

Doc 9962  
AN/482



# **Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры**

---

Утверждено Генеральным секретарем  
и опубликовано с его санкции

Издание первое — 2011

Международная организация гражданской авиации



Doc 9962  
AN/482



# **Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры**

---

Утверждено Генеральным секретарем  
и опубликовано с его санкции

Издание первое — 2011

Международная организация гражданской авиации

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

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО [www.icao.int](http://www.icao.int)

**Дос 9962. Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры**

Номер заказа: 9962

ISBN 978-92-9249-043-0

© ИКАО, 2012

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.





## ПРЕДИСЛОВИЕ

Как показали первоначальные и контрольные проверки в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), в ряде государств были разработаны и документально оформлены политика и процедуры расследования авиационных происшествий и инцидентов, зачастую в форме соответствующего руководства. В таких случаях подготовленные руководства, как правило, основывались на положениях Приложения 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов", передовой практике в авиационной отрасли и контрольных перечнях действий для проведения расследования. Вместе с тем, в ходе проверок УППКБП также было установлено, что во многих государствах отсутствуют такого рода инструменты для реализации положений Приложения 13 и подробный инструктивный материал по проведению расследований. Оказалось, что по итогам проверок в государствах, не имеющих документально оформленных политики и процедур расследования авиационных происшествий и инцидентов, было сформулировано больше выводов о недостатках, чем в государствах, где существуют руководства, определяющие принципы и порядок расследования.

В ходе Специализированного совещания (2008) по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG/08), проходившего в Монреале с 13 по 18 октября 2008 года, была подготовлена рекомендация 5/1 "Поправка к главе 5 Приложения 13", настоятельно предлагавшая включить в раздел главы 5 Приложения 13, касающийся ответственности государства, проводящего расследование, новую Рекомендуемую практику в следующей редакции:

*"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."*

Кроме этого, совещание AIG/08 выработало рекомендацию 5/2 "Документ, касающийся политики и процедур в области расследования авиационных происшествий", настоятельно предлагавшую ИКАО "разработать инструктивный материал в виде основных принципов документально оформленных политики и процедур проведения расследований, который будет предоставляться государствам в соответствующем документе ИКАО". Настоящее руководство подготовлено в ответ на эту рекомендацию.

Инструктивный материал, представленный в данном руководстве, предназначен для использования государствами, которые не имеют политики и процедур, обеспечивающих выполнение требований статьи 26 Чикагской конвенции, а также Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 13. По содержанию и структуре настоящее руководство согласуется с инструктивным материалом, изложенным в документе:

*Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9756)*

Часть I. *Организация и планирование.*

Часть II. *Процедуры и контрольные карты (в стадии разработки).*

Часть III. *Расследование (в стадии разработки).*

Часть IV. *Представление отчетов.*

Представленный здесь материал предназначен для использования государствами при разработке национального руководства по политике и процедурам расследования авиационных происшествий и инцидентов; он учитывает передовую международную практику, включая политику и процедуры, изученные в ходе проверок УППКБП ИКАО. Материалы руководства послужат для государств образцом, которым они смогут руководствоваться, чтобы, по мере необходимости, привести свою документацию по расследованию авиационных происшествий в соответствие с положениями Приложения 13, а также стандартизировать и упорядочить процессы расследования авиапроисшествий в государствах – членах ИКАО.

При разработке данного руководства ИКАО стремилась создать пособие, которое государства могли бы использовать в качестве шаблона, позволяющего внести специфическую для каждой страны информацию в базовый документ, в котором содержится квинтэссенция оптимальных и признанных успешными вариантов политики и процедур, обеспечивающих соблюдение положений Приложения 13 всеми государствами при проведении расследований.

*Примечание 1. Поскольку в настоящем руководстве рассматриваются вопросы расследования авиационных происшествий, серьезных инцидентов и инцидентов, для краткости изложения термины "авиационные происшествия" и "расследование авиационных происшествий" в тексте данного документа распространяются в равной мере на "инциденты" и "расследование инцидентов".*

*Примечание 2. Данное руководство построено таким образом, чтобы государство, желающее разработать свое собственное руководство по политике и процедурам расследования, могло "заполнить пустые поля", вставив туда такие специфические для данной страны данные, как законодательные и нормативные документы, названия организаций и т. д. В некоторых частях руководства, где требуется внести специфическую для государства информацию, в частности, название полномочного органа по расследованию авиационных происшествий и т. п., соответствующий текст выделен курсивом и заключен в одиночные квадратные скобки, например, [название государства], или [полномочный орган по расследованию].*

*Примечание 3. В некоторых частях настоящего руководства имеются комментарии/пояснения в виде выделенных курсивом и помещенных в двойные квадратные скобки ([[ ... ]]) "Примечаний", которые были добавлены, чтобы способствовать более полному усвоению предлагаемого материала. Эти примечания носят исключительно информационно-пояснительный характер и совсем не обязательно войдут в окончательный текст руководства; скорее, их назначение заключается в том, чтобы объяснить или обосновать, почему определенную информацию следует включать в тот или иной раздел руководства.*

В целях обеспечения актуальности и точности данного инструктивного материала просьба присылать предложения относительно совершенствования его содержания, формы или стиля изложения. Любые такие рекомендации или предложения будут рассмотрены и, если их сочтут уместными, включены в следующее издание руководства после утверждения Генеральным секретарем.

Регулярный пересмотр руководства позволит обеспечить точность и актуальность содержащейся в нем информации.

Замечания, касающиеся настоящего руководства, следует направлять по адресу:

The Secretary General  
International Civil Aviation Organization  
999 University Street  
Montréal, Quebec H3C 5H7  
Canada

# ОГЛАВЛЕНИЕ

	<b>Страница</b>
Глоссарий.....	(xi)
Список сокращений.....	(xv)
 <b>Организация</b>	
Глава 1. Введение.....	1-1
1.1 Общие положения.....	1-1
1.2 Государственная программа по безопасности полетов.....	1-2
1.3 Справочные документы.....	1-2
1.4 Определения и сокращения.....	1-3
Глава 2. Законодательные требования.....	2-1
2.1 Требования ИКАО.....	2-1
2.2 Требования в [название государства].....	2-1
2.2.1 Общие положения.....	2-1
2.2.2 Законодательство [название государства].....	2-1
2.2.3 Нормативные документы [название государства].....	2-2
2.3 Вопросы политики и внесение поправок в руководство.....	2-2
Глава 3. Цель и независимость расследования.....	3-1
3.1 Требования ИКАО.....	3-1
3.2 Независимость.....	3-2
3.3 Требования в [название государства].....	3-2
3.4 Организационная структура [полномочного органа по расследованию].....	3-4
3.5 Резюме.....	3-5
 <b>Планирование</b>	
Глава 4. Планирование и подготовка к расследованию.....	4-1
4.1 Общие положения.....	4-1
4.2 Отбор и назначение расследователей.....	4-1
4.3 Подготовка расследователей.....	4-2
4.4 Оборудование расследователей.....	4-3
4.5 Охрана здоровья и техника безопасности при работе на месте авиационного происшествия.....	4-4

**Расследование**

Глава 5.	Первоначальное уведомление и реагирование .....	5-1
5.1	Общие положения .....	5-1
5.2	Требования к представлению отчетов .....	5-1
5.3	Процедуры уведомления .....	5-2
5.4	Реагирование на уведомления .....	5-5
5.5	Делегирование полномочий на проведение расследования (полностью или частично).....	5-6
Глава 6.	Политика и процедуры расследования .....	6-1
6.1	Общие положения .....	6-1
6.2	Права, полномочия и обязательства расследователей.....	6-3
6.3	Операции по расследованию .....	6-4
Глава 7.	Действия на месте авиационного происшествия .....	7-1
7.1	Общие положения .....	7-1
7.1.1	Связь с другими полномочными органами.....	7-1
7.1.2	Первоначальные действия на месте происшествия.....	7-2
7.2	Спасательные операции.....	7-2
7.3	Охрана места авиационного происшествия.....	7-3
7.4	Обломки в воде .....	7-4
7.4.1	Первоначальные действия .....	7-4
7.4.2	Принятие решения о подъеме обломков воздушного судна.....	7-5
7.4.3	Распределение обломков .....	7-5
7.4.4	Сохранение обломков воздушного судна .....	7-6
Глава 8.	Организация и управление расследованием .....	8-1
8.1	Общие положения .....	8-1
8.2	Система управления расследованием .....	8-1
8.3	Совещания о ходе работ .....	8-7
8.4	Сотрудничество со средствами массовой информации .....	8-8
8.5	Работа с членами семей пострадавших в авиационном происшествии.....	8-9
8.6	Обеспечение сохранности документов, записей и проб .....	8-10
8.7	Удаление обломков воздушного судна.....	8-11
8.8	Прекращение охраны обломков воздушного судна.....	8-11
Глава 9.	Испытания и исследования компонентов .....	9-1
9.1	Лабораторные испытания систем и компонентов воздушного судна.....	9-1
9.2	Организационно-практические меры .....	9-2
9.3	Записи и результаты испытаний .....	9-3

**Представление отчетов**

Глава 10.	Составление окончательного отчета и выработка рекомендаций по безопасности полетов.....	10-1
10.1	Общие положения .....	10-1
10.2	Отчеты групп.....	10-2
10.2.1	Полевые записи.....	10-2
10.2.2	Фактологические отчеты .....	10-2
10.3	Технический анализ .....	10-3
10.4	Формат окончательного отчета .....	10-4
10.4.1	Общие положения .....	10-4
10.4.2	Главы 1 и 2 окончательного отчета .....	10-4
10.4.3	Глава 3 окончательного отчета: заключения .....	10-4
10.4.4	Глава 4 окончательного отчета: рекомендации по безопасности полетов.....	10-5
10.5	Консультации.....	10-5
10.6	Получатели окончательного отчета .....	10-6
10.7	Распространение и публикация окончательного отчета .....	10-6
10.8	Рекомендации по обеспечению безопасности полетов .....	10-7
10.8.1	Общие положения .....	10-7
10.8.2	Контроль выполнения рекомендаций по безопасности полетов .....	10-8
10.9	Возобновление расследования.....	10-8
Глава 11.	Представление отчетов в систему представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP) ИКАО .....	11-1
11.1	Предварительные отчеты ADREP .....	11-1
11.2	Информационные отчеты ADREP об авиационных происшествиях/инцидентах .....	11-2
Глава 12.	Меры по предотвращению авиационных происшествий: система баз данных о происшествиях ....	12-1
12.1	Системы представления данных об инцидентах .....	12-1
12.2	Европейский координационный центр систем сообщения об авиационных инцидентах (ECCAIRS): база данных, анализ и обмен данными .....	12-1

**Добавления**

Добавление А.	Законодательство [название государства] в области расследования авиационных происшествий и инцидентов .....	Доб А-1
Добавление В.	Рабочий регламент [полномочного органа по расследованию] .....	Доб В-1
Добавление С.	Соглашения и меморандумы о взаимопонимании (МОВ) с другими организациями .....	Доб С-1
Добавление D.	Перечень примеров серьезных инцидентов (см. дополнение С к Приложению 13) .....	Доб D-1
Добавление Е.	Индивидуальная программа профессионального совершенствования.....	Доб Е-1
Добавление F.	Форма акта о прекращении охраны обломков и частей .....	Доб F-1



# ГЛОССАРИЙ

Нижеуказанные термины в настоящем руководстве употребляются в следующих значениях:

**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;
- обычно требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента,

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

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. Приложения 13.*

*Примечание 4. Инструктивный материал по определению поврежденных воздушного судна содержится в дополнении G к Приложению 13.*

**Аудиторская проверка.** Систематический и объективный анализ состояния безопасности полетов гражданской авиации в государстве в целях контроля за выполнением положений Чикагской конвенции или национального законодательства, соблюдением Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), а также соответствием процедурам и образцам добросовестной практики в сфере обеспечения безопасности полетов.

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

*Примечание. Технические требования к бортовым самописцам приводятся в частях I, II и III Приложения 6.*

**Ведомство гражданской авиации.** Правительственный орган или органы, которые, независимо от их наименования, несут непосредственную ответственность за регулирование всех аспектов деятельности гражданского воздушного транспорта, в том числе технических (т.е. обеспечение аэронавигации и безопасности полетов) и экономических (т.е. коммерческая деятельность на воздушном транспорте).

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

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

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

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

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

**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.

**Полеты авиации общего назначения.** Эксплуатация воздушного судна в любых целях, кроме выполнения коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ.

**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 способствующих факторов, и, если необходимо, выработку рекомендаций по обеспечению безопасности.

**Рекомендация по обеспечению безопасности.** Предложение полномочного органа по расследованию происшествий, сделанное на основе полученной при расследовании информации 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.

**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 к Приложению 13.

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

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

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

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

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

---

## СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

<b>ВГА</b>	ведомство гражданской авиации
<b>ГосПБП</b>	Государственная программа по безопасности полетов
<b>ИКАО</b>	Международная организация гражданской авиации
<b>ИППС</b>	индивидуальная программа профессионального совершенствования
<b>МОВ</b>	меморандум о взаимопонимании
<b>ОВД</b>	обслуживание воздушного движения
<b>ПРМ</b>	подготовка на рабочем месте
<b>УВД</b>	управление воздушным движением
<b>УПКБП</b>	Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов
<b>УР</b>	уполномоченный по расследованию
<b>УТС</b>	Управление технического сотрудничества
<b>ADREP</b>	система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах
<b>AIG/08</b>	Специализированное совещание по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG) (2008)
<b>ECCAIRS</b>	Европейский координационный центр систем сообщения об авиационных инцидентах
<b>ISASI</b>	Международное общество расследователей авиационных происшествий
<b>RAIO</b>	региональная организация по расследованию авиационных происшествий и инцидентов
<b>SARPS</b>	Стандарты и Рекомендуемая практика
<b>SDCPS</b>	системы сбора и обработки данных по безопасности полетов



## **ОРГАНІЗАЦІЯ**



# Глава 1

## ВВЕДЕНИЕ

### 1.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1.1 В настоящем руководстве содержится описание политики и процедур *[полномочного органа по расследованию авиационных происшествий (далее – "полномочный орган по расследованию")]*, применяемых при расследовании авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами на территории *[название государства]*. В данном руководстве также представлены политика и процедуры, регламентирующие участие *[полномочного органа по расследованию]* и других организаций *[название государства]* в расследовании авиационных происшествий и инцидентов, имевших место за пределами территории *[название государства]*, но затрагивающих интересы *[название государства]*, в том числе авиационных происшествий с воздушными судами, эксплуатируемыми, зарегистрированными, разработанными, изготовленными в *[название государства]*. Организационная структура *[полномочного органа по расследованию]* представлена в главе 3 данного руководства.

1.1.2 Политика и процедуры, содержащиеся в настоящем руководстве, соответствуют международным стандартам и передовой практике.

*[[Примечание. При написании данного типового руководства авторы исходили из того, что в [название государства] имеются действующие законодательные и нормативные акты, политика и процедуры, полностью соответствующие Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) ИКАО. Если же существуют "расхождения" между практикой [название государства] и требованиями ИКАО, то, согласно Статье 38 Чикагской конвенции, оно обязано уведомить ИКАО о таких различиях. Кроме того, в руководстве по политике и процедурам, разработанном на основе данного типового руководства, должны быть четко указаны положения этого документа, которые отличаются от требований ИКАО, а также любые планы по приведению национальных норм, применяемых в [название государства], в соответствие со Стандартами ИКАО.]]*

1.1.3 Данное руководство было разработано с использованием SARPS и инструктивных материалов, публикуемых ИКАО, а также передовой практики некоторых государств.

1.1.4 Положения данного руководства являются обязательными для исполнения *[полномочным органом по расследованию]*, в том числе его расследователями и руководящим персоналом. Положения данного руководства также имеют обязательную силу для любых других правительственных организаций и организаций авиационной отрасли *[название государства]* и их сотрудников, а также для иного персонала и организаций извне *[название государства]*, которые участвуют в расследованиях, проводимых под руководством *[полномочного органа по расследованию]*.

*Примечание 1. Поскольку авиационные происшествия и их расследование различаются по сложности, в документе такого рода невозможно предусмотреть все варианты. В нем описаны наиболее распространенные методы и процессы. Настоящее руководство может оказаться полезным как начинающим расследователям, так и работникам со стажем, однако оно не может заменить собой профессиональную подготовку и опыт, а также здравый смысл.*

*Примечание 2. Поскольку в настоящем руководстве рассматриваются вопросы расследования авиационных происшествий, серьезных инцидентов и инцидентов, для краткости изложения термины "авиационные происшествия", "расследования" и "расследования авиационных происшествий" в тексте данного документа в равной мере распространяются на расследование авиационных происшествий, серьезных инцидентов и инцидентов.*

## 1.2 ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

1.2.1 В соответствии с положениями дополнения F к Приложению 13 государства – члены ИКАО должны принять и выполнять государственную программу по безопасности полетов (ГосПБП). ГосПБП представляет собой административную систему управления безопасностью полетов в государстве. Реализация ГосПБП соответствует масштабам и сложности авиационной системы государства и может потребовать координации деятельности многочисленных полномочных органов, ответственных за осуществление отдельных функций гражданской авиации в государстве.

1.2.2 Концептуальные рамки ГосПБП предусматривают наличие четырех компонентов и одиннадцати элементов. Первым компонентом является "Государственная политика и цели обеспечения безопасности полетов", а третьим элементом – "Расследование авиационных происшествий и инцидентов".

1.2.3 Государство или региональная группа государств должны организовать процесс независимого расследования авиационных происшествий и инцидентов, единственной целью которого является предотвращение авиационных происшествий и инцидентов, а не установление доли чьей-либо вины или ответственности. Такие расследования поддерживают систему управления безопасностью полетов в государстве. При осуществлении ГосПБП государство обеспечивает независимость полномочного органа по расследованию авиационных происшествий и инцидентов от других организаций авиационной отрасли государства.

1.2.4 [Полномочный орган по расследованию] разработал данное руководство в рамках поддержки усилий [название государства] по внедрению и реализации своей ГосПБП.

## 1.3 СПРАВОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Дополнительная информация и инструктивный материал по смежным дисциплинам содержатся в следующих документах ИКАО:

- Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов", издание десятое, июль 2010 года, включающее поправку 13.
- *Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Doc 9756):
  - Часть I. *Организация и планирование.*
  - Часть II. *Процедуры и контрольные карты* (в стадии разработки).
  - Часть III. *Расследование* (в стадии разработки).
  - Часть IV. *Представление отчетов.*
- *Руководство по обучению в области человеческого фактора* (Doc 9683).

- *Руководство по авиационной медицине* (Doc 8984).
- *Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)* (Doc 9859).
- *Руководство по аэропортовым службам* (Doc 9137), часть 5. *Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться.*
- *Инструктивный материал по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям* (Cirс 285).
- *Руководящие принципы подготовки расследователей авиационных происшествий* (Cirс 298).
- *Опасности на местах авиационных происшествий* (Cirс 315).

#### **1.4 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ**

Определения и аббревиатуры, используемые в данном руководстве, содержатся в глоссарии и списке сокращений.

---



## Глава 2

# ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

### 2.1 ТРЕБОВАНИЯ ИКАО

Согласно статье 26 *Конвенции о международной гражданской авиации* государство, на территории которого произошло авиационное происшествие, обязано провести расследование обстоятельств этого происшествия. Данное обязательство можно выполнить лишь при наличии надлежащего законодательства. Таким законодательством необходимо учредить полномочный орган по расследованию авиационных происшествий (или комиссию, совет или иной орган) для расследования авиационных происшествий. В Приложении 13 "*Расследование авиационных происшествий и инцидентов*" содержатся SARPS в отношении расследования авиационных происшествий и инцидентов в государствах – членах ИКАО. В *[название государства]* имеются законы и нормативные акты, обеспечивающие выполнение этих международных требований.

### 2.2 ТРЕБОВАНИЯ В [НАЗВАНИЕ ГОСУДАРСТВА]

#### 2.2.1 Общие положения

В *[название государства]* приняты законодательные и нормативные документы, политика и процедуры, которые соответствуют требованиям ИКАО в отношении расследования авиационных происшествий и инцидентов. У *[название государства]* отсутствует необходимость уведомлять ИКАО о "различиях" в соответствии со статьей 38 Конвенции о международной гражданской авиации.

#### 2.2.2 Законодательство [название государства]

*[[Примечание. Данный раздел руководства должен включать в себя краткое изложение соответствующего национального законодательства, которое служит правовой основой для политики и процедур, содержащихся в данном руководстве, а также наглядно демонстрирует приверженность государства соблюдению Чикагской конвенции, в частности статьи 26 Конвенции, и SARPS Приложения 13. Также, но не исключительно, он должен включать в себя краткое описание законодательства, в соответствии с которым:*

- a) *учрежден полномочный орган по расследованию авиационных происшествий и инцидентов;*
- b) *данный орган наделен ответственностью и полномочиями (включая финансирование) для расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами от имени государства;*
- c) *осуществляется опубликование нормативных актов, касающихся расследования авиационных происшествий и инцидентов.*

*Полный текст законодательного документа должен содержаться в добавлении к руководству. Возможный вариант текста представлен ниже.]]*

Правовая основа для политики и процедур, содержащихся в данном руководстве, законодательно закреплена в [закон об авиации или название иного соответствующего нормативно-правового акта с указанием даты его вступления в силу]. Текст [название закона или иного нормативно-правового акта] содержится в добавлении А. [Название закона или иного нормативно-правового акта] учреждает [полномочный орган по расследованию] и наделяет его ответственностью и полномочиями для расследования авиационных происшествий и инцидентов в соответствии со статьей 26 Чикагской конвенции и Приложением 13. В [название закона или иного нормативно-правового акта] оговаривается, что более детально вопросы расследования авиационных происшествий будут регулироваться в нормативных актах правительства.

### **2.2.3 Нормативные документы [название государства]**

*[[Примечание. В данный раздел руководства следует включить краткое изложение издаваемых правительством нормативных документов, иногда именуемых "рабочим регламентом", касающихся расследования авиационных происшествий и инцидентов. Нормативные документы должны, как минимум, охватывать национальные требования, вытекающие из законодательства, касающегося расследования авиационных происшествий и инцидентов, и устанавливать стандартную процедуру расследования в соответствии с SARPS Приложения 13 ИКАО, а также инструктивным материалом, содержащимся в частях I, II, III и IV Руководства ИКАО по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9756). Некоторые государства издают нормативные документы, касающиеся расследования авиационных происшествий и инцидентов, которые почти дословно воспроизводят SARPS Приложения 13 и Doc 9756. Порядок промульгации нормативно-правовых актов может варьироваться в соответствии с предпочтениями разных государств. В некоторых случаях промульгация и издание нормативно-правовых актов осуществляются указом президента или соответствующим постановлением правительства. В других случаях нормативные акты могут промульгироваться независимым полномочным органом по расследованию после соответствующего согласования с правительством. Вне зависимости от порядка промульгации, нормативные документы должны обеспечивать достаточный уровень соответствия положениям Приложения 13 и прочим инструктивным материалам ИКАО. Полный текст нормативных актов надлежит включать в добавление к руководству. Типовой вариант данной части руководства представлен ниже.]]*

Правовая основа для политики и процедур, содержащихся в данном руководстве, законодательно закреплена в [название нормативно-правовых актов о расследовании авиационных происшествий и инцидентов с указанием даты их вступления в силу]. Указанные нормативные акты соответствуют положениям Приложения 13 и иных документов ИКАО, касающихся расследования авиационных происшествий и инцидентов, в том числе содержащимся в частях I, II, III и IV *Руководства ИКАО по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Doc 9756). Текст нормативных документов содержится в добавлении В.

## **2.3 ВОПРОСЫ ПОЛИТИКИ И ВНЕСЕНИЕ ПОПРАВОК В РУКОВОДСТВО**

2.3.1 Политика [полномочного органа по расследованию] заключается в том, чтобы осуществлять свою деятельность в соответствии с SARPS ИКАО, в частности, содержащимися в Приложении 13 и частях I, II, III и IV *Руководства ИКАО по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Doc 9756). Политика [полномочного органа по расследованию] также состоит в том, чтобы осуществлять свою деятельность согласно соответствующим законами и иным нормативным актам [название государства]

2.3.2 Данное руководство служит дополнением к законам и нормативным актам и содержит описание политики и процедур [полномочного органа по расследованию] при проведении расследования на территории [название государства], а также вне [название государства] в случаях, затрагивающих интересы или сферу ответственности [название государства].

2.3.3 [Главе/руководителю] [полномочного органа по расследованию] надлежит назначить сотрудника, отслеживающего любые поправки к SARPS ИКАО или другим документам ИКАО, с тем, чтобы по мере необходимости вносить поправки в текст соответствующих законов, нормативных документов, политики и процедур [название государства]. Если по какой-либо причине законы, нормативные акты, политика и процедуры [название государства] не соответствуют целям SARPS ИКАО, то, согласно статье 38 Чикагской конвенции, [глава/руководитель] [полномочного органа по расследованию] должен обеспечить своевременное уведомление ИКАО о таких различиях.

2.3.4 [Главе/руководителю] [полномочного органа по расследованию] также следует назначить сотрудника, ответственного за периодический пересмотр данного руководства и, по мере необходимости, подготовку поправок с целью обеспечения его актуальности и соответствия требованиям и передовой практике международного авиационного сообщества. Этот сотрудник также должен обеспечить уведомление ИКАО о любых различиях между национальными правилами и практикой [название государства] и SARPS ИКАО впредь до внесения возможных поправок в законы, нормативные документы, политику и процедуры [название государства] с целью устранения таких различий.

---



## Глава 3

# ЦЕЛЬ И НЕЗАВИСИМОСТЬ РАССЛЕДОВАНИЯ

### 3.1 ТРЕБОВАНИЯ ИКАО

В соответствии с Приложением 13 к Конвенции о международной гражданской авиации полномочный орган по расследованию авиационных происшествий должен быть в полной мере объективным и беспристрастным, а также восприниматься как таковой. Он также должен иметь возможность проводить расследования независимо, чтобы исключить внешнее давление и вмешательство в его деятельность. Ниже приводятся ссылки, имеющие отношение к данным вопросам:

- Пункт 3.1, глава 3, Приложение 13:

"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".

- Пункт 5.4, глава 5, Приложение 13:

"Полномочному органу по расследованию авиационных происшествий предоставляется независимость в проведении расследования и неограниченные полномочия на его проведение..."

- Пункт 5.4.1, глава 5, Приложение 13:

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

*Примечание. Разграничения можно добиться за счет проведения расследования специалистами по расследованию авиационных происшествий, а любого судебного или административного разбирательства – другими соответствующими специалистами. По всей вероятности, на месте авиационного происшествия и при сборе фактической информации с надлежащим учетом положений п. 5.12 потребуются координация деятельности, осуществляемой в рамках этих двух процессов, как предусмотрено п. 5.10."*

- В соответствии с п. 5.4.3 главы 5 Приложения 13:

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

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

- В пп. 2.1.2 и 2.1.3 части I "Организация и планирование" Руководства ИКАО по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9756), в частности, указано следующее:

Полномочный орган по расследованию авиационных происшествий должен быть совершенно объективным, абсолютно беспристрастным и восприниматься как таковой. Его необходимо сформировать таким образом, чтобы он мог противостоять политическому или другому вмешательству или давлению. Для достижения этой цели многие государства создали полномочные органы по расследованию авиационных происшествий в виде независимых уставных органов или учредили организации по расследованию авиационных происшествий за рамками администраций гражданской авиации. В таких государствах полномочный орган по расследованию авиационных происшествий подотчетен непосредственно конгрессу, парламенту или правительству на уровне министров.

Во многих государствах практически нецелесообразно создавать постоянный полномочный орган по расследованию авиационных происшествий. В таких государствах, как правило, для расследования каждого крупного авиационного происшествия создается отдельная комиссия. Необходимо, чтобы такая комиссия была подотчетна непосредственно правительству на уровне министров, с тем чтобы не допустить выхолащивания ее выводов и рекомендаций по безопасности полетов при прохождении по обычным административным каналам.

### 3.2 НЕЗАВИСИМОСТЬ

3.2.1 Соблюдение независимости при проведении расследований приведет к повышению уровня доверия к [полномочному органу по расследованию], а также усилит его способность избегать ситуаций, чреватых возникновением конфликта интересов. Обеспечение независимости следствия имеет в равной мере важное значение при расследовании как авиационных происшествий, так и инцидентов.

3.2.2 Смысл "независимости" заключается в том, чтобы [полномочный орган по расследованию] был функционально независим, в частности, от национальных ведомств гражданской авиации, ответственных за летную годность, сертификацию, летную эксплуатацию, техническое обслуживание воздушных судов, выдачу свидетельств, управление воздушным движением или эксплуатацию аэропортов и, в целом, от любой иной стороны, интересы которой могли бы входить в противоречие с задачами, возложенными на полномочный орган по расследованию.

3.2.3 "Независимость" [полномочного органа по расследованию] не означает его административной неподконтрольности и неподотчетности какому-либо министру правительства или министерству (или парламенту) в вопросах финансов, административно-хозяйственной деятельности, политики и методов работы (которые должны быть прозрачными).

### 3.3 ТРЕБОВАНИЯ В [НАЗВАНИЕ ГОСУДАРСТВА]

[[Примечание. Данный раздел руководства должен быть разработан с учетом особенностей текстов государственного законодательства и нормативных документов. Ниже предлагается типовый вариант.]]

3.3.1 Законодательство, нормативные документы, политика и процедуры [название государства] согласуются с положениями Приложения 13, касающимися цели и независимости расследования, и подкрепляют вышеуказанные положения.

3.3.2 Требования о [полномочном органе по расследованию] изложены в следующих положениях [законодательства, нормативных документов] о независимости и объективности расследований, которые:

- a) предусматривают создание в [название государства] надлежащим образом финансируемого, независимого и беспристрастного органа по расследованию авиационных происшествий, располагающего штатом профессионально подготовленных сотрудников;
- b) предусматривают независимость всех расследований авиационных происшествий и инцидентов, проводимых в [название государства], от политического или иного вмешательства или давления;
- c) содействуют использованию общего набора нормативных документов, соответствующих положениям Приложения 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов", в том числе правил по защите данных о безопасности полетов, с целью предотвращения авиационных происшествий, а не установления чьей-либо вины.

### 3.4 ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА [ПОЛНОМОЧНОГО ОРГАНА ПО РАССЛЕДОВАНИЮ]

[[Примечание. В данную часть руководства целесообразно включить схему организационной структуры полномочного органа по расследованию и сопроводить ее необходимыми пояснениями. Схема должна отражать независимый статус данного органа и давать полное представление о его управленческой и отчетной функциях. На приведенных ниже рис. 3-1 и 3-2 наглядно показана характерная для многих государств структура полномочных органов по расследованию авиационных происшествий, созданная с учетом требований Приложения 13 относительно "независимости". На рис. 3-1 представлена схема организации со сложной структурой, включающей председателя и членов совета директоров, которые, как правило, не являются расследователями и назначаются по политическим соображениям. На рис. 3-2 показана более упрощенная структура организации, где нет коллегиального органа управления. Такие организации чаще всего возглавляет опытный расследователь. Следует отметить, что в обоих случаях органы по расследованию авиационных происшествий административно подотчетны только парламенту, Конгрессу, или назначенному министру и полностью обособлены от любых полномочных органов, осуществляющих контроль и надзор за обеспечением безопасности полетов, и органов судебной власти.]]



\* Полномочный орган по расследованию не должен быть подотчетен министру, ответственному за государственное регулирование, контроль и надзор в сфере обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации.

Рис. 3-1



\* Полномочный орган по расследованию авиационных происшествий не должен быть подотчетен министру, ответственному за государственное регулирование, контроль и надзор в сфере обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации.

Рис. 3-2

### 3.5 РЕЗЮМЕ

Политика [полномочного органа по расследованию] и его групп расследователей заключается в том, чтобы обеспечить выполнение изложенных в данной главе требований, которые, в частности, предусматривают, что единственной целью расследований является предотвращение авиационных происшествий в будущем. Расследования, выполняемые [полномочным органом по расследованию], должны проводиться отдельно от любых судебных или административных разбирательств, направленных на установление доли чьей-либо вины или ответственности. [Полномочному органу по расследованию] и его группам расследователей предоставляется функциональная независимость в проведении расследования и неограниченные полномочия на его проведение, с тем чтобы любая назначенная группа расследователей могла противостоять вмешательству или давлению, откуда бы они ни исходили.



## **ПЛАНИРОВАНИЕ**



## Глава 4

# ПЛАНИРОВАНИЕ И ПОДГОТОВКА К РАССЛЕДОВАНИЮ

### 4.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

4.1.1 Для надлежащего проведения расследований руководители и расследователи [полномочного органа по расследованию] должны быть полностью подготовлены и иметь план действий еще до возникновения авиационного происшествия или инцидента. Предварительное планирование и готовность к расследованию включают в себя несколько элементов, в том числе план по укомплектованию штата на ключевые позиции в группе расследователей. Среди прочих аспектов обеспечения готовности следует отметить заключение меморандумов о взаимопонимании (MoU) с другими правительственными и авиационными организациями [название государства], а также полномочными органами по расследованию авиационных происшествий других государств, которые, в случае необходимости, могут оказать помощь в расследовании, предоставив квалифицированных расследователей и оборудование. Полезно иметь временные договоренности, позволяющие при определенных обстоятельствах прикомандировать дополнительных специалистов из других правительственных ведомств и организаций гражданской авиации. Также важно обеспечить надлежащую подготовку персонала и, учитывая необходимость соблюдения требований по технике безопасности и охране труда, предоставить назначенным расследователям необходимые инструменты, оборудование для расследования и средства индивидуальной защиты.

4.1.2 Надлежащее планирование и готовность необходимы для обеспечения оперативного прибытия расследователей на место происшествия и в значительной мере определяют эффективность расследования.

### 4.2 ОТБОР И НАЗНАЧЕНИЕ РАССЛЕДОВАТЕЛЕЙ

4.2.1 Следует обратить внимание на пп. 2.1 и 2.2 главы 2 "Предыдущий опыт расследователей" циркуляра 298 ИКАО "Руководящие принципы подготовки расследователей авиационных происшествий", где, в частности, говорится:

*Расследование авиационного происшествия является особой задачей, выполнять которую должны только имеющие соответствующую квалификацию расследователи... Будущие расследователи авиационных происшествий должны иметь практический опыт работы в авиации, на основе которого они могут овладеть умением проводить расследования...*

Политика [полномочного органа по расследованию] состоит в том, чтобы следовать рекомендациям относительно отбора и назначения расследователей, содержащимся в циркуляре 298 ИКАО.

4.2.2 Персоналу [полномочного органа по расследованию], участвующему в проведении расследований, выдаются государственные удостоверения, где указаны законодательные и нормативные акты, на которых основаны полномочия и обязанности расследователей. Удостоверение с фотографией служит законным основанием для их работы в ходе расследования авиационных происшествий и инцидентов.

4.2.3 У [полномочного органа по расследованию] имеются соглашения с полномочными органами по расследованию авиационных происшествий и инцидентов других государств, предусматривающие возможность незамедлительно привлечь на помощь других экспертов без заключения формальных соглашений и договоренностей в тот момент, когда возникает необходимость в такой помощи. Действующие МОВ включены в добавление С.

4.2.4 В рамках планирования организации расследований [полномочный орган по расследованию] ведет список квалифицированных расследователей, которые назначаются на ключевые позиции. [Полномочному органу по расследованию] также надлежит предусмотреть возможность обеспечить в кратчайшие сроки привлечение необходимого вспомогательного персонала из других организаций в [название государства].

4.2.5 Привлечение сторонних специалистов осуществляется на основе письменных контрактов и/или МОВ, включающих в себя положения, которые на время проведения расследования гарантируют освобождение прикомандированных лиц от исполнения должностных обязанностей по основному месту работы. Независимость и объективность таких экспертов имеет первостепенное значение для расследования, и важно обеспечить отсутствие реального или возможного конфликта интересов у привлеченных лиц. Прикомандированные расследователи должны получить соответствующие удостоверения и дать письменное обязательство, подтверждающее готовность соблюдать законы, нормативные акты, политику и процедуры [название государства], а также их независимость, объективность и отсутствие конфликта интересов в течение срока прикомандирования.

4.2.6 Каждый расследователь, а также временно привлеченный персонал должны быть полностью осведомлены о своих обязанностях и ответственности.

### 4.3 ПОДГОТОВКА РАССЛЕДОВАТЕЛЕЙ

4.3.1 Политика [полномочного органа по расследованию] состоит в том, чтобы обеспечивать надлежащую подготовку расследователей в соответствии с международными стандартами и передовой практикой. В частности, [полномочный орган по расследованию] должен следовать рекомендациям, изложенным в главах 3 и 4 циркуляра 298 ИКАО и содержащим подробную информацию относительно подготовки расследователей в четыре этапа:

- 1) начальная подготовка;
- 2) подготовка на рабочем месте;
- 3) базовые курсы по расследованию авиационных происшествий;
- 4) продвинутые курсы по расследованию авиационных происшествий и дополнительная подготовка.

4.3.2 Одним из способов, позволяющих определять и удовлетворять потребности в подготовке, а также осуществлять мониторинг и оценку соответствующих потребностей у сотрудников [полномочного органа по расследованию] и результатов их подготовки, является использование индивидуальной программы профессионального совершенствования (ИППС). Типовой образец ИППС, в котором содержатся необходимые элементы программы подготовки расследователя или руководителя расследования, представлен в добавлении Е. С помощью ИППС, заполняемой на каждого сотрудника, можно определять и отслеживать его/ее потребности в дополнительной подготовке, исходя из учета квалификации, опыта и подготовки, полученной в прошлом.

*Примечание. Пункты, приведенные в типовом образце ИППС, даны только в качестве примера. Отдельные позиции могут быть добавлены, удалены либо изменены с целью разработки ИППС, непосредственно учитывающей особенности конкретного сотрудника.*

4.3.3 Каждый вновь нанимаемый сотрудник обладает определенными знаниями, навыками и способностями, применимыми при выполнении порученных ему заданий, однако их уровень у разных людей варьируется. Например, два высококвалифицированных расследователя могут обладать большим стажем летней работы, но при этом один из них имеет лишь ограниченный опыт расследования авиационных инцидентов, а другой – обширный опыт расследования крупных авиационных происшествий. Кроме того, уровень знаний, навыков и способностей, требуемых от расследователей, варьируется в зависимости от того, какая роль им отведена при проведении того или иного расследования. ИППС является прекрасным инструментом для выявления этих переменных факторов и управления ими.

4.3.4 В ИППС содержатся основные требования к знаниям, навыкам и способностям, которые каждый сотрудник должен либо иметь при найме на работу, либо получить при помощи структурированной программы подготовки. ИППС позволяет также осуществлять организацию и планирование подготовки каждого сотрудника, включая составление ежегодного бюджета на обучение и развитие персонала. Кроме того, ИППС можно использовать для документального оформления мероприятий по переводу сотрудника на более ответственную должность, например, с уровня расследователя в области производства полетов до уполномоченного по расследованию. Заполненный формуляр ИППС каждого сотрудника становится документом учета подготовки, который регистрируется и хранится вместе с другими вспомогательными материалами, такими как свидетельства и прочие документы, подтверждающие прохождение подготовки и стаж работы.

#### 4.4 ОБОРУДОВАНИЕ РАССЛЕДОВАТЕЛЕЙ

4.4.1 В рамках своего плана организации работ по расследованию [полномочный орган по расследованию] придерживается политики, предусматривающей обеспечение надлежащей оснащенности своих руководителей и расследователей в соответствии с инструктивными материалами ИКАО и передовой международной практикой.

4.4.2 Обращается внимание на п. 2.5.1 главы 2 части I *Руководства ИКАО по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Дос 9756), где, в частности, отмечается следующее:

*"Расследователи авиационных происшествий должны иметь наготове упакованный комплект специального снаряжения и набор основных личных вещей, с тем чтобы можно было незамедлительно выехать к месту происшествия ..."*

В добавлении к главе 2 документа Дос 9756 содержатся рекомендации, касающиеся комплекта походного снаряжения для проведения расследования.

4.4.3 Также следует обратить внимание на пп. 5.4 и 5.5 главы 5 части I *Руководства ИКАО по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Дос 9756) и добавление к главе 5 *"Средства индивидуальной защиты от биологической опасности"*, касающиеся соблюдения техники безопасности на месте авиационного происшествия, а также мер предосторожности для предотвращения опасностей, связанных с окружающей средой и природными факторами.

4.4.4 [Полномочный орган по расследованию] должен обеспечить периодическую проверку технического оборудования, которое предназначено для использования расследователями на месте авиационного происшествия. Оборудование может включать в себя фотоаппараты, портативные персональные компьютеры, мобильные телефоны, инструменты и т. д. Специализированное оборудование может храниться в служебных помещениях или закупаться по мере необходимости.

4.4.5 Необходимо заблаговременно решать такие вопросы, как вакцинация, оформление паспортов и организация проезда расследователей авиационного происшествия.

#### **4.5 ОХРАНА ЗДОРОВЬЯ И ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ РАБОТЕ НА МЕСТЕ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ**

4.5.1 В циркуляре ИКАО "Опасности на местах авиационных происшествий" (Cirс 315) содержатся подробные рекомендации по управлению профессиональными рисками для здоровья при расследовании авиационных происшествий, включая описание различных видов опасностей, связанных с расследованием авиационных происшествий и инцидентов. [Полномочному органу по расследованию] надлежит следовать общим руководящим принципам планирования мероприятий по технике безопасности, изложенным в главе 4 циркуляра 315, а также методике планирования мер по технике безопасности труда/оценки места происшествия, описанной в добавлении А к главе 4 циркуляра 315, и рекомендациям по средствам индивидуальной защиты, которые содержатся в добавлении В к главе 4 циркуляра 315.

4.5.2 Расследователи должны быть осведомлены о наличии потенциальной опасности на месте происшествия и о том, какие меры предосторожности следует принимать. В связи с этим [полномочному органу по расследованию] следует назначить кого-либо из своих сотрудников (или соответствующее лицо или лиц из другой организации) "координатором по мерам безопасности на месте происшествия и его охране", ответственным за безопасность и охрану места происшествия, а также контроль за надлежащим использованием средств индивидуальной защиты. Уполномоченный по расследованию (УР) или назначенный координатор по мерам безопасности и охраны обязаны проинформировать группу расследователей обо всех известных и потенциальных опасностях и установить надлежащие правила техники безопасности. Координатор по мерам безопасности также должен обеспечить соблюдение положений данного руководства и других инструктивных материалов ИКАО, касающихся охраны труда и техники безопасности при проведении расследования авиационных происшествий.

*Примечание. Если координатор по мерам безопасности на месте происшествия не назначен, другой расследователь, например, уполномоченный по расследованию, руководитель группы по конструкции или другое ответственное лицо, должен взять на себя обязанности по обеспечению надлежащих мер безопасности на месте происшествия и его охране.*

4.5.3 Чтобы оценить известные и/или потенциальные источники опасности и соответствующим образом проинструктировать группу расследователей, при необходимости следует привлекать сотрудников противопожарной службы и специалистов по опасным грузам.

4.5.4 Расследователям, работающим на месте катастрофы, следует сделать прививку от столбняка и от гепатита; а также следует снабдить их необходимыми средствами индивидуальной защиты от воздействия биологически опасных веществ, в частности, переносимых с кровью патогенных организмов. На каждого расследователя следует завести карточку учета прививок.

4.5.5 [Полномочный орган по расследованию] придерживается политики, предусматривающей проведение первоначальной подготовки и переподготовки по средствам защиты от воздействия биологически опасных веществ и правилам их использования. На каждого расследователя следует завести карточку учета прохождения обучения.

---



## **РАССЛЕДОВАНИЕ**



## Глава 5

# ПЕРВОНАЧАЛЬНОЕ УВЕДОМЛЕНИЕ И РЕАГИРОВАНИЕ

### 5.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

В настоящей главе излагаются политика и процедуры, касающиеся:

- a) требований к представлению отчетов;
- b) первоначального уведомления и представления отчетов об авиационных происшествиях и инцидентах с гражданскими воздушными судами, имевших место в *[название государства]*;
- c) реагирования на первоначальные уведомления от других государств об авиационных происшествиях и инцидентах, имевших место вне *[название государства]*, но затрагивающих интересы *[название государства]*;
- d) делегирования полномочий по расследованию (полностью или частично).

*Примечание. Политика [название государства] и [полномочного органа по расследованию] предусматривает соблюдение положений главы 4 "Уведомление" Приложения 13 ИКАО в отношении авиационных происшествий и инцидентов, происходящих в [название государства]. Поэтому здесь не воспроизводятся все положения, содержащиеся в главе 4 Приложения 13.*

### 5.2 ТРЕБОВАНИЯ К ПРЕДСТАВЛЕНИЮ ОТЧЕТОВ

5.2.1 Ниже приводится контрольная схема из дополнения В к Приложению 13 ИКАО. В ней указываются различные требования к представлению отчетов о разных типах авиационных происшествий и серьезных инцидентов. Обязанность *[полномочного органа по расследованию]* состоит в том, чтобы действуя от имени *[название государства]*, выполнять требования Приложения 13 (главы 4, 6 и 7), касающиеся уведомления и представления отчетов. Все уведомления и отчеты должны быть подготовлены на одном из официальных рабочих языков ИКАО. По возможности, следует также представлять копию уведомлений и отчетов на английском языке, если при их составлении использовался иной рабочий язык.

5.2.2 Список адресов полномочных органов по расследованию авиационных происшествий приводится в части I "Организация и планирование" Руководства ИКАО по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9756), а также на веб-сайте FSIX ИКАО (дополнительные требования к представлению отчетов изложены в главах 10 и 11 настоящего руководства).

5.2.3 Перечень "серьезных инцидентов", требующих представления отчета, содержится в добавлении D к настоящему руководству (также см. дополнение С к Приложению 13).

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

### 5.3 ПРОЦЕДУРЫ УВЕДОМЛЕНИЯ

5.3.1 В [полномочном органе по расследованию] должен круглосуточно работать дежурный сотрудник для получения уведомлений об авиационных происшествиях и инцидентах. Дежурному сотруднику следует пользоваться современными средствами связи для получения уведомлений из [название государства] и для передачи/получения уведомлений другим государствам/от других государств. На случай, если с дежурным сотрудником будет невозможно связаться для целей уведомления, должна существовать резервная система связи.

5.3.2 [Полномочный орган по расследованию] обеспечит предоставление актуальной контактной информации, необходимой для уведомления [полномочного органа по расследованию] об авиационных происшествиях и инцидентах, соответствующим авиационным организациям и персоналу в [название государства] и другим государствам через ИКАО; данная информация размещается на веб-сайте ИКАО (перечень адресов полномочных органов по расследованию авиационных происшествий), а также приводится в добавлении 2 к главе 4 части I Руководства ИКАО по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9756). В интересах международного авиационного сообщества контактную информацию [полномочного органа по расследованию] следует публиковать в Интернете на веб-сайте [полномочного органа по расследованию], чтобы обеспечить возможность круглосуточной связи с [полномочным органом по расследованию].

5.3.3 Получив уведомление об авиационном происшествии или инциденте в [название государства], дежурный сотрудник должен известить руководство [полномочного органа по расследованию] и соответствующих членов группы по расследованию. Члены группы должны подготовиться к немедленному выезду на место авиационного происшествия. Дежурному сотруднику надлежит координировать уведомление прочих правительственных ведомств [название государства] и соответствующих организаций, таких, как поисково-спасательные службы, полиция и т. п., а также других государств, имеющих отношение к

происшествию, в частности государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика и/или государства-изготовителя, в соответствии с положениями главы 4 "Уведомление" Приложения 13. Вопросы уведомления и представления отчетов ИКАО также рассматриваются в главе 11 настоящего руководства.

5.3.4 Согласно п. 4.2 Приложения 13 первоначальное (и первоначальное с поправками) уведомление, направляемое другим государствам и ИКАО, должно содержать следующие сведения, если они имеются:

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

5.3.5 Ниже приводится образец уведомления об авиационном происшествии:

## ОБРАЗЕЦ УВЕДОМЛЕНИЯ

<i>Требуемая информация (см. Приложение 13, п. 4.2 )</i>	<i>Пример</i>
a) для авиационных происшествий сокращение ACCID, для серьезных инцидентов сокращение INCID ;	a) ACCID;
b) изготовитель, модель, национальные и регистрационные знаки и серийный номер воздушного судна;	b) "Боинг 737-200", Соединенное Королевство, GAMSW, серийный номер 20280;
c) наименование владельца, эксплуатанта и арендатора, если такой имеется, воздушного судна;	c) Derby Aviation;
d) квалификация командира воздушного судна и гражданство членов экипажа и пассажиров;	d) командир воздушного судна; экипаж; город N; пассажиры: неизвестно;
e) дата и время (местное время или UTC) авиационного происшествия или серьезного инцидента;	e) 7 октября 1983 года в 13 час 14 мин местного времени;
f) последний пункт отправления и намеченный пункт посадки воздушного судна;	f) Лондон/Хитроу-Перпиньян/Риверсолтс;
g) положение воздушного судна относительно какого-либо легко определяемого географического пункта, широта и долгота <sup>1</sup> ;	g) 12 км к югу от Прадес, 42-33 с. ш., 02-26 з. д., превышение 2 200 м;
h) число членов экипажа и пассажиров; на борту – погибли и получили серьезные телесные повреждения; прочие – погибли и получили серьезные телесные повреждения <sup>2</sup> ;	h) на борту - 6 членов экипажа и 57 пассажиров: все получили серьезные телесные повреждения, вызвавшие смерть; прочие – нет;
i) описание авиационного происшествия или серьезного инцидента и степень повреждения воздушного судна, насколько это известно;	i) воздушное судно столкнулось с землей в горном массиве Канигу (Canigou); воздушное судно уничтожено пожаром;
j) указание, в какой степени государство места события будет проводить расследование или предполагает передать его другому государству;	j) полное расследование будут проводить полномочные органы Франции;
k) физические характеристики района авиационного происшествия или серьезного инцидента, а также информация о трудностях с доступом к нему или особых требованиях, касающихся прибытия на место происшествия;	k) гористая местность, труднодоступная территория, вечные снега;

<i>Требуемая информация</i> (см. Приложение 13, п. 4.2 )	<i>Пример</i>
l) наименование органа, выпустившего уведомление, и информация о средствах для осуществления в любое время контакта с уполномоченным по расследованию и полномочным органом государства места события, ответственным за проведение расследования;	l) Бюро по расследованию авиационных происшествий, Париж, Франция. За дополнительной информацией обращаться к г-ну X: (номера телефона и факса, адрес электронной почты);
m) наличие и описание опасных грузов на борту воздушного судна.	m) нет.

1. Желательно указать превышение места происшествия, если такие данные имеются.
2. Желательно сначала указать количество лиц на борту (члены экипажа, пассажиры), а затем характер причиненных им телесных повреждений.

#### 5.4 РЕАГИРОВАНИЕ НА УВЕДОМЛЕНИЯ

5.4.1 Получив от другого государства первоначальное уведомление об авиационном происшествии или инциденте, имевшем место вне *[название государства]* и затрагивающем интересы *[название государства]* (как государства регистрации, эксплуатанта, разработчика или государства-изготовителя), *[полномочный орган по расследованию]* должен отреагировать, сообщив о намерении участвовать в расследовании и о предполагаемом выезде своего уполномоченного представителя и советников на место происшествия. Если выезд на место авиационного происшествия в другом государстве не планируется, то данное государство следует об этом уведомить.

5.4.2 Вне зависимости от того, намерен ли *[полномочный орган по расследованию]* осуществлять выезд для участия в расследовании в другом государстве, *[полномочный орган по расследованию]* должен назначить уполномоченного представителя для сбора соответствующих материалов и записей, касающихся рейса, экипажа или воздушного судна, или любых других материалов, которые могут быть полезными для полномочного органа по расследованию авиационных происшествий в другом государстве. Такие материалы следует направлять уполномоченному по расследованию (УР) другого государства надежным и оперативным способом.

*Примечание.* В качестве уполномоченного представителя *[название государства]* для оказания содействия другим государствам в проведении расследований предпочтительно назначать квалифицированного старшего расследователя из полномочного органа по расследованию, знакомого с международной практикой расследования, в частности с Приложением 13; он должен представлять интересы *[название государства]* в ходе расследований, проводимых другими государствами. Все советники *[название государства]* из *[полномочного органа по расследованию]*, [ВГА], авиакомпаний, университетов, военных организаций и т. п. должны выполнять указания уполномоченного представителя.

5.4.3 Политика *[полномочного органа по расследованию]* строится на следующих конкретных требованиях ИКАО, изложенных в главе 4 Приложения 13:

- В кратчайшие сроки после авиационного происшествия или инцидента в [название государства] [полномочный орган по расследованию] должен направить уведомление об авиационном происшествии/инциденте другим заинтересованным государствам, а в соответствующих случаях – ИКАО. Затем [полномочный орган по расследованию] должен также сообщить подробности, отсутствовавшие в первоначальном уведомлении, а также иную известную ему относящуюся к делу информацию.
- [Полномочному органу по расследованию] следует своевременно направлять уведомления, содержащие всю имеющуюся информацию, изложенную ясно и лаконично на одном из официальных рабочих языков ИКАО (чаще всего на английском).
- [Полномочному органу по расследованию] следует подтверждать получение уведомлений об авиационных происшествиях и инцидентах от других государств.
- [Полномочному органу по расследованию] следует как можно скорее в установленном порядке предоставить государству, проводящему расследование, все необходимые сведения о рейсе, экипаже и воздушном судне, которые имеют отношение к авиационному происшествию или инциденту.
- [Полномочному органу по расследованию] следует уведомить государство, проводящее расследование, о том, намерен ли он назначить уполномоченного представителя, и при наличии такого намерения направить информацию о его поездке и по другим организационным вопросам.
- Если [полномочному органу по расследованию] известно об опасных грузах на борту воздушного судна, с которым произошло авиационное происшествие или инцидент, то [полномочному органу по расследованию] следует обеспечить уведомление государства, проводящего расследование, с указанием подробных сведений об опасных грузах на борту, используя для этого наиболее подходящие и оперативные средства.

5.4.4 [Полномочному органу по расследованию] следует вести учет всех отправленных уведомлений, полученных ответов и всей последующей переписки с помощью системы отслеживания и систематизации файлов, относящихся к каждому авиационному происшествию, для контроля и использования в дальнейшей работе.

*Примечание. [Название государства] следует учитывать положения циркуляра ИКАО 285 "Инструктивный материал по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям" относительно уведомления и других вопросов, имеющих отношение к оказанию помощи членам семей пострадавших в авиационных происшествиях.*

## 5.5 ДЕЛЕГИРОВАНИЕ ПОЛНОМОЧИЙ НА ПРОВЕДЕНИЕ РАССЛЕДОВАНИЯ (ПОЛНОСТЬЮ ИЛИ ЧАСТИЧНО)

5.5.1 Согласно положениям пп. 5.1 и 5.1.1 Приложения 13 государство места события может полностью или частично передать полномочия на проведение расследования авиационного происшествия или инцидента другому государству или региональной организации по расследованию авиационных происшествий по взаимной договоренности и согласию.

5.5.2 В тех случаях, когда на территории *[название государства]* происходит авиационное происшествие с воздушным судном (судами), эксплуатируемым, зарегистрированным, разработанным и/или изготовленным другим государством (государствами), *[полномочный орган по расследованию]* может рассмотреть возможность полной или частичной передачи полномочий на проведение расследования полномочному органу по расследованию авиационных происшествий другого государства либо соответствующей RAIU, с тем чтобы способствовать своевременному расследованию. К примеру, при исследованиях компонентов воздушного судна, которые должны проводиться в технических центрах вне *[название государства]*, *[полномочный орган по расследованию]* может передать полномочия по надзору за экспертизой полномочному органу по расследованию авиационных происшествий другого государства. По возможности такие исследования не следует проводить в лабораториях, принадлежащих компании-изготовителю, во избежание реального или предполагаемого конфликта интересов. Однако в тех случаях, когда требуемые специалисты или оборудование имеются только в техническом центре изготовителя, необходимо обеспечить надзор за этой работой со стороны расследователей. Согласно рекомендациям, содержащимся в дополнении D к Приложению 13 "*Инструктивный материал по считыванию и анализу записей бортовых самописцев*", до тех пор, пока *[полномочный орган по расследованию]* не создаст свою собственную лабораторию по исследованию бортовых самописцев, воспроизведение и анализ записей самописцев должны проводиться в других государствах, где имеются условия для считывания записей бортовых самописцев.

*Примечание. В примечании 2 к п. 5.1 Приложения 13 отмечается: "Если проведение расследования целиком передается другому государству или региональной организации по расследованию авиационных происшествий, то при этом предполагается, что это государство будет нести ответственность за проведение расследования, включая выпуск окончательного отчета и представление отчетности по форме ADREP. Если передаются полномочия на проведение только части расследования, то, как правило, ответственность за проведение расследования продолжает нести государство места события".*

5.5.3 В случае происшествий во время полета над международными водами, приведших к повреждению воздушного судна или причинению телесных повреждений лицам на борту зарегистрированного в *[название государства]* воздушного судна, совершившего посадку в другом государстве, *[полномочный орган по расследованию]* по взаимной договоренности и согласию может полностью или частично передать полномочия по расследованию другому государству или региональной организации по расследованию.

5.5.4 Основным тезисом Приложения 13 является сотрудничество между государствами при проведении расследований. Своевременный обмен данными и информацией и распределение задач по расследованию между государствами с возможностью полной или частичной передачи полномочий по проведению любого расследования способствуют укреплению такого сотрудничества. Политика *[полномочного органа по расследованию]* направлена на то, чтобы осуществлять свою деятельность в соответствии с таким духом сотрудничества.



## Глава 6

# ПОЛИТИКА И ПРОЦЕДУРЫ РАССЛЕДОВАНИЯ

### 6.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

6.1.1 В данной главе настоящего руководства излагаются общая политика и процедуры *[полномочного органа по расследованию]*, соответствующие требованиям и инструктивным материалам ИКАО, а также передовой практике расследования авиационных происшествий в некоторых других государствах. Законы и нормативные документы *[название государства]*, касающиеся *[полномочного органа по расследованию]* и расследования авиационных происшествий в *[название государства]*, являются законодательной и нормативной основой для представленных здесь политики и процедур. Многие из нижеизложенных принципов политики и процедур взяты непосредственно из документов ИКАО и приняты *[полномочным органом по расследованию]* в качестве собственных.

6.1.2 Политика *[полномочного органа по расследованию]* предусматривает назначение расследования обстоятельств любых авиационных происшествий и инцидентов, которые относятся к кругу полномочий и ответственности, возложенных на *[полномочный орган по расследованию]* правительством. Такие расследования должны проводиться в соответствии с положениями Приложения 13, законами и нормативными актами *[название государства]*.

6.1.3 Политика *[полномочного органа по расследованию]* предусматривает определение объема расследования и процедур, выполняемых в ходе такого расследования, в зависимости от уроков, которые предполагается извлечь из расследования для повышения безопасности полетов. Объем и сложность расследования, а также размер и состав группы по расследованию определяются, в частности, следующими факторами:

- a) телесные повреждения, гибель людей и ущерб, нанесенный технике, третьим сторонам и окружающей среде;
- b) выявленные и потенциальные проблемы безопасности полетов, связанные с данным событием;
- c) возможность повторения, вероятность и тяжесть неблагоприятных последствий;
- d) история авиационных происшествий и инцидентов, связанных с данным типом полетов, размером и типом воздушного судна, эксплуатантом, изготовителем, регламентирующим органом и т. п.;
- e) фактические и потенциальные отступления от отраслевых нормативных положений, стандартов, процедур и практики в отношении обеспечения безопасности полетов и эксплуатации.

6.1.4 Политика *[полномочного органа по расследованию]* предусматривает проведение расследований и составление отчетов по всем авиационным происшествиям и инцидентам, включая категорию серьезных инцидентов, перечисленных в дополнении С к Приложению 13. Он также должен проводить расследование ряда других инцидентов, не указанных в Приложении 13.

*Примечание. [Полномочный орган по расследованию] имеет договоренность (меморандум о взаимопонимании) с [ВГА], согласно которой он должен уведомляться о всех событиях (авиационных происшествиях и инцидентах), включая инциденты, связанные с воздушным движением и отказами техники, с тем чтобы [полномочный орган по расследованию] мог определить, следует ли провести независимое расследование. Большинство уведомлений об инцидентах должно поступать через систему обязательного представления отчетов об инцидентах [ВГА]. См. добавление С.*

6.1.5 После уведомления о событии, относящемся к компетенции [полномочного органа по расследованию], [полномочный орган по расследованию] должен немедленно назначить расследование, а также уполномоченного по расследованию и при необходимости – других экспертов. [Полномочный орган по расследованию] должен следить за тем, чтобы в качестве экспертов были назначены специалисты по расследованию авиационных происшествий, обладающие необходимыми знаниями, подготовкой и опытом для обеспечения тщательного расследования.

6.1.6 [Полномочный орган по расследованию] должен рассмотреть возможность обращения за помощью к учреждению другого государства по расследованию авиационных происшествий на основе взаимных договоренностей. [Полномочный орган по расследованию] может также рассмотреть возможность полной или частичной передачи полномочий по расследованию учреждению по расследованию авиационных происшествий в другом государстве либо соответствующей региональной организации, если это целесообразно в сложившейся ситуации.

6.1.7 Если в ходе расследования [полномочному органу по расследованию] станет известно о незаконном вмешательстве (диверсии или ином преступлении) либо он заподозрит таковое, то он должен немедленно уведомить соответствующие полномочные органы по обеспечению авиационной безопасности и органы полиции. [Полномочный орган по расследованию] должен продолжить расследование, связанное с вопросами безопасности полетов, параллельно с любым судебным следствием и, в соответствии с положениями Приложения 13, завершить работу над окончательным отчетом о происшествии, при этом не прекращая сотрудничества с судебными властями.

6.1.8 Если на месте авиационного происшествия/инцидента, расследуемого [название государства], обнаружены самописец полетных данных (FDR) или бортовой речевой самописец (CVR), либо оба этих устройства, то [полномочный орган по расследованию] должен немедленно принять меры к изъятию и защите бортовых самописцев. [Полномочный орган по расследованию] должен при первой возможности организовать считывание данных самописцев в соответствующем техническом центре по считыванию записей бортовых самописцев. Как отмечается в дополнении D к Приложению 13, очень важно в возможно кратчайший срок после авиационного происшествия осуществить считывание записей бортовых самописцев. Раннее выявление проблемных областей может повлиять на ход расследования на месте авиационного происшествия, где некоторые нестойкие вещественные доказательства могут исчезнуть или претерпеть существенные изменения. Благодаря своевременному определению проблемных областей, могут быть также сформулированы срочные рекомендации по обеспечению безопасности полетов, которые, возможно, необходимы для предотвращения аналогичных происшествий.

6.1.9 Если самописцы получили повреждения, затрудняющие считывание их данных в выбранном техническом центре, либо в силу их принадлежности к определенному типу требуются дополнительные навыки или оборудование (например, в случае бортовых самописцев российского производства), то, в соответствии с положениями Приложения 13, [полномочному органу по расследованию] следует запросить помощь специалистов. В тех случаях, когда для считывания данных самописцев необходимо будет доставить к его изготовителю для считывания, надзор за этой работой должен осуществлять исследователь [полномочного органа по расследованию] или исследователь из другого государства во избежание реального или предполагаемого конфликта интересов.

6.1.10 Помимо бортовых самописцев, *[полномочный орган по расследованию]* должен также обратить внимание на электронное оборудование, которое может содержать ценную информацию об авиационном происшествии. К такому оборудованию относятся блоки спутниковой навигации (например, глобальной системы определения местоположения (GPS), Глобальной навигационной спутниковой системы (ГЛОНАСС), системы предупреждения о близости земли (GPWS), системы раннего предупреждения столкновения с землей (TAWS), системы управления полетом (СУП)). Анализ этих блоков может существенно помочь расследованию, особенно при отсутствии информации бортовых самописцев. Кроме того, *[полномочный орган по расследованию]* должен рассмотреть возможность привлечения для оказания помощи специалистов из соответствующих государств-изготовителей.

6.1.11 *[Полномочный орган по расследованию]* должен составить, опубликовать и обнародовать окончательный отчет о расследовании согласно требованиям Приложения 13 ИКАО с учетом сложности расследования и характера проблем безопасности полетов, связанных с данным событием. Если в ходе расследования выявлены недостатки в обеспечении безопасности полетов, то *[полномочный орган по расследованию]* должен предложить соответствующим организациям (авиакомпаниям, аэропортам, изготовителям, регулирующим органам, ИКАО, когда дело касается документов ИКАО) принять немедленные меры по обеспечению безопасности полетов во избежание повторения события. При необходимости *[полномочный орган по расследованию]* должен выпустить рекомендации по обеспечению безопасности полетов для организаций, имеющих возможность принять меры по повышению безопасности полетов. В главе 10 настоящего руководства содержатся более подробные рекомендации о подготовке отчетов и рекомендаций по обеспечению безопасности полетов.

## 6.2 ПРАВА, ПОЛНОМОЧИЯ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА РАССЛЕДОВАТЕЛЕЙ

Расследователи *[полномочного органа по расследованию]* имеют следующие права и полномочия, соответствующие обязательствам *[название государства]* согласно Приложению 13:

- a) Беспрепятственный доступ на место авиационного происшествия с воздушным судном и к находящимся на нем обломкам и контроль за ними.
- b) Беспрепятственный доступ ко всем соответствующим материалам расследования авиационного происшествия/инцидента, вещественным доказательствам, документам и т. п., включая записи и записывающие устройства органа обслуживания воздушного движения (ОВД).
- c) Право проводить подробное исследование и проверку соответствующих материалов/вещественных доказательств без задержек или вмешательства.
- d) Право и обязанность не раскрывать некоторые записи для иных целей, кроме расследования авиационного происшествия или инцидента, если соответствующий орган по отправлению правосудия не определит, что положительный эффект от их раскрытия превосходит возможные неблагоприятные внутригосударственные и международные последствия таких действий для данного или какого-либо будущего расследования. К таким записям относятся:
  - все заявления, полученные расследователями от лиц в ходе расследования;
  - все переговоры между лицами, участвовавшими в эксплуатации воздушного судна;
  - медицинская или личная информация лиц, вовлеченных в авиационное происшествие или инцидент;
  - записи голосов в кабине экипажа и расшифровки таких записей;
  - записи служб управления воздушным движением и расшифровки таких записей;

- записи изображений в кабине экипажа, сделанные в полете, и любая часть расшифровок таких записей;
- мнения, высказанные при анализе информации, включая информацию с бортовых самописцев;
- любые записи, не имеющие значения для анализа авиационного происшествия или инцидента.

### 6.3 ОПЕРАЦИИ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ

Персонал и расследователи [полномочного органа по расследованию] имеют следующие права, полномочия и обязанности:

- a) Прибегать к услугам сотрудников местной полиции или иных уполномоченных лиц, с тем чтобы обеспечить охрану места авиационного происшествия, включая воздушное судно и его содержимое, до тех пор, пока [полномочный орган по расследованию] и назначенные расследователи не смогут непосредственно взять на себя охрану и защиту воздушного судна и его содержимого.
- b) При наличии соответствующей просьбы обеспечивать, насколько это возможно, неприкосновенность воздушного судна, его содержимого и других соответствующих вещественных доказательств до прибытия уполномоченного представителя и проведения им осмотра.

*Примечание. Ничто в данном положении не препятствует [полномочному органу по расследованию] назначить расследование, а если по непредвиденным причинам воздушное судно и т. п. потребуются переместить или произвести с ним иные манипуляции до прибытия уполномоченного представителя, то данные действия необходимо документировать с помощью фотографий и иными подходящими средствами.*

- c) В случае события, подлежащего расследованию, обеспечивать, чтобы все записи переговоров со службой ОВД, радиолокационные данные и относящиеся к полету документы передавались на безопасное хранение.
- d) Разрешать участие в расследовании уполномоченным представителям следующих государств:
  - государство регистрации;
  - государство эксплуатанта;
  - государство разработчика;
  - государство-изготовитель;
  - любое другое государство, которое по запросу предоставляет информацию, техническую поддержку или экспертов.
- e) Разрешать советникам, оказывающим помощь уполномоченным представителям, участвовать в расследовании в той мере, в какой это необходимо для обеспечения эффективного участия уполномоченных представителей.
- f) Разрешать участие экспертов (согласно положениям пункта 5.27 Приложения 13) из государств, граждане которых погибли или получили серьезные телесные повреждения. Таким экспертам должно быть разрешено:
  - 1) посещать место авиационного происшествия;

- 2) получать доступ к соответствующей фактической информации, которая была разрешена для опубликования государством, проводящим расследование, и к информации о ходе расследования;
- 3) получать экземпляр окончательного отчета.

*Примечание. Экспертам, назначенным согласно положениям п. 5.27 Приложения 13 ИКАО, не обязательно разрешается участвовать в фактическом расследовании; вместо этого им предоставляется ограниченный доступ (описанный выше) для выяснения обстоятельств смерти граждан их государства (государств) или получения ими телесных повреждений. Аналогичным образом, экспертам должно быть разрешено оказывать помощь в идентификации пострадавших и в проведении встреч с оставшимися в живых гражданами соответствующих государств.*

- g) Разрешать уполномоченным представителям под контролем УР участвовать во всех аспектах расследования, в частности:
  - место авиационного происшествия;
  - посещать, осматривать обломки;
  - получать информацию, содержащую показания свидетелей, и предлагать тематику опроса;
  - иметь полный и скорейший доступ ко всем относящимся к делу вещественным доказательствам;
  - получать экземпляры всех относящихся к делу документов;
  - участвовать в считывании записей на носителях информации;
  - участвовать в мероприятиях по расследованию за пределами места авиационного происшествия, таких, как осмотр агрегатов, технические брифинги, испытания и моделирование;
  - принимать участие в совещаниях о ходе расследования, включая обсуждения, связанные с анализом информации, формулированием выводов, причин и рекомендаций по безопасности;
  - делать заявления в отношении различных элементов расследования.
- h) Приглашать к участию в расследовании представителей эксплуатанта, если ни государство регистрации, ни государство эксплуатанта не назначили уполномоченных представителей.
- i) Приглашать к участию в расследовании представителей изготовителя(ей) (разработчика типа и/или предприятия окончательной сборки воздушного судна), если ни государство разработчика, ни государство-изготовитель не назначили уполномоченного представителя.
- j) При необходимости привлекать наиболее квалифицированных специалистов из любой организации в помощь своим сотрудникам, проводящим расследование.
- k) Осуществлять защиту вещественных доказательств и охрану воздушного судна и его содержимого в течение срока, необходимого для проведения расследования, включая защиту от дальнейшего повреждения, предотвращение доступа посторонних лиц, растаскивания или ухудшения состояния. Подробное описание процедур см. в добавлении F.
- l) Фотографировать и документировать нестойкие вещественные доказательства соответствующими средствами, с тем чтобы предупредить утрату вещественных доказательств.

- m) Проверять и исследовать компоненты воздушного судна с возможностью повреждения таких компонентов при этих проверках и исследованиях.
- n) Координировать действия [полномочного органа по расследованию] и судебных органов для обеспечения того, чтобы единственной целью расследования было предупреждение авиационных происшествий, а любое судебное или административное разбирательство, направленное на установление доли чьей-то вины или ответственности, велось отдельно от расследования, проводимого согласно Приложению 13.
- o) Обеспечивать проведение аутопсии и токсикологического обследования членов экипажа и пассажиров для целей медицинского расследования. Следует также провести медицинское обследование оставшихся в живых членов экипажа, пассажиров и авиационного персонала, вовлеченных в происшествие, если УР сочтет это необходимым.
- p) При расследованиях, проводимых другими государствами, предоставлять проводящему расследование государству:
- (во всех случаях) всю соответствующую информацию, запрошенную этим государством;
  - (во всех случаях) сведения о воздушном судне, которое до авиационного происшествия или инцидента использовало или могло использовать средства или службы [название государства]. К примеру, государству, проводящему расследование, должны быть предоставлены данные о летном экипаже и техническом обслуживании воздушного судна, записи переговоров с органом ОВД, метеорологическая информация и т. п., имеющие отношение к событию.
- q) В случае авиационного происшествия с воздушным судном максимальной массой более 2250 кг назначать уполномоченного представителя от [полномочного органа по расследованию] при наличии соответствующей просьбы государства, проводящего расследование.

*Примечание. Такое назначение не обязательно требует выезда уполномоченного представителя на место авиационного происшествия, однако уполномоченный представитель должен выполнять обязательства, предусмотренные Приложением 13 ИКАО, оказывая любое необходимое содействие.*

- r) Предотвращать раскрытие уполномоченным представителем, назначенным [полномочным органом по расследованию], и советниками [название государства] информации о ходе и выводах расследования без прямого согласия государства, проводящего расследование.

*Примечание 1. Поскольку ответственность за обнародование информации о ходе и выводах расследования лежит на государстве, проводящем расследование, [полномочный орган по расследованию] должен обеспечивать, чтобы его сотрудники и любые советники [название государства] соблюдали данное требование.*

*Примечание 2. Ничто в данном требовании не препятствует и не создает задержек в передаче информации с целью предотвращения авиационных происшествий (выработки рекомендаций по обеспечению безопасности полетов), однако такая передача должна быть согласована с государством, проводящим расследование.*

- s) В отношении авиационных происшествий, связанных с гибелью граждан [название государства] или причинением им серьезных телесных повреждений, но имевших место в других государствах, [название государства] должно согласно положениям пункта 5.27 Приложения 13 назначить эксперта – возможно, от [полномочного органа по расследованию], который будет:

- 1) посещать место авиационного происшествия;
  - 2) получать доступ к соответствующей фактической информации, которая была утверждена для опубликования государством, проводящим расследование, и к информации о ходе расследования;
  - 3) получать экземпляр окончательного отчета.
- t) Возобновлять расследование при появлении новых важных вещественных доказательств, либо если в ходе первоначального анализа были допущены ошибки, ставящие под сомнение выводы.
- u) В ходе расследования предавать гласности факты, условия и обстоятельства с целью информировать авиапассажиров и предупредить подобные события в будущем.
- v) В ходе расследования и в окончательном отчете выявлять недостатки в сфере безопасности полетов, с тем чтобы содействовать принятию мер к обеспечению безопасности полетов посредством выработки рекомендаций для соответствующих полномочных органов, учреждений и организаций, занимающихся вопросами безопасности полетов.
-



## Глава 7

# ДЕЙСТВИЯ НА МЕСТЕ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

### 7.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

#### 7.1.1 Связь с другими полномочными органами

7.1.1.1 [Полномочный орган по расследованию] имеет соглашения (МОВ) с другими учреждениями и полномочными органами в [название государства] о подготовке к возможному авиационному происшествию (см. добавление С). Подробные сведения о роли и ответственности каждого учреждения по каждому типу чрезвычайной ситуации содержатся в части 7 "Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту" Руководства по аэропортовым службам ИКАО (Дос 9137). Хотя это руководство касается в основном авиационных происшествий в аэропорту или вблизи него, содержащиеся в нем положения о роли и ответственности каждого учреждения могут касаться и авиационных происшествий в других местах.

7.1.1.2 Идентификация погибших – обязанность судебно-медицинского эксперта (коронера) и медицинских должностных лиц, департамента полиции и группы по идентификации погибших. Медицинские работники, такие, как патологоанатомы и судебные стоматологи, должны знать, какие действия требуются от них в случае авиационного происшествия с воздушным судном, включая аутопсию и токсикологические исследования. [Полномочный орган по расследованию] заранее согласовал необходимые действия с медицинскими специалистами, чтобы облегчить проведение этих мероприятий.

7.1.1.3 Уведомление ближайших родственников – деликатная работа, которую надо планировать и выполнять очень аккуратно во избежание ошибок, таких, как повторное или ошибочное уведомление. В [название государства] уведомление ближайших родственников входит в задачу [полицейского дознавателя или судебно-медицинского эксперта]. Дополнительные инструкции на этот счет содержатся в циркуляре 285 ИКАО "Инструктивный материал по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям".

7.1.1.4 Хотя признано, что обстоятельства разных авиационных происшествий различаются, нельзя переоценить важность надлежащего планирования и установления надежных связей с другими органами, в частности, с полицией, пожарной охраной и поисково-спасательными службами.

7.1.1.5 [Полномочному органу по расследованию], вероятно, придется прибегать к помощи других гражданских и военных организаций в части предоставления объектов, техники и дополнительного персонала, т. е. вертолетов, тяжелого подъемно-транспортного оборудования, металлоискателей, средств связи и водолазов. Важно, чтобы тяжелая спасательная техника, такая как краны, бульдозеры, вертолеты-краны, была легкодоступна. В некоторых случаях придется организовать полномасштабную экспедицию, для чего потребуются дополнительный транспорт, питание, размещение и т. п.

### 7.1.2 Первоначальные действия на месте авиационного происшествия

7.1.2.1 Первыми официальными лицами, прибывшими на место авиационного происшествия, скорее всего, будут местные пожарные и полиция. Поэтому важно заручиться их поддержкой, для того чтобы обеспечить охрану и контроль мест авиационного происшествия и сотрудничество в ходе расследования. Необходимо избежать утраты ценных вещественных доказательств в результате перемещения обломков на ранних этапах расследования. Противопожарные службы и полиция должны знать, какие действия им следует предпринимать в случае авиационного происшествия. [Полномочный орган по расследованию] отвечает за заблаговременную координацию необходимых действий с соответствующими поисково-спасательными организациями. Должны быть намечены планы и мероприятия для безотлагательного решения следующих задач:

- a) уведомление координационного центра поиска и спасания (Приложение 12 "Поиск и спасание");
- b) уведомление [полномочного органа по расследованию] и, при необходимости, других полномочных органов;
- c) обеспечение защиты обломков от пожара и дальнейших повреждений;
- d) проверка на наличие среди перевозимых грузоотправлений опасных грузов, таких как радиоактивные вещества или яды;
- e) обеспечение охраны, для того чтобы обломки никто не трогал и не перемещал;
- f) принятие мер к сохранению таких нестойких вещественных доказательств, как лед, следы копыт, с помощью фотографирования или других подходящих методов;
- g) получение сведений о фамилиях и адресах всех свидетелей, показания которых могут помочь в проведении расследования происшествия.

7.1.2.2 Помимо указанных мер, следует обеспечить, насколько это возможно, неприкосновенность обломков до прибытия группы по расследованию. Особое внимание полиции и спасателей следует обратить на то, что тела погибших в результате происшествия с крупным воздушным судном по возможности следует оставить на месте для осмотра и регистрации полицейской группой идентификации жертв катастроф. В некоторых случаях для выяснения аспектов ударостойкости/выживания воздушного судна, возможно, потребуется оставить покойных на месте до их осмотра и документирования группой по расследованию [полномочного органа по расследованию]. Следует оставлять нетронутыми также личные вещи, поскольку их местонахождение может помочь при опознавании жертв. Как правило, перемещать обломки следует только тогда, когда это требуется для спасания оставшихся в живых, тушения огня и защиты населения.

## 7.2 СПАСАТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ

7.2.1 Главная задача лиц, первыми прибывших к месту авиационного происшествия, заключается в спасании и оказании помощи оставшимся в живых и в охране имущества всеми имеющимися средствами. Лица, занимающиеся выносом пострадавших из обломков, должны по возможности в кратчайшие сроки записать свои наблюдения относительно того, где внутри воздушного судна были обнаружены оставшиеся в живых и какие части обломков пришлось передвинуть в ходе спасательной операции.

7.2.2 Если позволяют обстоятельства, тела погибших в результате происшествия должны оставаться на месте до тех пор, пока не будут запротоколированы их местонахождение и состояние и пока не будут сделаны

фотографии и составлена схема с указанием их положения среди обломков. Если тела жертв находятся за пределами обломков, то их местонахождение следует пометить колышком с идентификационным номером. К каждому телу следует прикрепить соответствующую табличку с указанием места, где оно было обнаружено. Тщательная запись этих данных имеет большое значение для идентификации погибших, а также позволяет собирать информацию, которая может оказаться полезной при расследовании происшествия.

7.2.3 В том случае, если тела погибших были вынесены из обломков воздушного судна до прибытия расследователей авиационного происшествия, важно установить, велась ли запись указанной выше информации. Если она не велась, то следует опросить спасателей для того, чтобы получить такую информацию.

7.2.4 Расследователи *[полномочного органа по расследованию]* должны установить, перемещались ли обломки во время спасательных операций, и регистрировать любые такие перемещения.

7.2.5 По завершении первоначальной спасательной операции спасатели должны передвигаться с максимальной осторожностью для того, чтобы не уничтожить вещественные доказательства, которые могут оказаться полезными для расследования. Например, после того, как все оставшиеся в живых спасены и опасность пожара, насколько это практически возможно, ликвидирована, следует запретить передвижение автомашин скорой помощи и пожарных машин вдоль следа обломков.

### 7.3 ОХРАНА МЕСТА АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

7.3.1 Получив уведомление о происшествии, УР или назначенный координатор по охране и защите места авиационного происшествия должен немедленно убедиться в том, что меры по охране обломков приняты. Как правило, это делается через полицию, но в некоторых случаях можно задействовать также военный персонал или специально набранных гражданских лиц.

7.3.2 До начала работ по расследованию на месте происшествия необходимо проверить грузовой манифест, с тем что убедиться, что среди грузоотправлений нет опасных материалов.

7.3.3 При наличии подозрений, что на борту воздушного судна могли находиться такие опасные грузы, как радиоактивные вещества, взрывчатые вещества, боеприпасы, коррозионные жидкости, жидкие или твердые ядовитые вещества, бактериологические культуры, необходимо соблюдать особую осторожность и размещать охрану на безопасном удалении от обломков. Это особенно важно в случае пожара, так как пожар способствует распространению опасных веществ. Потенциально опасную зону следует особо обозначить и сохранять знаки до тех пор, пока эксперты, консультируясь с назначенным *[полномочным органом по расследованию]* координатором по охране и защите места происшествия, со всей тщательностью не оценят соответствующую опасность.

7.3.4 По прибытии расследователей на место происшествия их первой задачей должна быть проверка мер по обеспечению охраны. Лица, осуществляющие охрану, должны четко представлять себе свои обязанности, в которые входят:

- a) защита населения от таящихся в обломках опасностей;
- b) недопущение перемещения обломков (включая тела погибших и содержимое воздушного судна);
- c) охрана имущества;

- d) допуск к месту происшествия только тех лиц, которые имеют разрешение полномочного органа по расследованию авиационных происшествий;
- e) обеспечение защиты и сохранности, где это возможно, всех следов, оставленных воздушным судном на земле.

7.3.5 УР [полномочного органа по расследованию] или назначенный координатор по охране и защите места авиационного происшествия должен дать всем участникам охраны обломков четкие и конкретные указания относительно того, что лица, имеющие право доступа, должны иметь надлежащие средства идентификации. При проведении крупных расследований такая идентификация должна обеспечиваться путем выдачи всем лицам, имеющим право доступа, нагрудных знаков с фотографиями или специальных пропусков. Опыт показывает, что эффективным средством является также использование нарукавных повязок или жилетов, помогающих определить принадлежность к различным службам.

7.3.6 Если обломки не разбросаны, эффективным средством охраны может быть ограждение всего участка канатом. Однако при наличии протяженного следа обломков задача охраны участка может значительно усложниться и требовать привлечения большого числа охранников.

7.3.7 Значительную помощь может оказать полиция путем контактов с местным населением, особенно при выявлении разбросанных частей обломков. Необходимо поощрять сообщение местными жителями сведений об обнаруженных обломках воздушного судна, но при этом им следует разъяснять важность сохранения этих обломков в нетронutom виде. Иногда из добрых, но ложных побуждений разбросанные части обломков собирают и укладывают в аккуратные кучки рядом с основным местом нахождения обломков. В отсутствие сведений о первоначальном местонахождении таких частей обломков ценность их для расследования снижается. Необходимо также предотвращать растаскивание частей обломков любителями сувениров.

7.3.8 Охрану обломков следует осуществлять до тех пор, пока УР не убедится в том, что все вещественные доказательства на месте происшествия уже собраны. УР должен периодически анализировать ситуацию и соответственно постепенно уменьшать число людей, несущих охрану.

*Примечание. В соответствии с пп. 4.4 и 4.5 настоящего руководства УР всегда должен учитывать необходимость защиты расследователей на месте авиационного происшествия (см. циркуляр 315 ИКАО "Опасности на местах авиационных происшествий").*

## 7.4 ОБЛОМКИ В ВОДЕ

### 7.4.1 Первоначальные действия

7.4.1.1 Как только установлено, что обломки находятся в воде, необходимо постараться привлечь самую квалифицированную техническую помощь. [Полномочный орган по расследованию] должен обратиться к услугам военных и других учреждений, а также запросить ресурсы и специалистов из-за пределов [название государства], для того чтобы обломки воздушного судна были своевременно найдены и при необходимости подняты. В рамках планирования на случай авиационного происшествия на воде [полномочный орган по расследованию] заранее заключил соглашения (МОВ) с соответствующими организациями и государствами о предоставлении необходимой специализированной помощи (см. добавление С).

*Примечание. Опыт показал, что поиск и подъем обломков воздушных судов, оказавшихся под водой, – это особая задача, требующая опытного персонала и специальной техники. Необходимо немедленно проконсультироваться со специальными учреждениями во избежание ненужных задержек с установлением местонахождения бортовых самописцев и обломков воздушного судна и их подъемом из-под воды.*

7.4.1.2 Если глубина небольшая (менее 60 м), то эффективным методом поиска является использование водолазов, однако для обеспечения безопасности водолазов может потребоваться составление карты расположения обломков с помощью гидролокатора бокового обзора. Если обломки находятся на большой глубине или если условия затрудняют применение водолазов, то следует рассмотреть возможность использования следующих технических средств:

- подводного оборудования для обнаружения сигналов, излучаемых маяками бортовых самописцев;
- подводных видео- и фотокамер;
- гидролокаторов бокового обзора;
- обитаемых и необитаемых подводных аппаратов (телеуправляемых подводных аппаратов (ТПА)).

#### **7.4.2 Принятие решения о подъеме обломков воздушного судна**

7.4.2.1 Необходимость и целесообразность подъема обломков воздушного судна из воды зависит от обстоятельств и места авиационного происшествия. В большинстве случаев обломки воздушного судна следует поднимать, если считается, что затрачиваемые на операцию по их подъему средства и усилия будут оправданы полученными доказательствами. Если существует вероятность того, что затонувшие обломки содержат доказательства, имеющие значение для обеспечения безопасности полетов, то [полномочный орган по расследованию] должен способствовать обеспечению скорейшего подъема обломков воздушного судна. К числу таких мер относятся получение финансирования и специального оборудования и персонала для решения данных задач.

*Примечание. [Полномочный орган по расследованию] согласовал с правительством планы действий на случай непредвиденных обстоятельств для немедленного получения дополнительного финансирования, позволяющего начать операцию по поиску обломков под водой и их подъему.*

7.4.2.2 Существует ряд примеров успешного подъема обломков воздушных судов с большой глубины. В этих случаях дорогостоящие операции по подъему заняли несколько месяцев, но результаты превзошли все ожидания, а полученные при исследовании обломков данные помогли установить причины авиационных происшествий и способствовавшие им факторы, а также принять меры к предупреждению авиационных происшествий.

#### **7.4.3 Распределение обломков воздушного судна**

После обнаружения местонахождения обломков следует составить схему их расположения. В случае небольшой глубины это могут сделать водолазы. На большой глубине можно использовать гидролокаторы бокового обзора и подводные видеокамеры, установленные на дистанционно управляемых подводных аппаратах. Прежде чем приступить к подъему со дна различных частей обломков, необходимо зафиксировать их состояние: кабельные и трубные соединения между ними, места обрезания этих соединений для проведения операций по подъему и т. д. Как правило, водолазы не обладают опытом участия в расследовании авиационных происшествий, поэтому их необходимо подробно инструктировать.

#### 7.4.4 Сохранение обломков воздушного судна

7.4.4.1 Скорость протекания реакции взаимодействия различных металлов с соленой водой колеблется в широких пределах. Компоненты, изготовленные из магния, вступают в реакцию очень активно, и если их не извлечь из воды в течение первых дней, они могут полностью раствориться. Алюминий и большинство других металлов подвержены воздействию соленой воды в меньшей степени. Однако после подъема компонентов из воды процесс коррозии быстро ускоряется, если не принять мер по ее предотвращению.

7.4.4.2 После подъема обломков их следует тщательно промыть пресной водой. В некоторых случаях бывает удобно обдать обломки водой из шланга сразу же после поднятия из воды и перед опусканием на палубу поисково-спасательного судна. Промывка пресной водой не останавливает полностью процесса коррозии. В случае с большими воздушными судами принятие дальнейших мер по предотвращению коррозии на крупных частях конструкции может быть нецелесообразным с практической точки зрения. Однако все компоненты, требующие проведения металлографического исследования, необходимо подвергать дополнительной консервации. Дополнительная защита от коррозии достигается применением водоотталкивающей жидкости; затем поверхности излома следует покрыть антикоррозийным веществом, например маслом или ингибированным ланолином.

7.4.4.3 Если требуется провести анализ таких органических отложений, как сажа или краска, применять органические защитные вещества нельзя. В этом случае после промывки пресной водой обломки следует просушить на воздухе. Когда компонент полностью высохнет, его следует упаковать в герметичный пластиковый пакет с инертным влагопоглотителем, таким как силикагель.

7.4.4.4 Бортовые самописцы просушивать не следует, их требуется хранить в пресной воде до тех пор, пока они не будут переданы под ответственность назначенного специалиста по бортовым самописцам. *[Полномочный орган по расследованию]* не должен допускать высыхания погружавшихся в воду бортовых самописцев во избежание повреждения носителя записи.

---

## Глава 8

# ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ РАССЛЕДОВАНИЕМ

### 8.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

8.1.1 Для решения поставленной задачи расследование должно быть правильно спланировано и организовано. Основные этапы расследования следует планировать таким образом, чтобы члены группы по расследованию знали о стоящих перед ними задачах и обладали надлежащей квалификацией для выполнения этих задач. Кроме того, план должен предусматривать координацию выполнения этих задач уполномоченным по расследованию, который является руководителем группы.

8.1.2 В случае происшествия, связанного с крупным воздушным судном, для того, чтобы надлежащим образом охватить все аспекты расследования, формируется большая группа исследователей, состоящая из нескольких групп по специальным дисциплинам. Иногда уже на ранней стадии расследования становится ясно, какие области требуют особого внимания при расследовании, что позволяет эффективно сосредоточить основные ресурсы на этих сравнительно специализированных областях. Однако и в этих случаях расследование должно вестись на основе системного подхода и охватывать все аспекты авиационного происшествия. Вне зависимости от очевидности причин авиационного происшествия в ходе расследования необходимо выявить любые основополагающие факторы системного характера, которые могли способствовать происшествию или его последствиям, а также любые недостатки, которые не вызвали данное происшествие, но могут привести к авиационным происшествиям или их последствиям в будущем.

8.1.3 При происшествиях с небольшими воздушными судами соответственно уменьшается и масштаб расследования. Функции остаются теми же, но работу проводят один или два исследователя или, как вариант, один исследователь и один эксперт в конкретной области, требующей квалифицированного анализа. Следует вновь подчеркнуть, что даже при происшествиях с небольшими воздушными судами предварительное планирование и использование контрольных карт расследования являются залогом успеха.

### 8.2 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ РАССЛЕДОВАНИЕМ

8.2.1 Для эффективного и оперативного проведения расследования авиационного происшествия с крупным или сложным воздушным судном требуется большая бригада исследователей. Рациональное использование имеющихся специалистов при проведении крупного расследования может быть достигнуто при помощи "системы организации расследования" (см. главу 5 части II *Руководства ИКАО по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Дос 9756)). Система организации расследования предполагает распределение связанных с расследованием действий по функциональным областям, каждая из которых может быть поручена одной из групп в бригаде по расследованию. В каждую группу следует включать столько исследователей, сколько необходимо для изучения конкретных обстоятельств авиационного происшествия.

8.2.2 После первоначального посещения и осмотра места авиационного происшествия первым мероприятием, которое в рамках руководства расследованием проводит УР, является "организационное

совещание". На организационном совещании УР определяет всех участников, которые войдут в состав группы, исключая из их числа тех, кого нельзя допускать к участию в работе группы, например, представителей средств массовой информации, адвокатов, представителей страховых компаний.

8.2.3 Основная цель организационного совещания состоит в том, чтобы определить правила, руководящие принципы и процедуры расследования и разделить группу на отдельные подгруппы, отвечающие за различные аспекты расследования.

*Примечание 1. Следует уделить внимание аспектам упрощения формальностей при въезде уполномоченных представителей и советников из других государств, принимающих участие в расследовании. С этой целью государство места события не должно требовать никаких других въездных документов, кроме паспортов, от квалифицированных специалистов, назначенных другими государствами в качестве участников расследования. Соответствующую информацию можно найти в разделе В главы 8 Приложения 9 ИКАО "Упрощение формальностей".*

*Примечание 2. Организационные совещания должны проводиться уполномоченным по расследованию [полномочного органа по расследованию] как при крупных, так и при малых расследованиях в соответствии с требованиями системы организации расследования.*

*Примечание 3. При надлежащем планировании и организации продолжительность организационного совещания должна составлять менее одного часа, после чего группы по расследованию могут приступить к выполнению своей важной работы.*

8.2.4 На организационном совещании УР должен обсудить права, обязанности и ответственность расследователей. УР должен также изложить руководящие принципы и процедуры, содержащиеся в настоящем руководстве, и предоставить каждому участнику экземпляр настоящего руководства для просмотра с тем, чтобы обеспечить понимание ими своих ролей, задач и обязанностей. После этого УР должен распределить расследователей по группам, руководство которыми осуществляют старшие расследователи.

8.2.5 Все участники должны подписать выданный протокол. Подпись участника на протоколе подтверждает, что он ознакомился, понял и будет соблюдать в ходе расследования законодательные нормы, правила, руководящие принципы и процедуры [полномочного органа по расследованию]. Следует назначить административный персонал, отвечающий за подписание протоколов всеми участниками на каждом совещании группы.

*Примечание. На совещаниях группы даже при кажущемся полном понимании всеми участниками языка общения (чаще всего английского) важно использовать устных переводчиков. У тех, для кого английский язык не является родным, могут возникать трудности с пониманием коллег при обсуждении сложных вопросов.*

8.2.6 В зависимости от обстоятельств и масштабов авиационного происшествия могут быть сформированы от двух до десяти групп, отвечающих за различные технические области расследования (см. рис. 8-1, 8-2 и 8-3).

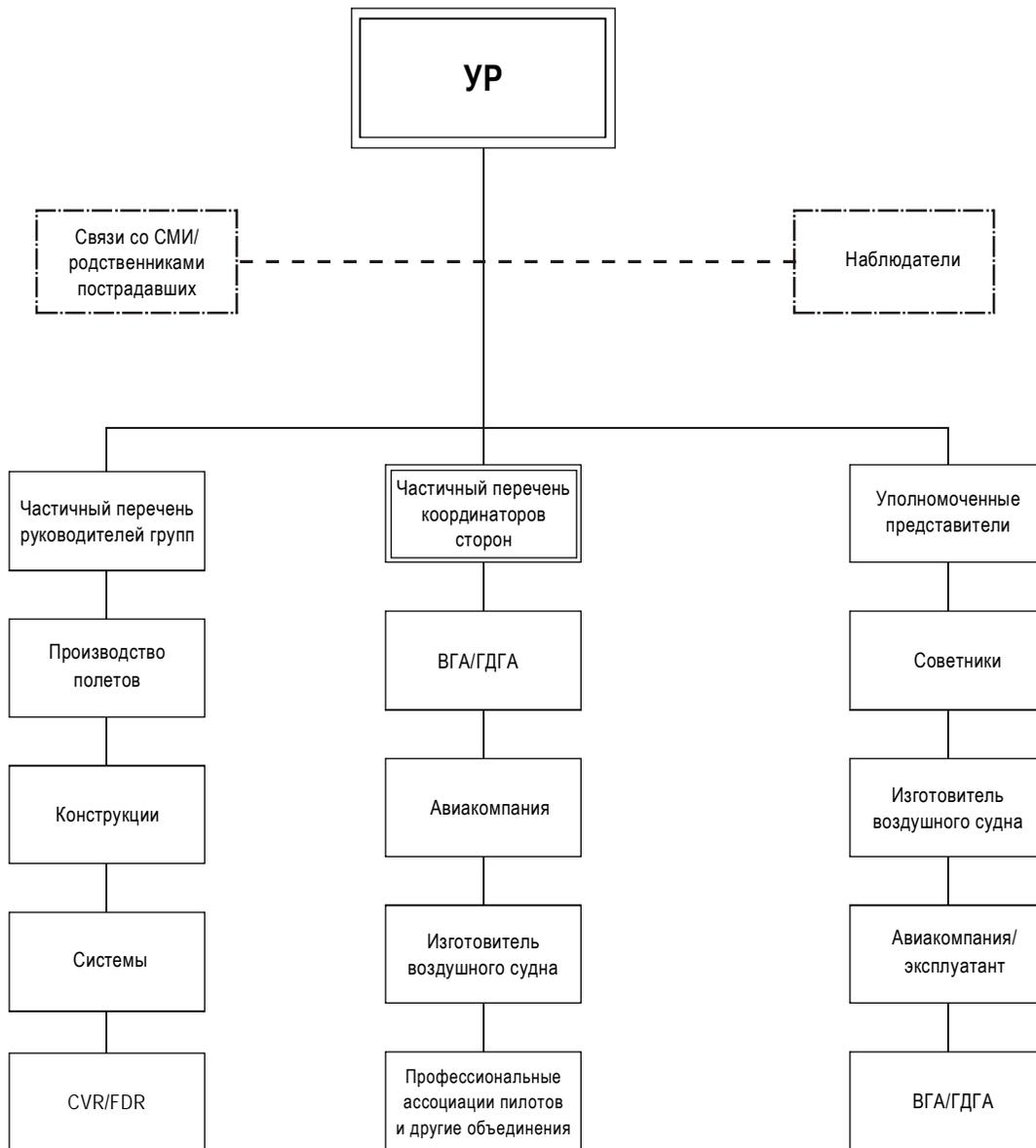
8.2.7 Группы по расследованию возглавляют старшие расследователи, каждый из которых отвечает за свою группу. В состав групп расследования должны входить, по мере необходимости, представители [полномочного органа по расследованию], авиакомпании, [ВГА], изготовителей воздушного судна и двигателя, аэропорта и профсоюзов служащих. Кроме того, в состав групп могут входить советники, назначенные уполномоченными представителями из других государств. Все члены группы, как правило, должны иметь доступ ко всей информации, полученной в ходе расследования, и обычно принимают участие в расследовании до завершения работы над отчетом данной группы.

8.2.8 В ходе крупного расследования могут быть сформированы группы по следующим дисциплинам: показания свидетелей, метеорология/погода, службы воздушного движения, конструкция воздушных судов, системы воздушных судов, силовые установки, информация о техническом обслуживании, вопросы, связанные выживанием, характеристики работоспособности человека, летно-технические характеристики воздушного судна и бортовые самописцы. При необходимости могут создаваться другие специализированные группы по таким дисциплинам, как пожар и взрыв, извлечение из воды, макет воздушного судна и т. д. Количество и специализация групп определяются в зависимости от обстоятельств и сложности авиационного происшествия (см. рис. 8-3).

*Примечание 1. В главе 3 "Обязанности при осуществлении расследования" части II Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9756) изложены общие положения, регламентирующие обязанности членов группы при проведении типового крупного расследования. Кроме того, глава 4 "Расследование крупных авиационных происшествий" включает информацию о Справочнике по расследованию крупных авиационных происшествий (MAIG), в котором содержатся базовые методические рекомендации по крупным расследованиям для УР, руководителей групп и других членов группы по расследованию.*

*Примечание 2. Часть III Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9756) содержит подробные указания в отношении порядка проведения расследования по конкретным областям.*

*Примечание 3. Перед началом расследования каждый из руководителей групп [полномочного органа по расследованию] предоставляет копии соответствующих инструктивных материалов членам своей группы для ознакомления.*



**Рис. 8-1. Различные образцы организационной структуры группы по расследованию, в зависимости от характера расследования**

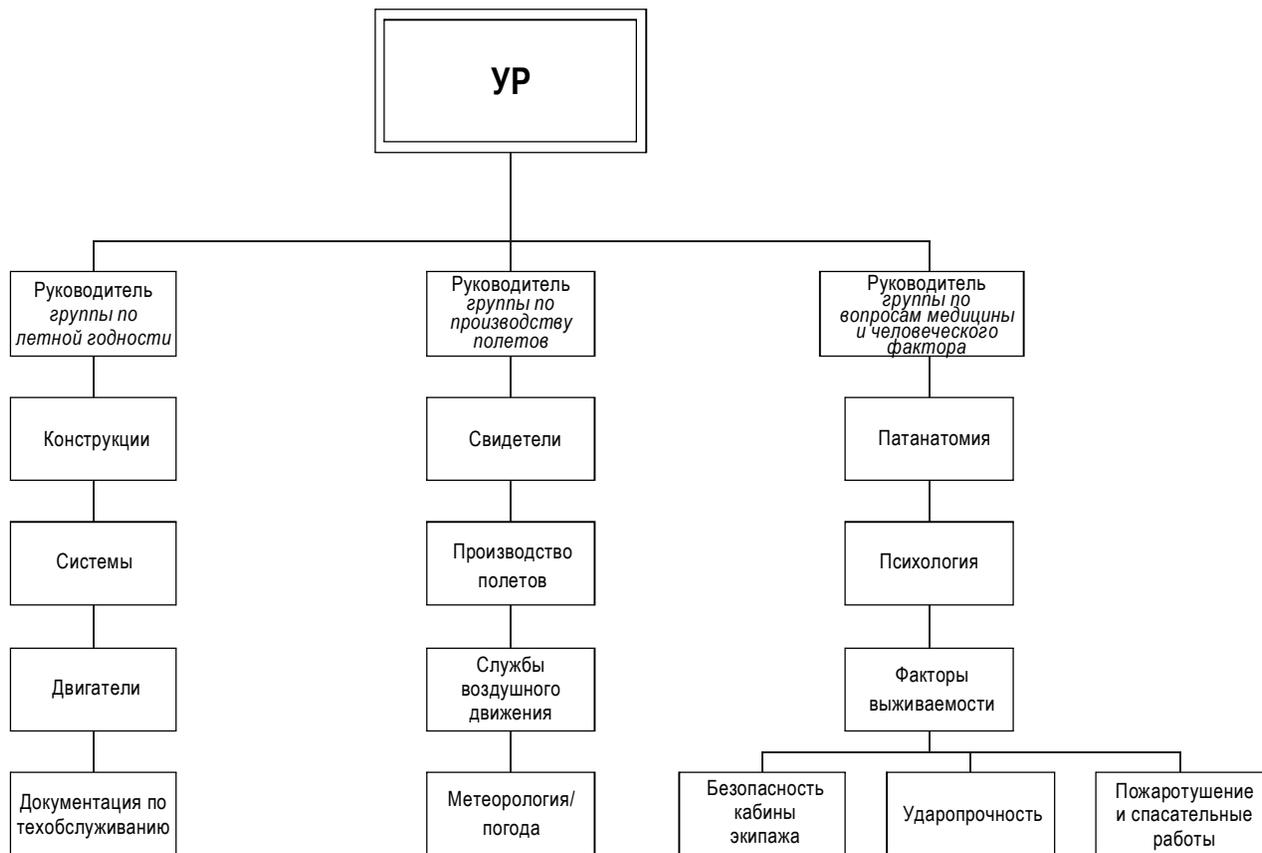
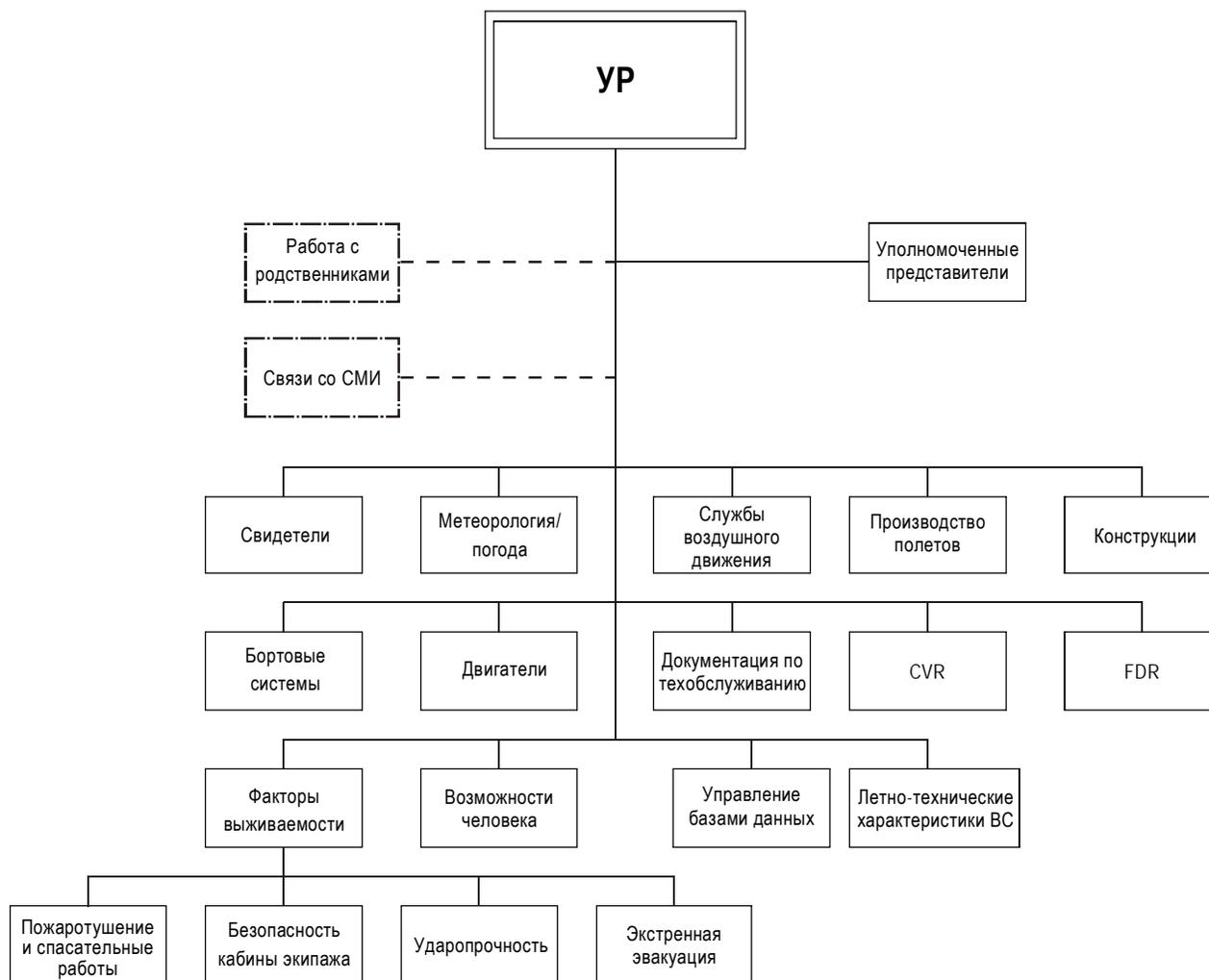


Рис. 8-2. Организационная структура группы по расследованию: образец А



**Рис. 8-3. Организационная структура группы по расследованию: образец В**

8.2.9 При любом расследовании назначается координатор (пресс-секретарь/руководитель группы) от каждой причастной организации (авиакомпания, регламентирующего органа, изготовителя и т. д.) для связи с УР и наблюдения за работой специалистов из соответствующей организации. УР отвечает за связь с уполномоченными представителями (и их советниками) из других государств, принимающими участие в расследовании в соответствии с Приложением 13.

8.2.10 Использование УР блок-схемы, отображающей ряд событий, позволяет значительно облегчить организацию расследования авиационных происшествий. Каждому событию на этой схеме дается соответствующее описание. Блок-схема позволяет участникам расследования выдерживать заданную последовательность событий. Часть II *Руководства ИКАО по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Doc 9756) содержит "Контрольную карту событий", специально предназначенную для упрощения организации расследования авиационных происшествий путем документального оформления различных стадий расследования. Эту карту следует использовать в качестве инструмента организации различных этапов расследования вплоть до его завершения. Она является всего лишь одним из инструментов и должна быть дополнена другими материалами.

8.2.11 Каждая контрольная карта событий должна использоваться совместно со справочником по расследованию крупных авиационных происшествий, содержащимся в части II *Руководства ИКАО по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Doc 9756), и материалами (контрольными картами) по отдельным задачам расследования, содержащимися в части III документа Doc 9756 и адаптированными к обстоятельствам конкретного авиационного происшествия. Поскольку задачи расследования могут варьироваться в зависимости обстоятельств авиационного происшествия, контрольные карты следует пересматривать на предмет приемлемости задач с точки зрения организации и проведения расследования авиационного происшествия. Представление различных мероприятий и задач в формате контрольной карты позволяет УР четко указать, какая работа уже выполнена и какую работу предстоит проделать расследователям и различным группам во время расследования. Такой подход также упрощает для УР руководство теми участниками расследования, которые впервые выполняют эту работу и нуждаются в конкретной помощи. Являясь составной частью системы организации расследования, контрольные карты также вносят элемент упорядоченности в ту запутанную обстановку, которая нередко наблюдается на месте авиационного происшествия.

8.2.12 Руководители групп несут ответственность за выполнение задач расследования, используя свои контрольные карты для выполнения различных задач. Поэтому руководители групп должны быть знакомы с системой организации расследования и знать, какие задачи предстоит выполнить их группам. Они должны понимать, что перечни задач не являются исчерпывающими и что в определенных обстоятельствах может возникнуть необходимость пересмотра задач. При использовании контрольных карт расследователи должны учитывать сроки выполнения каждой задачи, любые последующие действия, если таковые потребуются, а также какие-либо существенные аспекты, связанные с конкретной задачей. Независимо от того, насколько тщательно велась подготовка таких контрольных карт, неизбежны ситуации, когда включенные в них задачи потребуются скорректировать с учетом конкретных обстоятельств расследования.

8.2.13 Контрольные карты помогают руководителям организовать работу своих групп и дают УР инструмент, позволяющий оценивать достигнутый прогресс. На ежедневных совещаниях о ходе работ расследователи должны докладывать о том, какие задачи из соответствующих контрольных карт выполнены за отчетный период, а УР должен вносить пометки о проделанной работе в блок-схему. Преимущество этой системы заключается в простоте представления в штаб-квартиру информации о ходе расследования с места авиационного происшествия, а также возможности отображения текущего статуса расследования на блок-схеме в штаб-квартире.

8.2.14 Система организации расследования является одним из основных инструментов для использования при крупных авиационных происшествиях, и расследователь, который может быть назначен УР или руководителем группы при проведении крупного расследования, должен ознакомиться с этой системой, прежде чем пытаться применить ее в полевых условиях. Эффективность системы прямо зависит от того, насколько строго каждый расследователь будет придерживаться блок-схемы и контрольных карт.

8.2.15 Использование системы организации расследования при проведении расследований является частью политики *[полномочного органа по расследованию]*.

### 8.3 СОВЕЩАНИЯ О ХОДЕ РАБОТ

8.3.1 Система организации расследования предусматривает ежедневное проведение совещания о ходе работ группы по расследованию. Основная цель таких совещаний состоит в участии членов всех групп в представлении ежедневных отчетов, ознакомлении с выводами других групп и планировании дальнейшей деятельности. Кроме того, формируется "чувство работы в команде", которое служит залогом успеха при расследовании крупных авиационных происшествий. Такие совещания позволяют также УР наблюдать за ходом и текущими результатами расследования, осуществлять руководство и по мере необходимости давать указания.

*Примечание. Совещания о ходе работ являются обязательными даже при малой численности группы по расследованию (3–5 человек) и в этом случае могут проводиться в неформальной обстановке, например, в автомобиле на месте происшествия или подобных условиях. Совещания о ходе работ с большим числом участников (10–100 человек) следует проводить в более официальной обстановке, например, в большом помещении в гостинице и т. п. Проведение таких совещаний является составной частью системы организации расследования.*

8.3.2 Типичный формат проведения совещания о ходе работ включает общее вступительное слово УР и доведение им до сведения группы последней информации о наработках, полученных вне группы, таких, как анализ документации по техническому обслуживанию, отчеты о расшифровке записей бортовых регистраторов и информация о других связанных с расследованием действиях за пределами места авиационного происшествия. Если к бригаде присоединяются новые расследователи, их знакомят с правилами, основными принципами и процедурами и прикрепляют к соответствующей группе.

8.3.3 После этого уполномоченный по расследованию должен предложить всем руководителям групп представить краткий отчет. Отчеты руководителей групп должны включать следующую информацию:

- что было сделано за сегодняшний день;
- что было выявлено сегодня;
- что планируется сделать завтра;
- возможные вопросы, комментарии или предложения.

8.3.4 Отчеты групп должны быть краткими и четкими. Соответствующие документы, такие как сводки погоды или аналогичные материалы, следует раздать участникам, чтобы их не пришлось зачитывать на совещании о ходе работ. Отчеты и вопросы должны содержать только информацию о фактах. Совещание – не место для догадок или анализа причин авиационного происшествия. При надлежащей организации и проведении продолжительность совещания о ходе работ не должна превышать одного часа.

*Примечание. Когда у участников разные родные языки, важно прибегать к услугам устных переводчиков. Это позволит извлечь максимум полезной информации из отчетов на совещании о ходе работ и понять, какая информация должна быть передана вышестоящему руководству и использована для разработки мер по предотвращению авиационных происшествий. В некоторых случаях может быть целесообразно, чтобы руководители групп заранее размножили тезисы своих выступлений и раздали их участникам, с тем чтобы те могли следить за ними во время устных выступлений.*

8.3.5 После проведения совещания УР должен проинформировать свое руководство о результатах и ходе работы и подготовиться к возможной встрече с представителями средств массовой информации и членами семей пострадавших.

## **8.4 СОТРУДНИЧЕСТВО СО СРЕДСТВАМИ МАССОВОЙ ИНФОРМАЦИИ**

8.4.1 Все крупные авиационные происшествия и большинство малых происшествий вызывают повышенный интерес со стороны общественности и средств массовой информации. Хорошее взаимодействие со средствами массовой информации обычно является плюсом при проведении расследования. Может потребоваться помощь местных средств массовой информации, чтобы не допустить обнародования точного места авиационного происшествия до тех пор, пока не будут приняты адекватные меры по его ограждению. Через средства массовой информации можно также получить более подробные данные о местности, выяснить фамилии возможных свидетелей или обратиться к населению с просьбой о содействии в поисках обломков.

8.4.2 В целях содействия обнародованию фактов и сведения к минимуму возможных слухов и домыслов в отношении авиационного происшествия [полномочный орган по расследованию] должен регулярно знакомить представителей средств массовой информации с ходом расследования и теми фактами, которые могут быть обнародованы без ущерба для расследования. Для этой цели УР и [полномочный орган по расследованию] должны назначить единого координатора по связям с прессой. Таким координатором обычно является УР или назначенное им или [руководителем] [полномочного органа по расследованию] лицо. Координатор по связям с прессой должен, консультируясь с УР, знакомить средства массовой информации с объективным изложением фактов и обстоятельств. Вместе с тем необходимо следить за тем, чтобы потребности средств массовой информации не препятствовали надлежащему проведению расследования. Средства массовой информации следует информировать о том, что предварительный (фактологический) отчет будет обнародован примерно через 30 дней после авиационного происшествия.

8.4.3 От других организаций и ведомств, связанных с авиационным происшествием или затронутых им (например, авиакомпании, полномочные органы аэропортов, аварийные службы и изготовители воздушных судов), также может потребоваться представление средствам массовой информации данных о своей причастности, и соответствующие действия затронутых организаций и ведомств следует координировать, насколько это возможно. Тем не менее [полномочный орган по расследованию] является главным координатором и единственной организацией, которой разрешено обнародовать информацию о ходе расследования и выявленных фактах.

8.4.4 В случае расследования авиационных происшествий за пределами [название государства], проводимого другими государствами, представитель, назначенный [полномочным органом по расследованию], и его/ее советники, принимающие участие в расследовании, предоставляют средствам массовой информации или общественности доступ к любым сведениям или документам, полученным в ходе расследования, только при наличии четко выраженного согласия на то государства, проводящего расследование. Обнародование такой информации [полномочным органом по расследованию] или другими официальными лицами [название государства] без согласия государства, проводящего расследование, нанесет ущерб взаимному доверию и сотрудничеству участвующих государств, и поэтому таких ситуаций следует избегать.

## **8.5 РАБОТА С ЧЛЕНАМИ СЕМЕЙ ПОСТРАДАВШИХ В АВИАЦИОННОМ ПРОИСШЕСТВИИ**

8.5.1 Циркуляр 285 ИКАО "Инструктивный материал по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям" содержит принятые на международной основе рекомендации и практику для соблюдения государствами в отношении с пострадавшими в авиационных происшествиях и их семьями.

8.5.2 Пострадавшим и их семьям не разрешается принимать участие в расследовании; тем не менее в п. 5.27 Приложения 13 "Участие государств, граждане которых погибли или получили серьезные телесные повреждения" содержатся положения, предоставляющие определенные права государствам, проявляющим особый интерес к авиационному происшествию в силу того, что среди погибших или получивших серьезные телесные повреждения имеются их граждане. В частности, таким государствам после подачи соответствующего запроса разрешается назначить эксперта, который имеет право:

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

8.5.3 Это положение также не должно препятствовать оказанию таким государством помощи в опознании жертв и организации встреч с оставшимися в живых пассажирами из этого государства.

8.5.4 Указанные положения не дают разрешения назначенному эксперту принимать активное участие в расследовании.

*Примечание. В случае авиационных происшествий за пределами [название государства], в которых пострадали граждане [название государства], может возникнуть необходимость в отправке экспертов [название государства] для оказания помощи другому государству в опознании жертв. Эта задача не имеет прямого отношения к расследованию авиационного происшествия и не входит в компетенцию [полномочного органа по расследованию]. Хотя от [полномочного органа по расследованию] не требуется предоставление эксперта(ов) для этой задачи, [полномочный орган по расследованию] должен призывать соответствующие ведомства иностранных дел [название государства] и их персонал оказывать такую помощь, как правило, через посольство [название государства] в другом государстве.*

8.5.5 Раздел I "Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям" главы 8 Приложения 9 ИКАО "Упрощение формальностей" содержит SARPS в отношении обязательств государств по упрощению въезда на их территорию для временного пребывания членов семей пострадавших в авиационных происшествиях. [Название государства] должно оказывать всю необходимую помощь, например, при выдаче временных проездных документов, организации перевозки и прохождении таможенных формальностей, семьям лиц, пострадавших в авиационных происшествиях.

*[[Примечание. В некоторых государствах действует законодательство, особо регламентирующее вопросы, связанные с пострадавшими в авиационных происшествиях и их семьями. Этот раздел руководства следует скорректировать для приведения в соответствие с такими требованиями. Если в государстве нет таких официально принятых требований, настоящее руководство должно регламентировать общий порядок отношений с семьями и пострадавшими для того, чтобы обеспечить соблюдение требований ИКАО в этой связи. Предлагаемый текст приводится ниже.]]*

8.5.6 Общая ответственность за работу с семьями и пострадавшими в авиационных происшествиях лежит на авиакомпании, у которой должен иметься подготовленный план работы с семьями и пострадавшими в авиационных происшествиях. Однако государству места события следует контролировать такую деятельность. Поэтому [полномочный орган по расследованию] должен установить связь с членами соответствующих семей или их представителями для организации встреч, освещающих ход и выводы расследования, и упрощения доступа экспертов других государств, требуемого в соответствии с положениями п. 5.27 Приложения 13 ИКАО и циркуляра 285 ИКАО.

## 8.6 ОБЕСПЕЧЕНИЕ СОХРАННОСТИ ДОКУМЕНТОВ, ЗАПИСЕЙ И ПРОБ

Процедурами [полномочного органа по расследованию] предписывается обеспечить в случае авиационного происшествия сохранность и защиту всех записей переговоров служб воздушного движения и документов, которые могут иметь отношение к полету, а также авиационных метеорологических данных. [Полномочный орган по расследованию] имеет договоренности (МОВ) с соответствующими организациями, касающиеся выполнения этого требования (см. добавление С). Имеются также инструкции, предписывающие передачу на ответственное хранение всей документации эксплуатанта воздушного судна, касающейся воздушного судна, летного экипажа и летной эксплуатации.

## 8.7 УДАЛЕНИЕ ОБЛОМКОВ ВОЗДУШНОГО СУДНА

Подробная информация относительно планирования, оборудования и процедур для удаления воздушных судов, потерявших способность двигаться в аэропортах, содержится в части 5 "Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться" Руководства по аэропортовым службам (Дос 9137).

## 8.8 ПРЕКРАЩЕНИЕ ОХРАНЫ ОБЛОМКОВ ВОЗДУШНОГО СУДНА

8.8.1 Обломки воздушного судна остаются под охраной [полномочного органа по расследованию] до момента их возврата владельцу воздушного судна или его представителю (страховой компании). Во многих случаях обломки воздушного судна освобождаются из-под охраны поэтапно по мере исчезновения у расследователей необходимости в испытании отдельных компонентов.

8.8.2 В случае авиационных происшествий в [название государства] с воздушными судами, зарегистрированными и эксплуатируемыми в других государствах, [полномочный орган по расследованию] должен способствовать прекращению охраны воздушного судна, его содержимого или его частей, если они более не требуются для расследования, и передаче их лицу или лицам, надлежащим образом назначенным государством регистрации или государством эксплуатанта. Соблюдение этого положения особенно важно в случае, когда повреждения воздушного судна минимальны, и оно подлежит ремонту и возврату в эксплуатацию.

8.8.3 Частичное или полное прекращение охраны обломков воздушного судна можно осуществлять с использованием формы акта (см. добавление F), в которой указываются фамилии и данные об организации УР и владельца воздушного судна или уполномоченного представителя владельца. Форма акта о прекращении охраны должна включать информацию, идентифицирующую авиационное происшествие и воздушное судно.

8.8.4 Если все обломки воздушного судна подлежат освобождению из-под охраны, УР должен подписать форму акта о прекращении охраны обломков и частей воздушного судна и получить подпись владельца воздушного судна или его представителя, подтверждающую передачу обломков воздушного судна его владельцу. Если только часть обломков воздушного судна подлежит освобождению из-под охраны, в форме акта о прекращении охраны обломков и частей воздушного судна указывается перечень компонентов, которые освобождаются из-под охраны, и список компонентов, остающихся для дальнейшего изучения, и ставятся соответствующие подписи, заверяющие перечни освобождаемых и оставляемых под охраной частей. Каждый раз при освобождении из-под охраны части обломков воздушного судна заполняется новая форма акта о прекращении охраны для документального оформления их передачи владельцу воздушного судна.

*Примечание.* УР [полномочного органа по расследованию] должен заручиться полным согласием всех сторон, включая органы полиции, участвующие в расследовании, при принятии решения о прекращении охраны обломков воздушного судна до их передачи владельцу или представителю владельца воздушного судна. УР должен также согласовать свое решение с руководством [полномочного органа по расследованию].



## Глава 9

# ИСПЫТАНИЯ И ИССЛЕДОВАНИЯ КОМПОНЕНТОВ

### 9.1 ЛАБОРАТОРНЫЕ ИСПЫТАНИЯ СИСТЕМ И КОМПОНЕНТОВ ВОЗДУШНОГО СУДНА

9.1.1 Во многих случаях возникает необходимость проведения исследований или испытаний отдельных компонентов специалистами. При проведении исследований и испытаний компонентов *[полномочный орган по расследованию]* должен придерживаться таких же принципов и процедур, что и на этапе расследования на месте авиационного происшествия. Рекомендации по планированию исследований компонентов специалистами вне места авиационного происшествия содержатся в п. 5.7 части I *Руководства ИКАО по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Doc 9756).

9.1.2 Исследования, проводимые специалистами, могут включать исследование отказавшей детали с помощью сканирующего электронного микроскопа (СЭМ), проведение химического анализа, испытания систем воздушного судна или летные испытания. Для проведения лабораторных исследований и испытаний, как правило, требуется специальное оборудование, которое отсутствует в полевых условиях и часто не входит в оснащение предприятия по техническому обслуживанию воздушных судов. Следует рассмотреть возможность использования технической базы фирмы – изготовителя соответствующих компонентов, которая располагает специальным оборудованием и квалифицированным персоналом. Однако это должно осуществляться под строгим надзором со стороны расследователей *[полномочного органа по расследованию]* или расследователей, назначенных *[полномочным органом по расследованию]*, во избежание реального или возможного конфликта интересов. Все действия, особенно на этапах разборки и испытаний, должны протоколироваться и фотографироваться с целью фиксации вещественных доказательств.

9.1.3 Проведение исследований специалистами может также потребоваться для считывания и расшифровки информации с электронных устройств, таких как спутниковое навигационное оборудование (например, GPS, GLONASS, GPWS, TAWS, FMS).

9.1.4 При проведении лабораторных исследований не следует ограничиваться стандартными испытаниями. Помимо испытания на соответствие установленным техническим требованиям, иногда может возникнуть необходимость в установлении фактических характеристик образца (например, металла, материала, топлива и масла). В отдельных случаях необходимо разрабатывать специальные испытания, позволяющие в максимальной степени проверить возможности компонентов. Широкий набор специального испытательного оборудования позволяет моделировать различные отказы.

9.1.5 Когда расследователи отправляют отказавшие детали или компоненты на лабораторные испытания, они должны предоставлять как можно больше информации относительно обстоятельств, способствовавших отказу таких деталей или компонентов, включая их собственные гипотезы/предположения. Предоставленная расследователем информация должна служить для специалиста только руководящим указанием, и он должен, тем не менее, изучить все соответствующие аспекты. Недостаточно, чтобы расследователь направлял части на специальные исследования, сопроводив их общим указанием "для проведения испытаний". Расследователь должен представить подробную информацию о соответствующей части или компоненте, охватывающую такие аспекты, как:

- дата установки на воздушное судно;
- общее время наработки;
- общее время наработки после капитального ремонта или осмотра;
- ранее отмеченные недостатки;
- любые другие сведения, которые могут пролить свет на то, каким образом и почему произошел отказ детали или компонента.

*Примечание. При отсутствии сопровождения расследователем [полномочного органа по расследованию] следует принять меры для обеспечения надзора со стороны расследователя из государства, где проводятся испытания, или расследователя из другого государства, или специально назначенного независимого лица.*

9.1.6 Для сохранения доказательств важно проявлять осторожность при извлечении из обломков отказавших деталей и компонентов, требующих специального исследования. Для принятия правильных решений нужны консультации с экспертами фирм – изготовителей воздушного судна и авиакомпаний. Механические, электрические, гидравлические и пневматические системы воздушного судна должны извлекаться в виде возможно более крупных секций. Соответствующие секции желательно разбирать, а не разрезать. Следы краски, которые часто чрезвычайно важны при расследовании авиационных происшествий в результате столкновений и отказов в полете, необходимо сохранять. Это относится также к следам гари и копоти.

## 9.2 ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАКТИЧЕСКИЕ МЕРЫ

9.2.1 Выбор предприятия зависит от характера специальных исследований и типа подлежащих испытаниям компонентов и систем. Расследователь должен быть уверен в том, что выбранное предприятие обладает возможностями для проведения необходимых исследований и испытаний. Для того чтобы руководство предприятия могло спланировать испытания и выделить персонал и оборудование, контакты с ним необходимо устанавливать как можно раньше.

9.2.2 При отборе системы с компонентами на специальное исследование и испытание желательно максимально расширить число компонентов системы, включив, например, электрическую проводку, реле, управляющие клапаны и регуляторы. Информация, получаемая при испытаниях отдельного компонента, касается работы только этого конкретного компонента, в то время как источником неисправности может быть один из связанных с ним компонентов. Наиболее ценные результаты испытаний достигаются при использовании максимального числа компонентов исходной системы.

9.2.3 Каждый компонент должен снабжаться биркой, на которой указаны его наименование, номер по каталогу, заводской номер и обозначение авиационного происшествия. Расследователь должен иметь перечень, описание и фотографии всех компонентов, подлежащих испытаниям; до тех пор, пока компоненты не будут готовы к отправке, они должны находиться в охраняемом месте.

9.2.4 Компоненты следует упаковывать таким образом, чтобы свести к минимуму возможность их повреждения при перевозке. Особое внимание следует уделять защите поверхностей разрушения, используя для этого соответствующий упаковочный материал, позволяющий предотвратить повреждение этих поверхностей при соприкосновении сопрягающихся частей между собой или с другими частями.

9.2.5 Силовые установки следует, по возможности, перевозить в предназначенных для них специальных рамах и контейнерах. Прочие тяжелые компоненты, такие, как силовые приводы системы управления, винтовые подъемники стабилизатора и силовые цилиндры, следует упаковывать в защитный оберточный материал и помещать в отдельные деревянные контейнеры. Внутри контейнеров следует устанавливать колодки или

растяжки, препятствующие перемещению компонентов во время перевозки. Более мелкие и легкие компоненты можно перевозить аналогичным образом по несколько штук в одном ящике, но таким образом, чтобы они не соприкасались друг с другом. Очень легкие компоненты следует упаковывать в коробки из толстого гофрированного картона с достаточным количеством упаковочного материала для того, чтобы избежать их повреждения при грубом обращении во время перевозки. Все ящики и коробки должны быть соответствующим образом промаркированы расследователями, которые должны также составить для каждого контейнера инвентарную опись.

9.2.6 В некоторых случаях может возникнуть необходимость отправки какой-нибудь части или частей поврежденного воздушного судна в другое государство для технического исследования или испытания. В соответствии с положениями раздела В главы 8 Приложения 9 ИКАО "Упрощение формальностей" каждое заинтересованное государство обеспечивает незамедлительную доставку такой части или частей. Заинтересованные государства также упрощают возвращение такой части или частей государству, проводящему расследование.

### 9.3 ЗАПИСИ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

9.3.1 Перед проведением исследований и испытаний расследователь (расследователи) и соответствующий персонал предприятия должны пройти инструктаж, в ходе которого разъясняется тип и объем требующихся испытаний, и изучить порядок испытаний для того, чтобы обеспечить его соответствие поставленным целям. Как правило, прежде чем приступать к любым испытаниям, все участники испытаний согласуют и составляют письменный план проведения испытаний. План проведения испытаний становится одной из записей в протоколе планирования и проведения расследования в отношении компонента.

*Примечание. Хорошие результаты при разработке плана проведения испытаний дает обращение к изготовителю компонента с просьбой подготовить черновой вариант плана проведения испытаний, который затем анализируется и согласовывается всеми участниками исследования. Однако окончательное решение в отношении плана проведения испытаний остается за [полномочным органом по расследованию].*

9.3.2 Все выявленные в ходе испытания отклонения от нормы должны фотографироваться и документально оформляться с разъяснением их влияния на работу данной системы или компонента. Следует иметь в виду, что допуски, применяемые при испытании, могут относиться только к новым или перебранным компонентам и что компоненты, находившиеся в эксплуатации в течение некоторого времени, могут быть приемлемыми, но при этом выходить за пределы этих допусков. Если этого требует характер отклонения от нормы, то по завершении испытаний компонент следует разобрать для установления причины отказа. Детали следует фотографировать до и в течение разборки, а результаты оформлять документально.

9.3.3 Если положение пружин, контактов или других деталей в компоненте может быть нарушено в ходе разборки, следует рассмотреть возможность просвечивания компонента рентгеновскими лучами.

9.3.4 Правила и процедуры проведения испытаний и исследований за пределами места авиационного происшествия должны быть аналогичными установленным для этапа на месте происшествия, что исключает присутствие нетехнического персонала. Однако в некоторых случаях по распоряжению судебного органа для участия или наблюдения может назначаться другой персонал, не входящий в состав группы по расследованию. В таких случаях расследователи должны воздерживаться от обсуждения мнений или высказывания комментариев в отношении любых выводов или оценок в присутствии таких третьих лиц, не относящихся к техническому персоналу.

9.3.5 Если экспертам по оценке страховых убытков или иным лицам, которые не входят в состав группы по расследованию, разрешено присутствовать при разборке и осуществлять наблюдение, исследователь и персонал испытательного центра должны проявлять крайнюю осторожность. В присутствии персонала, не имеющего прямого отношения к расследованию, нельзя обсуждать выводы и оценки, поскольку такая информация может быть использована ненадлежащим образом.

9.3.6 По завершении испытаний исследователь (исследователи) и персонал предприятия должны проанализировать и обсудить их результаты. Если все согласны с тем, что собранные данные отражают истинную и фактическую картину состояния и функциональных возможностей данного компонента, то записи и результаты испытаний следует внести в полевые записи в качестве протокола исследований и испытаний системы или компонента.

---

## **ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ОТЧЕТОВ**



## Глава 10

# СОСТАВЛЕНИЕ ОКОНЧАТЕЛЬНОГО ОТЧЕТА И ВЫРАБОТКА РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

### 10.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

10.1.1 [Полномочный орган по расследованию] должен выпустить окончательный отчет при всех расследованиях. Формат и содержание окончательного отчета должны соответствовать указаниям, содержащимся в добавлении к Приложению 13 ИКАО и в части IV "Представление отчетов" Руководства ИКАО по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Дос 9756). Объем и рамки окончательного отчета должны определяться обстоятельствами авиационного происшествия и связанными с ним аспектами безопасности полетов. Для всех происшествий с воздушными судами, зарегистрированными, эксплуатируемыми, разработанными или изготовленными за пределами [название государства], необходимо обеспечивать полное соблюдение формата ИКАО. В соответствии с положениями Приложения 13 ИКАО отчет должен быть четким и кратким.

10.1.2 В соответствии с политикой [полномочного органа по расследованию] составление и публикация окончательного отчета осуществляются в максимально сжатые сроки. Публикация окончательного отчета может осуществляться путем его размещения на веб-сайте [полномочного органа по расследованию], а также посредством направления экземпляров в бумажном виде всем затронутым государствам и ИКАО согласно положениям Приложения 13.

10.1.3 После завершения полевой фазы расследования [полномочный орган по расследованию] должен обеспечить, чтобы УР разработал график составления отчета, включающий контрольный срок завершения окончательного отчета. Контрольный срок должен соответствовать сложности аспектов безопасности полетов, связанных с авиационным происшествием.

10.1.4 Как правило, контрольный срок завершения расследований "незначительных" авиационных происшествий с минимумом вопросов к обеспечению безопасности полетов составляет не более шести месяцев с даты авиационного происшествия. Установленный срок для крупных авиационных происшествий со сложными аспектами безопасности полетов обычно составляет двенадцать месяцев или минимально возможный период.

10.1.5 Если по каким-либо причинам окончательный отчет не может быть опубликован в 12-месячный срок, [полномочный орган по расследованию] должен публиковать к каждой годовщине авиационного происшествия промежуточное сообщение с подробным описанием хода расследования, включая информацию о любых возникших вопросах, касающихся безопасности полетов. [Полномочный орган по расследованию] также должен выпускать промежуточные отчеты и/или рекомендации по безопасности полетов всякий раз, когда возникает необходимость обратить внимание на какие-либо вопросы безопасности полетов, которые могут представлять интерес для других государств и/или организаций.

## 10.2 ОТЧЕТЫ ГРУПП

### 10.2.1 Полевые записи

В ходе полевого этапа расследования и всех работ по исследованию и тестированию каждая группа по расследованию составляет "полевые записи". Полевые записи должны составляться в том же формате, что и фактологические отчеты (см. п. 10.2.2 ниже). После завершения составления полевых записей каждый член группы должен их подписать, подтверждая тем самым свое согласие с их содержанием, а также с полнотой и точностью изложения материала. Если кто-либо из членов группы не принимал участия в какой-то части расследования, этот факт должен быть зафиксирован и подтвержден его/ее подписью. Аналогичным образом, если не удалось устранить расхождения во мнениях между одним из членов группы и ее руководителем, суть разногласий следует изложить в полевых записях и подтвердить соответствующими подписями.

### 10.2.2 Фактологические отчеты

10.2.2.1 Фактологические отчеты составляются на основе полевых записей и дополняются результатами более поздней работы по расследованию.

10.2.2.2 В консультации с членами группы руководитель группы [полномочного органа по расследованию] должен провести тщательное изучение вещественных доказательств, касающихся задач, возложенных на группу, и составить отчет группы, в котором отражаются все факты, связанные с деятельностью группы. Фактологический отчет группы может также включать приложения (например, карты, схемы или иные документы), дополняющие письменный протокол расследования. С этим предварительным отчетом, именуемым "фактологическим отчетом группы", следует ознакомить других специалистов, принимавших участие в данном этапе расследования, а также уполномоченных представителей и их советников, участвующих в расследовании. Такие консультации преследуют своей целью достижение полноты и точности, необходимых для последующего "технического анализа" (см. п. 10.3 ниже). После консультаций и редактирования фактологических отчетов групп их копии направляются всем организациям и специалистам, принимающим участие в расследовании.

10.2.2.3 Фактологический отчет группы представляется в следующем формате:

<i>Фактологический отчет (или полевые записи) группы по производству полетов/(дата)</i>		
A.	<i>Происшествие:</i>	<i>XXXX (идентификационный кодový номер, присвоенный [наименование полномочного органа по расследованию])</i>
	<i>Место происшествия:</i>	<i>XXXX [город, штат, страна]</i>
	<i>Дата/время:</i>	<i>XXXX</i>
	<i>Воздушное судно:</i>	<i>XXXX [марка, модель, регистрация]</i>
B.	<i>Члены группы</i>	
	<i>XXXX</i>	<i>Руководитель группы</i>
	<i>XXXX</i>	<i>Специалист авиакомпании</i>
	<i>XXXX</i>	<i>Специалист [ВГА]</i>
	<i>XXXX</i>	<i>Специалист изготовителя</i>

<p><b>C. Сводные данные</b></p> <p><i>В этом разделе приводится краткое изложение фактов авиационного происшествия, таких, как номер рейса, время взлета, время происшествия (если известно), число людей на борту, телесные повреждения и т. д. Этот раздел также должен содержать краткое описание работы, проделанной группой. Здесь же приводятся задачи группы и подгрупп и краткие данные о времени и месте действий, связанных с расследованием. Например, "группа по производству полетов опросила пилотов, проанализировала записи и выполнила работу на тренажере" и "группа по бортовым системам задокументировала компоненты воздушного судна на месте происшествия, демонтировала некоторые части и провела исследование компонентов на предприятиях изготовителя".</i></p>
<p><b>D. Детали расследования</b></p> <p><i>Здесь под соответствующими заголовками, описывающими области расследования, приводятся факты, условия и обстоятельства, установленные группой, а также выводы расследования (на фактологической основе). Например, в случае группы по производству полетов заголовки будут включать сведения о личном составе, планировании полета, диспетчерском управлении, массе и балансировке воздушного судна. Требуется включить все имеющие отношение к делу факты вне зависимости от того, можно ли их считать значимыми для выводов группы. К отчету группы прилагается соответствующая документация.</i></p>

10.2.2.4 В некоторых случаях после завершения подготовки фактологического отчета группы новые действия по расследованию могут потребовать внесения дополнений для документирования непредвиденных или других последующих действий по расследованию. Дополнения следует составлять в таком же формате, что и фактологический отчет группы.

### 10.3 ТЕХНИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ

10.3.1 После завершения расследования и получения отчетов всех групп и других фактологических данных [полномочный орган по расследованию] должен провести совещание по техническому анализу, на котором все собранные в ходе расследования фактологические материалы должны быть в последний раз проанализированы перед тем, как приступить к составлению окончательного отчета. Уполномоченные представители и их советники, а также другие стороны, принимавшие участие в расследовании, получают еще одну возможность убедиться в полноте, объективности и точности зарегистрированных фактологических данных. УР следует постараться достичь полного согласия по всем фактологическим материалам, прежде чем перейти к стадии написания окончательного отчета.

10.3.2 При некоторых незначительных авиационных происшествиях совещания для технического анализа можно проводить, используя конференц-связь или электронную почту и обмен письмами. Однако при крупных авиационных происшествиях со сложными вопросами безопасности полетов следует проводить полноценное совещание для технического анализа.

10.3.3 Если в результате технического анализа не удается достичь полного согласия в отношении собранных фактологических данных, может потребоваться возобновить расследование с целью устранения разногласий. Любые неустранимые расхождения следует отмечать в фактологическом протоколе расследования.

## 10.4 ФОРМАТ ОКОНЧАТЕЛЬНОГО ОТЧЕТА

### 10.4.1 Общие положения

10.4.1.1 Все отчеты об авиационных происшествиях и инцидентах *[полномочного органа по расследованию]* должны содержать во вводной части или предисловии следующее пояснение в отношении цели расследования:

*В соответствии с положениями Приложения 13 целью расследования авиационного происшествия или инцидента не является установление доли чьей-либо вины или ответственности. Основная цель расследования и окончательного отчета заключается в предотвращении авиационных происшествий и инцидентов (источник: Приложение 13 ИКАО, глава 3, п. 3.1.).*

10.4.1.2 В добавлении 1 к Приложению 13 ИКАО содержится общий формат окончательного отчета. Кроме того, подробные рекомендации в отношении формата и содержания окончательного отчета приведены в добавлении 1 к главе 1 части IV "Представление отчетов" Руководства ИКАО по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9756). Соблюдать формат и указания ИКАО следует в большинстве окончательных отчетов *[полномочного органа по расследованию]*. Для некоторых инцидентов и незначительных авиационных происшествий формат отчета можно изменить, поскольку не все рубрики Приложения 13 ИКАО могут быть применимыми. В части IV документа Doc 9756 содержатся подробные указания относительно тематики каждого раздела окончательного отчета и рекомендации по составлению окончательного отчета. Эти положения справочных материалов в настоящем документе не воспроизводятся.

### 10.4.2 Главы 1 и 2 окончательного отчета

*[Полномочный орган по расследованию]* должен соблюдать формат ИКАО для глав 1 и 2 окончательного отчета. Глава 1 "Фактологическая информация" должна включать подробное изложение фактов, условий и обстоятельств, выявленных в ходе расследования. Глава 2 "Анализ" должна содержать оценку соответствующих фактов и обстоятельств, которые способствовали авиационному происшествию или инциденту. В этой части отчета следует также привести выявленные в ходе расследования недостатки в области обеспечения безопасности полетов вне зависимости от того, имеют ли они отношение к причине авиационного происшествия. В добавления к окончательному отчету должны быть включены подтверждающие документы, требуемые для обоснования фактов, анализа, выводов и рекомендаций.

### 10.4.3 Глава 3 окончательного отчета: заключения

*[[Примечание. Формат главы 3 варьируется в разных государствах в зависимости от действующих в этих государствах законов, руководящих принципов и процедур. В п. 6.1 Приложения 13 ИКАО признается, что формат можно адаптировать с учетом обстоятельств авиационного происшествия или инцидента. Например, в главе 3 окончательного отчета государства могут использовать рубрики "Причины" или "Способствующие факторы" или оба этих подраздела. Некоторые государства указывают "Возможные причины", тогда как другие лишь перечисляют выводы, соотнося их с причинами авиационного происшествия или способствующими факторами. Все эти форматы согласуются с указаниями, содержащимися в Приложении 13 и части IV "Представление отчетов" Руководства ИКАО по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9756). Поэтому отдельным государствам может потребоваться внести изменения в предлагаемые ниже формулировки для того, чтобы согласовать принципы и процедуры настоящего руководства и требования конкретного государства.]]*

*[Полномочный орган по расследованию]* должен включить в главу 3 окончательного отчета перечень выводов *[причин и/или способствующих факторов]*. *[Полномочный орган по расследованию]* должен указать в окончательном отчете как непосредственные, так и более глубокие системные причины. При формулировании выводов, причин и способствующих факторов *[полномочный орган по расследованию]* руководствуется указаниями, приведенными в таблице 1-3 "Пример изложения причин" добавления 1 к главе 1 и добавления 2 к главе 1 "Правила составления отчета" части IV "Представление отчетов" Руководства ИКАО по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Дос 9756). *[Полномочный орган по расследованию]* также включит в соответствующий раздел главы 3 следующее положение: "Определение причин не предполагает возложения вины или установления административной, гражданской или уголовной ответственности."

#### **10.4.4 Глава 4 окончательного отчета: рекомендации по обеспечению безопасности полетов**

*[[Примечание. Формат главы 4 варьируется в разных государствах в зависимости от действующих в этих государствах законов, руководящих принципов и процедур. В некоторых государствах главу 4 разбивают на две части: "Предпринятые действия по обеспечению безопасности полетов" и "Рекомендации по обеспечению безопасности полетов". Предпринятые действия по обеспечению безопасности полетов могут быть следствием официальных рекомендаций по безопасности полетов, сформулированных в ходе расследования, или следствием мероприятий по устранению недостатков, предпринятых авиакомпанией, изготовителем, [ВГА] и т. д. в отсутствие официальных рекомендаций по безопасности полетов. Оба вида действий должны быть отмечены в главе 4, как предлагается в нижеследующем тексте.]]*

*[Полномочный орган по расследованию]* должен включить в главу 4 окончательного отчета как рекомендации по безопасности полетов, направленные на предотвращение авиационных происшествий, так и (если таковые имеются) мероприятия по обеспечению безопасности полетов (корректирующие действия), предпринятые в ходе расследования. При подготовке рекомендаций по безопасности полетов в ходе расследования и их включении в свой окончательный отчет *[полномочный орган по расследованию]* должен руководствоваться указаниями, содержащимися в главе 1 части IV "Представление отчетов" Руководства ИКАО по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Дос 9756). (См. п. 10.8 для получения более подробной информации в отношении рекомендаций по безопасности полетов.)

### **10.5 КОНСУЛЬТАЦИИ**

10.5.1 *[Полномочный орган по расследованию]* должен руководствоваться положениями о консультациях, содержащимися в главе 6 Приложения 13 ИКАО. Конфиденциальный проект окончательного отчета следует направить всем государствам, принимавшим участие в расследовании, с предложением высказать свои существенные и обоснованные замечания по этому отчету: Эти государства включают:

- a) государство, которое назначило расследование;
- b) государство регистрации;
- c) государство эксплуатанта;
- d) государство разработчика;
- e) государство-изготовителя;
- f) любое государство, которое приняло участие в расследовании.

10.5.2 Для того чтобы получить существенные технические консультации по проекту окончательного отчета, [полномочному органу по расследованию] следует направить через государство эксплуатанта копию проекта окончательного отчета эксплуатанту для представления замечаний. Аналогичным образом, [полномочному органу по расследованию] через государство разработчика или государство-изготовителя следует направить копию проекта окончательного отчета организациям, ответственным за конструкцию типа и окончательную сборку воздушного судна, для представления ими замечаний.

10.5.3 В сопроводительном письме к проекту окончательного отчета следует просить каждого получателя уведомить [полномочный орган по расследованию] о любых предпринятых промежуточных мерах по безопасности полетов или предпринимаемых мерах по безопасности полетов, которые подлежат включению в окончательный отчет. Замечания должны быть получены в течение 60 дней, кроме случаев, когда имеется взаимная договоренность о продлении данного срока. Если замечания, полученные от другого государства, являются приемлемыми, в проект окончательного отчета следует внести изменения. Если [полномочный орган по расследованию] не согласен с замечаниями в какой-то их части или в целом, замечания другого государства должны быть приложены к окончательному отчету, кроме случаев, когда такое государство примет решение не прилагать свои замечания.

10.5.4 Проект окончательного отчета также должен направляться ключевым сторонам в [название государства] (авиакомпания, [ВГА], изготовитель воздушного судна и т. д.), принимавшим участие в расследовании, для получения существенных и обоснованных замечаний. На стороны из [название государства] распространяются такие же правила в отношении сроков получения замечаний и работы с ними, какие содержатся в главе 6 Приложения 13 ИКАО.

*Примечание.* [Полномочный орган по расследованию] должен включить в проект окончательного отчета предполагаемые рекомендации по безопасности полетов с просьбой к получателям прокомментировать их.

## 10.6 ПОЛУЧАТЕЛИ ОКОНЧАТЕЛЬНОГО ОТЧЕТА

[Полномочный орган по расследованию] должен незамедлительно направить экземпляр окончательного отчета:

- 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, гражданине которого погибли или получили тяжкие телесные повреждения;
- h) любому государству, которое предоставило соответствующую информацию, основное оборудование или экспертов.

## 10.7 РАСПРОСТРАНЕНИЕ И ПУБЛИКАЦИЯ ОКОНЧАТЕЛЬНОГО ОТЧЕТА

10.7.1 Уроки, извлеченные в ходе расследования и изложенные в окончательном отчете, имеют важное значение для повышения безопасности полетов. Широкое распространение окончательного отчета необходимо для предотвращения авиационных происшествий в будущем и информирования общественности. Поэтому [полномочный орган по расследованию] должен в соответствии с требованиями п. 6.5 Приложения 13 ИКАО как можно скорее и, если возможно, в течение 12 мес опубликовать окончательный отчет.

10.7.2 [Полномочному органу по расследованию] следует направить экземпляры окончательного отчета всем государствам и сторонам, принимавшим участие в расследовании, а также по требованию семьям пострадавших в авиационном происшествии. [Полномочный орган по расследованию] должен также направить экземпляры окончательного отчета в ИКАО в случае происшествия с воздушным судном, максимальная масса которого превышает 5700 кг.

10.7.3 Распространение, обеспечивающее прозрачность для широкой публики, помогает поддерживать общественное доверие к авиационной системе. [Полномочный орган по расследованию] должен обеспечить, чтобы окончательный отчет был доступен для широкой публики на его веб-сайте.

10.7.4 Если окончательный отчет не может быть опубликован в 12-месячный срок, [полномочному органу по расследованию] следует публиковать к каждой годовщине авиационного происшествия промежуточное сообщение с подробным изложением хода расследования, включая информацию о любых возникших вопросах, касающихся безопасности полетов.

## 10.8 РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

### 10.8.1 Общие положения

10.8.1.1 Поскольку в соответствии с положениями Приложения 13 единственной целью расследования авиационного происшествия или инцидента является предотвращение авиационных происшествий и инцидентов в будущем, [полномочному органу по расследованию] следует рекомендовать в датированном препроводительном письме соответствующим полномочным органам [название государства], а также органам других государств любые предупредительные меры, которые необходимо срочно принять для повышения безопасности полетов. [Полномочный орган по расследованию] должен направить датированным сопроводительным письмом любые рекомендации по безопасности полетов, выработанные в результате проведенных расследований, полномочным органам по расследованию авиационных происшествий других заинтересованных государств и ИКАО, если они касаются документов ИКАО.

10.8.1.2 Кроме того, [полномочный орган по расследованию] должен призвать всех участников расследования принять надлежащие и незамедлительные меры для повышения уровня безопасности полетов путем устранения выявленных недостатков в области обеспечения безопасности полетов, не дожидаясь выпуска официальных рекомендаций.

10.8.1.3 Расследователи [полномочного органа по расследованию] должны предоставить для включения в окончательный отчет информацию по любым выявленным проблемам в области безопасности полетов, принятым мерам обеспечения безопасности полетов и подлежащие рассмотрению предложения в отношении рекомендаций по безопасности полетов. Часть IV "Представление отчетов" Руководства ИКАО по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Дос 9756) содержит подробные указания, касающиеся составления и стиля изложения рекомендаций по безопасности полетов.

### 10.8.2 Контроль выполнения рекомендаций по безопасности полетов

10.8.2.1 [Полномочный орган по расследованию] имеет "систему отслеживания" рекомендаций по безопасности полетов, служащую для контроля выполнения рекомендаций по безопасности полетов, выданных организациям в [название государства] и другим государствам, и выяснения того, приняты ли меры обеспечения безопасности полетов во исполнение рекомендаций, планируются ли такие меры или по каким причинам меры не принимаются. В случае получения рекомендаций по обеспечению безопасности полетов от другого государства [полномочный орган по расследованию] должен в течение 90 дней с момента направления препроводительного письма информировать представившее предложения государство о принятых или рассматриваемых мерах обеспечения безопасности полетов или о причинах непринятия таких мер.

10.8.2.2 Регистрация входящих и исходящих почтовых отправлений в рамках осуществляемой с организациями [название государства] и другими государствами переписки по контролю выполнения рекомендаций по безопасности полетов должна вестись в файлах расследования авиационных происшествий [полномочным органом по расследованию].

### 10.9 ВОЗОБНОВЛЕНИЕ РАССЛЕДОВАНИЯ

Если в ходе расследования даже после выпуска окончательного отчета появляются новые факты или обнаруживается ошибка, допущенная в ходе первоначального анализа, [полномочный орган по расследованию] должен возобновить расследование для того, чтобы изучить новые данные или проверить ошибочные анализы, используя такие же процедуры, что и при первоначальном расследовании. Если этого требуют результаты возобновленного расследования, [полномочный орган по расследованию] должен внести исправления в фактологический протокол расследования и опубликовать пересмотренный окончательный отчет.

---

## Глава 11

### ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ОТЧЕТОВ В СИСТЕМУ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ДАННЫХ ОБ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ/ИНЦИДЕНТАХ (ADREP) ИКАО

#### 11.1 ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ОТЧЕТЫ ADREP

11.1.1 В случае происшествия с воздушным судном, максимальная масса которого более 2250 кг, *[полномочный орган по расследованию]* должен направить предварительный отчет (см. п. 7.1 главы 7 Приложения 13 ИКАО):

- 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) ИКАО.

11.1.2 В случае происшествия с воздушным судном, масса которого менее 2250 кг, когда затрагиваются вопросы летной годности или вопросы, представляющие интерес для других государств, *[полномочный орган по расследованию]* должен направить предварительный отчет (см. п. 7.2 главы 7 Приложения 13 ИКАО):

- 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.

11.1.3 Предварительный отчет должен быть направлен в течение 30 дней с даты авиационного происшествия. Когда это касается вопросов, непосредственно затрагивающих безопасность полетов, предварительный отчет должен быть направлен сразу же по получении сведений наиболее удобными и быстрыми средствами связи (см. п. 7.4 главы 7 Приложения 13 ИКАО).

11.1.4 Если проведение расследования целиком передано *[название государства]*, *[полномочному органу по расследованию]* следует направить предварительный отчет заинтересованным государствам и ИКАО в соответствии с положениями пп. 7.1–7.4 главы 7 Приложения 13 ИКАО.

## 11.2 ИНФОРМАЦИОННЫЕ ОТЧЕТЫ ADREP ОБ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ/ИНЦИДЕНТАХ

11.2.1 В случае происшествия с воздушным судном, максимальная масса которого более 2250 кг, *[полномочный орган по расследованию]* должен направить при первой возможности после расследования информационный отчет об авиационном происшествии ИКАО. Кроме того, *[полномочный орган по расследованию]* должен представить другим государствам по запросу имеющую отношение к делу информацию дополнительно к содержащейся в информационном отчете об авиационном происшествии/инциденте (см. пп. 7.5 и 7.6 главы 7 Приложения 13 ИКАО).

11.2.2 Если *[полномочный орган по расследованию]* проводит расследование инцидента с воздушным судном, максимальная масса которого превышает 5700 кг, то *[полномочный орган по расследованию]* должен направить при первой возможности после расследования информационный отчет об инциденте ИКАО (см. п. 7.7 главы 7 Приложения 13 ИКАО).

11.2.3 Если проведение расследования целиком передано *[название государства]*, *[полномочный орган по расследованию]* должен направить информационный отчет об авиационном происшествии/инциденте заинтересованным государствам и ИКАО в соответствии с положениями пп. 7.5–7.7 главы 7 Приложения 13 ИКАО.

---

## Глава 12

### **МЕРЫ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ: СИСТЕМА БАЗ ДАННЫХ О ПРОИСШЕСТВИЯХ/ИНЦИДЕНТАХ**

*[[Требование о создании систем обязательного представления данных об инцидентах и рекомендация о создании систем добровольного представления данных об инцидентах содержатся в главе 8 Приложения 13. В данную главу следует включить подробное описание существующих в [название государства] систем представления данных об инцидентах, а также изложение политики и процедур анализа данных и обмена информацией, поступающей от таких систем. Ниже приводится предлагаемый вариант текста.]]*

#### **12.1 СИСТЕМЫ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ДАННЫХ ОБ ИНЦИДЕНТАХ**

12.1.1 В соответствии с положениями главы 8 Приложения 13 ИКАО [название государства] создало систему обязательного представления данных об инцидентах в целях содействия сбору информации о фактических или потенциальных недостатках в области обеспечения безопасности полетов. [Название государства] также создало систему добровольного представления данных об инцидентах, которая не ориентирована на применение наказания и предусматривает защиту источников информации.

12.1.2 Информация, содержащаяся в отчетах о расследовании авиационных происшествий и инцидентов и базе (базах) данных об авиационных инцидентах, должна анализироваться для определения любых необходимых предупредительных мер. Если в ходе анализа информации выявлены вопросы безопасности полетов, представляющие интерес для других государств, [название государства] должно как можно скорее направить такую связанную с безопасностью полетов информацию другим государствам.

12.1.3 Вне зависимости от источника рекомендаций по безопасности полетов (отчеты об авиационных происшествиях/инцидентах, анализ баз данных или исследования в области безопасности полетов), если они направляются другому государству, также следует направить полномочному органу по расследованиям этого государства.

#### **12.2 ЕВРОПЕЙСКИЙ КООРДИНАЦИОННЫЙ ЦЕНТР СИСТЕМ СООБЩЕНИЯ ОБ АВИАЦИОННЫХ ИНЦИДЕНТАХ (ЕССАIRS): БАЗА ДАННЫХ, АНАЛИЗ И ОБМЕН ДАННЫМИ**

*[Если государство имеет систему сбора и анализа данных об авиационных происшествиях и инцидентах, совместимую с системой ADREP ИКАО, в этом пункте следует привести описание этой системы. Если государство не имеет системы сбора и анализа данных об авиационных происшествиях и*

*инцидентах, совместимой с системой ADREP ИКАО, оно может рассмотреть возможность применения программы Европейского координационного центра систем сообщения об авиационных происшествиях и инцидентах (ECCAIRS) для того, чтобы обеспечить соблюдение требований главы 8 Приложения 13, как предлагается в приведенном ниже тексте.]]*

12.2.1 Приложение 13 ИКАО содержит требования к государствам в отношении создания и ведения базы данных об авиационных происшествиях и инцидентах в целях содействия эффективному анализу получаемой информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов, в том числе информации от своих систем представления данных об авиационных инцидентах, и определения любых необходимых предупредительных мер.

12.2.2 Государствам при внедрении собственной системы представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах, а также сбора, хранения и распространения соответствующей информации по обеспечению безопасности полетов следует рассмотреть возможность использования системы, совместимой с системой ADREP ИКАО.

12.2.3 Следует отметить, что в Европейском Союзе (ЕС) создана база данных об авиационных происшествиях и инцидентах на основе программного обеспечения ECCAIRS, которое полностью совместимо с системой ADREP ИКАО. Государствам рекомендуется создавать свои базы данных об авиационных происшествиях и инцидентах на основе программного обеспечения ECCAIRS, которое предоставляется бесплатно.

---

## **ДОБАВЛЕНИЯ**



## Добавление А

### **Законодательство [название государства] в области расследования авиационных происшествий и инцидентов**

- **Закон об авиации [название государства]**
- **[Указ или иной нормативный правовой акт] [название государства]**

*[[Примечание. В этом добавлении должны быть представлены законодательные акты соответствующего государства, служащие основанием для создания независимого полномочного органа по расследованию авиационных происшествий и инцидентов и регламентирующие его права и обязанности. Законодательные акты, регламентирующие финансирование этого полномочного органа, также должны быть включены в это добавление.]]*



## **Добавление В**

### **Рабочий регламент [полномочного органа по расследованию]**

*[[Примечание. Здесь должны быть приведены правила, регламентирующие деятельность [полномочного органа по расследованию]. Эти правила должны, как минимум, отражать национальные требования, вытекающие из законодательства, касающегося расследования авиационных происшествий и инцидентов, и устанавливать единообразный порядок проведения расследований в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPs), содержащимися в Приложении 13, а также рекомендациями, изложенными в Руководстве ИКАО по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9756).]]*

---



## **Добавление С**

### **Соглашения и меморандумы о взаимопонимании (МОВ) с другими организациями**

*[[Примечание. В это добавление следует включить тексты меморандумов о взаимопонимании и других соглашений о предоставлении помощи и сотрудничестве между [полномочным органом по расследованию] и другими организациями внутри страны, такими, как судебные органы, ВГА, службы реагирования в чрезвычайных ситуациях, органы ОВД и др., а также между [полномочным органом по расследованию] и другими государствами.]]*

---



## Добавление D

### Перечень примеров серьезных инцидентов (см. дополнение С к Приложению 13)

*Примечание. Описанные ниже инциденты являются типичными примерами инцидентов, которые можно отнести к категории серьезных. Этот перечень не является исчерпывающим и служит лишь иллюстрацией к определению "серьезного инцидента".*

- Опасные сближения, при которых для предотвращения столкновения или опасной ситуации требуется выполнить маневр уклонения, или когда целесообразно предпринять действия по уклонению.
- Ситуация, в которой едва удалось избежать столкновения исправного воздушного судна с землей.
- Прерванные взлеты с закрытой или занятой взлетно-посадочной полосы, рулежной дорожки<sup>1</sup> или неназначенной взлетно-посадочной полосы.
- Взлеты с закрытой или занятой взлетно-посадочной полосы, рулежной дорожки<sup>1</sup> или неназначенной взлетно-посадочной полосы.
- Посадки или попытки выполнить посадку на закрытую или занятую взлетно-посадочную полосу, рулежную дорожку<sup>1</sup> или неназначенную взлетно-посадочную полосу.
- Явная неспособность достичь требуемых характеристик во время разбега при взлете или на начальном участке набора высоты.
- Пожары и случаи появления дыма в пассажирском салоне, грузовых отсеках или пожары двигателя, даже если такие пожары затушены с помощью огнегасящих веществ.
- Ситуации, в которых потребовалось использование членами летного экипажа аварийного кислорода.
- Случаи разрушения конструкции воздушного судна или разрушения двигателя, включая нелокализованные отказы газотурбинных двигателей, которые не классифицируются как авиационные происшествия.
- Неоднократные выходы из строя одной или более бортовых систем, серьезно влияющие на эксплуатацию воздушного судна.

---

1. За исключением санкционированных полетов вертолетов.

- Случаи потери трудоспособности членами летного экипажа в полете.
  - Количество топлива, требующее объявления пилотом аварийной обстановки.
  - Несанкционированные выезды на взлетно-посадочную полосу, отнесенные по серьезности последствий к категории А. Информация, касающаяся классификации серьезности последствий, содержится в Руководстве по предотвращению несанкционированных выездов на взлетно-посадочную полосу (Doc 9870).
  - Инциденты при взлете или посадке. Такие инциденты, как недолет или выкатывание за пределы взлетно-посадочной полосы.
  - Отказы систем, попадание в зону опасных метеоявлений, выход за пределы установленных летных ограничений или другие ситуации, которые могут создать трудности в управлении воздушным судном.
  - Отказы более одной системы в системе резервирования, являющейся обязательной для управления полетом и навигации.
-

## Добавление Е

### Индивидуальная программа профессионального совершенствования

Индивидуальная программа профессионального совершенствования.  
Расследователь авиационных происшествий

<b>Фамилия расследователя:</b>					
<b>Специализация (производство полетов/инженерно-технические вопросы/УВД/факторы выживания/др.):</b>					
<b>Должностная категория или должность:</b>					
<b>Фамилия руководителя:</b>					
<i>Знания, навыки или опыт</i>	<i>Источник/ курс</i>	<i>Дата окончания</i>	<i>Дата начала практической деятельности</i>	<i>Планируемая дата обучения</i>	<i>Примечания (количество лет, оценки и т. п.)</i>
<b>Правила первоначального реагирования</b>					
Порядок оповещения					
Уведомление других национальных полномочных органов и организаций					
Ответственное хранение документации, записей и проб					
Юрисдикция и охрана места авиационного происшествия					
Обеспечение безопасности расследователя: курс по изучению мер предохранения от биологической опасности и средства защиты					
Обеспечение безопасности расследователя, включая защиту от психологического стресса					

Извлечение останков людей					
Просьбы о проведении аутопсии					
Оказание помощи семьям					
<b>Порядок проведения расследования</b>					
Полномочия и ответственность					
Масштабы и рамки расследования					
Руководство расследованием (руководитель группы и УР): на месте внутреннего происшествия и за рубежом					
Использование специалистов					
Стороны расследования, уполномоченные представители, советники и наблюдатели					
Связь со средствами массовой информации					
Специализированные процедуры (производство полетов, инженерно-технические вопросы, человеческий фактор и т. д.)					

<p><b>Фамилия расследователя:</b></p> <p><b>Специализация (производство полетов/инженерно-технические вопросы/УВД/факторы выживания/др.):</b></p> <p><b>Должностная категория или должность:</b></p> <p><b>Фамилия руководителя:</b></p>					
					<i>Примечания (количество лет, оценки и т. п.)</i>
<i>Знания, навыки или опыт</i>	<i>Источник/курс</i>	<i>Дата окончания</i>	<i>Дата начала практической деятельности</i>	<i>Планируемая дата обучения</i>	
<b>Составление отчетов</b>					
Внутренняя и внешняя переписка					
Полевые записи и фактологические отчеты специалистов					

Аналитический отчет специалиста					
Рекомендации по обеспечению безопасности полетов					
Окончательные отчеты					
Техническая документация					
Ораторские выступления					
<b>Участие в семинарах и совещаниях</b>					
Международное общество расследователей авиационных происшествий (ISASI)					
Фонд безопасности полетов (FSF)					
Семинары по специализированным техническим вопросам					
Рабочие группы ИКАО					
Региональные рабочие группы					
Прочее					
<b>Прохождение начальных курсов, курсов повышения квалификации или специализированных курсов и имеющиеся свидетельства (после найма на работу)</b>					
<i>Название курса или учебного заведения</i>	<i>Даты</i>			<i>Примечания (свидетельства и т. д.)</i>	
<b>Переподготовка</b>					
<i>Название курса или учебного заведения</i>	<i>Даты</i>			<i>Примечания (свидетельства и т. д.)</i>	
<b>Подготовка на рабочем месте (ПРМ) (минимум два события)</b>					
<i>Обозначение авиационных происшествий</i>	<i>Даты</i>			<i>Примечания</i>	
ПРМ: внутреннее авиационное происшествие					
ПРМ: внутреннее авиационное происшествие					

<b>Участие в качестве наблюдателя (ПРМ) в расследованиях, проводимых другими государствами</b>		
<i>Обозначение авиационных происшествий</i>	<i>Даты</i>	<i>Примечания</i>

---

## Добавление F

Акт о прекращении охраны обломков и частей воздушного судна

Номер расследования  
[полномочного органа  
по расследованию]

[Полномочный орган по расследованию] проводит расследование следующего вопроса авиационной безопасности.

Название и/или иное описание расследования: марка, модель, регистрация воздушного судна, дата происшествия и т. д.

Позиции, перечисленные ниже, более не требуются [полномочному органу по расследованию] в рамках проводимого им расследования, связанного с безопасностью полетов.

Примечание. Если компоненты подлежат возврату в эксплуатацию, настоятельно рекомендуется, чтобы уполномоченный персонал проверил их состояние.

Данные по позициям (наименование и состояние)	Дата возврата

УР или представитель [полномочного органа по расследованию]

Подпись УР

Фамилия УР/представителя

Дата

Телефон

Факс

Эл. почта

Просьба вернуть подписанную копию этого акта указанному выше лицу из [полномочного органа по расследованию]

Заверение со стороны владельца или агента

Я принимаю на ответственное хранение перечисленные позиции.

Фамилия владельца или агента

Телефон

Подпись владельца или агента

Дата

— КОНЕЦ —





ISBN 978-92-9249-043-0



9 7 8 9 2 9 2 4 9 0 4 3 0