно целесообразности и эффективности этих рекомендаций.

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

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

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.

6.9.1 Государство, выпускающее рекомендацию по обеспечению безопасности полетов, имеющую глобальное значение (SRGC), информирует ИКАО датированным препроводительным письмом о выпуске такой рекомендации и принятых им мерах даже в том случае, когда SRGC не адресована ИКАО.

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

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 Государство, проводящее расследование, или любое другое государство, выпускающее рекомендации по обеспечению безопасности, выполняет процедуры регистрации принятых мер по выполнению подготовленной им рекомендации по обеспечению безопасности, информация о которых получена в соответствии с п. 6.10.

6.12 Государство, которое получает рекомендацию по обеспечению безопасности, выполняет процедуры контроля для отслеживания действий по выполнению этой рекомендации по обеспечению безопасности.

Примечание. Инструктивные указания по идентификации, составлению и отслеживанию хода выполнения рекомендаций по обеспечению безопасности полетов содержатся в части IV "Представление отчетов" Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9756).

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. В дополнение к положениям настоящей главы другие положения, связанные с содействием по предотвращению авиационных происшествий путем сбора и анализа данных по безопасности полетов и скорейшего обмена информацией по безопасности полетов в рамках государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП), включены в Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", и поэтому они применимы к настоящему Приложению. Дополнительные инструктивные указания приводятся в Руководстве по управлению безопасностью полетов (Doc 9859).

База данных и предупредительные меры

8.1 Государство создает и ведет базу данных об авиационных происшествиях и инцидентах в целях содействия проведению эффективного анализа информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов и определения любых необходимых предупредительных мер.

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

8.2 **Рекомендация.** В целях содействия выполнению своих обязанностей в области обеспечения безопасности полетов полномочным органам государств, отвечающим за внедрение ГосПБП, следует иметь доступ к базе данных об авиационных происшествиях и инцидентах, упоминаемой в п. 8.1.

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ 1. 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.

Синopsis. После заголовка следует синопсис, 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;
- б) в тех случаях, когда информация в отношении какого-либо пункта в разделе 1 "Фактическая информация" отсутствует или не имеет отношения к обстоятельствам, которые привели к этому авиационному происшествию, примечание об этом было включено в соответствующий подраздел.

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):

<i>Телесные повреждения</i>	<i>Экипаж</i>	<i>Пассажиры</i>	<i>Прочие лица</i>
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 1.

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, ПРС, 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 и/или способствующих факторов.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

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

Примечание. Как указано в п. 6.1 главы 6, 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 окончательного отчета.

ДОБАВЛЕНИЕ 2. ЗАЩИТА ЗАПИСЕЙ, ОТНОСЯЩИХСЯ К РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ

1. ВВЕДЕНИЕ

Примечание 1. Разглашение или использование записей, перечисленных в п. 5.12 главы 5, в уголовном, гражданском, административном или дисциплинарном разбирательстве или их предание гласности может иметь отрицательные последствия для лиц или организаций, вовлеченных в авиационные происшествия и инциденты и, по всей вероятности, приведет к тому, что в будущем они и другие стороны будут отказываться сотрудничать с полномочными органами по расследованию авиационных происшествий. Предусмотренное в п. 5.12 решение о разглашении или использовании записей призвано учитывать эти вопросы.

Примечание 2. В соответствии с п. 5.12 содержащиеся в настоящем добавлении положения предназначены для:

- a) оказания помощи государствам в разработке национальных законодательных норм, правил и политики, направленных на надлежащую защиту записей, относящихся к расследованию авиационных происшествий и инцидентов;*
- b) оказания помощи компетентному полномочному органу при принятии решения, требуемого согласно п. 5.12.*

В настоящем добавлении:

- a) *соблюдение принципа баланса интересов* означает определение компетентным полномочным органом в соответствии с п. 5.12 последствий, которые может иметь для текущих и будущих расследований разглашение или использование записей, относящихся к расследованию авиационных происшествий и инцидентов;
- b) *запись(и)* означает(ют) записи, перечисленные в п. 5.12.

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

2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1 Государства принимают указанные в п. 5.12 и настоящем добавлении меры защиты всех записей бортового речевого самописца и бортового регистратора визуальной обстановки и любых расшифровок таких записей. Эти меры защиты применяются с момента, когда имеет место авиационное происшествие или инцидент, и далее после опубликования окончательного отчета.

2.2 Государства принимают указанные в п. 5.12 и настоящем добавлении меры защиты других записей, перечисленных в п. 5.12 b). Эти меры защиты применяются с момента, когда такие записи передаются под охрану или контроль полномочного органа по расследованию авиационных происшествий, и далее после опубликования окончательного отчета.

Неразглашение звуко- или видеозаписей

2.3 Государства предпринимают следующие действия, направленные на предупреждение разглашения содержания звукозаписей бортовых речевых самописцев, а также содержания видео- и звукозаписей бортовых регистраторов визуальной обстановки согласно п. 5.12.5:

- a) предупреждение разглашения путем принятия национальных законодательных норм, правил и политики; или
- b) принятие официальных гарантий, таких как охранные судебные приказы, закрытые разбирательства или конфиденциальное внесудебное заседание; или
- c) предупреждение разглашения записей путем использования технических средств, таких как кодирование или наложение маскирующей записи, прежде чем вернуть бортовые речевые самописцы или бортовые регистраторы визуальной обстановки их владельцам.

Примечание. Записи окружающей обстановки на рабочем месте, требуемые SARPS, которые содержатся в Приложениях к Чикагской конвенции, такие как записи бортовых речевых самописцев и бортовых регистраторов визуальной обстановки, могут рассматриваться как вмешательство в личную жизнь эксплуатационного персонала, если они разглашаются или используются не в тех целях, для которых они были сделаны.

3. КОМПЕТЕНТНЫЙ ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН

В соответствии с п. 5.12 каждое государство назначает компетентный полномочный орган или компетентные полномочные органы для надлежащего обеспечения соблюдения принципа баланса интересов.

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

4. СОБЛЮДЕНИЕ ПРИНЦИПА БАЛАНСА ИНТЕРЕСОВ

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

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

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

- a) цель, для которой данная запись была сделана или подготовлена;
- b) предполагаемое использование данной записи подателем просьбы;
- c) окажет ли разглашение или использование данной записи отрицательное воздействие на права или интересы лица или организации;

- d) согласились ли лицо или организация, к которым относится эта запись, предоставить эту запись;
- e) предусмотрены ли соответствующие гарантии ограничения дальнейшего разглашения или использования этой записи;
- f) была ли или может ли данная запись быть представлена в обезличенной, краткой или сводной форме;
- g) существует ли крайняя необходимость доступа к данной записи во избежание серьезной угрозы здоровью или жизни;
- h) носит ли эта запись конфиденциальный или закрытый характер;
- i) свидетельствует ли данная запись с достаточным основанием о том, что авиационное происшествие или инцидент могли быть вызваны действием или бездействием, которые согласно национальному законодательству и правилам, считаются грубой небрежностью, преднамеренным нарушением или совершенными с преступным намерением.

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

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

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

5. ПРОТОКОЛЫ РЕШЕНИЙ

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

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

6. ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

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

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

Примечание. В соответствии с п. 6.5 главы 6 в интересах предотвращения авиационных происшествий окончательные отчеты открыто публикуются и не подлежат защите согласно п. 5.12. Однако использование определенных разделов окончательного отчета, в частности анализа, выводов и рекомендаций по безопасности полетов, в качестве вещественного доказательства в национальных судах в целях установления доли чьей-либо вины или ответственности противоречит целям проведенного расследования.

7. ПЕРСОНАЛ, ЗАНЯТЫЙ В РАССЛЕДОВАНИИ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ

Рекомендация. *В интересах безопасности полетов и в соответствии с п. 3.1 главы 3 государствам следует учитывать тот факт, что персонал, занятый в расследовании авиационных происшествий и инцидентов, не обязан высказывать мнение по вопросам доли чьей-либо вины или ответственности в гражданском, уголовном, административном или дисциплинарном разбирательстве.*

ДОПОЛНЕНИЯ

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, СЕРЬЕЗНЫХ ИНЦИДЕНТАХ И ИНЦИДЕНТАХ, ПОДЛЕЖАЩИХ РАССЛЕДОВАНИЮ

<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: все воздушные суда	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 Другим государствам, участвующим в расследовании Государству, граждане которого погибли или получили тяжкие телесные повреждения Государству, предоставляющему информацию, основное оборудо- вание или экспертов	
		Воздушных судов массой более 5700 кг	ИКАО	6.7

3. ОТЧЕТНОСТЬ ADREP

Авиационные происшествия и 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, <i>кроме</i> 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>
Государствами, вырабатываемыми рекомендациями по безопасности полетов	Рекомендации по безопасности полетов	Рекомендации для другого государства	Полномочному органу по расследованию авиационных происшествий в данном государстве	6.8 8.3
		Документов ИКАО	ИКАО	6.9

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

- a) рассмотрение вопроса о наличии вероятного сценария, при котором данный инцидент мог бы стать авиационным происшествием;
- b) оценка сохранившихся защитных механизмов, не позволяющих инциденту стать потенциальным авиационным происшествием, в качестве:
 - эффективных – в случаях, когда сохранилось несколько механизмов защиты и для авиационного происшествия потребуются их одновременный отказ; или
 - ограниченных – в случаях, когда сохранилось недостаточное количество защитных механизмов или они отсутствуют, или когда авиационного происшествия удалось избежать лишь по счастливой случайности.

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

Примечание 1. Наиболее вероятный сценарий отражает реалистичную оценку телесных повреждений и/или ущерба, которые могут быть результатом потенциального авиационного происшествия.

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

2.2 Сочетание этих двух оценок помогает определить, какие инциденты являются серьезными:

		<i>b) Сохранившиеся защитные механизмы, не позволяющие инциденту стать потенциальным авиационным происшествием</i>	
		<i>Эффективные</i>	<i>Ограниченные</i>
<i>a) Наиболее вероятный сценарий</i>	<i>Авиационное происшествие</i>	Инцидент	Серьезный инцидент
	<i>Отсутствие авиационного происшествия</i>	Инцидент	

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

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

Столкновения, не классифицируемые как авиационные происшествия.

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

Прерванные взлеты с закрытой или занятой 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, неназначенную ВПП или на места вынужденной посадки, такие как автомобильные дороги.

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

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

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

Пожары и/или случаи появления дыма в кабине экипажа, пассажирском салоне, грузовых отсеках 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:

- a) применительно к полетам на самолетах с одним пилотом (включая внешнего пилота); или

1. За исключением санкционированных полетов вертолетов.

- b) применительно к полетам с несколькими пилотами, в отношении которых безопасность полетов была ослаблена из-за значительного увеличения рабочей нагрузки имеющегося экипажа.

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

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 (включая потерю мощности или тяги), попадание в зону опасных метеоявлений, выход за пределы установленных летных ограничений или другие ситуации, которые создали или могут создать трудности в управлении воздушным судном.

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

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

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.

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) демонтаж самописцев, которые имеют серьезные повреждения, а также считывания сделанных ими записей;
- b) воспроизведение первоначальных записей/модуля памяти без необходимости использовать для этого устройство перезаписи изготовителя и без кожуха самописца, регистрировавшего данные во время авиационного происшествия или инцидента;
- c) анализ и расшифровка необработанных бинарных колебаний сигналов, зарегистрированных самописцем полетных данных с цифровой записью на пленку, не используя для этого автоматизированных средств;
- d) усиление и фильтрация с помощью цифровых средств речевых сигналов, используя для этого подходящее программное обеспечение;

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

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

Государство-изготовитель (или государство разработчика) несет ответственность за 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. 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.

ДОПОЛНЕНИЕ F. СОГЛАШЕНИЯ О ПЕРЕДАЧЕ ПОЛНОМОЧИЙ НА ПРОВЕДЕНИЕ РАССЛЕДОВАНИЯ

1. В соответствии с п. 5.1 государство места события несет ответственность за назначение и проведение расследования, однако может передать целиком или частично полномочия на проведение этого расследования другому государству или региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (РАИО) по взаимной договоренности и согласию. Аналогичным образом передача полномочий на проведение расследования может осуществляться в тех случаях, когда государство планирует или должно назначить расследование авиационных происшествий или серьезных инцидентов, имевших место на территории государства, не являющегося Договаривающимся государством, которое не намерено проводить расследование в соответствии с настоящим Приложением, или когда невозможно определенно установить, что место авиационного происшествия или серьезного инцидента находится на территории какого-либо государства.
2. Заключение соглашения о передаче полномочий на проведение расследования обычно начинается с принятия соответствующего решения государством, ответственным за назначение и проведение расследования. В целом, такое государство может рассмотреть вопрос о передаче полномочий на проведение расследования другому государству или РАИО, в частности в тех случаях, когда проведение расследования таким другим государством или РАИО может быть полезным или более целесообразным или когда у государства, ответственного за назначение расследования, отсутствуют ресурсы или возможности для проведения расследования события в соответствии с настоящим Приложением.
3. В зависимости от того, какие стороны участвуют в расследовании, и исходя из масштабов расследования, которое будет проводиться другим государством или РАИО, будет определено, необходимо ли официальное соглашение о передаче полномочий на проведение расследования или же будет достаточно достигнуть взаимопонимания. В целом, для передачи полномочий на проведение всего расследования необходимо заключить официальное соглашение о передаче полномочий по расследованию. В случае передачи полномочий на проведение части расследования заключение официального соглашения о передаче полномочий будет осуществляться по усмотрению двух сторон.
4. Если проведение расследования целиком передается другому государству или РАИО, то при этом предполагается, что это государство или РАИО будут нести ответственность за проведение расследования, включая выпуск окончательного отчета и отчетности ADREP. Если передаются полномочия на проведение только части расследования, то, как правило, ответственность за проведение расследования, включая выпуск окончательного отчета и отчетности ADREP, продолжает нести государство, передающее проведение расследования. В любом случае государство, передающее проведение расследования, использует все средства для содействия проведению расследования в соответствии с настоящим Приложением.
5. Важно разграничивать назначение и проведение расследования с точки зрения начала и завершения каждой функции. *Назначение* расследования начинается с момента, когда полномочный орган по расследованию авиационных происшествий получает информацию об авиационном происшествии или инциденте и направляет официальное уведомление об этом событии соответствующим государствам и ИКАО в соответствии с п. 4.1. *Проведение* расследования представляет собой функцию осуществления расследования в соответствии с настоящим Приложением и выпуска отчетов, включая окончательный отчет.
6. Важно обеспечить, чтобы соглашение о передаче полномочий на проведение расследования позволяло достичь цели расследования и предусматривало соблюдение требований настоящего Приложения. Поэтому стороны соглашения должны обеспечить четкое определение ответственности каждой из сторон. Содержание и детали соглашения определяются исходя из объема передаваемых полномочий.

Примечание. В главе 2 части I "Организация и планирование" Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9756) содержатся инструктивный материал о передаче полномочий на проведение расследования и образец соглашения о передаче таких полномочий.

— КОНЕЦ —

ISBN 978-92-9258-957-8



9

789292

589578