

Международные стандарты
и Рекомендуемая практика



Приложение 13
к Конвенции о международной
гражданской авиации

Расследование авиационных происшествий и инцидентов

Настоящее издание включает все поправки,
принятые Советом до 27 февраля 2001 года,
и с 1 ноября 2001 года заменяет все
предыдущие издания Приложения 13.

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

Издание девятое
Июль 2001 года

Международная организация гражданской авиации

Опубликовано Международной организацией гражданской авиации отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках. Всю корреспонденцию следует направлять в адрес Генерального секретаря ИКАО.

Заказы на данное издание направлять по одному из следующих нижеприведенных адресов, вместе с соответствующим денежным переводом (тратта, чек или банковское поручение) в долл. США или в валюте страны, в которой размещается заказ. Заказы с оплатой кредитными карточками ("Виза", "Мастеркард" или "Америкэн экспресс") направлять в адрес Штаб-квартиры ИКАО.

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit
999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7
Telephone: +1 (514) 954-8219 ext. 8022; Telex: 05-24513; Facsimile: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULADYA;
E-mail: sales_unit@icao.int

Egypt. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex,
Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Telephone: +20 (2) 267-4840; Facsimile: +20 (2) 267-4843; Sitatex: CAICAYA

France. Directeur régional de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat,
92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)
Téléphone: +33 (1) 46 41 85 85; Télécopieur: +33 (1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 or 17 Park Street, Calcutta 700016
Telephone: +91 (11) 331-5896; Facsimile: +91 (11) 332-2639

Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Telephone: +81 (3) 3503-2686; Facsimile: +81 (3) 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation,
P.O.Box 46294, Nairobi
Telephone: +254 (2) 622-395; Facsimile: +254 (2) 226-706; Sitatex: NBOCAYA

Mexico. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe,
Masaryk No. 29-3er. piso, Col. Chapultepec Morales, México, D.F., 11570
Teléfono: +52 (5) 250-3211; Facsimile: +52 (5) 203-2757; Sitatex: MEXCAYA

Peru. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: +51 (1) 302260; Facsimile: +51 (1) 640393; Sitatex: LIMCAYA

Russian Federation. Aviaizdat, 48, I. Franco Street, Moscow 121351
Telephone: +7 (095) 417-0405; Facsimile: +7 (095) 417-0254

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 8-23-54-52; Télécopieur: +221 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA

Slovakia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Levoté prevádzkové služby Slovenskej Republiky,
State Interprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21, Slovak Republic
Telephone: +421 (7) 4857 1111; Facsimile: +421 (7) 4857 2105

South Africa. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg, Republic of South Africa
Telephone: +27 (11) 315-0003/4; Facsimile: +27 (11) 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

Spain. A.E.N.A. - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14,
Planta Tercera, Despacho 3.11, 28027 Madrid
Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsimile: +34 (91) 321-3157; Correo electrónico: ssc.ventasoci@aena.es

Thailand. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyae Ladprao, Bangkok 10901
Telephone: +66 (2) 537-8189; Facsimile: +66 (2) 537-8199; Sitatex: BKKCAYA

United Kingdom. Westward Documedia, 37 Windsor Street, Cheltenham, Glos., GL52 2DG
Telephone: +44 (1242) 235-151; Facsimile: +44 (1242) 584-139

2/01

Каталог изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО

Ежегодное издание с перечнем всех имеющихся в настоящее время публикаций и аудиовизуальных учебных средств.

В ежемесячных дополнениях сообщается о новых публикациях, аудиовизуальных учебных средствах, поправках, дополнениях, повторных изданиях и т. п.

Рассылаются бесплатно по запросу, который следует направлять в Сектор продажи документов ИКАО.

**Международные стандарты
и Рекомендуемая практика**



**Приложение 13
к Конвенции о международной
гражданской авиации**

Расследование авиационных происшествий и инцидентов

Настоящее издание включает все поправки, принятые Советом до 27 февраля 2001 года, и с 1 ноября 2001 года заменяет все предыдущие издания Приложения 13.

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

Издание девятое
Июль 2001 года

Международная организация гражданской авиации

ПОПРАВКИ

Об издании поправок регулярно сообщается в "Журнале ИКАО" и в дополнениях к *Каталогу изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО*, которыми рекомендуется пользоваться для справок. Ниже приводится форма для регистрации поправок.

РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВОК И ИСПРАВЛЕНИЙ

ПОПРАВКИ			
№	Дата начала применения	Дата внесения	Кем внесено
1-10	Включены в настоящее издание		
11	23.11.06	–	ИКАО

ИСПРАВЛЕНИЯ			
№	Дата выпуска	Дата внесения	Кем внесено

СОДЕРЖАНИЕ

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

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

	Страница
ГЛАВА 6. Окончательный отчет	6-1
Ответственность любого государства.....	6-1
Выпуск информации. Согласие.....	6-1
Ответственность государства, проводящего расследование	
Консультация.....	6-1
Государства-получатели.....	6-2
Выпуск окончательного отчета	6-2
Рекомендация по обеспечению безопасности.....	6-3
Ответственность государства, получающего рекомендации по обеспечению безопасности	6-3
Меры в связи с рекомендациями по обеспечению безопасности	6-3
ГЛАВА 7. Отчетность ADREP.....	7-1
Предварительный отчет	7-1
Ответственность государства, проводящего расследование	7-1
Происшествия с воздушными судами массой более 2250 кг.....	7-1
Происшествия с воздушными судами массой 2250 кг или менее	7-1
Язык	7-2
Отправление	7-2
Информационный отчет об авиационном происшествии/инциденте.....	7-2
Ответственность государства, проводящего расследование	7-2
Происшествия с воздушными судами массой более 2250 кг.....	7-2
Дополнительная информация	7-2
Инциденты с воздушными судами массой более 5700 кг	7-2
ГЛАВА 8. Предотвращение авиационных происшествий	8-1
Системы представления данных об инцидентах	8-1
Системы баз данных.....	8-1
Анализ данных: предупредительные меры	8-1
Обмен информацией, связанной с безопасностью полетов	8-2
ДОБАВЛЕНИЕ. Форма окончательного отчета.....	ДОБ-1

ДОПОЛНЕНИЯ

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

Страница

ДОПОЛНЕНИЕ С. Перечень примеров серьезных инцидентов.....	ДОП С-1
ДОПОЛНЕНИЕ D. Инструктивный материал по считыванию и анализу записей бортовых самописцев	ДОП D-1
ДОПОЛНЕНИЕ E. Правовые принципы защиты информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов	ДОП E-1



ПРЕДИСЛОВИЕ

Историческая справка

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

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

1) *поручалось* "Совету:

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

и

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

Помимо этого, в добавлении Р к резолюции А14-27 Ассамблея постановила, что "в отношении технического расследования авиационных происшествий очень важно для общего повышения уровня безопасности в области аэронавигации, чтобы Договаривающееся государство, на территории которого произошло авиационное происшествие с воздушным судном, не изготовленным в этом государстве, исходя из практической осуществимости, направляло государству-изготовителю, по возможности скорее, любую относящуюся к делу информацию, которая является результатом этого расследования, которая может отражать вопросы летной годности данного типа воздушного судна или его оборудования или которая может быть использована для повышения уровня безопасности".

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

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

Применение

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

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

Связь Приложения 13 со статьей 26 Конвенции

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

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

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

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

При этом предполагается:

- 1) что государства в соответствии со статьей 38 Конвенции могут не следовать положениям Приложения 13, за исключением происшествий, подпадающих под действие положений статьи 26 Конвенции, и во исполнение

этой статьи "государство, на территории которого произошло происшествие, назначает расследование", "государству, в котором зарегистрировано воздушное судно, предоставляется возможность назначить наблюдателей для присутствия при расследовании" и "государство, проводящее расследование, направляет этому государству отчет и заключение о расследовании"; и

- 2) что рекомендуемая здесь процедура не применима, если авиационное происшествие, не повлекшее смерть или серьезные телесные повреждения, "свидетельствует о серьезном техническом дефекте воздушного судна или аэронавигационных средств"; в этих случаях до тех пор, пока ИКАО не разработает рекомендации о соответствующей процедуре, расследование проводится в соответствии с национальной процедурой заинтересованного государства при соблюдении обязательств, вытекающих из положений статьи 26".

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

Действия Договаривающихся государств

Уведомление о различиях. Внимание Договаривающихся государств обращается на обязательство, налагаемое статьей 38 Конвенции, в соответствии с которым Договаривающимся государствам надлежит уведомлять Организацию о всех различиях между их национальными правилами и практикой и содержащимися в данном Приложении Международными стандартами и любыми поправками к ним. Договаривающимся государствам предлагается также направить уведомление о любых различиях с Рекомендуемой практикой, изложенной в данном Приложении, и любыми поправками к ней, если уведомление о таком различии является важным для безопасности аэронавигации. Договаривающимся государствам предлагается также своевременно информировать Организацию о любых различиях, которые могут впоследствии возникнуть, либо об устранении любых различий, о которых Организация уведомлялась ранее. После принятия каждой поправки к данному Приложению, Договаривающимся государствам будет немедленно направлен конкретный запрос относительно уведомления о различиях.

Помимо обязательства, налагаемого статьей 38 Конвенции, внимание государств обращается также на положения Приложения 15, касающиеся публикации службой аэронавигационной информации сообщений о различиях между их национальными правилами и практикой и соответствующими Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО.

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

Статус составных частей Приложения

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

1. *Материал, составляющий собственно Приложение:*
 - а) *Стандарты и Рекомендуемая практика*, принятые Советом в соответствии с положениями Конвенции. Они определяются следующим образом:

Стандарт – любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается необходимым для обеспечения безопасности или регулярности международной аэронавигации и которое будут соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции. В случае невозможности

соблюдения Стандарта Совету в обязательном порядке направляется уведомление в соответствии со статьей 38.

Рекомендуемая практика – любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается желательным для обеспечения безопасности, регулярности или эффективности международной аэронавигации и которое будут стремиться соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции.

- b) *Добавления*, содержащие материал, который сгруппирован отдельно для удобства пользования, но является составной частью Стандартов и Рекомендуемой практики, принятых Советом.
 - c) *Положения*, определяющие применение Стандартов и Рекомендуемой практики.
 - d) *Определения* терминов, употребляемых в Стандартах и Рекомендуемой практике, которые не имеют общепринятых словарных значений и нуждаются в пояснениях. Определение не имеет самостоятельного статуса, но является важной частью каждого Стандарта и Рекомендуемой практики, в которых употребляется термин, поскольку изменение значения термина может повлиять на смысл требования.
2. *Материал, утвержденный Советом для опубликования вместе со Стандартами и Рекомендуемой практикой:*
- a) *Предисловия*, содержащие исторические справки и пояснения к действиям Совета, а также разъяснение обязательств государств по применению Стандартов и Рекомендуемой практики, вытекающих из Конвенции и резолюции о принятии.
 - b) *Введения*, содержащие пояснения в начале частей, глав или разделов Приложения относительно применения текста.
 - c) *Примечания*, включаемые в текст, где это необходимо, с тем, чтобы дать фактическую информацию или ссылку на соответствующие Стандарты и Рекомендуемую практику, но не являющиеся составной частью последних.
 - d) *Дополнения*, содержащие материал, который дополняет Стандарты и Рекомендуемую практику или служит руководством по их применению.

Выбор языка

Настоящее Приложение принято на шести языках: русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском. Каждому Договаривающемуся государству следует выбрать текст на одном из указанных языков для применения в своей стране и для других предусмотренных Конвенцией целей и уведомить Организацию о том, намерено ли оно пользоваться непосредственно одним из текстов или его переводом на язык своей страны.

Редакционная практика

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

Необходимо принять к сведению, что при формулировании технических требований на русском языке применяются следующие правила: в тексте Стандартов глагол ставится в настоящем времени, изъявительном наклонении, в то время как в Рекомендуемой практике применяются вспомогательные глаголы "следует" или "должен" в соответствующем лице с инфинитивом основного глагола.

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

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

Таблица А. Поправки к Приложению 13

<i>Поправка</i>	<i>Источник (и)</i>	<i>Вопрос (ы)</i>	<i>Даты принятия, вступления в силу, начала применения</i>
1-е издание	Первое и второе специализированные совещания по расследованию авиационных происшествий	–	11 апреля 1951 года 1 сентября 1951 года 1 декабря 1951 года
1 (2-е издание)	Резолюции Ассамблеи А14-22 и А14-27, добавление Р. Третье Специализированное совещание по расследованию авиационных происшествий	Новые определения; права и обязательства государства-изготовителя; первоначальное и последующее уведомление об авиационном происшествии; участие представителей эксплуатанта; отчет о расследовании; резюме отчета и его формат	24 ноября 1965 года 24 марта 1966 года 25 августа 1966 года
2	Третье Специализированное совещание по расследованию авиационных происшествий	Правила связи для направления уведомлений об авиационных происшествиях	5 декабря 1966 года 5 апреля 1967 года 24 августа 1967 года
3	Специализированное совещание по выдаче свидетельств авиационному персоналу, практике подготовки и медицинскому освидетельствованию (1970)	Аутопсия жертв авиационных происшествий и сообщение о результатах аутопсии	27 марта 1972 года 27 июля 1972 года 7 декабря 1972 года
4 (3-е издание)	Исследование, проведенное Аэронавигационной комиссией	Уведомление о всех авиационных происшествиях с многодвигательными воздушными судами весом более 2250 кг (5000 фунтов); уведомление и обмен информацией об инцидентах	12 декабря 1972 года 12 апреля 1973 года 16 августа 1973 года
5 (4-е издание)	Специализированное совещание по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG/1974); Комитет по незаконному вмешательству	Изменение названия; исключение и включение некоторых определений; цель расследования; применение бортовых самописцев и статуса конфиденциальности, присваиваемого определенным записям, используемым при расследовании; действия, предпринимаемые государством, получающим рекомендации по обеспечению безопасности; ответственность государства регистрации за участие в расследовании определенных авиационных происшествий по запросу, за предоставление при определенных обстоятельствах бортовых самописцев и за направление просьбы в отношении участия государства-изготовителя, когда первое государство проводит расследование и при этом затрагиваются вопросы летной годности; права и обязательства государства-изготовителя в отношении участия в определенных расследованиях; права госу-	18 декабря 1975 года 18 апреля 1976 года 12 августа 1976 года

Поправка	Источник (и)	Вопрос (ы)	Даты принятия, вступления в силу, начала применения
6 (5-е издание)	Специализированное совещание по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG/1974)	дарства и предоставление прав государству, которое проявляет особый интерес к происшествию в силу того, что среди погибших имеются его граждане; система представления данных об авиационных происшествиях/ инцидентах (ADREP); информирование уполномоченным по расследованию, когда это необходимо, органов, отвечающих за авиационную безопасность	24 ноября 1978 года 24 марта 1979 года 29 ноября 1979 года
7 (6-е издание)	Специализированное совещание по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG/1979)	В определение термина "Авиационное происшествие" добавлены телесные повреждения, нанесенные частями воздушного судна или струей газов реактивного двигателя; усилено общее требование, касающееся ведения расследования; усиление требования, касающегося предания записей гласности; усиление требования в отношении проведения консультаций по окончательному отчету; изъятие требований, касающихся "Резюме окончательного отчета" и ссылок на него; изменение требования, касающегося направления в ИКАО окончательного отчета; расширение требования в отношении публикации окончательного отчета или связанных с ним документов; новая глава о мерах по предотвращению авиационных происшествий; новое дополнение, касающееся обмена окончательными отчетами между государствами, и перечень окончательных отчетов, имеющих в государствах	24 ноября 1980 года 24 марта 1981 года 26 ноября 1981 года
8 (7-е издание)	Аэронавигационная комиссия	Включение в определение "серьезного телесного повреждения" ссылки на воздействие инфекционных веществ или поражающей радиации; новое дополнение относительно предания записей гласности; изменения редакционного характера	22 января 1988 года 22 мая 1988 года 17 ноября 1988 года

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

Поправка	Источник (и)	Вопрос (ы)	Даты принятия, вступления в силу, начала применения
10 (9-е издание)	Специализированное совещание (1999) по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG)	контрольная схема уведомления и представления отчета, приведенная в дополнении В; перечень примеров серьезных инцидентов, приведенный в новом дополнении D	26 февраля 2001 года 16 июля 2001 года 1 ноября 2001 года
11	Специализированное совещание по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG) (1999); Аэронавигационная комиссия; резолюция А35-17 Ассамблеи	<ul style="list-style-type: none"> a) Участие других государств в расследованиях; b) неразглашение записей и расшифровок записей органов управления воздушным движением; c) правовые принципы защиты источников информации о безопасности полетов 	3 марта 2006 года 17 июля 2006 года 23 ноября 2006 года

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПРАКТИКА

ГЛАВА 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Нижеперечисленные термины, используемые в Стандартах и Рекомендуемой практике по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, имеют следующие значения:

Авиационное происшествие. Событие, связанное с использованием воздушного судна, которое имеет место с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, и в ходе которого:

- a) какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом или серьезное телесное повреждение в результате:
 - нахождения в данном воздушном судне; или
 - непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного воздушного судна; или
 - непосредственного воздействия струи газов реактивного двигателя;

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

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

за исключением случаев отказа или повреждения двигателя, когда поврежден только сам двигатель, его капоты или вспомогательные агрегаты; или когда повреждены только воздушные винты, законцовки крыла, антенны, пневматики, тормозные устройства, обтекатели, или когда в обшивке имеются небольшие вмятины или пробоины; или

- c) воздушное судно пропадает без вести или оказывается в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен.

Примечание 1. Только в целях единообразия статистических данных телесное повреждение, в результате которого в течение 30 дней с момента происшествия наступила смерть, классифицируется ИКАО как телесное повреждение со смертельным исходом.

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

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 Приложении 6, части I, II и III.

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

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

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

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

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

Примечание. В случае регистрации воздушного судна какого-либо международного эксплуатационного агентства не на основе национальной принадлежности, государства, входящие в состав этого агентства, обязаны солидарно нести ответственность, которая в соответствии с Чикагской конвенцией возлагается на государство регистрации. См. в связи с этим резолюцию Совета от 14 декабря 1967 года о государственной принадлежности и регистрации воздушных судов, эксплуатируемых международными эксплуатационными агентствами, которая включена в документ "Политика и инструктивный материал в области 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 Руководстве по представлению данных об авиационных происшествиях/инцидентах (Doc 9156).

Максимальная масса. Максимальная сертифицированная взлетная масса.

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

Причины. Действия, бездействие, обстоятельства, условия или их сочетание, которые привели к авиационному происшествию или инциденту.

Расследование. Процесс, проводимый с целью предотвращения авиационных происшествий, который включает сбор и анализ информации, подготовку заключений, включая установление причин и, если необходимо, выработку рекомендаций по обеспечению безопасности.

Рекомендация по обеспечению безопасности. Предложение расследующего происшествие полномочного органа государства, проводящего расследование, сделанное на основе информации, полученной при расследовании, с целью предотвращения авиационных происшествий или инцидентов.

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

- a) требует госпитализации более чем на 48 ч в течение семи дней с момента получения повреждения; или
- b) привело к перелому любой кости (за исключением простых переломов пальцев рук, ног или носа); или

- с) связано с разрывами ткани, вызывающими сильное кровотечение, повреждение нервов, мышц или сухожилий; или
- д) связано с повреждением любого внутреннего органа; или
- е) связано с получением ожогов второй или третьей степени или любых ожогов, поражающих более 5% поверхности тела; или
- ф) связано с подтвержденным фактом воздействия инфекционных веществ или поражающей радиации.

Серьезный инцидент. Инцидент, обстоятельства которого указывают на то, что едва не имело место авиационное происшествие.

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

Примечание 2. Примеры серьезных инцидентов приводятся в дополнении С Приложения 13 и Руководстве по представлению данных об авиационных происшествиях/инцидентах (Doc 9156).

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

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

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

Уполномоченный представитель. Лицо, назначенное государством в силу наличия у первого соответствующей квалификации для участия в расследовании, проводимом другим государством.

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

ГЛАВА 2. ПРИМЕНИМОСТЬ

2.1 Если не оговорено иное, технические требования настоящего Приложения применяются в отношении действий, предпринимаемых в связи с авиационными происшествиями и инцидентами, где бы они ни произошли.

Примечание. Вопросы применения данного технического требования в отношении авиационных происшествий или серьезных инцидентов, которые имели место на территории государства, не являющегося Договаривающимся, в районе, суверенитет над которым не определен, или над открытым морем, рассматриваются соответственно в пп. 5.2 и 5.3.

2.2 В настоящем Приложении технические требования, касающиеся государства эксплуатанта, применяются только в тех случаях, когда воздушное судно сдано в аренду, зафрахтовано или обменено и когда данное государство не является государством регистрации и если оно выполняет, применительно к данному Приложению, частично или полностью, функции и обязанности государства регистрации.

ГЛАВА 3. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

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

ЦЕЛЬ РАССЛЕДОВАНИЯ

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

СОХРАНЕНИЕ ВЕЩЕСТВЕННЫХ ДОКАЗАТЕЛЬСТВ, ОХРАНА И УДАЛЕНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА МЕСТА СОБЫТИЯ

Общие положения

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

Примечание 1. Вопрос о контроле над обломками воздушного судна рассматривается в п. 5.б.

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

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

3.3 Если от государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика или государства-изготовителя поступит просьба о том, чтобы воздушное судно, все находящиеся на нем и любые другие вещественные доказательства оставались нетронутыми до осмотра уполномоченным представителем обратившегося с этой просьбой государства, то государство места события принимает все необходимые меры для выполнения такой просьбы, насколько это практически осуществимо и соответствует надлежащему проведению расследования, при условии, что данное воздушное судно может быть передвинуто, насколько это необходимо, для спасения людей, животных, почты и ценностей, для сохранения от уничтожения в результате пожара или по другим причинам или для устранения любой опасности или помех воздушной навигации, другим видам транспорта или людям и при условии, что это не вызовет неоправданной задержки с возвращением этого судна в эксплуатацию, если это практически возможно.

Освобождение из-под охраны

3.4 В соответствии с положениями пп. 3.2 и 3.3 государство места события освобождает из-под охраны воздушное судно, все находящееся на нем или какие-либо его части, как только они более не требуются при расследовании, любому лицу или лицам, соответствующим образом назначенным государством регистрации, или, если это применимо, государством эксплуатанта. С этой целью государство места события обеспечивает доступ к этому воздушному судну, ко всему находящемуся на нем или каким-либо его частям. В случае если воздушное судно, все находящееся на нем или какие-либо его части находятся в районе, доступ в который это государство находит невозможным разрешить, оно само осуществляет перемещение их в такое место, куда может быть разрешен доступ.

ГЛАВА 4. УВЕДОМЛЕНИЕ

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

Примечание 2. Перечень адресов полномочных органов, занимающихся расследованием авиационных происшествий и инцидентов, приводится в части I "Организация и планирование" Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9756) и будет помещен в web-узле AIG ИКАО, когда он будет создан.

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

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА МЕСТА СОБЫТИЯ

Направление уведомления

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

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

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

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

Примечание 2. Положение относительно оповещения государства регистрации о стадии бедствия координационным центром поиска и спасания содержится в Приложении 12.

Форма и содержание

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

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

Примечание 1. Четырехбуквенное обозначение "YLYX" в сочетании с четырехбуквенным указателем местоположения, принятым в ИКАО, образует восьмибуквенный указатель адресата для сообщений, направляемых через AFTN органом, ответственным за расследования авиационных происшествий и серьезных инцидентов. Когда сообщения посылаются через общественные средства электросвязи, вместо этого указателя адресата используется только почтовый или телеграфный адрес.

Восьмибуквенные указатели адресата и соответствующие почтовые и телеграфные адреса, сообщенные в ИКАО, публикуются в документе "Условные обозначения эксплуатантов воздушных судов, авиационных полномочных органов и служб" (Дос 8585).

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

Язык

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

Дополнительная информация

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

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

Информация. Участие

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

4.6 По получении уведомления государство регистрации, государство эксплуатанта, государство разработчика и государство-изготовитель как можно быстрее предоставляют государству места события любую имеющуюся у них информацию относительно летного экипажа и воздушного судна, с которым имело место данное происшествие или серьезный инцидент. Каждое государство также информирует государство места события о том, намерено ли оно назначить уполномоченного представителя и, если такой уполномоченный представитель будет назначен, сообщить его фамилию и подробную контактную информацию; а также предполагаемую дату прибытия, если уполномоченный представитель направляется в государство места события.

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

Примечание 2. В соответствии с п. 5.22 внимание государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика и государства-изготовителя обращается на их обязательство назначать уполномоченного представителя по специальной просьбе государства, проводящего расследование происшествия с воздушным судном, масса которого превышает 2250 кг. Внимание также обращается на полезный вклад их присутствия и участия в расследовании.

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

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

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА РЕГИСТРАЦИИ

Направление уведомления

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

- a) государству эксплуатанта,

- b) государству разработчика,
- c) государству-изготовителю и
- d) Международной организации гражданской авиации, если максимальная масса соответствующего воздушного судна превышает 2250 кг.

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

Примечание 2. Положение относительно оповещения государства регистрации о стадии бедствия координационным центром поиска и спасания содержится в Приложении 12.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА ЭКСПЛУАТАНТА,
ГОСУДАРСТВА РАЗРАБОТЧИКА И
ГОСУДАРСТВА-ИЗГОТОВИТЕЛЯ

Информация. Участие

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

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

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

Примечание 2. В соответствии с п. 5.22 внимание государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика и государства-изготовителя обращается на их обязательство назначать уполномоченного представителя по специальной просьбе государства, проводящего расследование происшествия с воздушным судном, масса которого превышает 2250 кг. Внимание также обращается на полезный вклад их присутствия и участия в расследовании.

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

ГЛАВА 5. РАССЛЕДОВАНИЕ

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАЗНАЧЕНИЕ И ПРОВЕДЕНИЕ РАССЛЕДОВАНИЯ

АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ ИЛИ ИНЦИДЕНТЫ НА ТЕРРИТОРИИ ДОГОВАРИВАЮЩЕГОСЯ ГОСУДАРСТВА

Государство места события

5.1 Государство места события назначает расследование обстоятельств этого авиационного происшествия и несет ответственность за проведение такого расследования, однако оно может передать целиком или частично проведение этого расследования другому государству по взаимной договоренности и согласию. В любом случае государство, в котором произошло это событие, использует все средства для содействия проведению этого расследования.

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

Примечание 1. Приведенные выше положения не исключают других, уже существующих типов расследования инцидентов (в том числе и не являющихся серьезными) прочими организациями.

Примечание 2. Если проведение расследования целиком передается другому государству, то при этом предполагается, что это государство будет нести ответственность за проведение расследования, включая выпуск окончательного отчета и представление отчетности по форме ADREP. Если передаются полномочия на проведение только части расследования, то, как правило, ответственность за проведение расследования продолжает нести государство места события.

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

Государство регистрации

5.2 **Рекомендация.** *Если авиационное происшествие или серьезный инцидент имели место на территории государства, не являющегося Договаривающимся государством, которое не намерено проводить расследование в соответствии с положениями Приложения 13, государству регистрации или, если оно не в состоянии сделать этого, государству эксплуатанта, государству разработчика или государству-изготовителю, следует стремиться назначать и проводить расследование в сотрудничестве с государством места события, а при отсутствии такого сотрудничества следует самому проводить расследование, используя всю имеющуюся информацию.*

АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ ИЛИ ИНЦИДЕНТЫ
ВНЕ ТЕРРИТОРИИ КАКОГО-ЛИБО ГОСУДАРСТВА**Государство регистрации**

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

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

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

ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРОВЕДЕНИЕ РАССЛЕДОВАНИЯ

Примечание. Руководство по расследованию авиационных происшествий (Doc 6920) содержит инструктивный материал по организации, проведению и контролю за проведением расследования.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА,
ПРОВОДЯЩЕГО РАССЛЕДОВАНИЕ

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

Общие положения

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

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

Если возможно, следует посетить место авиационного происшествия, осмотреть обломки и опросить очевидцев.

5.4.1 **Рекомендация.** Любое судебное или административное разбирательство, направленное на установление доли чьей-либо вины или ответственности, должно проводиться отдельно от любого расследования, выполняемого в соответствии с положениями настоящего Приложения.

Уполномоченный по расследованию. Назначение

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

Уполномоченный по расследованию. Доступ и контроль

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

Бортовые самописцы. Авиационные происшествия и инциденты

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

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

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

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

Аутопсия

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

Примечание. Инструктивный материал, относящийся к аутопсии, подробно представлен в Руководстве по авиационной медицине (Doc 8984) и в Руководстве по расследованию авиационных происшествий (Doc 6920), причем в первом из них содержатся подробные рекомендации по проведению токсикологического обследования.

Медицинское обследование

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

Примечание 1. Такое обследование может также показать, достаточен ли уровень физической и психологической пригодности членов экипажа и другого персонала, непосредственно связанного с происшествием, для участия их в расследовании.

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

Координация действий. Судебные органы

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

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

Примечание 2. Возможные противоречия между судебными органами и органами, проводящими расследование, относительно охраны бортовых самописцев и их записей могут быть разрешены посредством направления представителя судебного органа с данными записями к месту их считывания, тем самым обеспечивая их охрану.

Информирование органов обеспечения авиационной безопасности

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

Неразглашение записей

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

- a) все заявления лиц, полученные проводящими расследование полномочными органами в ходе расследования;
- b) вся переписка между лицами, имеющими отношение к эксплуатации воздушного судна;
- c) медицинские или конфиденциальные сведения, касающиеся лиц - участников авиационного происшествия или инцидента;
- d) записи бортовых речевых самописцев и расшифровку таких записей;
- e) записи и расшифровки записей органов управления воздушным движением; и
- f) мнения, выраженные при анализе информации, включая записи бортовых самописцев.

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

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

указанной информации нанесет ущерб процессу расследования и будет иметь серьезные последствия для безопасности полетов.

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

Возобновление расследования

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

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЛЮБОГО ДРУГОГО ГОСУДАРСТВА

Информация. Авиационные происшествия и инциденты

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

Примечание. См. также п. 5.16.

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

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА РЕГИСТРАЦИИ И ГОСУДАРСТВА ЭКСПЛУАТАНТА

Бортовые самописцы. Авиационные происшествия и серьезные инциденты

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

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

Информация об организациях

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

УЧАСТИЕ В РАССЛЕДОВАНИИ

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

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

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

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

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

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

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

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

Обязательства

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

Примечание 1. Положения п. 5.22 не имеют целью препятствовать государству, проводящему расследование, просить государство, которое спроектировало или изготовило силовую установку или основные агрегаты воздушного судна, назначить уполномоченного представителя, когда считается, что это может внести полезный вклад в расследование или когда такое участие может привести к повышению безопасности.

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

УЧАСТИЕ ДРУГИХ ГОСУДАРСТВ

Права

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

Примечание. Любому государству, которое предоставляет оперативную базу для проведения расследования на месте авиационного происшествия, или принимает участие в поисково-спасательных операциях или операциях по извлечению обломков, или является государством-партнером эксплуатанта по совместному использованию кодов или альянсу, может быть также предложено назначить уполномоченного представителя для участия в этом расследовании.

ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ПРАВ УПОЛНОМОЧЕННЫМ ПРЕДСТАВИТЕЛЯМ

Советники

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

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

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

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

Участие

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

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

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

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

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

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

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

Обязательства

5.26 Уполномоченные представители и их советники:

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

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

УЧАСТИЕ ГОСУДАРСТВ, ГРАЖДАНЕ КОТОРЫХ ПОГИБЛИ ИЛИ ПОЛУЧИЛИ ТЯЖКИЕ ТЕЛЕСНЫЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ

Права и предоставление прав

5.27 Если какое-либо государство, проявляющее особый интерес к авиационному происшествию, где бы оно ни произошло, в силу того, что среди погибших или получивших тяжкие телесные повреждения имеются его граждане, обращается с просьбой об участии в расследовании, то государство, проводящее расследование, разрешает этому государству назначать эксперта, который должен иметь право:

- а) посещать место авиационного происшествия;
- б) получать доступ к соответствующей фактической информации;
- в) участвовать в опознании жертв;

- d) оказывать помощь при опросе оставшихся в живых пассажиров, которые являются гражданами государства, назначившего данного эксперта; и
 - e) получать экземпляр окончательного отчета.
-

ГЛАВА 6. ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

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

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЛЮБОГО ГОСУДАРСТВА

Выпуск информации. Согласие

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

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА, ПРОВОДЯЩЕГО РАССЛЕДОВАНИЕ

Консультация

6.3 Государство, проводящее расследование, направляет проект окончательного отчета государству, которое назначило расследование, а также всем государствам, которые принимали участие в расследовании, с предложением высказать свои существенные и обоснованные замечания по этому отчету по возможности скорее. Проект окончательного отчета о расследовании направляется для подготовки замечаний:

- a) государству регистрации,
- b) государству эксплуатанту,
- c) государству разработчика и
- d) государству-изготовителю.

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

Примечание 1. Ничто в настоящем Стандарте не препятствует государству, проводящему расследование, консультироваться с другими государствами, например теми государствами, которые предоставили соответствующую информацию, основные средства или экспертов, участвовавших в расследовании в соответствии с положениями п. 5.27.

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

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

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

6.3.2 Рекомендация. Государству, проводящему расследование, следует направлять через государство разработчика или государство-изготовитель экземпляр проекта окончательного отчета организациям, ответственным за конструкцию типа и окончательную сборку воздушного судна в целях обеспечения возможности представления ими замечаний по проекту окончательного отчета.

Государства-получатели

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

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

Выпуск окончательного отчета

6.5 В интересах предотвращения авиационных происшествий государство, проводящее расследование происшествия или инцидента, как можно скорее выпускает окончательный отчет.

6.6 Рекомендация. Государству, проводящему расследование, следует выпускать отчеты в кратчайшие сроки и, если возможно, в течение 12 мес после происшествия. Если отчет не может быть выпущен в течение 12 мес, государству, проводящему расследование, следует выпускать промежуточный отчет к каждой годовщине происшествия с подробным изложением хода расследования, включая информацию о любых возникших вопросах, касающихся безопасности полетов.

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

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

Рекомендации по обеспечению безопасности

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

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

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

**ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА, ПОЛУЧАЮЩЕГО РЕКОМЕНДАЦИИ
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ****Меры в связи с рекомендациями по обеспечению безопасности**

6.10 Государство, которое получает рекомендации по обеспечению безопасности или другие предложения в отношении предупредительных мер, информирует государство, представившее предложения, о принятых или рассматриваемых предупредительных мерах или о причинах непринятия каких-либо мер.

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

ГЛАВА 7. ОТЧЕТНОСТЬ ADREP

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

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

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

Примечание 3. Инструктивный материал по составлению предварительного отчета и информационного отчета об авиационном происшествии/инциденте содержится в Руководстве по представлению данных об авиационных происшествиях/инцидентах (Doc 9156).

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА, ПРОВОДЯЩЕГО РАССЛЕДОВАНИЕ

Происшествия с воздушными судами массой более 2250 кг

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

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

Происшествия с воздушными судами массой 2250 кг или менее

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

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

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

Язык

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

Отправление

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

**ИНФОРМАЦИОННЫЙ ОТЧЕТ ОБ АВИАЦИОННОМ
ПРОИСШЕСТВИИ/ИНЦИДЕНТЕ****ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА, ПРОВОДЯЩЕГО РАССЛЕДОВАНИЕ*****Происшествия с воздушными судами массой более 2250 кг***

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

Дополнительная информация

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

Инциденты с воздушными судами массой более 5700 кг

7.7 Если государство проводит расследование инцидента с воздушным судном, максимальная масса которого более 5700 кг, то это государство направляет при первой возможности после расследования информационный отчет об инциденте Международной организации гражданской авиации.

Примечание. Типы инцидентов, представляющих основной интерес для Международной организации гражданской авиации с точки зрения изучения путей предотвращения происшествий, приводятся в дополнении С.

ГЛАВА 8. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Примечание. Цель данных требований – содействовать предотвращению авиационных происшествий путем анализа данных об авиационных происшествиях и инцидентах и скорейшего обмена информацией.

Системы представления данных об инцидентах

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

8.2 **Рекомендация.** Государству следует создавать систему добровольного представления данных об инцидентах, с тем чтобы содействовать сбору информации, которая не всегда фиксируется в рамках системы обязательного представления данных об инцидентах.

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

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

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

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

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

Системы баз данных

8.4 **Рекомендация.** Государству следует создавать базу данных в целях содействия проведению эффективного анализа получаемой информации, в том числе от своих систем представления данных об инцидентах.

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

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

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

Анализ данных: предупредительные меры

8.6 Государство, имеющее созданные базу данных об авиационных происшествиях и инцидентах и систему представления данных об инцидентах, анализирует информацию, содержащуюся в отчетах об авиационных происшествиях/инцидентах и базе данных, для определения любых необходимых предупредительных мер.

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

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

8.8 **Рекомендация.** Помимо рекомендаций по обеспечению безопасности полетов, вытекающих из результатов расследования авиационных происшествий и инцидентов, рекомендации по обеспечению безопасности полетов могут вытекать из различных источников, включая исследования по обеспечению безопасности полетов. Если рекомендации по обеспечению безопасности полетов адресуются организации в другом государстве, их также следует направлять полномочному органу этого государства, занимающемуся расследованием.

Обмен информацией, связанной с безопасностью полетов

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ. ФОРМА ОКОНЧАТЕЛЬНОГО ОТЧЕТА

(См. главу 6)

ЦЕЛЬ

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

Подробный инструктивный материал по заполнению каждого раздела этого окончательного отчета содержится в *Руководстве по расследованию авиационных происшествий* (Дос 6920).

ФОРМА

Заголовок. Окончательный отчет начинается с заголовка, включающего следующее:

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

Синопис. После заголовка следует синопис, в котором кратко излагается вся соответствующая информация относительно:

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

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

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

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

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

Добавления. Включаются по мере необходимости.

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

- a) все данные, относящиеся к пониманию фактической информации, анализа и заключений, были отражены в каждом соответствующем разделе;
- b) в тех случаях, когда информация в отношении какого-либо пункта в разделе 1 "Фактическая информация" отсутствует или не имеет отношения к обстоятельствам, которые привели к этому авиационному происшествию, примечание об этом было включено в соответствующий подраздел.

1. ФАКТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

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

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

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

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

Примечание. Телесные повреждения со смертельным исходом включают все смертельные случаи, определенные как прямой результат телесных повреждений, причиненных во время авиационного происшествия. Серьезные телесные повреждения определяются в главе 1 настоящего Приложения.

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

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

1.5 **Сведения о личном составе:**

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

1.6 **Сведения о воздушном судне:**

- a) краткие сведения о летной годности и техническом обслуживании воздушного судна (должны быть указаны любые неисправности, известные до полета и во время полета, если они имеют какое-либо отношение к авиационному происшествию);
- b) краткие сведения о технических характеристиках, если необходимо, и о том, находились ли масса и центр тяжести в установленных пределах на этапе полета, когда произошло авиационное происшествие. (Если допуски не выдерживались и если это имеет отношение к авиационному происшествию, дать подробные сведения.);

с) тип используемого топлива.

1.7 Метеорологическая информация:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. АНАЛИЗ

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

3. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

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

4. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ

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

ДОБАВЛЕНИЯ

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

ДОПОЛНЕНИЯ

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

ДОПОЛНЕНИЕ А. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ ГОСУДАРСТВА ЭКСПЛУАТАНТА В ОТНОШЕНИИ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ, ИМЕВШИХ МЕСТО С АРЕНДОВАННЫМИ, ЗАФРАХТОВАННЫМИ ИЛИ ОБМЕНЕННЫМИ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ

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

В некоторых случаях соглашения об аренде воздушных судов или обмене ими предусматривают выделение государством регистрации летных экипажей. Однако чаще летные экипажи предоставляются государством эксплуатанта, а воздушное судно эксплуатируется в соответствии с положениями национального законодательства государства эксплуатанта. Точно также на основании этих соглашений может возникнуть множество соглашений по вопросам летной годности. Ответственность в отношении летной годности может нести целиком или частично государство эксплуатанта или государство регистрации. В некоторых случаях эксплуатант, в соответствии с установленной государством регистрации системой контроля за летной годностью, осуществляет техническое обслуживание и ведет соответствующую документацию.

В случае авиационного происшествия или инцидента важно, чтобы государство, принявшее на себя ответственность за безопасность воздушного судна, имело право участвовать в расследовании по крайней мере в отношении этой ответственности. Кроме того, важно, чтобы государство, проводящее расследование, имело свободный доступ ко всем документам и другой информации, касающейся этого расследования.

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

ДОПОЛНЕНИЕ В. КОНТРОЛЬНАЯ СХЕМА УВЕДОМЛЕНИЯ И ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ОТЧЕТА

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

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

1. УВЕДОМЛЕНИЕ ОБ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И СЕРЬЕЗНЫХ ИНЦИДЕНТАХ

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

2. ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

Авиационные происшествия и серьезные инциденты, где бы они ни произошли

<i>Кем направляется</i>	<i>Тип отчета</i>	<i>В отношении</i>	<i>Кому направляется</i>	<i>№ пункта в Приложении 13</i>
Государством, проводящим расследование	ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ	Всех воздушных судов	Государству, назначающему расследование Государству регистрации Государству эксплуатанта Государству разработчика Государству-изготовителю Государству, проявляющему интерес вследствие смертных случаев Государству, предоставляющему информацию, основное оборудование или экспертов	6.4
		Воздушных судов массой более 5700 кг	ИКАО	6.7

3. ОТЧЕТНОСТЬ ADREP

Авиационные происшествия и серьезные инциденты, где бы они ни произошли

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

4. МЕРЫ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Вопросы обеспечения безопасности, представляющие интерес для других государств

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

ДОПОЛНЕНИЕ С. ПЕРЕЧЕНЬ ПРИМЕРОВ СЕРЬЕЗНЫХ ИНЦИДЕНТОВ

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

Серьезный инцидент. Инцидент, обстоятельства которого указывают на то, что едва не имело место авиационное происшествие.

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

Взлеты с закрытой или занятой ВПП с минимальным расстоянием от препятствия (препятствий).

Посадки или попытки выполнить посадку на закрытую или занятую ВПП.

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

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

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

Случаи разрушения конструкции воздушного судна или разрушения двигателя, которые не классифицируются как авиационные происшествия.

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

Случаи потери трудоспособности членами летного экипажа в полете.

Количество топлива, требующее объявления пилотом аварийной обстановки.

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

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

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

ДОПОЛНЕНИЕ D. ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ ПО СЧИТЫВАНИЮ И АНАЛИЗУ ЗАПИСЕЙ БОРТОВЫХ САМОПИСЦЕВ

Предварительный этап

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

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

Выбор технического центра

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

В технических центрах считывания записей бортовых самописцев должно обеспечиваться следующее:

- a) возможность демонтажа самописцев, которые имеют серьезные повреждения, а также считывания сделанных ими записей;
- b) возможность воспроизведения первоначальных записей/модуля памяти без необходимости использовать для этого устройство перезаписи изготовителя и без кожуха самописца, регистрировавшего данные во время авиационного происшествия или инцидента;
- c) возможность анализировать и расшифровывать необработанные бинарные колебания сигналов, зарегистрированные самописцем полетных данных с цифровой записью на пленку, не используя для этого автоматизированных средств;
- d) возможность усиливать и фильтровать с помощью цифровых средств речевые сигналы, используя для этого подходящее программное обеспечение; и
- e) возможность графически анализировать данные и получать дополнительные параметры, которые непосредственно не регистрировались самописцем, а также подтверждать данные путем перекрестной проверки и использовать другие аналитические методы в целях определения точности данных и подтверждения соответствующих ограничений.

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

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

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

Рекомендуемые процедуры

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

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

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

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

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

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

1. ВВЕДЕНИЕ

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

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

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

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

1.5 В настоящем дополнении:

- a) *информация о безопасности полетов* представляет собой информацию, содержащуюся в системах SDCPS, созданных исключительно для целей повышения уровня безопасности полетов, и подлежащую защите с учетом конкретных условий, оговоренных в п. 3.1 ниже;
- b) *эксплуатационный персонал* представляет собой персонал, связанный с обеспечением авиационных перевозок и *имеющий* возможность представлять информацию о безопасности полетов в SDCPS. Этот персонал включает летные экипажи, диспетчеров управления воздушным движением, операторов авиационных станций, специалистов по техническому обслуживанию, бортпроводников, диспетчеров воздушного движения и перронный персонал, однако этими категориями он не ограничивается;
- c) *ненадлежащее использование* означает использование информации о безопасности полетов для целей, иных, чем цели, в которых она собиралась, а именно использование информации для дисциплинарного, гражданского, административного и уголовного разбирательства в отношении эксплуатационного персонала и/или придание гласности этой информации;
- d) SDCPS представляет собой системы обработки и представления информации, базы данных, методы обмена информацией и регистрации информации, которые включают:
 - 1) записи, относящиеся к расследованиям авиационных происшествий и инцидентов, предусмотренные главой 5;
 - 2) системы обязательного представления данных об инцидентах, предусмотренные главой 8;

- 3) системы добровольного представления данных об инцидентах, предусмотренные главой 8; и
- 4) системы представления данных на индивидуальной основе, включая автоматизированные системы сбора данных, предусмотренные главой 3 части I Приложения 6, и неавтоматизированные системы сбора данных.

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

2. ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

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

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

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

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

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

3. ПРИНЦИПЫ ЗАЩИТЫ

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

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

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

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

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

4. ПРИНЦИПЫ ОСВОБОЖДЕНИЯ

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

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

5. РАСКРЫТИЕ ИНФОРМАЦИИ

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

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

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

6. ОБЯЗАННОСТИ ХРАНИТЕЛЯ ИНФОРМАЦИИ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

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

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

7. ЗАЩИТА ЗАРЕГИСТРИРОВАННОЙ ИНФОРМАЦИИ

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

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

– КОНЕЦ –

ТЕХНИЧЕСКИЕ ИЗДАНИЯ ИКАО

Ниже приводится статус и общее описание различных серий технических изданий, выпускаемых Международной организацией гражданской авиации. В этот перечень не включены специальные издания, которые не входят ни в одну из указанных серий, например "Каталог аэронавигационных карт ИКАО" или "Метеорологические таблицы для международной аэронавигации".

Международные стандарты и Рекомендуемая практика принимаются Советом ИКАО в соответствии со статьями 54, 37 и 90 Конвенции о международной гражданской авиации и для удобства пользования называются Приложениями к Конвенции. Единообразное применение Договаривающимися государствами требований, включенных в Международные стандарты, признается необходимым для безопасности и регулярности международной аэронавигации, а единообразное применение требований, включенных в Рекомендуемую практику, считается желательным в интересах безопасности, регулярности и эффективности международной аэронавигации. Для обеспечения безопасности и регулярности международной аэронавигации весьма важно знать, какие имеются различия между национальными правилами и практикой того или иного государства и положениями Международного стандарта. В случае же несоблюдения какого-либо Международного стандарта Договаривающееся государство, согласно статье 38 Конвенции, обязано уведомить об этом Совет. Для обеспечения безопасности аэронавигации могут также иметь значение сведения о различиях с Рекомендуемой практикой, и, хотя Конвенция не предусматривает каких-либо обязательств в этом отношении, Совет просил Договаривающиеся государства уведомлять не только о различиях с Международными стандартами, но и с Рекомендуемой практикой.

Правила аэронавигационного обслуживания (PANS) утверждаются Советом и предназначены для применения во всем мире. Они содержат в основном эксплуатационные правила, которые не получили еще статуса Международных стандартов и Рекомендуемой

практики, а также материалы более постоянного характера, которые считаются слишком подробными, чтобы их можно было включить в Приложение, или подвергаются частым изменениям и дополнениям и для которых процесс, предусмотренный Конвенцией, был бы слишком затруднителен.

Дополнительные региональные правила (SUPPS) имеют такой же статус, как и PANS, но применяются только в соответствующих регионах. Они разрабатываются в сводном виде, поскольку некоторые из них распространяются на сопредельные регионы или являются одинаковыми в двух или нескольких регионах.

В соответствии с принципами и политикой Совета подготовка нижеперечисленных изданий производится с санкции Генерального секретаря.

Технические руководства содержат инструктивный и информационный материал, развивающий и дополняющий Международные стандарты, Рекомендуемую практику и PANS, и служат для оказания помощи в их применении.

Аэронавигационные планы конкретизируют требования к средствам и обслуживанию международной аэронавигации в соответствующих аэронавигационных регионах ИКАО. Они готовятся с санкции Генерального секретаря на основе рекомендаций региональных аэронавигационных совещаний и принятых по ним решений Совета. В планы периодически вносятся поправки с учетом изменений требований и положения с внедрением рекомендованных средств и служб.

Циркуляры ИКАО содержат специальную информацию, представляющую интерес для Договаривающихся государств, включая исследования по техническим вопросам.

© ИКАО 2001
8/01, R/P1/350

Заказ № AN 13
Отпечатано в ИКАО