

**ГОСУДАРСТВЕННЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ТУРКМЕНИСТАНА**

**РАССЛЕДОВАНИЕ
АВИАЦИОННЫХ СОБЫТИЙ**

Издание шестое - 2023 г.

**Ашхабад
2023 г.**

Türkmenistanyň Ministrler Kabinetiniň ýanyndaky
Ulag we kommunikasiýalar agentliginiň
«Türkmenhowaýollary» agentliginiň
başlygynyň 04.04.23 seneli 65/İŞ belgili
buýrugy bilen tassyklanyldy

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ТУРКМЕНИСТАНА

РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ СОБЫТИЙ

Издание шестое - 2023 г.

YLALAŞYLDY:

Uçuşlaryň howpsuzlygynyň
standartlary müdirliginiň başlygy



N.K.Kakabaýew

Uçuşlaryň howpsuzlygynyň
standartlary müdirliginiň
başlygynyň orunbasary



W.A.Annameradow

Uçuşlaryň howpsuzlygynyň
standartlary müdirliginiň
başlygynyň orunbasary



M.B. Hodjaev

Awiasiýa wakalaryny derňeýän
bölüminiň başlygy



G.K.Saparow

Hukuk bölüminiň başlygy



K.A.Imamowa

Оглавление

Предисловие.	8
Классификация авиационных событий.	8
Авиационные события с воздушными судами подразделяются:	8
ГЛАВА I. ОПРЕДЕЛЕНИЯ.	10
ГЛАВА II. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ.	15
ГЛАВА III. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.	16
§1.Сохранение вещественных доказательств, охрана и удаление воздушного судна.	16
ГЛАВА IV. УВЕДОМЛЕНИЕ.	18
§1. Авиационные события на территории Туркменистана с воздушным судном другого договаривающегося государства. Ответственность государства места события.	18
§2.Дополнительная информация.	20
§3.Ответственность Туркменистана как государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика и государства-изготовителя.	20
§4.Авиационные события на территории государства регистрации, в государстве, не являющемся договаривающимся государством или вне территории какого-либо государства. Ответственность Туркменистана как государства регистрации.	21
§5.Ответственность Туркменистана как государства эксплуатанта, государства разработчика и государства-изготовителя.	21
ГЛАВА V. РАССЛЕДОВАНИЕ.	23
§1.Ответственность за назначение и проведение расследования . Авиационные события на территории договаривающегося государства.	23
§2.Авиационные события на территории государства, не являющегося договаривающимся государством.	24
§3.Авиационные события вне территории какого-либо государства.....	24
§4.Организация и проведение расследования.	25
§5.Ответственность АГАТ, как государства проводящего расследование.	25
§6.Уполномоченный по расследованию (председатель комиссии).	27
§7.Ответственность АГАТ.....	31
§8.Ответственность АГАТкак государства регистрации и государства эксплуатанта.....	31
§9.Участие государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика и государства-изготовителя.	32
§10.Участие других государств.....	33
§11.Предоставление прав уполномоченным представителям.	33
§12.Участие государств граждане, которых погибли или получили серьёзные телесные повреждения.	35
ГЛАВА VI. ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ.	36
§1.Ответственность АГАТ.....	36
§2.Ответственность уполномоченного по расследованию (председателя комиссии) Туркменистана как государства, проводящего расследование.	36
§3.Ответственность полномочного органа по расследованию Туркменистана как государства проводящего расследование.	37
§4.Ответственность Туркменистана, как государства получающего или выпускающего рекомендации по обеспечению безопасности полетов.	40
ГЛАВА VII. ОТЧЕТНОСТЬ ADREP.....	42
§1.Предварительный отчет. Ответственность полномочного органа по расследованию Туркменистана как государства проводящего расследование.	42

§2.Информационный отчет об авиационном происшествии/инциденте. Ответственность полномочного органа по расследованию Туркменистана как государства проводящего расследование.	43
ГЛАВА VIII. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ АВИАЦИОННЫХ СОБЫТИЙ.	44
§1.Система представления данных об авиационных инцидентах.....	44
§2.База данных и предупредительные меры.	44
§3.Обмен информацией, связанной с безопасностью полетов.	45
Добавление 1. Форма окончательного отчета.	46
Добавление 2. Глава I.Правовые принципы защиты информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов.	51
Глава II.Общие принципы.	52
§1.Принципы защиты.....	52
§2.Принципы освобождения.....	52
Глава III.Раскрытие информации.	53
§1. Обязанности хранителя информации о безопасности полетов.....	53
§2. Защита зарегистрированной информации.....	53
ДОПОЛНЕНИЯ.	55
Дополнение А. Права и обязанности государства эксплуатанта в отношении авиационных событий, имевших место с арендованными, зафрахтованными или обмененными воздушными судами	55
Дополнение В Контрольная схема уведомления и представления отчета.	56
1.Уведомление об авиационных происшествиях и серьезных авиационных инцидентах .56	
2.Окончательный отчет.	57
3.Отчетность ADREP.	
4.Меры предотвращения авиационных происшествий.	59
Дополнение С.	60
Глава I. Перечни авиационных инцидентов, в том числе серьезных, с воздушными судами Туркменистана, подлежащих расследованию.	60
§1.Перечень примеров серьезных авиационных инцидентов.	60
§2.Перечень примеров авиационных инцидентов.....	65
Дополнение D.	70
1.Инструктивный материал по считыванию и анализу записей бортовых самописцев...70	
2.Выбор технического центра.	70
3.Участие государства-изготовителя (или государства разработчика) и государства эксплуатанта.	71
4.Рекомендуемые процедуры.	71
Дополнение E	73
Инструктивный материал по определению повреждений воздушного судна.	73



BUÝRUK

ORDER

«04» *aprel* 20*23* ý.

№ *65/iş*

**“Государственные авиационные правила
гражданской авиации Туркменистана.
Расследование авиационных событий”
atly resminamanyň altynjy neşirini
tassyklamak we herekete girizmek hakynda**

Raýat awiasiyasynyň howa gämileri bilen bolan awiasiya wakalaryň derňewini Halkara raýat awiasiyasy hakyndaky Konwensiýanyň (Çikago Konwensiýasy, 1944ý.) 13-nji goşundysyna we ICAO guramasynyň standartlaryna we maslahat berilýän tejribelerine laýyk getirmek maksady bilen, **buýurýaryn:**

1. “Государственные авиационные правила гражданской авиации Туркменистана. Расследование авиационных событий” atly resminamanyň altynjy neşirini 2023-nji ýylyň 8-nji maýyndan herekete girizmeli.

2. Ýokarda agzalan resminamany «Türkmenhowayollary» agentliginiň bölümleriniň, ähli Halkara howa menzilleriniň, «Türkmenistan» awiakompaniýasy» açyk görnüşli paýdarlar jemgyýetiniň, Howa ulaglarynyň işgärlerini taýýarlaýan mekdebiniň, “Hökümet awiasiya” toparynyň ýolbaşçylarynyň dykgatyna ýetirmeli we uçuşlaryň howpsuzlygy bilen bagly bolan işgärler bilen öwrenilmegini guramaly.

3. 2023-nji ýylyň 5-nji maýyna çenli degişli işgärler bilen öwrenilendigi barada «Türkmenhowayollary» agentliginiň Uçuşlaryň howpsuzlygynyň standartlary müdirligine resmi hat bilen habar bermeli.

4. Şu buýrugyň güýje girmegi bilen «Türkmenhowayollary» agentliginiň Uçuşlaryň howpsuzlygynyň standartlary müdirliginiň Awiasiya wakalaryny derňeýän bölüminiň başlygy “Государственные авиационные правила гражданской авиации Туркменистана. Расследование авиационных событий” atly resminamanyň altynjy neşiriniň gözegçilikdäki nusgasyny «Türkmenhowayollary» agentliginiň Uçuşlaryň howpsuzlygynyň standartlary müdirliginiň kitaphanasyna saklanyşa bermeli.

5. Türkmenistanyň Senagat we kommunikasiýa ministliginiň 2019-njy ýylyň 16-njy maýyndaky №117-Ö belgili buýrugy bilen tassyklanan “Raýat howa gämileri bilen bolan awiasiya wakalaryny derňemegiň Düzgünleriniň” (AWDD-2019ý.) başinji neşiri 2023-nji ýylyň 8-nji maýyndan güýjüni ýitiren diýip yglan etmeli.

6. Buýrugyň ýerine ýetirilişine gözegçilik etmegi «Türkmenhowaýollary» agentliginiň Uçuşlaryň howpsuzlygynyň standartlary müdirliginiň başlygyna tabşyrmaly.

Esas: Halkara raýat awiasiýasynyň (ICAO) guramasy tarapyndan 2020-nji ýylyň 5-nji noýabrynda kabul edilen Halkara raýat awiasiýa hakyndaky Konwensiýanyň 13-nji Goşundysynyň 12-nji neşiri.

Başlyk



Saburow D.R.



Предисловие.

Настоящие Правила расследования авиационных событий с гражданскими воздушными судами в Туркменистане (далее именуются - Правила), разработаны в соответствии с Воздушным Кодексом Туркменистана, с учетом стандартов и рекомендаций Приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944г., и других документов ИКАО, регулирующих деятельность в области расследования авиационных событий с гражданскими воздушными судами.

Правила включают в себя определения и классификацию авиационных событий с гражданскими воздушными судами.

Правила устанавливают порядок проведения расследования авиационных событий с гражданскими воздушными судами Туркменистана и гражданскими воздушными судами иностранных государств на территории Туркменистана, расследований авиационных событий с воздушными судами Туркменистана на территории других государств, разработки рекомендаций и мероприятий по их предотвращению, учета и анализа указанных событий.

Авиационное событие с гражданским воздушным судном Туркменистана, либо с гражданским воздушным судном иностранного государства на территории Туркменистана подлежат обязательному расследованию в соответствии с настоящими Правилами.

Процесс расследования авиационного события включает в себя сбор и анализ информации, проведение необходимых исследований, установление причин его возникновения, подготовку отчета и разработку рекомендаций по предотвращению их в будущем, а также разбор (слушанья) по результатам расследования.

Расследование авиационного события проводится по принципу многофакторности, предусматривающему выявление отклонений от нормального функционирования авиационной - транспортной системы и оценку влияния этих отклонений на снижение уровня безопасности полета и непосредственно на исход полета воздушного судна.

Классификация авиационных событий.

Авиационные события с воздушными судами подразделяются:

- авиационные происшествия;
- авиационные инциденты (серьезные инциденты);

Если авиационное событие явилось следствием столкновения гражданского воздушного судна с государственным воздушным судном, председатель комиссии по расследованию назначается полномочным органом по расследованию государственного воздушного судна. Организация расследования, а также состав его участников определяется по согласованию заинтересованных сторон.

Если авиационное событие произошло с государственным воздушным судном и авиационным персоналом гражданской авиации, а также в случае авиационного

события с гражданским воздушным судном и авиационным персоналом государственной авиации, председатель комиссии по расследованию назначается полномочным органом по расследованию того вида авиации, к которому относится воздушное судно. Организация расследования, а также состав его участников определяется по согласованию заинтересованных сторон.

Порядок оформления и рассылки материалов расследования определяется согласованным решением комиссии, проводившей расследование.

Столкновение (опасное сближение) двух или нескольких воздушных судов расследуется как одно событие, а классифицируется и учитывается для каждого воздушного судна в соответствии с наступившими последствиями. По результатам расследования оформляется общий окончательный отчет и информационные отчеты на каждое воздушное судно.

Отнесение авиационных событий по классификации, в зависимости от степени угрозы безопасности полетов, производится комиссией, по результатам проведенного расследования, и утверждается полномочным органом Агентства Транспорта и коммуникаций при Кабинете Министров Туркменистана агентством «Туркменховаёллары» (далее именуется - АГАТ), контролирующим процесс расследования.

Производственные авиационные происшествия (чрезвычайные происшествия, повреждения воздушных судов на земле и нарушения Положения об использовании Воздушного пространства Туркменистана) не относятся к авиационным событиям.

Примечание. Расследование, учёт и анализ производственных происшествий, таких как, чрезвычайное происшествие, повреждение воздушного судна на земле и нарушение Положения об использовании Воздушного Пространства Туркменистана, не относящихся к авиационным событиям, производится в порядке, установленном действующим законодательством и иными нормативно правовыми актами Туркменистана.

Например, факты нарушения воздушного пространства Туркменистана, расследуются в соответствии с "Инструкцией по применению Положения об использовании воздушного пространства Туркменистана", утвержденную Постановлением Президента Туркменистана от 05 марта 2013г. №12886.

Авиационные события, произошедшие в связи с актом незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации или в ходе расследования которых обнаружены признаки акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, расследуются в соответствии нормативно-правовыми актами Туркменистана.

ГЛАВА I. ОПРЕДЕЛЕНИЯ.

1. В тех случаях, когда нижеуказанные термины употребляются в Правилах, они имеют следующие значения:

1) Авиационное событие (далее – АС). Событие, связанное с эксплуатацией воздушного судна, в ходе которого возникла (возникла) особая ситуация;

Примечание: а) Не признаются авиационным событием, но подлежат к изучению с личным составом соответствующих служб, обеспечивающих безопасность полетов, принятию профилактических мер по предупреждению подобных фактов:

б) Случаи, связанные с отказами и неисправностями систем, приборов и оборудования, выявленные в процессе выполнения контрольных проверок оборудования от запуска двигателей, до занятия «исполнительного старта» для самолетов, и завершения «контрольного висения» для вертолетов, если они в соответствии с требованиями документов "MEL"(Minimum Equipment List - список минимального оборудования), "MMEL"(Master Minimum Equipment List - основной список минимального оборудования), "CDL"(Configuration Deviation List - список отклонений конфигурации), позволяют продолжать полет;

2) Авиационное происшествие. Событие, связанное с использованием воздушного судна, которое, в случае пилотируемого воздушного судна, имеет место с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт воздушного судна с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, или, в случае беспилотного воздушного судна, происходит с момента, когда воздушное судно готово стронуться с места с целью совершить полет, до момента его остановки в конце полета и выключения основной силовой установки и в ходе, которого:

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

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

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

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

- нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна и
- обычно требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента, за исключением случаев отказа или повреждения двигателя, когда повреждены только один двигатель (включая его капоты или вспомогательные агрегаты), воздушные

винты, законцовки крыла, антенны, датчики, лопадки, пневматики, тормозные устройства, колеса, обтекатели, панели, створки шасси, лобовые стекла, обшивка воздушного судна (например, небольшие вмятины или пробоины), или имеются незначительные повреждения лопастей несущего винта, лопастей хвостового винта, шасси и повреждения, вызванные градом или столкновением с птицами (включая пробоины в обтекателе антенны радиолокатора); или

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

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

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

Примечание 3. Инструктивный материал по определению повреждений воздушного судна содержится в дополнении Е.

Примечание 4. В случае расследования, проводимого в отношении беспилотной авиационной системы, рассматриваются только те воздушные суда, конструкция и/или эксплуатация которых утверждены.

3) Авиационный инцидент. Кроме авиационного происшествия, авиационное событие, возникшее в связи с использованием воздушного судна, влияющее или могущее повлиять на безопасность его эксплуатации.

Примечание 1. Типы инцидентов, представляющих основной интерес для Международной организации гражданской авиации с точки зрения изучения путей предотвращения авиационных происшествий, перечислены в дополнении С.

4) 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 к Конвенции о международной гражданской авиации, части I, II и III «Эксплуатация воздушных судов».

5) Воздушное судно. Воздушным судном признаётся летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счёт его взаимодействия с воздухом, в отличие от взаимодействия с воздухом, отражённым от земной (водной) поверхности.

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

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

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

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

10) 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 ("Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта" (Doc 9587)).

11) Государство эксплуатанта. Государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания эксплуатанта.

12) Договаривающееся государство - государство, подписавшее Конвенцию о международной гражданской авиации 1944 года или присоединившееся к ней позднее.

13) Максимальная масса. Максимальная сертифицированная взлетная масса.

14) Полномочный орган по расследованию авиационных происшествий. Полномочный орган, назначенный в государстве в качестве органа, ответственного за проведение расследований авиационных событий в контексте данных Правил.

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

16) Причины. Действия, бездействие, обстоятельства, условия или их сочетание, которые привели к авиационному происшествию или инциденту. Определение причин не предполагает возложения вины или установления административной, гражданской или уголовной ответственности.

17) Публикация результатов расследования. Представление окончательного отчета обязательным адресатам, в соответствии с указанной в настоящих Правилах разрядкой, а также возможность ознакомления с результатами расследования других юридических или физических лиц.

18) Расследование. Процесс, проводимый с целью предотвращения авиационных событий, который включает сбор и анализ информации, подготовку заключений, включая установление причин и/или сопутствующих факторов, и, если необходимо, выработку рекомендаций по обеспечению безопасности.

19) Рекомендация по обеспечению безопасности. Предложение полномочного органа по расследованию происшествий, сделанное на основе информации, полученной при расследовании, с целью предотвращения авиационных происшествий или инцидентов, которое ни при каких обстоятельствах не ставит своей целью определение вины или ответственности за авиационное происшествие или инцидент. Помимо рекомендаций по обеспечению безопасности, вытекающих из результатов авиационных происшествий и инцидентов, рекомендации по обеспечению безопасности могут вытекать из различных источников, включая исследования по обеспечению безопасности полетов.

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

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

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

а) требует госпитализации более чем на 48 часов в течение семи дней с момента получения повреждения; или

б) привело к перелому любой кости (за исключением простых переломов пальцев рук, ног или носа); или

в) связано с разрывами ткани, вызывающими сильное кровотечение, повреждение нервов, мышц или сухожилий; или

г) связано с повреждением любого внутреннего органа; или

д) связано с получением ожогов второй или третьей степени, или любых ожогов, поражающих более 5 % поверхности тела; или

е) связано с подтвержденным фактом воздействия инфекционных веществ или поражающей радиации.

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

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

Примечание 2. Примеры серьёзных инцидентов приводятся в дополнении С.

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

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

25) Уполномоченный по расследованию (председатель комиссии). 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.

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

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

ГЛАВА II. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ.

2. Требования настоящих Правил применяются в отношении действий, предпринимаемых в связи с авиационными событиями, где бы они ни произошли.

Примечание. Вопросы применения данного требования в отношении авиационных событий, которые имели место на территории государства, не являющегося Договаривающимся, в районе, суверенитет над которым не определен, или над открытым морем, рассматриваются в части двадцать шесть и двадцать семь.

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

4. Право толкования и разъяснения по применению настоящих Правил предоставляется полномочному органу по расследованию авиационных происшествий.

ГЛАВА III. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

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

5. Цель расследования. Целью расследования авиационного события является установление причинно - следственной связи возникновения, развития и неблагоприятного исхода особой ситуации на борту ВС с последующей разработкой рекомендаций по совершенствованию авиационной системы, и ни в коей мере перед комиссией по расследованию авиационного события не ставится задача установления доли чьей-либо вины или ответственности.

Процесс расследования авиационного события не предполагает отстаивания или защиты интересов участвующих сторон.

6. Независимость при проведении расследований. Для проведения расследования авиационных происшествий и серьезных инцидентов учреждается Государственная комиссия, создаваемая Кабинетом Министров Туркменистана.

В Туркменистане в соответствии с соглашением, подписанным Туркменистаном и Межгосударственным авиационным комитетом, расследование авиационных происшествий и серьезных авиационных инцидентов проводится Межгосударственным авиационным комитетом, который независим от действий иных уполномоченных органов в области гражданской авиации других государств.

Соглашение вступило в силу 21 декабря 1991года.

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

7. Полномочный орган по расследованию 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, испорчены, 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 части тридцать восемь настоящих Правил.

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

8. В соответствии со статьей 87 Воздушного кодекса Туркменистана, члены экипажа воздушного судна, с которым произошло авиационное событие, юридические и физические лица, органы местной исполнительной власти, на территории которых произошло авиационное событие, до прибытия комиссии по расследованию авиационного события обязаны принять необходимые меры по обеспечению

сохранности воздушного судна, его составных частей и обломков, бортовых и наземных средств объективного контроля, предметов, находящихся на борту или вовлечённых в авиационное событие извне, а также документации, относящейся к разработке, испытаниям, производству, ремонту и эксплуатации этого воздушного судна и обеспечению его полёта.

Юридические и физические лица, виновные в умышленном сокрытии авиационного события, сведений о нем, искажении информации, повреждении или уничтожении бортовых, или наземных средств объективного контроля и других, связанных с авиационным событием материалов, несут ответственность в соответствии с законодательством Туркменистана.

9. Просьба со стороны государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика или государства-изготовителя. 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 председатель комиссии авиационного события принимает все необходимые меры для выполнения такой просьбы. Воздушное судно может быть передвинуто, для спасения людей, животных, сохранения от уничтожения в результате пожара почты, ценностей или по другим причинам. Воздушное судно так же может быть передвинуто, 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.

10. Освобождение из-под охраны. Воздушное судно, все находящееся на нем или какие-либо его части, освобождаются из-под охраны уполномоченным по расследованию по согласованию с правоохранительным органом, проводящим собственное расследование, как только они более не требуются при расследовании любому лицу или лицам, назначенным государством регистрации или государством эксплуатанта в комиссию по расследованию. 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 органы государственного управления находят невозможным разрешить, уполномоченный по расследованию (председатель комиссии) принимает меры по перемещению их в такое место, куда может быть разрешен доступ.

ГЛАВА IV. УВЕДОМЛЕНИЕ.

Примечание 1. Контрольная схема уведомления и представления отчета содержится в дополнении В.

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

§ 1. Авиационные события на территории Туркменистана с воздушным судном другого договаривающегося государства. Ответственность государства места события.

11. Направление уведомления. Полномочный орган по расследованию АГАТ направляет уведомление об авиационном событии с минимальной задержкой при помощи наиболее удобного и быстрого средства связи:

- государству регистрации;
- государству эксплуатанта;
- государству разработчика;
- государству-изготовителю;
- в Межгосударственный авиационный комитет;
- Международной организации гражданской авиации, если максимальная масса соответствующего воздушного судна превышает 2250 кг или оно является турбореактивным самолетом.

Если полномочный орган по расследованию Туркменистана как государства 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 - Aeronautical Fixed Telecommunications Network) будут в большинстве случаев "наиболее удобным и быстрым средством связи". Возможно использование нескольких средства связи.

Примечание 2. Положение относительно оповещения государства регистрации о стадии бедствия координационным центром поиска и спасания содержится в Приложении 12 к Конвенции о международной гражданской авиации "Поиск и спасание".

12. Форма и содержание. Уведомление излагается простым языком и содержит такое количество указанной ниже информации, которое имеется в наличии, однако

отправление этого уведомления не должно задерживаться из-за отсутствия полной информации:

- 1) сокращение ACCID (aircraft accident) - для обозначения авиационных происшествий, сокращение INCID (serious incidence) - для обозначения серьезных инцидентов;
- 2) изготовитель, модель, национальные и регистрационные знаки и серийный номер воздушного судна;
- 3) наименование владельца, эксплуатанта и арендатора, воздушного судна если такой имеется;
- 4) квалификация командира воздушного судна и гражданство членов экипажа и пассажиров;
- 5) дата и время (местное время или UTC – universal time coordinated - всемирное координированное время) авиационного происшествия или серьезного инцидента;
- 6) последний пункт отправления и намеченный пункт посадки воздушного судна;
- 7) положение воздушного судна относительно какого-либо легко определяемого географического пункта, широта и долгота;
- 8) число членов экипажа и пассажиров; на борту - погибло и получило серьезные телесные повреждения; прочие - погибло и получило серьезные телесные повреждения;
- 9) описание авиационного происшествия или серьезного инцидента и степень повреждения воздушного судна, насколько это известно;
- 10) указание, в какой степени государство места события будет проводить расследование или предполагает передать его другому государству;
- 11) 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;
- 12) 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;
- 13) 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 Aeronautical Fixed Telecommunications Network (AFTN) органом, ответственным за расследование авиационных происшествий и серьезных авиационных 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" (Doc 8585).

Примечание 2. Глава "Уведомление об авиационных происшествиях" Руководства по расследованию авиационных событий содержит инструктивный материал по составлению уведомлений и по организации незамедлительной доставки их адресату.

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

§ 2. Дополнительная информация.

14. Как только окажется возможным, полномочный орган по расследованию АГАТ как государства места события сообщает подробности, отсутствующие в уведомлении, а также направляет другую известную информацию, относящуюся к этому событию.

§ 3. Ответственность Туркменистана как государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика и государства-изготовителя.

15. Информация. Участие. Полномочный орган по расследованию АГАТ как государства регистрации государства эксплуатанта, государства разработчика или государства-изготовителя обязан подтвердить получение уведомления об авиационном событии.

16. После получения уведомления Полномочный орган по расследованию Туркменистана как государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика или государства-изготовителя в кратчайшие сроки предоставляет государству места события информацию относительно летного экипажа и воздушного судна, с которым имело место авиационное событие. Полномочный орган по расследованию АГАТ также сообщает о своем намерении, о назначении уполномоченного представителя и, если такой уполномоченный представитель будет назначен, сообщить его фамилию, подробную контактную информацию и предполагаемую дату прибытия.

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

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

17. При получении уведомления полномочный орган по расследованию АГАТ как государства 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.

§ 4. Авиационные события на территории государства регистрации, в государстве, не являющемся договаривающимся государством или вне территории какого-либо государства. Ответственность Туркменистана как государства регистрации.

18. Направление уведомления. Когда Туркменистан как государство регистрации назначает расследование авиационного события, полномочный орган по расследованию АГАТ направляет уведомление в соответствии с п. 12 и 13 главы IV настоящих Правил с минимальной задержкой при помощи наиболее удобного и быстрого средства связи:

- 1) Государству эксплуатанта;
- 2) Государству разработчика;
- 3) Государству-изготовителю;

4) Международной организации гражданской авиации, если максимальная масса соответствующего воздушного судна превышает 2250 кг или оно является турбореактивным самолетом;

- 5) в Межгосударственный авиационный комитет.

Примечание 1. Телефонная, факсимильная связь, электронная почта или фиксированная сеть авиационной электросвязи Aeronautical Fixed Telecommunications Network (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 спасения содержится в Приложении 12 к Конвенции о международной гражданской авиации "Поиск и спасение".

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

19. Информация. Участие. Полномочный орган по расследованию АГАТ как государства эксплуатанта, государства разработчика или государства-изготовителя обязан подтвердить получение уведомления об авиационном событии.

20. По получении уведомления полномочный орган по расследованию АГАТ как государства эксплуатанта, государства разработчика или государства-изготовителя предоставляет по запросу государству регистрации любую имеющуюся у них информацию относительно летного экипажа и воздушного судна, с которым имело место, данное авиационное событие. А также информирует государство регистрации

о том, будет ли назначен уполномоченный представитель и, если такой уполномоченный представитель будет назначен, сообщить его фамилию и подробную контактную информацию, а также предполагаемую дату прибытия, если уполномоченный представитель будет участвовать в расследовании.

Примечание 1. В соответствии с пунктом 5.18 Приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации государство регистрации, государство эксплуатанта, государство разработчика и государство-изготовитель имеют право назначать уполномоченного представителя для участия в расследовании.

Примечание 2. В соответствии с пунктом 5.22 Приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации внимание государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика и государства-изготовителя обращается на их обязательство назначать уполномоченного представителя по специальной просьбе государства, проводящего расследование авиационного происшествия с воздушным судном, масса которого превышает 2250 кг. Внимание также обращается на полезный вклад их присутствия и участия в расследовании.

21. По получении уведомления полномочный орган по расследованию АГАТ как государства 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 V. РАССЛЕДОВАНИЕ.

§ 1. Ответственность за назначение и проведение расследования. Авиационные события на территории договаривающегося государства.

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

23. Государству места события следует назначать расследование обстоятельств серьезных авиационных 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.

24. АГАТ назначает расследование обстоятельств серьезных инцидентов с воздушными судами, максимальная масса которых превышает 2250 кг. Проведение этого расследования может быть передано целиком или частично другому государству или региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов по взаимной договоренности и согласию. В любом случае АГАТ предоставляет все средства для содействия по проведению расследования.

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

Примечание 1. Приведенные выше положения не исключают расследования инцидентов (не являющихся серьезными) прочими организациями. Такие расследования с воздушными судами Туркменистана проводятся по решению уполномоченного органа в сфере гражданской авиации или по согласованию с ним - комиссией эксплуатанта воздушного судна, в порядке и сроки, установленные настоящими Правилами.

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 (accident/incident data reporting - представление донесений об авиационных происшествиях и предпосылках к ним). Если передаются полномочия на проведение только части расследования, то, как правило, ответственность за проведение расследования продолжает нести государство места события.

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

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

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

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

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

§ 2. Авиационные события на территории государства, не являющегося договаривающимся государством.

26. Государство регистрации. Если авиационное событие произошло на территории государства, не являющегося Договаривающимся государством, которое не намерено проводить расследование в соответствии с положениями Приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации:

АГАТ совместно с государством разработчика и государством-изготовителем назначает и проводит расследование в сотрудничестве с государством места события, а при отсутствии такого сотрудничества, АГАТ назначает и проводит расследование, используя всю имеющуюся информацию.

§ 3. Авиационные события вне территории какого-либо государства.

27. Государство регистрации. Если невозможно установить, что место авиационного события находится на территории какого-либо государства, АГАТ назначает и

проводит расследование авиационного события. Проведение этого расследования может быть передано целиком или частично другому государству по взаимной договоренности и согласию.

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

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

Примечание. Часть двадцать девять не освобождает государство регистрации от его обязанностей, предусмотренных настоящими Правилами.

30. Если государство регистрации не является Договаривающимся государством и не намеренно проводить расследование в соответствии с положениями Приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации, 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.

§ 4. Организация и проведение расследования.

31. Руководство по расследованию авиационных событий содержит инструктивный материал по организации, проведению и контролю за проведением расследования.

§ 5. Ответственность АГАТ, как государства проводящего расследование.

Примечание. Нижеследующие положения не препятствуют АГАТ привлекать наиболее квалифицированных технических специалистов из любой организации.

32. Общие положения. Полномочному органу по расследованию АГАТ предоставляется независимость в проведении расследования и неограниченные полномочия на его проведение в соответствии с положениями настоящих Правил. Расследование, как правило, включает:

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

- защиту определенных записей, относящихся к расследованию авиационных происшествий и инцидентов, в соответствии с частью сорок шесть;
- при необходимости, выработку рекомендаций по обеспечению безопасности;
- если возможно, установление причин и/или сопутствующих факторов;
- составление окончательного отчета.

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

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

Примечание. Разграничения можно добиться за счет проведения расследования специалистами по расследованию авиационных происшествий, а любого судебного или административного разбирательства – другими соответствующими специалистами. На месте авиационного происшествия и при сборе фактической информации с надлежащим учетом положений части сорок шесть потребуется координация деятельности, осуществляемой в рамках этих двух процессов, как предусмотрено в части сорок четыре.

34. Полномочный орган по расследованию авиационных происшествий должен разработать документально оформленные политику и процедуры с подробным описанием его обязанностей по расследованию авиационных происшествий. Они должны охватывать организацию и планирование, расследование и представление отчетов.

35. Государство принимает меры к тому, чтобы при проведении любых расследований в соответствии с положениями настоящих Правил без задержки предоставлялся неограниченный доступ ко всем вещественным доказательствам, и чтобы им не препятствовали административные или судебные расследования, или разбирательства.

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

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

§ 6. Уполномоченный по расследованию (председатель комиссии).

37. Назначение. Расследование авиационных событий с воздушными судами Туркменистана и воздушными судами иностранных государств на территории Туркменистана организует и проводит постоянный полномочный орган АГАТ с участием других заинтересованных органов государственного управления Туркменистана.

В соответствии с этим АГАТ назначает комиссию по расследованию авиационного события. АГАТ также назначает уполномоченного по расследованию (председателя комиссии), под руководством которого комиссия немедленно приступает к расследованию.

АГАТ является уполномоченным органов в области гражданской авиации и проводит расследование авиационных инцидентов.

Председателя комиссии и членов комиссии по расследованию авиационного инцидента назначает АГАТ или по его поручению руководители авиационных организаций.

При проведении расследования председателю комиссии по расследованию разрешается привлекать наиболее квалифицированных технических специалистов.

38. Уполномоченный по расследованию. Доступ и контроль. Уполномоченный по расследованию (председатель комиссии) имеет свободный доступ к обломкам воздушного судна и всем относящимся к делу материалам, включая бортовые самописцы и записи Организации Воздушного Движения, и неограниченный контроль над ними с тем, чтобы члены комиссии, принимающие участие в этом расследовании, могли незамедлительно провести тщательный осмотр.

39. Бортовые самописцы. Авиационные события. При расследовании авиационного события эффективно используются бортовые самописцы. Уполномоченный по расследованию (председатель комиссии) проводящий расследование, незамедлительно организует считывание записей бортовых самописцев.

40. В случае, когда Туркменистан как государство, проводящее расследование авиационного события, не располагает соответствующими средствами считывания записей бортовых самописцев, следует использовать средства, предоставленные другими государствами, учитывая при этом следующие аспекты:

- 1) Возможности средства считывания записей,
- 2) Своевременность считывания записей и
- 3) Местонахождение средства считывания записей.

41. Записи, произведенные наземными средствами. При расследовании авиационного происшествия или инцидента обеспечивается эффективное использование записей, произведенных наземными средствами.

Примечание. Требования к записи данных наблюдения и переговоров Организации Воздушного Движения содержатся в главе 6 Приложения 11 к Конвенции о международной гражданской авиации "Обслуживание воздушного движения".

42. Аутопсия. Уполномоченный по расследованию (председатель комиссии) Туркменистана как государства, проводящего расследование авиационного происшествия с человеческими жертвами, организует проведение патологоанатомом, имеющим опыт в расследовании происшествий, посредством аутопсии полного обследования погибших членов летного экипажа и при особых обстоятельствах погибших пассажиров и бортпроводников. Такое обследование проводится оперативно и в полном объеме.

43. Медицинское обследование. При необходимости уполномоченный по расследованию (председатель комиссии) Туркменистана 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 событием, для участия их в расследовании.

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

44. Координация действий. Судебные органы. При проведении расследования авиационного уполномоченный по расследованию (председатель комиссии) должен координировать с органами предварительного следствия все действия, имеющие уголовно - процессуальный характер. Особое внимание при этом уделяется вещественным доказательствам, которые требуют немедленной регистрации и анализа, как, например, обследование, опознавание жертв и считывание записей бортовых самописцев.

Примечание 1. Ответственность государства места события за осуществление такой координации действий оговорена в части двадцать два.

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

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

45. Информирование органов обеспечения авиационной безопасности. Если в процессе расследования авиационного события становится известно или есть подозрение, что имел место акт незаконного вмешательства, уполномоченный по

расследованию (председатель комиссии) немедленно информирует органы обеспечения авиационной безопасности Туркменистана и заинтересованного (ых) государства (государств).

46. Защита записей, относящихся к расследованию авиационных событий. Уполномоченный по расследованию (председатель комиссии) Туркменистана как государства, проводящего расследование авиационного события, предоставляет указанные ниже записи в целях, не относящихся к расследованию авиационного события, когда полномочный следственный орган Туркменистана, установит, что в соответствии с законодательством Туркменистана 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:

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

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

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

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

в) медицинские или конфиденциальные сведения, касающиеся лиц участников авиационного события;

г) записи и расшифровки записей органов управления воздушным движением;

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

е) проект окончательного отчета о расследовании авиационного события.

47. Полномочному органу, проводящему расследование авиационного события, следует установить, имеются ли иные записи, в рамках расследования авиационного события, которым необходимо обеспечить такую же защиту, как и записям, перечисленным в части сорок шесть.

48. Перечисленные в части сорок шесть записи включаются в окончательный отчет или добавления к нему только в том случае, когда они имеют отношение к анализу авиационного события. Части записей, не имеющие отношения к анализу, гласности не придаются.

Примечание 1. Перечисленные в части сорок шесть записи, в том числе информация, добровольно предоставляемая лицами, опрошенными в ходе расследования авиационного события, могут быть использованы ненадлежащим

образом для целей последующего дисциплинарного, гражданского, административного и уголовного разбирательства. Если такая информация будет распространяться, такие данные, 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 добавлении 2 изложены правовые принципы защиты информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов.

49. Полномочный орган, проводящий расследование, не предаст гласности фамилии лиц, вовлеченных в авиационное событие.

50. Полномочный орган, проводящий расследование, обеспечивает, чтобы просьбы о предоставлении записей, находящихся под охраной или контролем полномочного органа, направлялись в первоначальный источник этой информации, если таковой имеется.

51. Полномочному органу по расследованию авиационных событий следует хранить только копии записей, полученных в ходе расследования.

52. Всю информацию (содержание звукозаписей бортовых речевых самописцев, а также содержание видео или звукозаписей бортовых регистраторов визуальной обстановки, и т.д.) относительно обстоятельств авиационного события участники расследования могут использовать для своих организаций с целью проведения корректирующих мер или действий, направленных на повышение безопасности полетов. Ни при каких обстоятельствах эта информация не передается гласности, не может предоставляться или обсуждаться с неуполномоченными лицами, чтобы не повредить процессу расследования.

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

Примечание. В добавлении 2 содержатся дополнительные положения о защите записей, относящихся к расследованию авиационных происшествий и инцидентов. Эти положения приводятся отдельно для удобства пользования, но являются частью SARPS (Standards and Recommended Practices - Стандарты и рекомендуемая практика).

54. Возобновление расследования. Законченное расследование авиационного события может быть возобновлено в случае появления (или представления) новых сведений, касающихся обстоятельств события.

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

Решение о возобновлении расследования принимается совместным решением полномочного органа, назначившего расследование и других государственных

органов, принимавших участие в расследовании, по запросу организаций, участников расследования или физических лиц, только при представлении новых доказательств, касающихся обстоятельств события. Однако, если полномочный орган, проводивший расследование, не назначал такого расследования, он сначала получает согласие государства, назначившего это расследование. Заявление о пересмотре результатов расследования подается в письменном виде в полномочный орган, назначивший расследование.

§ 7. Ответственность АГАТ

55. Информация. Авиационные события. По просьбе государства, проводящего расследование авиационного события, АГАТ предоставляет этому государству всю имеющуюся у него соответствующую информацию.

56. АГАТ следует сотрудничать с другими государствами (полномочными органами по расследованию) по вопросам определения ограничений в части разглашения или использования информации, прежде чем они будут обмениваться ей в целях расследования авиационного события.

57. Авиационные организации, средства или службы которых использовались или могли использоваться воздушным судном до авиационного события и которые располагают информацией, относящейся к расследованию, предоставляют такую информацию государству, проводящему расследование, через АГАТ.

§ 8. Ответственность АГАТ как государства регистрации и государства эксплуатанта.

58. Бортовые самописцы. Авиационные события. Когда воздушное судно, с которым имело место авиационное событие, совершает посадку в государстве, не являющемся государством места события, то полномочный орган по расследованию АГАТ как государства регистрации и государства эксплуатанта по просьбе государства, проводящего расследование, предоставляет этому последнему государству записи бортовых самописцев и, если необходимо, соответствующие бортовые самописцы.

Примечание. Полномочный орган по расследованию АГАТ как государства регистрации и государства эксплуатанта в соответствии с частью пятьдесят восемь настоящих Правил может попросить любое другое государство о сотрудничестве в деле отыскания и выдачи этих записей бортовых самописцев.

59. Информация об организациях. Полномочный орган по расследованию АГАТ как государства регистрации и государства эксплуатанта по просьбе государства, проводящего расследование, представляет соответствующую информацию о любой организации, деятельность которой могла прямо или косвенно оказать влияние на эксплуатацию воздушного судна.

Примечание. Настоящие Правила не предусматривают, чтобы уполномоченный представитель и советники какого-либо государства всегда находились в государстве, где проводится расследование.

§ 9. Участие государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика и государства-изготовителя.

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

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

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

62. В тех случаях, когда ни государство регистрации, ни государство эксплуатанта не назначают уполномоченного представителя, полномочный орган по расследованию АГАТ как государства, проводящего расследование, приглашает к участию эксплуатанта.

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

64. В тех случаях, когда ни государство разработчика, ни государство-изготовитель не назначают уполномоченного представителя, полномочный орган по расследованию АГАТ как государства, проводящего расследование, приглашает к участию организации, ответственные за конструкцию типа и окончательную сборку воздушного судна, в соответствии с правилами государства, проводящего расследование.

65. Обязательства. Когда государство, проводящее расследование авиационного происшествия с воздушным судном, максимальная масса которого превышает 2250 кг, просит полномочный орган по расследованию АГАТ как государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика или государства-изготовителя принять участие, АГАТ согласовывает назначение уполномоченного представителя с Агентством Транспорта и коммуникаций при Кабинете Министров Туркменистана.

Примечание 1. В положении части шестьдесят пять 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. В положении, части шестьдесят пять не имеют целью препятствовать государству, проводящему расследование, просить государство разработчика и государство-изготовителя оказать помощь в расследовании авиационных происшествий, не упомянутых в части шестьдесят пять.

§ 10. Участие других государств.

66. Права. Любое государство, которое по запросу предоставляет сведения, оборудование или экспертов полномочному органу по расследованию АГАТ как 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, Туркменистан как государство, проводящее расследование, может предложить назначить уполномоченного представителя для участия в этом расследовании.

§ 11. Предоставление прав уполномоченным представителям.

67. Советники. Государство, имеющее право назначать уполномоченного представителя, также имеет право назначать одного или нескольких 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 к Конвенции о международной гражданской авиации "Упрощение формальностей". Наличие паспорта, удостоверяющего официальный статус, или служебного паспорта может ускорить прохождение въездных формальностей.

68. 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.

69. Участие. Участие в расследовании дает право принимать участие во всех аспектах расследования под контролем уполномоченного по расследованию (председателя комиссии), в том числе:

- 1) Посещать место авиационного события;
- 2) Осматривать обломки;
- 3) Получать информацию, содержащую показания свидетелей, и предлагать тематику опроса;
- 4) Иметь полный и скорейший доступ ко всем относящимся к делу вещественным доказательствам;

- 5) Получать экземпляры всех относящихся к делу документов;
- 6) Участвовать в считывании записей на носителях информации;
- 7) Участвовать в мероприятиях по расследованию за пределами места авиационного события, таких, как осмотр агрегатов, технические брифинги, испытания и моделирование;
- 8) Принимать участие в совещаниях о ходе расследования, включая обсуждения, связанные с анализом информации, формулированием выводов, причин, способствующих факторов и рекомендаций по безопасности;
- 9) 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 частью шестьдесят пять настоящих Правил.

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. Требования части шестьдесят семь настоящих Правил не препятствуют 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 5), также понимаются такие документы, как отчеты о результатах осмотра компонентов и исследований, выполненных в рамках проводимого расследования.

70. Обязательства. Уполномоченные представители и их советники:

- 1) предоставляют государству, проводящему расследование, всю имеющуюся у них соответствующую информацию и
- 2) не разглашают информацию о ходе и выводах расследования без согласия уполномоченного по расследованию (председателя комиссии) государства, проводящего расследование.

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

§ 12. Участие государств, граждане, которых погибли или получили серьёзные телесные повреждения.

71. Права и предоставление прав. Государству, проявляющему особый интерес к авиационному происшествию, в силу того, что среди погибших или получивших серьёзные телесные повреждения имеются его граждане, предоставляется право назначить своего эксперта, который уполномочен:

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

Также государство, может оказывать помощь в опознании жертв и организации встреч с оставшимися в живых пассажирами из этого государства.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, содержится в Инструктивном материале по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям (Doc 9973, Cir 285).

72. Полномочный орган по расследованию АГАТ в течение первого года расследования своевременно публикует установленную фактическую информацию и сведения о ходе расследования.

ГЛАВА VI. ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ.

73. Следует использовать форму окончательного отчета, приводимую в добавлении 1 к настоящим Правилам. Однако ее можно адаптировать с учетом обстоятельств авиационного события.

§ 1. Ответственность АГАТ.

74. Выпуск информации. Согласие. Полномочный орган по расследованию АГАТ, не распространяет, не публикует и не допускает использования проекта отчета, любых его частей, или любых других документов, полученных во время проведения расследования авиационного события, без официального согласия государства, проводившего данное расследование, за исключением случаев, когда такие отчеты или документы уже были опубликованы или преданы гласности.

§ 2. Ответственность уполномоченного по расследованию (председателя комиссии) Туркменистана как государства, проводящего расследование.

75. Уполномоченный по расследованию (председатель комиссии) Туркменистана как государства, проводящего расследование, не распространяет, не публикует и не допускает использования проекта отчета, любых его частей, или любых других документов, полученных во время проведения расследования авиационного события, без официального разрешения должностного лица, назначившего данное расследование, за исключением случаев, когда такие отчеты или документы уже были официально опубликованы или преданы гласности.

76. Консультация. Уполномоченный по расследованию (председатель комиссии) Туркменистана как государства, проводящего расследование, как можно скорее 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. Проект окончательного отчета о расследовании также направляется для подготовки замечаний:

- государству регистрации;
- государству эксплуатанту;
- государству разработчика и
- государству-изготовителю.

В тех случаях, когда уполномоченный по расследованию (председатель комиссии) Туркменистана как государства, проводящего расследование, получает замечания в течение 60 дней от даты сопроводительного письма, он 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 уполномоченный по расследованию (председатель комиссии) Туркменистана как государства, проводящего расследование, не получает замечаний в течение 60 дней от даты

первого сопроводительного письма, он публикует окончательный отчет в соответствии с частью семьдесят девять настоящих Правил, за исключением случаев, когда продление данного срока одобрено соответствующими государствами.

Примечание 1. Требования части семьдесят девять настоящих Правил не препятствуют уполномоченному по расследованию (председателю комиссии) Туркменистана как государства, проводящего расследование, консультироваться с другими государствами, например, с теми государствами, которые предоставили соответствующую информацию, основные средства или экспертов, участвовавших в расследовании в соответствии с положениями части шестьдесят девять настоящих Правил.

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

Примечание 3. Для направления проекта окончательного отчета государствам-получателям уполномоченный по расследованию (председатель комиссии) Туркменистана использует наиболее быстрые и удобные средства связи, такие как факсимильная связь, электронная почта, курьерские или срочные почтовые отправления.

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

77. Уполномоченный по расследованию (председатель комиссии) Туркменистана как государства, проводящего расследование, направляет через государство эксплуатанта экземпляр проекта окончательного отчета эксплуатанту в целях обеспечения возможности представления эксплуатантом замечаний по проекту окончательного отчета.

78. Уполномоченный по расследованию (председатель комиссии) Туркменистана как государства, проводящего расследование, направляет через государство разработчика или государство-изготовитель экземпляр проекта окончательного отчета организациям, ответственным за конструкцию типа и окончательную сборку воздушного судна в целях обеспечения возможности представления ими замечаний по проекту окончательного отчета.

§ 3. Ответственность полномочного органа по расследованию Туркменистана как государства проводящего расследование.

79. Государства ведомства и организации-получатели. После утверждения окончательного отчета должностным лицом, назначившим расследование, уполномоченный по расследованию (председатель комиссии) Туркменистана как государства, которое провело расследование авиационного события, незамедлительно направляет окончательный отчет о расследовании авиационного события в полномочный орган по расследованию АГАТ как государства, проводящего расследование, для последующей передачи:

- государству, назначившему расследование;
- государству регистрации;
- государству эксплуатанту;
- государству разработчика;
- государству-изготовителю;
- любому государству, участвующему в расследовании;
- любому государству, граждане которого погибли или получили тяжкие телесные повреждения;
- любому государству, которое предоставило соответствующую информацию, основное оборудование и экспертов.

Окончательный отчет также направляется в:

- Межгосударственный авиационный комитет;
- Управление стандартов безопасности полетов АГАТ;
- правоохранительный орган, проводящий предварительное следствие;

80. Окончательный отчет без приложений направляется в:

- Управления Военно-воздушных сил и Противовоздушной обороны Вооружённых сил Туркменистана (при расследовании авиационных событий совместной комиссией);
- Министерство иностранных дел Туркменистана (по запросу в случае расследования авиационного события с иностранным воздушным судном на территории Туркменистана);
- государственные органы расследования всех заинтересованных государств, принимавших участие в расследовании авиационного события;

В случае если одним из факторов, обусловивших авиационное событие, явились метеорологические условия, Окончательный отчет с приложением материалов группы метеорологического обеспечения направляется в Службу по гидрометеорологии Министерства сельского хозяйства и охраны окружающей среды.

81. Публикация окончательного отчета. В интересах предотвращения авиационных событий уполномоченный по расследованию (председатель комиссии) Туркменистана как государства, проводящего расследование авиационного происшествия или инцидента, как можно скорее и, если возможно, в течение 12 месяцев публикует окончательный отчет.

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

82. Если отчет не может быть выпущен в течение 12 месяцев, уполномоченному по расследованию (председателю комиссии) Туркменистана, как государства, проводящего расследование, следует выпускать промежуточный отчет к каждой годовщине авиационного происшествия с подробным изложением хода расследования, включая информацию о любых вопросах, касающихся безопасности полетов.

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

84. После выпуска окончательного отчета по проведению расследования происшествия или серьезного инцидента с воздушным судном максимальной массой более 5700 кг, полномочный орган по расследованию АГАТ направляет в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО) экземпляр такого окончательного отчета.

Примечание. Окончательный отчет, направляемый в ИКАО, должен быть подготовлен на одном из рабочих языков ИКАО и по форме, указанной в добавлении 1.

85. Срок расследования авиационного инцидента не должен превышать 10 суток, а серьезного авиационного инцидента 20 суток, если в процессе расследования не требуется проведения дополнительных исследований. Срок расследования продлевается по ходатайству уполномоченного по расследованию (председателя комиссии) должностным лицом, назначившим расследование.

86. Рекомендации по обеспечению безопасности. На любом этапе расследования авиационного события полномочный орган по расследованию АГАТ как государства, проводящего расследование, по предложению уполномоченного по расследованию (председателя комиссии) направляет соответствующим полномочным органам по расследованию авиационных происшествий другого (их) соответствующего (их) государства (государств) рекомендации по проведению предупредительных мер, которые необходимо срочно принять для повышения безопасности полетов.

Примечание. Ничто не препятствует государству, проводящему расследование, консультироваться с государствами, принимающими участие в расследовании, по его проектам рекомендаций по обеспечению безопасности полетов, предложив им представить свои замечания относительно целесообразности и эффективности этих рекомендаций.

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

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

88. Полномочный орган по расследованию АГАТ как государства, проводящего расследования авиационных событий, если это целесообразно, адресует любые рекомендации по обеспечению безопасности полетов, 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.

89. Государство, выпускающее рекомендацию по обеспечению безопасности полетов, имеющую глобальное значение (SRGC), информирует ИКАО датированным препроводительным письмом о выпуске такой рекомендации и принятых им мерах даже в том случае, когда Рекомендация по обеспечению безопасности полетов, имеющая глобальное значение (*Safety recommendation of global concern - SRGC*) не адресована ИКАО.

Примечание. Рекомендация по обеспечению безопасности полетов, имеющая глобальное значение (*Safety recommendation of global concern-SRGC*) и информация о принятых мерах регистрируются в общедоступной центральной базе данных ИКАО.

§ 4. Ответственность Туркменистана, как государства получающего или выпускающего рекомендации по обеспечению безопасности полетов.

90. Меры в связи с рекомендациями по обеспечению безопасности. Полномочный государственный орган по расследованию авиационных событий АГАТ при получении рекомендации по обеспечению безопасности, в течение 90 дней с момента выпуска препроводительного письма информирует представившее предложение государство о принятых или рассмотренных предупредительных мерах или о причинах непринятия каких-либо мер.

Примечание. Требования части девяносто настоящих Правил не препятствуют государству, проводящему расследование, вносить предложения в отношении предупредительных мер иные, чем рекомендации по обеспечению безопасности.

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

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

ГЛАВА VII. ОТЧЕТНОСТЬ ADREP.

(The Accident/Incident Data Reporting - Система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах в ИКАО)

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.

93. 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).

§ 1. Предварительный отчет. Ответственность полномочного органа по расследованию Туркменистана как государства проводящего расследование.

94. Авиационные происшествия с воздушными судами массой более 2250 кг. В случае авиационного происшествия с воздушным судном, максимальная масса которого более 2250 кг, уполномоченный по расследованию (председатель комиссии) направляет предварительный отчет:

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

95. Авиационные происшествия с воздушными судами массой 2250 кг или менее. В случае авиационного происшествия с каким-либо воздушным судном, не упомянутым в части девяносто четыре, когда затрагиваются вопросы летной годности или вопросы, представляющие интерес для других государств, уполномоченный по расследованию (председатель комиссии) направляет предварительный отчет:

- государству регистрации или государству места события, в зависимости от обстоятельств;
- государству эксплуатанта;
- государству разработчика;

- государству-изготовителю;

- любому государству, которое представило соответствующую информацию, основное оборудование или экспертов.

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

97. Отправление. Предварительный отчет посылается по факсимильной связи, электронной 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 полетов, предварительный отчет направляется сразу же по получении сведений наиболее удобными и быстрыми средствами связи.

§ 2. Информационный отчет об авиационном происшествии/инциденте. Ответственность полномочного органа по расследованию Туркменистана как государства проводящего расследование.

98. Авиационные происшествия с воздушными судами массой более 2250 кг. В тех случаях, когда максимальная масса воздушного судна, с которым произошло авиационное происшествие, составляет более 2250 кг, полномочный орган по расследованию АГАТ как государства, проводящего расследование, направляет при первой возможности после расследования информационный отчет об авиационном происшествии Международной организации гражданской авиации.

99. Дополнительная информация. Полномочный орган по расследованию АГАТ как государства, проводящего расследование, по запросу представляет другим государствам соответствующую информацию дополнительно к содержащейся в информационном отчете об авиационном происшествии / инциденте.

100. Серьёзные инциденты с воздушными судами массой более 5700 кг. Если комиссия по расследованию Туркменистана проводит расследование серьёзного инцидента с воздушным судном, максимальная масса которого более 5700 кг, то полномочный орган по расследованию АГАТ направляет при первой возможности после расследования информационный отчет о серьёзном 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 VIII. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ АВИАЦИОННЫХ СОБЫТИЙ.

101. Целью настоящих требований является содействие предотвращению авиационных событий путем сбора и анализа данных по безопасности полетов и скорейшего обмена информацией по безопасности полетов в рамках государственной программы по безопасности полетов.

§ 1. Система представления данных об авиационных инцидентах.

102. В АГАТ создана система обязательного представления данных об авиационных инцидентах в целях содействия сбору информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов.

103. В АГАТ создана система добровольного представления данных об авиационных инцидентах в целях содействия сбору информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов, которые не всегда фиксируются в рамках системы обязательного представления данных об инцидентах.

Система добровольного представления данных об авиационных инцидентах определена Положением о системе добровольных сообщений по безопасности полетов в гражданской авиации Туркменистана, утвержденным приказом начальника Службы «Туркменховаёллары» №27/iş от 29.01.2019 г.

104. Система добровольного представления данных об авиационных 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. В Туркменистане поощряется добровольное представление данных о событиях, которые могут оказать влияние на безопасность полетов, путем внесения соответствующих изменений в применяемое законодательство, правила и политику.

Примечание 3. В добавлении 2 изложены правовые принципы защиты информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов.

Примечание 4. Инструктивный материал, касающийся государственных систем обязательного и добровольного представления данных об инцидентах, содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (Дос 9859).

§ 2. База данных и предупредительные меры.

105. АГАТ имеет базу данных об авиационных событиях в целях содействия проведению эффективного анализа информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов и определения любых необходимых предупредительных мер.

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

106. АГАТ после определения необходимых предупредительных мер рассматривает фактические и потенциальные недостатки в обеспечении безопасности полетов, принимает эти меры и устанавливает процесс мониторинга за принятием и эффективностью этих мер. АГАТ на основании анализа состояния безопасности полетов воздушных судов, рекомендаций комиссии по расследованию авиационного события разрабатывает план мероприятий по предотвращению аналогичных авиационных событий и направляет его пользователям воздушного пространства Туркменистана, а также заинтересованным организациям и гражданам для обязательной реализации в установленные сроки.

107. Если АГАТ при анализе информации, содержащейся в ее базе данных, выявляет вопросы безопасности полетов, представляющие интерес для других государств, то она должна как можно скорее направить такую связанную с безопасностью полетов информацию этим государствам.

108. Помимо рекомендаций по обеспечению безопасности полетов, вытекающих из результатов расследования авиационных событий, 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.

§ 3. Обмен информацией, связанной с безопасностью полетов.

109. С целью обмена информацией по безопасности полетов, материалы расследования авиационных событий всех типов гражданских воздушных судов Туркменистана, направляются в Межгосударственный авиационный комитет (МАК), который издает ежемесячные информационные бюллетени "Состояние безопасности полетов гражданских воздушных судов" государств - участников Соглашения и направляет их всем государствам - участникам Соглашения.

Отчеты о расследовании авиационных происшествий с воздушными судами, максимальная масса которых составляет более 2250 кг, отчеты о расследовании серьезных авиационных инцидентов с воздушными судами, максимальная масса которых составляет более 5700 кг, и Информационные отчеты ADREP (accident/incident data reporting - представление донесений об авиационных происшествиях и предпосылках) по указанным авиационным событиям направляются в ИКАО. Кроме того, материалы расследования авиационных событий всех типов воздушных судов, внесенных в Государственные реестры гражданских воздушных судов стран Содружества Независимых Государств, а также ежемесячные информационные бюллетени "Состояние безопасности полетов гражданских воздушных судов" государств - участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства направляются в авиационные предприятия Туркменистана.

Добавление 1.

Форма окончательного отчета.

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 событий, утвержденном приказом начальника агентства «Туркменховаёллары» Министерства промышленности и коммуникации Туркменистана. №125/iş от 29.05.2019 г.

Форма.

Заголовок. Окончательный отчет начинается с заголовка, включающего следующее:

- наименование эксплуатанта;
- изготовитель,
- модель;
- национальные и регистрационные знаки воздушного судна;
- место и дата авиационного события.

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

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

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

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:

- 1) все данные, относящиеся к пониманию фактической информации, анализа и заключений, были отражены в каждом соответствующем разделе;
- 2) 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 событию, примечание об этом было включено в соответствующий подраздел.

Фактическая информация

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.

2. Телесные повреждения. Заполняется следующий бланк (цифрами):

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

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

Серьезные телесные повреждения определяются в пункте 21 Главы I

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

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

5. Сведения о личном составе:

1) 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.

2) Краткие данные о квалификации и опыте работы других членов экипажа.

3) Соответствующая информация относительно другого персонала, например, персонала служб воздушного движения, технического обслуживания и т. д., когда это необходимо.

6. Сведения о воздушном судне:

- 1) 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 событию).
- 2) Краткие сведения о технических характеристиках, если необходимо, и о том, находились ли масса и центр тяжести в установленных пределах на этапе полета, когда произошло авиационное событие. (Если допуски не выдерживались и, если это имеет отношение к авиационному событию, дать подробные сведения.)
- 3) Тип используемого топлива.

7. Метеорологическая информация:

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

8. Навигационные средства. Соответствующая информация об имеющихся навигационных средствах, включая такие посадочные средства, как ILS (Instrument Landing System - система инструментального захода летательных аппаратов на посадку), MLS (microwave landing system - Микроволновая система инструментального захода летательных аппаратов на посадку), NDB (Non-Directional Beacon - Приводная радиостанция), PAR (Precision Approach Radar - Посадочный радиолокатор), VOR (VHF omnidirectional radio range – всенаправленный радиомаяк очень высокой частоты) визуальные наземные средства и т. д. и сведения об их эффективности во время события.

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

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

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

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".

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 части пять "Сведения о личном составе".

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

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

16. Испытания и исследования. Краткое описание результатов испытаний и исследований.

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.

18. Дополнительная информация. Соответствующая информация, которая не была включена в части 1-17.

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 части 1-18.

Анализ

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

Заключения

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

Примечание. Как указано в части семьдесят три главы VI, форма окончательного отчета, приведенная в Добавлении, может быть адаптирована с учетом обстоятельств

происшествия или инцидента. Таким образом, государства могут в разделе "Заключения" использовать термин "причины", или термин "способствующие факторы", или оба эти термина.

Рекомендации по обеспечению безопасности

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

Добавления

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

Добавление 2.

Глава I. Правовые принципы защиты информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов.

Введение.

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.

2. В настоящем Добавлении.

1) Информация о безопасности полетов представляет собой информацию, содержащуюся в системах сбора и обработки данных о безопасности полетов (далее SDCPS), созданных исключительно для целей повышения уровня безопасности полетов, и подлежащую защите с учетом конкретных условий, оговоренных в части шесть параграфа один ниже;

2) 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;

3) 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;

4) SDCPS представляет собой системы обработки и представления информации, базы данных, методы обмена информацией и регистрации информации, которые включают:

а) записи, относящиеся к расследованиям авиационных событий, предусмотренные главой V;

б) системы обязательного представления данных об инцидентах, предусмотренные главой VIII;

в) системы добровольного представления данных об инцидентах, предусмотренные главой VIII;

г) системы представления данных на индивидуальной основе, включая автоматизированные системы сбора данных и неавтоматизированные системы сбора данных.

Глава II. Общие принципы.

3. 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.

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

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

§ 1. Принципы защиты.

6. 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.

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

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

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

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

§ 2. Принципы освобождения.

11. Освобождение от защиты информации о безопасности полетов предоставляется лишь в тех случаях, когда:

1) 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;

2) 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

3) 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.

Глава III. Раскрытие информации.

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

13. Официальные критерии раскрытия информации о безопасности полетов включают, как минимум, следующее:

1) Раскрытие информации о безопасности полетов необходимо для устранения условий, негативно влияющих на безопасность полетов и / или для изменения политики и правил;

2) Раскрытие информации о безопасности полетов не должно препятствовать ее получению в будущем в целях повышения уровня безопасности полетов;

3) Раскрытие соответствующих данных личного характера, содержащихся в информации о безопасности полетов, осуществляется в соответствии с нормами права, охраняющими неприкосновенность личной жизни; и

4) Раскрытие информации о безопасности полетов осуществляется в обезличенной, краткой или сводной форме.

§ 1. Обязанности хранителя информации о безопасности полетов.

14. Хранителем информации о безопасности полетов устанавливается Управление стандартов по безопасности полетов АГАТ и региональные отделы управления безопасности полетов и качества на местах.

15. Хранитель информации о безопасности полетов обязан обеспечивать все виды возможной защиты от раскрытия информации, за исключением тех случаев, когда:

1) Хранитель информации о безопасности полетов получил согласие составителя информации на ее раскрытие или

2) Хранитель информации о безопасности полетов убедился в том, что разглашение информации о безопасности полетов производится в соответствии с принципами освобождения.

§ 2. Защита зарегистрированной информации.

16. Учитывая, что предусматриваемые законодательством Туркменистана записи окружающей обстановки на рабочем месте, такие как:

- записи бортовых речевых самописцев (CVR);

- записи переговоров диспетчеров УВД;

- записи переговоров между службами, связанными с организацией полетов воздушных судов и отдельные телефонные линии, рассматриваются как вмешательство в личную жизнь эксплуатационного персонала, которому не подвергаются специалисты других профессий:

1) При условии соблюдения изложенных выше принципов защиты и освобождения, производимые в соответствии с законодательством Туркменистана, записи окружающей обстановки на рабочем месте следует рассматривать как конфиденциальную защищенную информацию, т.е. как информацию, заслуживающую усиленной защиты;

2) В настоящих Правилах предусматриваются конкретные меры защиты таких записей в том, что касается их конфиденциальности и широкого доступа к ним.

ДОПОЛНЕНИЯ.

Дополнение А.

Права и обязанности государства эксплуатанта в отношении авиационных событий, имевших место с арендованными, зафрахтованными или обмененными воздушными судами.

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 так же 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 события 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 события 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:

внутренние происшествия - авиационные происшествия, серьезные авиационные инциденты, имеющие место на территории государства регистрации;

международные происшествия - авиационные происшествия и серьезные авиационные инциденты, имеющие место на территории Договаривающегося государства с воздушными судами, зарегистрированными в другом Договаривающемся государстве;

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 авиационных инцидентах

Кем направляется	В отношении	Кому направляется	№ части РАС
Полномочным органом по расследованию АГАТ как государства места события	Международных авиационных происшествий: все воздушные суда	Государству регистрации Государству эксплуатанта Государству разработчика Государству-изготовителю ИКАО (в отношении воздушных судов массой более 2250 кг или турбореактивных самолетов)	11
Полномочным органом по расследованию АГАТ как государства регистрации	Внутренних и прочих происшествий: все воздушные суда	Государству эксплуатанта Государству разработчика Государству-изготовителю ИКАО (в отношении воздушных судов массой более 2250 кг или турбореактивных самолетов)	18

2. Окончательный отчет.

Авиационные происшествия и серьезные авиационные инциденты, где бы они не произошли.

Кем направляется	Тип отчета	В отношении	Кому направляется	№ части РАС
Полномочным органом по расследованию АГАТ как государства, проводившего расследование	Окончательный отчет	Всех воздушных судов	Государству, назначающему расследование Государству регистрации Государству эксплуатанта Государству разработчика Государству-изготовителю Государству, граждане которого погибли или получили тяжкие телесные повреждения Государству, предоставляющему информацию, основное оборудование или экспертов в Межгосударственный авиационный комитет в правоохранительный орган, проводящий предварительное следствие	79
		Воздушных судов массой более 5700 кг	ИКАО	84

3. Отчетность ADREP.

(ADREP-accident/incident data reporting - представление донесений об авиационных происшествиях).

Авиационные происшествия и серьезные авиационные инциденты, где бы они не произошли.

Кем направляется	Тип отчета	В отношении	Кому направляется	№ части РАС
Полномочным органом по расследованию АГАТ как государства, проводившего расследование	Предварительный 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	94
		Авиационных происшествий с воздушными судами массой 2250 кг или менее, если это связано с летной годностью или вопросами, представляющими интерес	Странам, указанным выше, кроме ИКАО	95
	Информационный отчет об авиационном происшествии	Авиационных происшествий с воздушными судами массой более 2250 кг	ИКАО	98
	Информационный отчет об инциденте	Инцидентов с воздушными судами массой более 5700 кг	ИКАО	100

4. Меры предотвращения авиационных происшествий.

Вопросы обеспечения безопасности, представляющие интерес для других государств.

Кем направляется	Тип отчета	В отношении	Кому направляется	№ части РАС
АГАТ как государства, проводящего анализ данных и выработку рекомендации по безопасности полетов	Рекомендации по безопасности полетов	Рекомендации для другого государства	Полномочному органу по расследованию в другом государстве	86 108
		Документов ИКАО	ИКАО	88

Дополнение С.

Глава I. Перечни авиационных инцидентов, в том числе серьезных, с воздушными судами Туркменистана, подлежащих расследованию.

§ 1. Перечень примеров серьезных авиационных инцидентов.

1. Термин "серьезный инцидент" определен в Главе I следующим образом:

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Описанные ниже инциденты являются примерами инцидентов, которые можно отнести к категории серьезных. Однако этот перечень не является исчерпывающим и в зависимости от ситуации, элементы, указанные в перечне, могут не подпадать под категорию "серьезный инцидент", если сохранились эффективные механизмы защиты между инцидентом и вероятным сценарием:

- 1) Опасные сближения, при которых для предотвращения столкновения или опасной ситуации требуется выполнить маневр уклонения, или когда целесообразно предпринять действия по уклонению.
- 2) Столкновения, не классифицируемые как авиационные происшествия.
- 3) Ситуация, в которой едва удалось избежать столкновения исправного воздушного судна с землей.
- 4) Прерванные взлеты с закрытой или занятой взлетно-посадочной полосы, рулежной дорожки* или не назначенной взлетно-посадочной полосы.
- 5) Взлеты с закрытой или занятой взлетно-посадочной полосы, рулежной дорожки или не назначенной взлетно-посадочной полосы.
- 6) Посадки или попытки выполнить посадку на закрытую или занятую взлетно-посадочной полосу, на рулежной дорожке, не назначенную взлетно-посадочную полосу или на места вынужденной посадки, такие как автомобильные дороги.
- 7) Складывание стойки шасси или посадка с убраным шасси, которые не классифицируются как авиационное происшествие.
- 8) Касание при посадке законцовкой крыла, гондолой двигателя или любой другой частью воздушного судна, в случаях, когда это не классифицируется как авиационное происшествие.

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

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

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

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

а) потеря капота двигателя (вентилятора или основного контура) или элементов реверсивного устройства, которая не приводит к дальнейшему повреждению воздушного судна;

б) события, при которых лопатки компрессора или турбины, или другие внутренние элементы двигателя выбрасываются через выхлопную трубу двигателя;

в) разрушение или потеря обтекателя радиолокатора, отрыв или открытие в полете дверей, люков, трапов, капотов или обтекателей, если только это не приводит к значительному повреждению других элементов конструкции или систем;

г) разрушение или потеря закрылка, предкрылка и других устройств увеличения подъемной силы, законцовок крыла и так далее, без которых в соответствии с перечнем отклонений от конфигурации (CDL) вылет разрешается;

д) разрушение или рассоединение узлов навески без потери аэродинамических поверхностей управления, пилонов, двигателей;

е) разрушение или повреждение элементов несущего или рулевого винта, втулки несущего или рулевого винта, редуктора (для вертолетов);

ё) разрушение или рассоединение трансмиссии (для вертолетов);

ж) обрыв внешней подвески или самопроизвольный сброс груза;

и) другие события, в результате которых нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики.

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

14) Случаи потери трудоспособности членами летного экипажа в полете:

а) применительно к полетам на самолетах с одним пилотом (включая внешнего пилота);

б) применительно к полетам с несколькими пилотами, в отношении которых безопасность полетов была ослаблена из-за значительного увеличения рабочей

** За исключением санкционированных полетов вертолетов.*

безопасность полетов была ослаблена из-за значительного увеличения рабочей нагрузки имеющегося экипажа.

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

16) Несанкционированные выезды на взлетно-посадочную полосу, отнесенные по серьезности последствий к категории А. Информация, касающаяся классификации серьезности последствий, содержится в Руководстве по предотвращению несанкционированных выездов на взлетно-посадочную полосу (Doc 9870).

17) Инциденты при взлете или посадке. Такие инциденты, как:

а) недолет или выкатывание за пределы взлетно-посадочной полосы на значительной скорости.

б) посадка воздушного судна вне границ взлетно-посадочной полосы или выкатывание воздушного судна за пределы взлетно-посадочной полосы на пробеге и разбеге;

в) взлет с застопоренными рулями.

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

а) невозможность отклонения рулевых поверхностей на требуемый угол. Флюгирование или самопроизвольное отклонение одной или более секций рулевых поверхностей;

б) разрушение или рассоединение проводки управления;

в) не изменение, самопроизвольное или ошибочное изменение передаточного отношения от органов управления к рулевым поверхностям;

г) невведение ограничения или невозстановление полного диапазона углов отклонения руля высоты или руля направления. Нарушение нормальной реакции воздушного судна на управляющие воздействия;

д) невозможность отклонения, самопроизвольное отклонение, флюгирование стабилизатора;

е) недопустимое изменение диапазона углов отклонения или скорости перемещения механизации крыла и стабилизатора;

ё) недопустимое рассогласование между положениями секций предкрылков, закрылков, интерцепторов, гасителей подъемной силы (спойлеров);

ж) потеря пространственной ориентировки, создавшая трудности в управлении

воздушным судном (приведшая к нарушению правил эшелонирования и т.п.);

з) невозможность определения по двум и более приборам относительной высоты полета, приборной или истинной скорости полета.

и) ошибочный выпуск или уборка механизации крыла (предкрылков, закрылков, гасителей подъемной силы (спойлеров), интерцепторов, щитков), создавшие трудности в управлении воздушным судном.

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

а) отказ двух и более авиагоризонтов на ВС с тремя и более авиагоризонтами;

б) отказ двух и более гидросистем на ВС с двумя и более гидросистемами.

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

21) Вынужденная посадка ВС вне аэродрома, за исключением посадки легких и сверхлегких самолетов, а также вертолетов на подобранную с воздуха площадку.

§ 2. Перечень примеров авиационных инцидентов.

4. Перечень примеров авиационных инцидентов:

1) Вынужденная посадка легких и сверхлегких самолетов, а также вертолетов вне аэродрома (посадочной площадки), за исключением посадки вертолета при встрече погоды хуже минимума.

2) Потеря радиосвязи в полете.

3) Несанкционированные выезды на взлетно-посадочную полосу, отнесенные по серьезности последствий к категориям В, С, D. (Информация, касающаяся классификации серьезности последствий, содержится в Руководстве по предотвращению несанкционированных выездов на взлетно-посадочную полосу, Doc. 9870).

4) Срабатывание сигнализации о минимальном остатке топлива в расходном баке в полете.

5) Выполнение полета с нарушением предполетного отдыха или нормативов рабочего времени членами экипажа. Выполнение полета с остаточными явлениями алкогольного или наркотического опьянения, или употребление членами экипажа в полете алкогольных напитков и/или наркотических средств.

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

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

а) поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества в полете, приведшее к повреждению элементов конструкции воздушного судна, отказу двигателя или к отказу хотя бы одной из систем;

б) разрушение элементов амортизационных стоек шасси, подкосов, тележек;

в) разрушение половины и более авиационных стоек шасси;

г) разрушение любого количества авиационных стоек шасси, приведшее к повреждениям конструкции воздушного судна или повреждению (отказу) двигателя;

д) столкновение с птицами или другими объектами в полете, приведшее к повреждению элементов планера, двигателя или нарушению режима его работы;

е) повреждение воздушного судна градом, приведшее к повреждению элементов конструкции воздушного судна, требующего незначительного ремонта, или к локализованному отказу двигателя;

ё) повреждение лопасти воздушного винта сверх установленных для ремонта допусков, срыв обтекателя втулки воздушного винта или обогревательной накладки (для самолетов с воздушными винтами).

8) Выходы из строя систем воздушного судна. Такие, как:

- а) изменение (неизменение) заданных параметров работы двигателя либо срабатывание предупреждающей сигнализации, приведшие к необходимости выключения двигателя в полете;
- б) локализованные отказы двигателя, вспомогательного силового устройства или их агрегатов;
- в) нарушение питания двигателя топливом;
- г) отказ системы очистки стекол кабины экипажа, который не создал трудности в управлении воздушным судном;
- д) отказ системы управления колесами передней стойки шасси;
- е) отказ системы измерения расхода или количества топлива, не дающий экипажу возможность определения расхода или остатка топлива;
- ё) отказ радиолокатора при полете в опасных метеоявлениях;
- ж) невыработка топлива из отдельных баков, его неравномерная выработка или распределение его по бакам, неустранимые мерами, предусмотренными Руководством летной эксплуатации;
- з) невключение, невыключение, самопроизвольное включение или выключение реверса тяги;
- и) недопустимое возрастание (уменьшение) усилий, перекомпенсация на органах управления;
- й) невозможность гидроусиления (переход на безбустерное управление рулевыми поверхностями), невозможность триммирования усилий на органах управления;
- к) полет в условиях обледенения на воздушных судах с ограничениями допуска к полетам в условиях обледенения, на воздушном судне с отказавшей или невключенной противообледенительной системы;
- л) ложное срабатывание сигнализации опасных режимов;
- м) течь топлива в полете;
- н) невыпуск одной или более стоек шасси от основной системы. Неуборка одной или более стоек шасси. Самопроизвольный выпуск или уборка стойки шасси. Незакрытие или самопроизвольное открытие створок шасси;
- о) несрабатывание или ложное срабатывание сигнализации положения стоек шасси;
- п) отказ основной системы торможения. Самопроизвольное затормаживание или растормаживание колес;
- р) нарушение связи между проводками управления (для воздушного судна с двойной проводкой);

- с) невыпуск, неуборка, флюгирование, самопроизвольный выпуск или уборка механизации крыла (предкрылков, закрылков, гасителей подъемной силы (спойлеров), интерцепторов, щитков) на земле;
- т) несрабатывание или ложное срабатывание сигнализации и (или) индикации положения стабилизатора или механизации крыла;
- у) невозможность определения по одному прибору относительной высоты полета, приборной или истинной скорости полета;
- ф) отказ или невключение одной и более навигационных систем;
- х) отказ одного авиагоризонта на воздушном судне с одним или двумя авиагоризонтами; отказ одного авиагоризонта в сочетании с отказом системы контроля; отказ любого количества авиагоризонтов, о котором не появилось сигнала (или если сигнализация не предусмотрена); отказ системы контроля авиагоризонтов с выдачей ложных сигналов;
- ц) отказы или самопроизвольное отключение автоматической системы управления полетом, приводящие к отклонению одного и более параметров полета (высотно-скоростных параметров, перегрузок, углов крена, тангажа, атаки, скольжения, траекторных параметров) от заданных;
- ч) разгерметизация гидросистемы. Падение давления в одной и более гидросистемах без разгерметизации;
- ш) утечка горячего воздуха из магистралей, изменение температуры воздуха в гермокабине, уменьшение подачи воздуха в гермокабину, падение давления или перенаддув гермокабины, приведшие к необходимости смены эшелона;
- щ) недопустимое нарушение характеристик электропитания постоянным и (или) переменным током от одного и более распределительных устройств системы электроснабжения. Переход на аварийное питание постоянным или переменным током;
- ы) несрабатывание системы опознавания или системы сигнализации опасного сближения;
- э) несрабатывание системы опасного сближения с землей;
- ю) ложное срабатывание системы пожаротушения или сигнализации о пожаре, дыме или повышенной температуре. Появление запаха гари, паров жидкостей, запахов едких веществ в пилотской кабине ВС.
- 9) Нарушения требований руководящих документов, регламентирующих выполнение полетов и использование воздушного пространства. Такие, как:
- а) нарушение установленных правил и схем набора высоты, выхода из зоны аэродрома, снижения или захода на посадку;
- б) изменение заданной высоты полета без согласования с диспетчером;
- в) нарушение установленных интервалов вертикального или бокового эшелонирования;

- г) отклонение от оси маршрута при организации воздушного движения на расстояние более допустимой нормы, а также за пределы международной воздушной линии;
 - д) нарушение минимума погоды при взлете, посадке или полете по трассам международной воздушной линии (маршрутам);
 - е) полет на обледеневшем воздушном судне (при наличии несбрасываемого льда на поверхностях, защищенных противообледенительной системой, а также на других поверхностях воздушного судна, при сходе снега или льда с которых возможно их попадание в двигатель);
 - ё) выпуск обледеневшего воздушного судна в полет;
 - ж) выключение двигателя, не предусмотренное заданием;
 - з) нарушение порядка и сроков передачи на борт воздушного судна штормовых предупреждений или информации о состоянии погоды по маршруту полета, в пунктах взлета и посадки, требующей изменения плана полета;
 - и) посадка на незапланированный (незаявленный) аэродром (посадочную площадку);
 - й) прием и выпуск воздушного судна с неподготовленной взлетно- посадочной полосы;
 - к) выпуск воздушного судна в полет с незавершенным техническим обслуживанием;
 - л) вылет воздушного судна, не считающегося исправным;
 - м) заправка воздушного судна некондиционным горюче смазочными материалами;
 - н) вылет воздушного судна при наличии отказов, не входящих в перечень, разрешенных для вылета, установленных руководством летной эксплуатации соответствующего типа воздушного судна;
 - о) нарушение норм загрузки или центровки воздушного судна, установленных руководством летной эксплуатации, смещение груза в полете, приведшее к нарушению центровки;
 - п) взлет, полет или посадка воздушного судна с конфигурацией, не соответствующей требованиям руководства летной эксплуатации;
 - р) выход за ограничения, оговоренные Руководством летной эксплуатации (по скорости, перегрузке, углам атаки и крена, по режимам работы силовых установок, падению оборотов несущего винта и т.д.).
- 10) Ошибочные действия авиационного персонала. Такие, как:
- а) ошибочное отклонение стабилизатора;
 - б) невключение экипажем системы управления колесами передней стойки шасси;
 - в) ошибочный выпуск или уборка шасси;
 - г) ошибочный выпуск или уборка механизации крыла (предкрылков, закрылков,

гасителей подъемной силы (спойлеров), интерцепторов, щитков), не создавшие трудностей в управлении воздушным судном;

д) ошибочное отключение каналов курса, крена, тангажа или автомата тяги автоматической системы управления полетом, приводящее к отклонению одного и более параметров полета (высотно-скоростных параметров, перегрузок, углов крена, тангажа, атаки, скольжения, траекторных параметров) от заданных;

е) ошибочное включение или выключение реверса тяги;

ё) грубое приземление;

ж) выкатывание воздушного судна за пределы взлетно-посадочной полосы (кроме взлета и посадки), рулежной дорожки, перрона при рулении или буксировке;

з) столкновение или угроза столкновения воздушного судна с объектами на земле (людьми, животными, транспортными средствами или наземными препятствиями на рулежных дорожках, перронах).

Примечание 1. К авиационным событиям не относятся случаи, связанные с отказами и неисправностями систем, приборов и оборудования, выявленные в процессе выполнения контрольных проверок оборудования от запуска двигателей, до занятия «исполнительного старта» для самолетов, и завершения «контрольного висения» для вертолетов, если они в соответствии с требованиями документов "MEL" (Minimum Equipment List - список минимального оборудования), "MMEL" (Master Minimum Equipment List - основной список минимального оборудования), "CDL" (Configuration Deviation List - список отклонений конфигурации позволяют продолжать полет;

Примечание 2. Контроль за классификацией авиационных событий осуществляет Управление стандартов по безопасности полетов Агентство «Туркменховаеллары».

Дополнение D.

1. Инструктивный материал по считыванию и анализу записей бортовых самописцев.

Время после 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.

Полномочный орган по расследованию АГАТ не располагает средствами воспроизведения и анализа записанной всеми типами бортовых самописцев информации (как речевой, так и данных) и поэтому вынужден обращаться к другим государствам с просьбой о помощи. Поэтому очень важно, чтобы занимающийся расследованием авиационных происшествий уполномоченный по расследованию (председатель комиссии), который проводит расследование, своевременно организовал считывание записей бортовых самописцев в соответствующем техническом центре считывания данных, проводимом в государстве, не являющемся государством-изготовителем (или государством разработчика).

2. Выбор технического центра.

Уполномоченный по расследованию (председатель комиссии), который проводит расследование, может обратиться с просьбой через полномочный орган по расследованию АГАТ к любому другому государству, которое, по его мнению, лучше других способно помочь в расследовании. Стандартное проигрывающее оборудование изготовителя и его программное обеспечение воспроизведения записей, которые обычно применяются авиакомпаниями и авиационно-техническими службами, считаются 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:

- 1) демонтаж самописцев, которые имеют серьезные повреждения, а также считывания сделанных ими записей;
- 2) воспроизведение первоначальных записей/модуля памяти без необходимости

использовать для этого устройство перезаписи изготовителя и без кожуха самописца, регистрировавшего данные во время авиационного события;

3) возможность анализировать и расшифровывать необработанные бинарные колебания сигналов, зарегистрированные самописцем полетных данных с цифровой записью на пленку, не используя для этого автоматизированные средства;

4) возможность усиливать и фильтровать с помощью цифровых средств речевые сигналы, используя для этого подходящее программное обеспечение;

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

3. 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.

4. Рекомендуемые процедуры.

Считывание сделанных самописцем полетных данных и бортовым речевым самописцем записей следует, как правило, 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 тарифовочных 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 завершения расследования, чтобы облегчить своевременное представление информации на дополнительные запросы или просьбы о представлении уточнений при условии, что данный технический центр принимает надлежащие меры защиты таких записей.

Дополнение Е

Инструктивный материал по определению повреждений воздушного судна.

1. В случае отделения двигателя от воздушного судна событие классифицируется как авиационное происшествие даже тогда, когда повреждение ограничивается самим двигателем.
2. Потеря капотов двигателя (вентилятора или основного контура) и элементов реверсивного устройства, которая не приводит к дальнейшему повреждению воздушного судна, не рассматривается в качестве авиационного происшествия.
3. События, при которых лопатки компрессора или турбины или другие внутренние элементы двигателя выбрасываются через выхлопную трубу двигателя, не рассматриваются в качестве авиационного происшествия.
4. Разрушение или потеря обтекателя радиолокатора не рассматриваются в качестве авиационного происшествия, если только это не приводит к значительному повреждению других элементов конструкции воздушного судна или его систем.
5. Отсутствие закрылка, предкрылка или других устройств увеличения подъемной силы, законцовок крыла и т.д., без которых в соответствии с перечнем отклонений от конфигурации (CDL) вылет разрешается, не рассматриваются в качестве авиационного происшествия.
6. Складывание стойки шасси или посадка с убраннным шасси, в результате чего произошло лишь повреждение обшивки. В том случае, если воздушное судно после незначительного ремонта или установки заплат можно безопасно выпустить в полет с последующим выполнением более масштабного ремонта для полного восстановления, такое событие не будет классифицироваться как авиационное происшествие.
7. Если повреждение конструкции приводит к разгерметизации воздушного судна или невозможности его герметизации, то данное событие классифицируется как авиационное происшествие.
8. Демонтаж компонентов для проведения инспекции после события, например, профилактический демонтаж стойки шасси, после схода с взлетно-посадочной полосы на небольшой скорости, связанный с выполнением значительного объема работ, не рассматривается в качестве авиационного происшествия, если не обнаружено значительных повреждений.
9. События, связанные с аварийной эвакуацией, не рассматриваются в качестве авиационного происшествия, если никто не получил серьезных телесных повреждений или воздушное судно существенно не повреждено.

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

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

Примечание 3. Стоимость ремонта или ориентировочные потери, информация о которых предоставлена страховыми компаниями, может свидетельствовать о степени полученного повреждения, однако она не должна использоваться в качестве единственного ориентира для определения того, является ли данное повреждение достаточным для того, чтобы рассматривать это событие в качестве авиационного происшествия. Аналогичным образом воздушное судно может рассматриваться в качестве "полностью разрушенного" по причине неэкономичности его ремонта, а не в качестве получившего существенные повреждения, относимые к категории авиационного происшествия.