

# Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации

Постановление Правительства Российской Федерации · № 609 · от 18.06.1998 · Правительство Российской Федерации · Действует с изменениями

Постановление Правительства Российской Федерации от 18.06.1998 г. № 609 (Собрание законодательства Российской Федерации от 1998 г., № 25, ст. 2918)

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 18 июня 1998 г. № 609

г. Москва

Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации

В соответствии со статьей 95 Воздушного кодекса Российской Федерации Правительство Российской Федерации постановляет:

Утвердить Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, устанавливающие порядок расследования, классификацию и учет авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами Российской Федерации, а также порядок расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами иностранных государств на территории Российской Федерации.

Председатель Правительства  
Российской Федерации С.Кириенко

УТВЕРЖДЕНЫ  
Постановлением Правительства  
Российской Федерации  
от 18 июня 1998 г. № 609

ПРАВИЛА РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ С ГРАЖДАНСКИМИ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Глава I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ, КЛАССИФИКАЦИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

1.1. Общие положения

1.1.1. Настоящие Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации (далее именуются - Правила) разработаны в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации, межправительственным Соглашением о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства от 30 декабря 1991 года с учетом стандартов и рекомендаций Приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. (далее именуется - Конвенция ИКАО) и являются нормативным правовым актом Российской Федерации, регулирующим деятельность в области расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами.

1.1.2. Правила включают в себя определения и классификацию авиационных происшествий и

инцидентов с гражданскими воздушными судами, устанавливают порядок проведения расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами Российской Федерации и гражданскими воздушными судами иностранных государств на территории Российской Федерации, участия уполномоченных представителей Российской Федерации в расследовании авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами Российской Федерации на территории других государств, учета указанных событий, а также разработки рекомендаций и мероприятий по их предотвращению.

1.1.3. Требования Правил являются обязательными для всех субъектов правоотношений, на которых распространяется действие воздушного законодательства Российской Федерации, регулирующего отношения в области гражданской авиации и использования воздушного пространства Российской Федерации, в том числе организаций и граждан, осуществляющих разработку, испытания, производство, сертификацию, эксплуатацию и ремонт авиационной техники, сертификацию объектов авиационной инфраструктуры, выполнение и обеспечение полетов, подготовку авиационного персонала, а также участников расследования авиационных происшествий или инцидентов.

1.1.4. Авиационное происшествие или инцидент с гражданским воздушным судном Российской Федерации, либо с гражданским воздушным судном иностранного государства на территории Российской Федерации подлежат обязательному расследованию в соответствии с настоящими Правилами.

Расследование проводится комиссией, назначаемой в порядке, установленном настоящими Правилами.

Лица, виновные в умышленном сокрытии авиационного происшествия или инцидента, сведений о них, а равно в искажении информации, в повреждении или уничтожении бортовых и наземных средств объективного контроля и других связанных с авиационным происшествием или инцидентом доказательственных материалов, несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

1.1.5. Целями расследования авиационного происшествия или инцидента являются установление причин авиационного происшествия или инцидента и принятие мер по их предотвращению в будущем.

Установление чьей-либо вины и ответственности не является целью расследования авиационного происшествия или инцидента.

Любое судебное или административное разбирательство, направленное на установление доли чьей-либо вины или ответственности, проводится отдельно от расследования, выполняемого в соответствии с настоящими Правилами.

1.1.6. Процесс расследования авиационного происшествия или инцидента включает в себя сбор и анализ информации, проведение необходимых исследований, установление причин авиационного происшествия или инцидента, подготовку отчета и заключения, разработку рекомендаций, разбор (слушание) по результатам расследования.

Расследование авиационного происшествия или инцидента проводится по принципу многофакторности, предусматривающему выявление отклонений от нормального функционирования авиационной транспортной системы и оценку влияния этих отклонений на исход полета воздушного судна\*.

---

\* Далее по тексту под воздушным судном, если не оговорено иное, понимается гражданское воздушное судно.

Процесс расследования не предполагает отстаивания или защиты интересов участвующих сторон. Полномочному органу по расследованию авиационных происшествий, в соответствии с Приложением 13 к Конвенции ИКАО, предоставляется независимость в проведении расследования и

неограниченные полномочия на его проведение.

1.1.7. Полномочия и ответственность специально уполномоченного федерального органа исполнительной власти в области расследования авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации и на основании статьи 79 Конституции Российской Федерации возложены на Межгосударственный авиационный комитет (далее именуется - МАК).

1.1.8. Полномочным федеральным органом регулирования деятельности в области гражданской авиации, в компетенцию которого входит участие в расследовании авиационных происшествий, а также организация и проведение расследования авиационных инцидентов, является Федеральная авиационная служба России (ФАС России).

1.1.9. Специально уполномоченные органы в области расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами и их территориальные органы должны взаимодействовать и обмениваться информацией, получаемой в ходе расследования.

1.1.10. Нормативные правовые акты по вопросам расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами должны соответствовать требованиям настоящих Правил.

1.1.11. Право разъяснения по вопросам применения настоящих Правил предоставляется специально уполномоченным органам (далее именуются - полномочные органы), на которые в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации возложены полномочия по расследованию авиационных происшествий или инцидентов (МАК и ФАС России соответственно).

## 1.2. Классификация и определения

### 1.2.1. Классификация авиационных событий

1.2.1.1. Авиационные события подразделяются на:

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

Авиационные происшествия, в зависимости от их последствий, подразделяются на:

- авиационные происшествия с человеческими жертвами (катастрофы);
- авиационные происшествия без человеческих жертв (аварии).

Производственные происшествия подразделяются на:

- повреждения воздушного судна;
- чрезвычайные происшествия.

1.2.1.2. Расследование авиационных событий, не относящихся к авиационным происшествиям и инцидентам, производится в порядке, определяемом ФАС России.

1.2.1.3. 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.

### 1.2.2. Определения

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

а) какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом в результате нахождения в данном воздушном судне, за исключением тех случаев, когда телесные повреждения получены вследствие 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;

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

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

- нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна;

- требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента, за исключением: случаев отказа или повреждения двигателя, когда поврежден только сам двигатель, его капоты или вспомогательные агрегаты, или повреждены только воздушные винты, несилловые элементы планера, обтекатели, законцовки крыла, антенны, пневматики, тормозные устройства или другие элементы, если эти повреждения не нарушают общей прочности конструкции, или в обшивке имеются небольшие вмятины или пробоины; повреждений элементов несущих и рулевых винтов, втулки несущего или рулевого винта, трансмиссии, повреждений вентиляторной установки или редуктора, если эти случаи не привели к повреждениям или разрушениям силовых элементов фюзеляжа (балок); повреждений обшивки фюзеляжа (балок) без повреждения силовых элементов;

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

Примечание. Воздушное судно считается пропавшим без вести, когда были прекращены его официальные поиски и не было установлено местонахождение воздушного судна или его обломков. Решение о прекращении поиска гражданского воздушного судна, потерпевшего бедствие, принимает ФАС России.

1.2.2.2. Авиационное происшествие с человеческими жертвами (катастрофа) - авиационное происшествие, приведшее к гибели или пропаже без вести кого-либо из пассажиров или членов экипажа.

К катастрофам относятся также случаи гибели кого-либо из лиц, находившихся на борту, в процессе их аварийной эвакуации из воздушного судна.

1.2.2.3. Авиационное происшествие без человеческих жертв (авария) - авиационное происшествие, не повлекшее за собой человеческих жертв или пропажи без вести кого-либо из пассажиров или членов экипажа.

1.2.2.4. Авиационный инцидент\* - событие, связанное с использованием воздушного судна, которое имело место с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все лица, находившиеся на борту с целью полета, покинули воздушное судно, и обусловленное отклонениями от нормального функционирования воздушного судна, экипажа, служб управления и обеспечения полетов, воздействием внешней среды, могущее оказать влияние на безопасность полета, но не закончившееся авиационным происшествием.

---

\* Перечень событий, подлежащих расследованию в эксплуатации в качестве инцидентов, приведен в Приложении 1.

1.2.2.5. Авиационное предприятие - юридическое лицо, независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ.

1.2.2.6. Бортовой самописец (бортовое устройство регистрации) - любой самопишущий прибор, устанавливаемый на борту воздушного судна в качестве источника информации, используемой для проведения расследования авиационных происшествий и инцидентов.

- 1.2.2.7. Воздушное судно - летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды.
- 1.2.2.8. Государство изготовителя - государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за окончательную сборку воздушного судна.
- 1.2.2.9. Государство места события - государство, на территории которого имело место авиационное происшествие или инцидент.
- 1.2.2.10. Государство разработчика - государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за конструкцию типа воздушного судна.
- 1.2.2.11. Государство регистрации - государство, в реестр которого занесено воздушное судно.
- 1.2.2.12. Государство эксплуатанта - государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания эксплуатанта.
- 1.2.2.13. Максимальная масса - максимальная сертифицированная взлетная масса воздушного судна, указанная в его эксплуатационной документации.
- 1.2.2.14. Мероприятие по обеспечению безопасности полетов - действие, направленное на предотвращение авиационных происшествий и инцидентов.
- 1.2.2.15. Организация гражданской авиации - авиационное предприятие, аэропорт, авиационно-техническая база, авиаремонтный завод, научно-исследовательский институт, учебное заведение и любая другая организация, занимающаяся деятельностью, связанной с выполнением полетов и их обеспечением в гражданской авиации.
- 1.2.2.16. Повреждение воздушного судна на земле - событие, связанное с обслуживанием, хранением и транспортировкой воздушного судна, при котором судну причинены повреждения, не нарушающие его силовые элементы и не ухудшающие летно-технические характеристики, устранение которых возможно в эксплуатационных условиях.
- 1.2.2.17. Полевой этап расследования - период времени с момента начала работ Комиссии на месте авиационного происшествия или инцидента до момента, когда работы на месте происшествия или инцидента прекращены.
- 1.2.2.18. Председатель комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента - лицо, которому в силу наличия у него соответствующей квалификации поручена организация и проведение расследования, а также контроль за его ходом.
- 1.2.2.19. Причины (факторы) авиационного происшествия или инцидента - действия, бездействие, обстоятельства, условия или их сочетание, которые привели к авиационному происшествию или инциденту.
- 1.2.2.20. 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.
- 1.2.2.21. Расследование - процесс, проводимый с целью предотвращения авиационных происшествий и инцидентов, который включает сбор и анализ информации, подготовку заключений, включая установление причин и выработку рекомендаций по обеспечению безопасности полетов.
- 1.2.2.22. Рекомендация по результатам расследования авиационных происшествий и инцидентов, направленная на обеспечение безопасности полетов - предложение комиссии, проводящей расследование, сделанное на основе информации, полученной при расследовании, с целью предотвращения авиационных происшествий или инцидентов.
- 1.2.2.23. Серьезный авиационный инцидент - авиационный инцидент, обстоятельства которого указывают на то, что едва не имело место авиационное происшествие.

Для серьезных авиационных инцидентов характерны следующие признаки:

- выход воздушного судна за пределы ожидаемых условий эксплуатации;

- возникновение значительных вредных воздействий на экипаж или пассажиров (дыма, паров едких веществ, токсичных газов, повышенной или пониженной температуры, давления и т. п.);
- значительное снижение работоспособности членов экипажа;
- значительное повышение психофизиологической нагрузки на экипаж;
- получение серьезных телесных повреждений каким-либо лицом, находящимся на воздушном судне;
- значительное ухудшение характеристик устойчивости и управляемости, летных или прочностных характеристик;
- возникновение реальной возможности повреждения жизненно важных элементов воздушного судна в результате взрыва, пожара, нелокализованного разрушения двигателя, трансмиссии и т. п.;
- разрушение или рассоединение элементов управления;
- повреждение элементов воздушного судна, не относящееся к авиационному происшествию.

1.2.2.24. Серьезное телесное повреждение - телесное повреждение, полученное лицом во время авиационного происшествия или инцидента, причинившее тяжкий или опасный вред здоровью, а также не опасный для жизни вред здоровью, являющийся тяжким по последствиям, и которое:

- а) требует госпитализации более чем на 48 часов в течение семи дней с момента получения повреждения;
- б) привело к перелому любой кости (за исключением простых переломов пальцев рук, ног или носа), вывихам в крупных суставах конечностей и позвонков или сдавливанию мягких тканей с синдромом раздавливания;
- в) связано с разрывами биологических тканей, вызывающими сильное кровотечение, повреждение нервных стволов, мышц или сухожилий;
- г) привело к повреждению любого внутреннего органа, а также проникающим ранениям и ушибам глазного яблока, сопровождающимся расстройством зрения;
- д) связано с получением термических, химических и других ожогов второй или третьей степени независимо от площади поражения, или любых ожогов, поражающих более 5% поверхности тела или ожогов верхних дыхательных путей; с воздействием электрического тока, сопровождающимся нарушением сознания, расстройством дыхания; а также с обморожением 3 и 4-й степени или общим охлаждением организма;
- е) связано с подтвержденным фактом воздействия инфекционных, отравляющих веществ или проникающей радиации;
- ж) привело к сотрясению головного и спинного мозга средней и тяжелой степени, внутричерепным кровоизлиянием травматического характера;
- з) повлекло за собой прерывание беременности.

1.2.2.25. Советник - лицо, которому поручено государством в силу наличия у него соответствующей квалификации оказание помощи уполномоченному представителю в расследовании.

1.2.2.26. Уполномоченный представитель - лицо, которому поручено государством в силу наличия у него соответствующей квалификации участие в расследовании, проводимом другим государством.

1.2.2.27. Чрезвычайное происшествие - событие, связанное с эксплуатацией воздушного судна, но не относящееся к авиационному происшествию, при котором наступило одно из следующих последствий:

- гибель кого-либо из находившихся на борту воздушного судна в результате умышленных или неосторожных действий самого пострадавшего или других лиц, не связанная с функционированием воздушного судна;
- гибель какого-либо лица, самовольно проникшего на воздушное судно и скрывавшегося вне зон, куда открыт доступ пассажирам и членам экипажа;
- гибель членов экипажа или пассажиров в результате неблагоприятных воздействий внешней среды после вынужденной посадки воздушного судна вне аэродрома;
- гибель или телесные повреждения со смертельным исходом любого лица, находящегося вне

воздушного судна, в результате непосредственного контакта с воздушным судном, его элементами или газо-воздушной струей силовой установки;

- разрушение или повреждение воздушного судна на земле, повлекшее нарушение прочности его конструкции или ухудшение летно-технических характеристик в результате стихийного бедствия или нарушения технологии обслуживания, правил хранения или транспортировки;

- угон воздушного судна, находящегося на земле или в полете, или захват такого судна в целях угона.

1.2.2.28. Эксплуатант - гражданин или юридическое лицо, имеющее воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующее указанное воздушное судно для полетов и имеющее сертификат (свидетельство) эксплуатанта.

---

## Глава II

### РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

#### 2.1. Организация расследования

2.1.1. Расследование авиационных происшествий с воздушными судами Российской Федерации и воздушными судами иностранных государств на территории Российской Федерации организует и проводит МАК с участием ФАС России, Минэкономки России и других заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и организаций Российской Федерации. В соответствии с этим МАК формирует и назначает комиссию по расследованию авиационного происшествия.

Если в процессе расследования авиационного происшествия не требуется проведение дополнительных исследований, срок расследования не должен превышать 30 суток. Срок расследования продлевается по ходатайству председателя комиссии.

Комиссия проводит расследование авиационного происшествия с привлечением необходимых специалистов, руководствуясь Воздушным кодексом Российской Федерации, указами Президента и постановлениями Правительства Российской Федерации, настоящими Правилами и другими актами воздушного законодательства Российской Федерации, регулирующими деятельность в области гражданской авиации и использовании воздушного пространства.

Комиссия по расследованию авиационного происшествия имеет статус государственной комиссии.

2.1.2. Если авиационное происшествие явилось следствием столкновения гражданского воздушного судна с воздушным судном другого вида авиации, председатель комиссии по расследованию назначается решением Правительства Российской Федерации. Организация расследования, а также состав его участников определяются по согласованию заинтересованных сторон.

В случае вовлечения в авиационное происшествие с государственным или экспериментальным воздушным судном представителей авиационного персонала гражданской авиации Российской Федерации, а также в случае вовлечения в авиационное происшествие с гражданским воздушным судном авиационного персонала государственной или экспериментальной авиации состав участников расследования согласуется с заинтересованными сторонами, при этом председатель комиссии по расследованию и ее состав назначаются полномочным органом по расследованию того вида авиации, к которому относится воздушное судно, потерпевшее авиационное происшествие. Порядок оформления и рассылки материалов расследования в таких случаях определяется согласованным решением комиссии, проводившей расследование.

2.1.3. Комиссия состоит из председателя, заместителей председателя и членов комиссии.

Специалисты, привлекаемые к работе комиссии, могут входить в состав ее рабочих органов (подкомиссий и рабочих групп) или использоваться в качестве экспертов.

Для работы в составе комиссии, ее рабочих органов или в качестве экспертов могут привлекаться работники органа, назначившего комиссию по расследованию, полномочные представители заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, работники организаций

независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, в том числе научно-исследовательских и конструкторских организаций, организаций разработчиков, изготовителей и эксплуатантов авиационной техники, аэропортов, авиаремонтных организаций, авиационно-технических баз и центров, учебных заведений, организаций ОВД, гидрометеорологии и мониторинга окружающей среды, медицинских учреждений.

Специалисты, участвующие в расследовании, должны иметь соответствующую квалификацию и не должны быть связаны с непосредственной ответственностью за авиационное происшествие.

Председатель, заместители председателя и члены комиссии, ее рабочих органов и эксперты не могут представлять интересы страховой компании.

Информация о кандидатах в состав комиссии передается органу, организующему расследование, в минимально короткие сроки после получения от него запроса.

Руководитель организации, независимо от ее организационно-правовых форм и формы собственности, в адрес которой направлен запрос на выделение специалистов для участия в расследовании, по согласованию направляет их в распоряжение комиссии на время, необходимое для выполнения работ в интересах расследования авиационного происшествия.

2.1.4. Комиссия осуществляет свою деятельность под руководством председателя. Права и обязанности участников расследования авиационного происшествия, определяемые настоящими Правилами, приведены в Приложении 2.

2.1.5. Представители правоохранительных органов координируют свою работу, связанную с расследованием авиационного происшествия, с председателем комиссии и могут присутствовать на ее заседаниях.

2.1.6. Комиссия по расследованию авиационного происшествия пользуется правами, установленными воздушным законодательством Российской Федерации, в том числе имеет право:

- беспрепятственно проходить на борт потерпевшего бедствие воздушного судна для выяснения обстоятельств авиационного происшествия;
- обследовать потерпевшее бедствие воздушное судно, его составные части, имущество, находящееся на борту потерпевшего бедствие воздушного судна либо вовлеченное в авиационное происшествие извне, независимо от принадлежности этого имущества, а также средства и объекты обеспечения полетов воздушных судов;
- поручать юридическим лицам независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности проведение исследований и работ, связанных с расследованием авиационного происшествия;
- привлекать для решения задач, требующих знаний в соответствующих областях науки и техники, работников организаций независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности;
- опрашивать очевидцев авиационного происшествия, лиц, которые имеют или могут иметь отношение к авиационному происшествию, получать необходимую информацию от правоохранительных органов;
- изучать все вопросы разработки, испытаний, производства, эксплуатации и ремонта потерпевшего бедствие воздушного судна, подготовки лиц из числа авиационного персонала, организации воздушного движения, выполнения и обеспечения полетов воздушных судов;
- затребовать и получать от соответствующих органов исполнительной власти, а также от граждан и юридических лиц документы и материалы по вопросам, связанным с данным авиационным происшествием;
- проводить исследования психофизиологического состояния членов экипажа потерпевшего бедствие воздушного судна, а также соответствующих лиц из числа авиационного персонала.

2.1.7. При расследовании авиационного происшествия с воздушным судном иностранного государства на территории Российской Федерации участниками расследования могут быть:

- представитель государства регистрации;

- представитель государства разработчика;
- представитель государства изготовителя;
- представитель государства эксплуатанта;
- представитель государства, граждане которого погибли или получили серьезные телесные повреждения (по запросу);
- представитель государства, оказавшего техническую или иную помощь в расследовании (по просьбе государства, назначившего расследование).

2.1.7.1. Государство разработчика, государство изготовителя, государство регистрации и государство эксплуатанта имеют право назначать своего уполномоченного представителя для участия в расследовании, а также советников для оказания уполномоченному представителю необходимой помощи.

2.1.7.2. Степень участия уполномоченных представителей государств и их советников определяется Приложением 13 к Конвенции ИКАО и дает им право по согласованию с председателем комиссии и под его контролем:

- посещать место авиационного происшествия;
- осматривать воздушное судно или его части;
- получать информацию, содержащую показания свидетелей, и предлагать тематику их опроса;
- иметь доступ к относящимся к делу вещественным доказательствам;
- получать относящиеся к делу документы;
- участвовать в считывании записей полетной информации;
- участвовать в мероприятиях по расследованию за пределами места авиационного происшествия, таких как осмотр и исследования агрегатов, технические консультации, испытания и моделирование в целях расследования;
- принимать участие в совещаниях;
- делать заявления в отношении различных аспектов расследования.

Уполномоченный представитель и его советники обязаны предоставлять государству, проводящему расследование, всю имеющуюся у них соответствующую информацию и не должны распространять информацию о ходе и результатах расследования без согласия государства, проводящего расследование.

2.1.7.3. Если от государств регистрации, эксплуатанта, разработчика или изготовителя поступит просьба о том, чтобы воздушное судно оставалось нетронутым до осмотра уполномоченным представителем обратившегося с этой просьбой государства, то принимаются все необходимые меры для выполнения такой просьбы, насколько это практически осуществимо и соответствует настоящим Правилам.

2.1.7.4. Если государство, граждане которого погибли при авиационном происшествии, обращается с мотивированной просьбой об участии в расследовании, ему может быть разрешено назначить своего эксперта, которому предоставляется право:

- посещать место авиационного происшествия;
- знакомиться с соответствующей фактической информацией;
- оказывать содействие и предоставлять информацию, касающуюся опознания погибших.

2.1.7.5. В случае необходимости получения дополнительных сведений, оборудования или привлечения экспертов орган, назначивший расследование, направляет соответствующий запрос любому государству через его органы расследования с просьбой направить такие сведения, оборудование или экспертов для обеспечения расследования.

Государство, предоставляющее по запросу сведения, оборудование или экспертов, может назначить своего уполномоченного представителя для участия в расследовании авиационного происшествия. Степень участия в расследовании уполномоченного представителя или экспертов такого государства, если оно не является государством регистрации, государством разработчика,

государством изготовителя или государством эксплуатанта, ограничивается теми вопросами, по которым они привлекаются к расследованию. Конкретно степень и форма участия представителей определяется в каждом отдельном случае председателем комиссии.

2.1.7.6. Уполномоченные представители иностранных государств, их советники и эксперты в состав комиссии не входят.

Координация действий комиссии и представителей иностранных государств, разрешение всех вопросов, возникающих у последних в связи с проведением расследования, возлагается на председателя комиссии.

Все вопросы, связанные с участием в расследовании представителей иностранных государств, решаются председателем комиссии через уполномоченных представителей этих государств.

2.1.8. Региональные управления ФАС России места события и места базирования организации-владельца (эксплуатанта) воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие, а также организация-владелец (эксплуатант) и организация ГА места события обязаны принять участие в расследовании авиационного происшествия и осуществлять координацию действий с местными органами исполнительной власти и местного самоуправления по обеспечению работы комиссии по расследованию авиационного происшествия.

2.1.9. Члены комиссии по расследованию авиационного происшествия, а также привлекаемые к расследованию авиационного происшествия лица по предъявлению командировочного удостоверения имеют право внеочередного приобретения билетов на проезд транспортом общего пользования при следовании к месту авиационного происшествия либо при переездах в целях расследования.

При использовании воздушного транспорта члены комиссии по расследованию, а также привлекаемые к расследованию авиационного происшествия лица по предъявлению командировочного удостоверения пользуются в установленном порядке правами на бесплатный полет (получение бесплатного служебного билета) на воздушных судах авиапредприятий независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, с учетом резолюции IATA № 788 о доставке расследователей к месту аварий и катастроф.

Члены комиссии по расследованию, а также лица, привлекаемые к расследованию авиационного происшествия, по предъявлению командировочного удостоверения пользуются в аэропортах услугами залов для официальных делегаций.

2.1.10. Федеральные органы исполнительной власти, исполнительные органы субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, командование воинских частей, юридические лица независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности обязаны оказывать всемерное содействие комиссии по расследованию авиационного происшествия, в том числе выделять в распоряжение комиссии необходимые силы и средства, принимать меры по обеспечению охраны места авиационного происшествия, созданию безопасных условий для работы на месте авиационного происшествия, обеспечивать транспортировку и проведение необходимых работ и исследований авиационной техники в интересах расследования.

2.1.11. Исполнительные органы субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления с привлечением организаций ГА создают членам комиссии по расследованию авиационного происшествия и привлекаемым к расследованию авиационного происшествия специалистам все необходимые условия для проведения работ на месте авиационного происшествия, в том числе обеспечивают соответствующими одеждой, обувью, средствами индивидуальной защиты, транспортными средствами и средствами связи, необходимым снаряжением, расходными материалами, проживанием и питанием.

2.1.12. Работы на месте авиационного происшествия, проводимые в целях расследования, в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации, приравниваются к работам по ликвидации чрезвычайных ситуаций.

2.1.13. Расходы на обеспечение работы комиссии по расследованию авиационного происшествия финансируются за счет средств федерального бюджета, а также за счет централизованных в установленном законом порядке средств организаций гражданской авиации с последующим возмещением этих средств за счет виновных в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации.

Порядок финансирования работ по расследованию авиационного происшествия устанавливается специально уполномоченным органом Российской Федерации в области финансов.

## 2.2. Оповещение об авиационном происшествии

2.2.1. Для оперативного оповещения руководящих должностных лиц, направления аварийно-спасательных сил и средств, формирования и сбора комиссии по расследованию устанавливается регламентированный порядок прохождения информации об авиационном происшествии.

2.2.2. Диспетчеры АДП, ПДСП, РЦ ЕС ОрВД (МДП), ЗЦ (ВЗЦ) ЕС ОрВД при получении информации об авиационном происшествии передают первичное сообщение о случившемся в соответствии с утверждаемым ФАС России "Табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации", в том числе в обязательном порядке в МАК, ФАС России, региональное управление ФСБ России, а также руководителю РУ ФАС России, на территории которого произошло событие, и руководителю РУ ФАС России по принадлежности воздушного судна, органу войск ПВО и командному пункту военного округа, в зоне ответственности которого произошло авиационное происшествие. Сообщение передается также руководителю организации ГА, в районе ответственности которой произошло авиационное происшествие.

По получении первичного сообщения об авиационном происшествии ФАС России немедленно информирует о случившемся Минэкономике России, МЧС России, Госкомэкологии России, Генеральную прокуратуру Российской Федерации, Следственный комитет Российской Федерации, ФСБ России, МВД России, Службу безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации. Информация об авиационном происшествии с воздушным судном иностранного государства передается также в МИД России, дипломатическое представительство государства регистрации и представительство авиакомпании, которой принадлежит воздушное судно, потерпевшее авиационное происшествие.

2.2.3. Первичное сообщение об авиационном происшествии с воздушным судном Российской Федерации на территории иностранного государства, как правило, передается представителем организации ГА Российской Федерации в государстве места события в МАК и ФАС России, которые незамедлительно информируют об этом МИД России.

В случае отсутствия представительства организации ГА Российской Федерации в государстве, на территории которого произошло авиационное происшествие, первичное сообщение может быть передано по оперативным дипломатическим каналам или по каналам органов ОрВД членами экипажа или официальным представительством Российской Федерации, аккредитованным в государстве места события.

2.2.4. Руководитель РУ ФАС России, на территории которого произошло авиационное происшествие, по получении первичного сообщения немедленно передает первоначальное донесение в МАК, ФАС России и Минэкономике России, а также информирует руководство исполнительного органа субъекта Российской Федерации, на территории которого произошло авиационное происшествие, транспортного или территориального прокурора, руководителя следственного органа Следственного комитета Российской Федерации на транспорте или руководителя следственного органа Следственного комитета Российской Федерации по субъекту Российской Федерации, местные транспортные и территориальные органы МВД России, ФСБ России, МЧС России и Госкомэкологии России.

Первоначальное донесение должно содержать следующую информацию:

- вид события;
- дату, время (местное и UTC), место происшествия;
- тип, государственный и регистрационный опознавательный знак, заводской номер и принадлежность воздушного судна;
- наименование владельца, эксплуатанта, арендатора, если такой имеется, разработчика и изготовителя воздушного судна;
- метеоусловия в момент происшествия;
- фамилию, имя, отчество командира воздушного судна (проверяющего и его должность);
- характер задания, номер рейса с указанием начального пункта вылета и пункта назначения;
- последний пункт вылета и намеченный пункт посадки;
- местоположение воздушного судна относительно какого-либо легко определяемого географического пункта, широты и долготы;
- физико-географическую характеристику местности, где произошло происшествие;
- обстоятельства авиационного происшествия, достоверно известные к моменту подачи донесения;
- число членов экипажа и пассажиров на борту воздушного судна, в том числе погибших и получивших телесные повреждения, а также число погибших и получивших телесные повреждения лиц, не находившихся на борту воздушного судна;
- гражданство пассажиров;
- наличие и характер опасных грузов на борту;
- степень повреждения воздушного судна;
- данные об организации и проведении поисковых и аварийно-спасательных работ;
- другие достоверные сведения по авиационному происшествию, известные к моменту представления донесения.

Отсутствие каких-либо из указанных сведений не должно задерживать передачу первоначального донесения. В донесении не должны содержаться предположительные сведения об обстоятельствах и причинах происшествия.

2.2.5. По получении первоначального донесения об авиационном происшествии с гражданским воздушным судном, которое зарегистрировано, разработано, изготовлено в иностранном государстве, ФАС России по согласованию с МАК незамедлительно направляет уведомление в соответствии с Приложением 13 к Конвенции ИКАО авиационным полномочным органам и службам:

- государства регистрации;
- государства эксплуатанта;
- государства разработчика;
- государства изготовителя.

Уведомление составляется на русском языке и, по возможности, должно содержать информацию, предусмотренную Приложением 13 к Конвенции ИКАО и соответствующую п. 2.2.4 настоящих Правил.

2.2.6. Уведомление об авиационном происшествии с гражданским воздушным судном с максимальной массой более 2250 кг направляется ФАС России в ИКАО через секретариат Комиссии Российской Федерации по делам ИКАО.

2.2.7. В течение 3 суток с момента прибытия на место авиационного происшествия председатель комиссии по расследованию направляет в адрес руководителя, назначившего комиссию по расследованию, в ФАС России и Минэкономики России последующее донесение, которое должно, по возможности, включать в себя следующую информацию:

- дату, время (местное и UTC), место, вид происшествия, тип воздушного судна, его государственный и регистрационный опознавательный знак, принадлежность, сведения о владельце (эксплуатанте), заводской номер воздушного судна (двигателей), наработку воздушного судна (двигателей) с начала эксплуатации, количество ремонтов, дату и место последнего ремонта и наработку после него;

- метеоусловия в период времени, близкий к моменту авиационного происшествия (чем была обусловлена погода, скорость и направление ветра у земли, количество, форма и высота облаков, видимость, наличие опасных метеоявлений);
- фамилию, имя, отчество командира воздушного судна (проверяющего, его должность), класс, минимум погоды, общий налет, в том числе на воздушном судне данного типа (из них в качестве командира), состав экипажа (должности, фамилии, имена и отчества);
- характер задания, маршрут полета с указанием последнего аэропорта (пункта) вылета и пункта назначения;
- число пассажиров на борту и их гражданство;
- последствия происшествия (количество погибших, их гражданство, количество лиц, получивших серьезные телесные повреждения);
- характер и массу груза;
- краткое описание обстоятельств события;
- степень повреждения воздушного судна;
- представляющие интерес факты, установленные в ходе расследования;
- предложения по проведению срочных профилактических мероприятий.

## 2.3. Первоначальные действия должностных лиц при авиационном происшествии

2.3.1. С момента авиационного происшествия ответственность за проведение первоначальных действий на месте авиационного происшествия возлагается на руководителя организации ГА и руководителя РУ ФАС России, в районе и на территории ответственности которых произошло авиационное происшествие, а до их прибытия - на командира воздушного судна.

В каждой организации ГА должна быть разработана специальная инструкция, определяющая, с учетом настоящих Правил, порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при авиационном происшествии, согласованная с соответствующим РУ ФАС России. С момента прибытия комиссии на место события ответственность за все действия по расследованию возлагается на председателя комиссии.

2.3.2. Члены экипажа потерпевшего бедствие воздушного судна, иные граждане, а также юридические лица, исполнительные органы субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления до прибытия комиссии по расследованию авиационного происшествия должны принять все возможные меры по обеспечению сохранности потерпевшего бедствие воздушного судна, его составных частей и обломков, бортовых и наземных средств объективного контроля, предметов, находящихся на борту этого воздушного судна либо вовлеченных в авиационное происшествие извне.

2.3.3. Руководитель РУ ФАС России, организации ГА места события по получении сообщения о случившемся во взаимодействии с МЧС России и соответствующими исполнительными органами субъекта Российской Федерации или органами местного самоуправления:

- организует в установленном порядке проведение поисковых и аварийно-спасательных работ, при необходимости с привлечением взаимодействующих ведомств;
- прибывает на место происшествия с целью определения необходимости принятия дополнительных мер по спасению пассажиров и членов экипажа, тушению пожара (или его предупреждению), сохранению доказательственных материалов;
- организует совместно с органами МВД России, а при необходимости и дислоцированными в данном районе войсковыми частями, охрану места происшествия, обеспечивает неприкосновенность воздушного судна и его содержимого или разрушенных частей (за исключением случаев, когда необходимо извлечь из-под обломков пострадавших) и принимает меры по исключению доступа к месту авиационного происшествия посторонних лиц;
- дает, при необходимости, указание об эвакуации останков погибших после фотографирования и

составления схемы их расположения относительно основных частей воздушного судна. При этом следует по возможности избегать разборки и повреждения обломков воздушного судна;

- организует проведение медицинского контроля состояния здоровья членов экипажа и, при необходимости, диспетчеров службы движения и других лиц авиационного персонала в объеме, предусмотренном специальными документами;
- получает объяснительные записки от членов экипажа и должностных лиц, ответственных за подготовку и обеспечение полета;
- принимает необходимые меры по сохранению бортовой документации и бортовых самописцев, оказавшихся на месте происшествия. Если бортовые самописцы находятся в агрессивных жидкостях или в очаге пожара, их необходимо немедленно изъять оттуда и, приняв меры к сохранению информации, составить акт об изъятии и внешнем состоянии. В других случаях изъятие самописцев запрещается. Изъятие бортовых самописцев должно производиться, как правило, совместно с представителями правоохранительных органов;
- организует, в случае необходимости, поиск обломков воздушного судна на прилегающей к месту происшествия местности и обеспечивает их сохранность на месте обнаружения;
- обеспечивает выявление свидетелей авиационного происшествия, а также лиц, осуществляющих аварийно-спасательные работы, составление их списков для представления комиссии по расследованию и правоохранительным органам;
- организует изъятие и обеспечивает сохранность летной, технической и диспетчерской документации;
- организует документальное фиксирование (путем фотографирования, видеозаписи или составления схем) признаков, которые могут быть уничтожены при воздействии внешней среды (отложения льда, копоти на поверхности воздушного судна, характерных следов от движения воздушного судна по земле, ВПП и т. п.);
- составляет предварительные кроки места авиационного происшествия;
- организует внеочередное контрольное наблюдение за погодой, а если авиационное происшествие произошло вне аэродрома, обеспечивает сбор метеоданных с ближайших АМСГ (АМЦ) и метеостанций;
- координирует, при необходимости, проведение радиологического, химического и бактериологического контроля места авиационного происшествия;
- дает указание о прекращении заправки и опечатывании емкостей (топливозаправщиков), из которых осуществлялась заправка воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие;
- обеспечивает сохранность спецоборудования, имевшего гриф секретности, и полетной документации, находившихся на борту воздушного судна;
- организует изъятие и опечатывание записей (магнитных лент) диспетчерских магнитофонов, фотопленок фоторегистраторов с индикаторов посадочного радиолокатора, графиков движения воздушных судов, аппаратного журнала радиообмена и учета времени работы радиотехнических средств; летных книжек, летных дел и медицинских книжек всех членов экипажа; формуляров воздушного судна, двигателей и агрегатов, дефектных ведомостей и карт-нарядов на техническое обслуживание; инструментов и контрольной аппаратуры, которая использовалась при подготовке воздушного судна к полету или при устранении неисправностей перед вылетом; документов, характеризующих состояние летного поля, количество и качество заправленных ГСМ; метеодокументов, характеризующих метеоусловия в районе места события, аэродрома и по маршруту полета;
- фиксирует бортовые номера воздушных судов, выполнявших полеты в районе места авиационного происшествия в период времени, близкий к моменту происшествия, и принимает меры по сохранению информации бортовых самописцев контроля этих воздушных судов для последующего использования в процессе расследования;

- перемещает, при необходимости, по согласованию с правоохранительными органами поврежденное воздушное судно. Перемещение его до прибытия комиссии по расследованию допускается только в случае, если воздушное судно упало на железнодорожную, шоссейную, водную магистраль или на аэродром и препятствует движению транспорта или полетам. При перемещении принимаются меры по сохранению воздушного судна (его обломков) в том состоянии, в котором оно находилось на месте происшествия. В этих случаях состояние и расположение воздушного судна или его обломков до перемещения фиксируется способом ориентирующей и детальной фотосъемки или видеозаписи с нескольких положений с земли, а при необходимости и с воздуха, составляется акт осмотра места происшествия, в котором отражается положение и общее состояние воздушного судна или его обломков, угол столкновения с землей (с наземными препятствиями), в кабине экипажа фотографируются или фиксируются с помощью видеозаписи показания приборов, положение переключателей, выключателей, рукояток управления, составляется акт осмотра кабины;

- принимает меры по отстранению, при необходимости, от выполнения своих обязанностей экипажа воздушного судна, персонала наземных служб, непосредственно осуществлявших подготовку воздушного судна к полету, обеспечение полета и управление воздушным движением;

Примечание. Указанные лица допускаются к выполнению своих обязанностей решением соответствующего руководителя по согласованию с председателем комиссии.

- информирует службы аэродрома последнего вылета воздушного судна, органы ОВД по маршруту его полета, владельца (эксплуатанта) воздушного судна о факте авиационного происшествия с целью обеспечения сохранности информации и соответствующих документов по подготовке, выполнению и обеспечению полета воздушного судна перед авиационным происшествием;

- формирует совместно с исполнительными органами субъекта Российской Федерации группу содействия и оказания помощи пострадавшим и их родственникам и группу обеспечения работы комиссии по расследованию авиационного происшествия.

Все материалы, полученные в результате первоначальных действий должностных лиц при авиационном происшествии должны передаваться в комиссию по расследованию авиационного происшествия.

2.3.4. Вскрытие и прослушивание наземных и бортовых магнитофонов, а также вскрытие и расшифровка записей бортовых самописцев до прибытия комиссии запрещаются и могут быть произведены только по решению председателя комиссии.

2.3.5. Руководители организаций разработчика, изготовителя, владельца (эксплуатанта) авиационной техники, а также организаций, выполнявших ремонт, ОРВД, техническое и аэродромное обслуживание воздушного судна, потерпевшего бедствие, обязаны по получении информации об авиационном происшествии принять меры по обеспечению сохранности документации, относящейся соответственно к разработке, испытаниям, производству, ремонту и эксплуатации этого воздушного судна, обеспечению его полета.

## 2.4. Организация и порядок работы комиссии по расследованию

2.4.1. Председатель комиссии организует, проводит и контролирует все этапы расследования, координирует действия всех участников расследования.

2.4.2. Решения по основным методическим и организационным вопросам расследования принимаются комиссией, при этом председатель комиссии обладает правом окончательного решения.

Член комиссии, не согласный с принятым решением, имеет право отразить свое мнение в любой приемлемой форме.

2.4.3. По прибытии на место авиационного происшествия председатель комиссии по расследованию информирует об этом руководителя исполнительного органа субъекта Российской Федерации или органа местного самоуправления, проводит организационное заседание, на котором объявляет

приказ о назначении комиссии, заслушивает должностных лиц, осуществлявших первоначальные действия на месте происшествия, об обстоятельствах события и проделанной работе, создает рабочие органы комиссии и назначает их руководителей, определяет основные направления работ на начальном этапе расследования, дает необходимые оперативные указания.

Указания председателя комиссии по вопросам, связанным с расследованием авиационного происшествия, являются обязательными для исполнения всеми должностными лицами, связанными с расследованием авиационного происшествия и обеспечением работы комиссии.

Как правило, в комиссии по расследованию по основным направлениям работ создаются подкомиссии (летная, инженерно-техническая, административная) и штаб. При необходимости, по решению председателя комиссии могут создаваться другие подкомиссии (группы). В подкомиссиях также могут создаваться рабочие группы.

Группа по составлению схемы (кроков) места происшествия и группа опроса по решению председателя комиссии включаются в состав летной или инженерно-технической подкомиссии, либо работают самостоятельно под руководством председателя комиссии или его заместителя (Приложения 3, 4).

Группа поисковых и аварийно-спасательных работ подчиняется непосредственно председателю комиссии. В случаях, не связанных с гибелью людей, эта группа может быть введена в состав административной подкомиссии (Приложение 5).

Группа расчета и анализа в состав подкомиссий не входит и подчиняется непосредственно председателю комиссии (Приложение 6).

Специалисты, привлекаемые к расследованию, включаются в состав подкомиссий или рабочих групп в соответствии с их специализацией, либо используются в качестве экспертов по отдельным вопросам.

Состав подкомиссий, планы их работы, а также состав рабочих групп утверждает председатель комиссии.

2.4.4. Допуск лиц, участвующих в расследовании, на место происшествия осуществляется по специальным пропускам, выдаваемым начальником штаба комиссии по разрешению председателя комиссии.

2.4.5. Работа комиссии по расследованию авиационного происшествия осуществляется по плану, проект которого до его утверждения председателем рассматривается на заседании комиссии. План должен предусматривать основные направления деятельности комиссии, последовательность выполнения работ, исследований, а также ответственных за проведение работ и сроки их окончания. План работы комиссии детализируется в планах подкомиссий и рабочих групп.

До утверждения плана работы комиссии запрещается производить какие-либо работы на месте происшествия, за исключением внешнего осмотра, фиксации следов, которые могут исчезнуть (отложений льда, копоти и т. д., следов движения воздушного судна), эвакуации раненых и погибших и изъятия бортовых самописцев.

Планы работы комиссии и подкомиссий корректируются и дополняются в ходе расследования в зависимости от полученных фактических данных.

Исследования объектов авиационной техники (проверка их работоспособности), эксперименты на месте работы комиссии проводятся по предварительно составленным планам (программам), которые подписываются представителями участвующих в расследовании сторон, утверждаются председателем комиссии и прикладываются к материалам расследования.

2.4.6. Заседания комиссии оформляются протоколами, в которых отражаются обсуждаемые вопросы, принятые решения, указания председателя комиссии. При наличии разногласий по обсуждаемым вопросам в протоколе отражаются позиции сторон. Протоколы подписываются председателем и начальником штаба комиссии. При необходимости проводится магнитофонная запись заседания комиссии, о чем делается соответствующая запись в протоколе.

2.4.7. Действия членов комиссии, подкомиссий и рабочих групп, имеющие одновременно уголовно-процессуальный характер, т. е. направленные на сбор доказательственных материалов (изъятие и передача на хранение записей бортовых и наземных самописцев и их носителей, опознание и т. д.), а также связанные с захоронением или кремацией погибших, должны проводиться с ведома правоохранительного органа, проводящего предварительное следствие.

2.4.8. Все элементы воздушного судна, его техническая документация (в том числе детали узлов и агрегатов, прошедшие лабораторные исследования, и документы на них) хранятся до получения письменного разрешения на их уничтожение от органов следствия или суда.

2.4.9. Для обеспечения работы комиссии начальник РУ ФАС России или руководитель организации ГА, на базе которой проводится расследование, приказом назначает группу материально-технического обеспечения, на которую возлагается:

- организация материально-технического, бытового и медицинского обеспечения комиссии и привлекаемых к работе по расследованию специалистов;
- обеспечение охраны места происшествия и вещественных доказательств;
- взаимодействие с местными органами исполнительной власти и организациями по всем вопросам обеспечения работы комиссии;
- взаимодействие с грузополучателем и грузоотправителем;
- организация такелажных работ, работ на авиационной технике на месте авиационного происшествия и эвакуации воздушного судна или его составных частей с места происшествия в целях расследования, а также организация по заданию комиссии отправки аварийной техники (составных частей) для исследования в соответствующие организации-исполнители;
- взаимодействие с организацией ГА, которой принадлежит воздушное судно, по вопросам обеспечения работы комиссии и возмещения расходов, связанных с расследованием;
- тиражирование и рассылка по указанию комиссии материалов расследования;
- выполнение других работ в интересах расследования авиационного происшествия.

2.4.10. Для решения конкретных задач, требующих знаний в специальных областях науки и техники, помимо специалистов, входящих в состав подкомиссий и рабочих групп, к расследованию могут привлекаться эксперты.

Эксперт в соответствии с планом работы комиссии получает письменное задание от председателя комиссии или подкомиссии с перечнем вопросов, требующих разрешения. Эксперт проводит свою работу самостоятельно (или в составе группы экспертов), координируя ее с председателем комиссии (подкомиссии).

Результаты работы оформляются в виде заключения эксперта (экспертов), которое обсуждается на заседании комиссии (подкомиссии). В ходе обсуждения перед экспертом могут быть поставлены дополнительные вопросы, ответы на которые оформляются в виде дополнения к экспертному заключению.

Экспертное заключение рассматривается комиссией (подкомиссией), принимается к сведению и прилагается к материалам расследования.

2.4.11. Результаты проведенных работ в подкомиссиях и рабочих группах оформляются отчетами, которые рассматриваются комиссией (подкомиссией), принимаются к сведению и прилагаются к материалам расследования (Приложения 7, 8, 9).

Порядок работы подкомиссий и рабочих групп, а также объем подготавливаемых ими материалов изложены в пп. 3 - 8 соответствующих приложений.

2.4.12. Итоговым документом работы комиссии по расследованию авиационного происшествия является Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия (далее именуется - Окончательный отчет), который составляется с учетом материалов подкомиссий, рабочих групп, результатов исследований и экспертиз, а также другой имеющейся в распоряжении комиссии информации (Приложение 10).

Если в течение 30 суток расследование авиационного происшествия не завершено, комиссией по расследованию, как правило, составляется предварительная справка, которая направляется в те же адреса, что и Окончательный отчет.

2.4.13. Проект Окончательного отчета по результатам расследования авиационного происшествия представляется председателем комиссии на обсуждение членам комиссии. При возникновении разногласий по содержанию отчет готовится в редакции, предлагаемой председателем комиссии. Член комиссии, не согласный с содержанием отчета, обязан представить особое мнение в письменном виде.

В особом мнении указываются конкретные мотивы несогласия с их обоснованием, а также предлагаемые формулировки. Особое мнение рассматривается членами комиссии с обязательным оформлением протокола.

Окончательный отчет подписывается председателем и всеми членами комиссии.

Если в результате рассмотрения особое мнение не было учтено в отчете, член комиссии, представивший его, подписывает отчет с пометкой "С особым мнением".

Аналогичный порядок должен соблюдаться при составлении и подписании отчетов подкомиссий и рабочих групп.

В любом случае особое мнение остается приложенным к отчету комиссии, подкомиссии, рабочей группы.

Одновременно с Окончательным отчетом по расследованию председатель комиссии и начальник штаба комиссии подписывают перечень документов, приложенных к материалам расследования.

2.4.14. Председатель комиссии по расследованию представляет Окончательный отчет на утверждение руководителю полномочного органа, назначившего расследование авиационного происшествия.

По материалам расследования комиссией составляется информационный отчет. Порядок и правила заполнения информационного отчета определяются действующими документами по кодированию информации об авиационных происшествиях.

2.4.15. Итоговым документом по результатам расследования авиационного происшествия с иностранным воздушным судном является Окончательный отчет, проект которого готовится комиссией и подписывается всеми ее членами.

Проект Окончательного отчета направляется комиссией всем государствам, принимавшим участие в расследовании, с предложением высказать свои замечания к проекту документа.

Замечания, поступившие в течение 60 дней с момента направления проекта, рассматриваются комиссией по расследованию авиационного происшествия. Замечания, внесение которых в текст отчета признано нецелесообразным, прикладываются к окончательному варианту отчета.

2.4.16. Материалы расследования авиационного происшествия (Окончательный отчет с приложением отчетов подкомиссий, рабочих групп и прилагаемых к ним материалов) в 10-дневный срок с момента утверждения отчета направляются в:

- МАК;
- ФАС России;
- ГЦ БПВТ;
- РУ ФАС России владельца (эксплуатанта) воздушного судна;
- РУ ФАС России места события;
- организацию владельца (эксплуатанта) воздушного судна;
- ОКБ-разработчик воздушного судна;
- правоохранительный орган, проводящий предварительное следствие (подлинник).

Окончательный отчет без приложений направляется в:

- Минэкономки России;
- Службу безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации (при

расследовании авиационных происшествий совместной комиссией);

- МИД России (по запросу в случае расследования авиационного происшествия с иностранным воздушным судном на территории России);

- государственные органы всех заинтересованных государств, принимавших участие в расследовании авиационного происшествия.

В случае если одним из факторов, обусловивших авиационное происшествие, явились метеорологические условия, Окончательный отчет с приложением материалов группы метеорологического обеспечения направляется в Госкомэкологии России.

Рассылка (публикация) утвержденных материалов расследования осуществляется либо непосредственно полномочным органом, проводившим расследование авиационного происшествия, либо по его поручению.

## 2.5. Участие специалистов Российской Федерации в расследовании авиационных происшествий с воздушным судном Российской Федерации на территории иностранного государства

2.5.1. При расследовании авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами, разработанными, изготовленными, зарегистрированными или эксплуатируемыми в Российской Федерации, имевших место за пределами Российской Федерации, в случаях когда расследование таких происшествий проводится органами расследования государства места события, МАК назначает уполномоченного представителя по расследованию происшествия, согласно Приложению 13 к Конвенции ИКАО. В помощь уполномоченному представителю назначаются советники. ФАС России назначает уполномоченного ФАС России, если воздушное судно зарегистрировано и/или эксплуатируется в России, Минэкономики России назначает уполномоченного Минэкономики России, если воздушное судно разработано и/или изготовлено в России.

2.5.2. После утверждения персонального состава группы специалистов направляется соответствующее уведомление государству места события и, через МИД Российской Федерации, посольству России в этом государстве.

Оформление выезда специалистов, участвующих в расследовании авиационного происшествия, осуществляется в установленном порядке соответствующими подразделениями федеральных органов исполнительной власти и организаций Российской Федерации, назначивших лиц для участия в расследовании авиационного происшествия.

2.5.3. При расследовании авиационного происшествия с воздушным судном Российской Федерации на территории иностранного государства права уполномоченного представителя по расследованию и советников определяются Приложением 13 к Конвенции ИКАО и приведены в п. 2.1.7.2 настоящих Правил.

Все вопросы, возникающие в ходе расследования, решаются уполномоченным представителем через уполномоченного по расследованию (председателя комиссии) государства, проводящего расследование.

2.5.4. Дипломатические представительства, консульские учреждения и представительства организаций ГА Российской Федерации в государстве места события, а также представители владельца (эксплуатанта) воздушного судна обязаны оказывать всемерное содействие группе специалистов, участвующих в расследовании, в том числе в обеспечении транспортом, связью, помещениями для работы и отдыха, питанием и др.

2.5.5. По результатам участия в расследовании авиационного происшествия уполномоченный представитель с группой специалистов составляют справку, которая направляется в заинтересованные организации.

Эта же группа специалистов рассматривает проект Окончательного отчета по расследованию авиационного происшествия, представленный органом расследования государства места события, и в течение 60 дней готовит и направляет замечания и предложения к указанному отчету.

2.5.6. В случае, если в соответствии с Приложением 13 к Конвенции ИКАО государство места события передает проведение расследования авиационного происшествия на своей территории Российской Федерации, такое расследование проводится в соответствии с требованиями настоящих Правил, насколько это практически осуществимо при соблюдении стандартов и рекомендаций Приложения 13 к Конвенции ИКАО.

2.5.7. Если невозможно определенно установить, что место авиационного происшествия находится на территории какого-либо государства, то в соответствии с Приложением 13 к Конвенции ИКАО и настоящими Правилами расследование назначает и проводит полномочный орган в области расследований авиационных происшествий Российской Федерации.

## 2.6. Предание гласности информации, связанной с авиационным происшествием

2.6.1. В процессе расследования (до утверждения Окончательного отчета) информация об авиационном происшествии ограничивается фактическими данными.

2.6.2. Информация, содержащая:

- любые заявления лиц, полученные в процессе расследования;
- любую переписку между лицами, имеющими отношение к эксплуатации воздушного судна;
- медицинские или конфиденциальные сведения, касающиеся лиц-участников авиационного происшествия;
- записи бортовых речевых самописцев и расшифровку таких записей;
- мнения, высказываемые при анализе информации, включая записи бортовых самописцев, - может быть предана гласности только в случае решения правоохранительного органа, осуществляющего предварительное следствие по факту авиационного происшествия.

2.6.3. Вся информацию относительно обстоятельств авиационного происшествия 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 может предоставляться или обсуждаться с неуполномоченными лицами, чтобы не повредить процессу расследования.

После завершения расследования официальная информация об авиационном происшествии и результатах расследования может быть доведена до сведения общественности, юридических лиц и граждан председателем комиссии, расследовавшей данное авиационное происшествие, либо полномочным органом, назначившим расследование.

## 2.7. Организация и проведение исследований при расследовании авиационных происшествий

2.7.1. Необходимость проведения специальных исследований определяется комиссией по расследованию авиационного происшествия.

2.7.2. Исследования, связанные с расследованием авиационного происшествия, проводятся организацией-исполнителем исследований и, при необходимости, с участием заинтересованных организаций.

2.7.3. Организациями-исполнителями исследований, а также организациями-соисполнителями могут быть научно-исследовательские организации, организации-разработчики, изготовители и эксплуатанты авиационной техники, ремонтные организации и др.

2.7.4. Организация-исполнитель исследований определяется комиссией по расследованию авиационного происшествия.

Если воздушное судно или его агрегаты, представляющие интерес для расследования, изготовлены в другом государстве и есть необходимость в проведении исследований в организациях этого государства, то решение о проведении таких исследований принимается комиссией по согласованию с уполномоченным представителем государства изготовителя, разработчика, регистрации или эксплуатанта.

2.7.5. Основанием для проведения исследований является техническое задание комиссии по расследованию авиационного происшествия. В техническом задании подробно указывается цель проведения исследований, а при необходимости и организации-соисполнители, с участием которых должны быть проведены исследования.

К техническому заданию прикладывается справка с изложением в необходимом объеме обстоятельств происшествия, данных о воздушном судне и объекте исследования, их ремонте и техническом обслуживании.

2.7.6. Организации-соисполнители определяются организацией-исполнителем с учетом предложений комиссии по расследованию, изложенных в техническом задании.

2.7.7. Объекты, подлежащие исследованию, направляются в адрес организации-исполнителя не позднее 15 суток с момента принятия решения об исследовании.

Порядок проведения исследований отказавших объектов авиационной техники в организациях ГА и авиационной промышленности определяется с учетом требований настоящих Правил межведомственной инструкцией, при этом сроки проведения исследований не должны превышать:

- по отдельным деталям и агрегатам - 45 суток;
- по исследованиям двигателей и комплексным исследованиям - 60 суток.

2.7.8. По получении объекта для проведения исследований организация-исполнитель определяет дату начала исследований и направляет уведомление об этом организациям-соисполнителям с приглашением принять участие в исследованиях.

Срок начала исследований должен определяться с учетом возможности прибытия представителей организаций-соисполнителей. Этот срок не должен превышать 5 суток с момента получения объекта.

В случае неприбытия представителей организаций-соисполнителей к указанному сроку организация-исполнитель проводит исследования самостоятельно.

Исследования проводятся под контролем комиссии по расследованию по согласованным с представителями организаций-соисполнителей планам (программам) и методикам, которые представляются в комиссию для сведения.

2.7.9. Специалисты организаций-соисполнителей, принимающих участие в исследовании, имеют право:

- высказывать свои предложения по порядку, методике и объему проведения исследований;
- участвовать в проведении исследований и знакомиться со всеми относящимися к ним материалами;
- принимать участие в обсуждении хода исследований и их результатов;
- подписывать отчет или прилагать к нему свое аргументированное мнение, которое является неотъемлемой частью заключения.

2.7.10. Организация-исполнитель, при необходимости, имеет право дополнительно через соответствующих руководителей привлекать к исследованию специалистов научно-исследовательских организаций, промышленности, ремонтных и эксплуатационных организаций для получения необходимых материалов, документов или консультаций.

2.7.11. В случае если организация-исполнитель не имеет технических возможностей для выполнения работ по отдельным пунктам программы исследований, такие работы по ее заявке могут быть проведены другими организациями на их базе с участием представителей организации-исполнителя исследования.

Согласование объема, места и сроков проведения исследования в этом случае возлагается на организацию-исполнителя исследования.

2.7.12. Исследования объектов авиационной техники и расшифровка записей бортовых самописцев при расследовании авиационных происшествий с иностранными воздушными судами на территории Российской Федерации проводятся на базе соответствующих организаций Российской Федерации. При отсутствии технической возможности проведения этих работ в Российской Федерации они могут

быть выполнены в другом государстве с обязательным присутствием полномочных представителей комиссии по расследованию авиационного происшествия. Организация таких исследований осуществляется по согласованию с полномочным органом в области расследования соответствующего государства.

2.7.13. Организации, проводящие по заданию комиссии по расследованию авиационного происшествия исследования, несут ответственность в установленном порядке за их сроки, качество и объективность.

2.7.14. По результатам исследований составляется отчет, который подписывается участниками исследований, утверждается руководителем организации-исполнителя и направляется в комиссию по расследованию.

2.7.15. Отчет по результатам исследований является неотъемлемой частью материалов расследования. Окончательный отчет по расследованию составляется с учетом результатов исследований по их завершении. Утверждать и публиковать Окончательный отчет до получения отчета по результатам исследований не разрешается.

Полные материалы исследований, включающие техническое задание комиссии, программу проведения исследований, специально разработанные методики и все рабочие материалы (протоколы испытаний, замеров, лабораторных анализов и т. д.) прикладываются к экземпляру Отчета, хранящемуся в организации-исполнителе исследований.

2.7.16. Объекты авиационной техники, прошедшие исследования, хранятся в головной организации-исполнителе исследований в течение 3 месяцев после утверждения Окончательного отчета по результатам расследования.

По истечении указанного срока, по объектам, связанным с авиационным происшествием, направляется запрос владельцу воздушного судна на утилизацию объектов.

Организация-владелец воздушного судна согласует вопрос об утилизации с правоохранительными органами, проводившими следствие, и сообщает о принятом решении организации-исполнителю исследований.

Уничтожение объектов, связанных с авиационными происшествиями и прошедших исследование, без разрешения владельца воздушного судна, согласованного с правоохранительными органами, запрещается.

Носители полетной информации бортовых самописцев вместе с тарировочными (градуировочными) данными хранятся в организации-исполнителе исследований постоянно\*.

---

\* Допускается хранение информации на носителях ПЭВМ.

2.7.17. Если проведение исследований и испытаний авиационной техники не закончено на момент завершения полевого этапа, председатель комиссии имеет право по согласованию с органом, назначившим комиссию по расследованию, после завершения всех необходимых действий на месте происшествия перенести работу комиссии на базу другой организации или органа, назначившего расследование.

## 2.8. Проведение разборов по результатам расследования

2.8.1. После завершения расследования авиационного происшествия в организации ГА владельца или эксплуатанта воздушного судна, с которым произошло авиационное происшествие, проводится разбор происшествия.

2.8.2. Целью разбора является доведение до сведения заинтересованных организаций и лиц обстоятельств, причин, факторов происшествия и рекомендаций по их предотвращению.

2.8.3. Как правило, все разборы являются открытыми.

Разборы могут быть закрытыми, когда рассматриваются материалы, не предназначенные для открытой публикации.

2.8.4. Председатель комиссии по расследованию определяет время проведения разбора, место его проведения и оповещает членов комиссии, а также всех заинтересованных лиц и организации.

2.8.5. Разбор проводит председатель комиссии по расследованию или лицо им уполномоченное. На разборе заслушивается Окончательный отчет с предлагаемыми рекомендациями.

2.8.6. Участники разбора могут представлять свои предложения и рекомендации, вытекающие из результатов расследования и направленные на повышение безопасности полетов. Предложения представляются в письменном виде.

## 2.9. Пересмотр или изменение выводов по результатам расследования

2.9.1. Законченное расследование авиационного происшествия может быть возобновлено в случае появления (или представления) новых сведений, касающихся обстоятельств происшествия.

2.9.2. Решение о возобновлении расследования принимается совместным решением МАК, ФАС России и других федеральных органов, принимавших участие в расследовании, по просьбе организаций-участников расследования или физических лиц, имеющих прямую заинтересованность в результатах расследования, только по представлении новых доказательств, свидетельствующих, что выводы комиссии по расследованию ошибочны. Заявление о пересмотре результатов расследования подается в письменном виде в полномочный орган, назначивший расследование.

2.9.3. Заявление должно содержать:

- определение новой проблемы, не рассмотренной ранее;
- документы и результаты расчетов или исследований, если таковые имеются, дающие обоснование вновь поставленной проблемы;
- разъяснение причины, почему проблема не была поставлена ранее, в процессе работы комиссии по расследованию.

## 2.10. Учет авиационных происшествий, разработка мероприятий по результатам расследования

2.10.1. Каждое авиационное происшествие с гражданским воздушным судном Российской Федерации подлежат обязательному учету.

2.10.2. Учет авиационных происшествий проводится в организации ГА, которой принадлежит воздушное судно и на территории которого произошло авиационное происшествие, в региональных управлениях гражданской авиации и соответствующих подразделениях других министерств и ведомств, ФАС России, МАК и Минэкономики России.

Порядок ведения учета определяется ведомственными инструкциями.

ФАС России, МАК и Минэкономики России проводят периодически в согласованные сроки взаимный обмен информацией об авиационных происшествиях.

2.10.3. Комиссия по расследованию авиационного происшествия разрабатывает рекомендации по повышению безопасности полетов на основании анализа информации, полученной в ходе расследования. При разработке рекомендаций учитываются все выявленные отклонения в функционировании авиационной транспортной системы, в том числе и не оказавшие непосредственного влияния на возникновение и развитие особой ситуации в данном полете, но представляющие угрозу безопасности полетов.

2.10.4. Мероприятия по результатам расследования авиационных происшествий разрабатываются на основе рекомендаций комиссий по расследованию. Официальным основанием для разработки мероприятий является утвержденный Окончательный отчет с приложениями.

2.10.5. Разработанные мероприятия оформляются в виде планов мероприятий (ведомственных и межведомственных) или, когда требуются единичные меры, приказами по министерству (ведомству) или иными распорядительными документами.

2.10.6. Для разработки планов мероприятий (или иных распорядительных документов) по реализации рекомендаций комиссий по расследованию авиационных происшествий устанавливаются

следующие сроки:

- 30 суток для межведомственных планов;
- 20 суток для ведомственных планов и иных распорядительных документов.

Примечания: 1. Срок исчисляется с момента получения ответственным за организацию разработки мероприятий всех материалов комиссии.

2. В отдельных случаях оперативные мероприятия по рекомендациям комиссии разрабатываются и внедряются до завершения расследования и утверждения Окончательного отчета.

2.10.7. При составлении плана мероприятий (или иного распорядительного документа) все рекомендации комиссии должны быть рассмотрены и либо приняты, либо обоснованно отклонены, о чем орган, ответственный за разработку мероприятий, информирует орган, назначивший расследование авиационного происшествия, в срок не более 10 дней с момента утверждения плана. При наличии разногласий в целесообразности или путях реализации какой-либо рекомендации комиссии этот вопрос включается в план мероприятий для дополнительной проработки.

Примечание: В план мероприятий ответственными за его разработку могут быть внесены дополнительные работы, направленные на устранение недостатков, выявленных при расследовании, не указанные в рекомендациях комиссии.

2.10.8. Ответственными за организацию разработки мероприятий являются ФАС России и Минэкономки России.

Ответственными за разработку мероприятий являются:

- от ФАС России - управление (организация ГА) по направлению деятельности;
- от Минэкономки России - разработчик воздушного судна (двигателя).

2.10.9. При разработке межведомственных мероприятий ответственные разработчики по получении Окончательного отчета с приложениями совместно разрабатывают план мероприятий (или иной распорядительный документ), согласовывают его с организациями-исполнителями и соисполнителями работ и утверждают его в ФАС России и Минэкономки России.

При разработке ведомственных планов мероприятий эти функции выполняет ответственный разработчик мероприятий.

Примечание. Региональные управления ФАС России, к компетенции которых относятся рекомендации комиссии, в 20-дневный срок после получения Окончательного отчета разрабатывают и утверждают планы мероприятий (или иные распорядительные документы), предусматривающие принятие профилактических мер на уровне РУ ФАС России и организаций ГА. Утвержденные планы мероприятий в 3-дневный срок направляются в ФАС России.

2.10.10. ФАС России ведет учет всех рекомендаций комиссий по расследованию, планов мероприятий и иных распорядительных документов, относящихся к компетенции ФАС.

Аналогичный учет ведут Минэкономки России, ОКБ-разработчики авиационной техники и структурные подразделения ФАС России в части, их касающейся.

2.10.11. Порядок разработки, согласования, утверждения мероприятий, их учета, финансирования и контроля за реализацией, а также доведения их до организаций-исполнителей и соисполнителей и органа, назначившего расследование, определяется межведомственной инструкцией.

Рассылка планов мероприятий должна осуществляться в срок не более 10 дней с момента их утверждения.

2.10.12. Контроль за реализацией разработанных мероприятий осуществляют ФАС России и Минэкономки России.

---

## Глава III

### РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ ИНЦИДЕНТОВ

#### 3.1. Организация расследования

3.1.1. Расследование авиационных инцидентов с воздушными судами Российской Федерации и воздушными судами иностранных государств на территории Российской Федерации организует и проводит ФАС России и ее региональные органы с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и организаций Российской Федерации. В соответствии с этим ФАС России формирует и назначает комиссию по расследованию авиационного инцидента.

Общий срок расследования авиационного инцидента не должен превышать 10 суток, если не требуется проведение дополнительных исследований.

Продление срока расследования допускается с разрешения ФАС России по запросу председателя комиссии.

3.1.2. Комиссия состоит из председателя, заместителей председателя и членов комиссии.

Специалисты, привлекаемые к работе комиссии, могут входить в состав ее рабочих органов (подкомиссий и рабочих групп) или использоваться в качестве экспертов.

3.1.3. Комиссия осуществляет свою деятельность под руководством председателя. Права и обязанности участников расследования авиационного инцидента, определяемые настоящими Правилами, приведены в Приложении 2.

3.1.4. Комиссия по расследованию авиационного инцидента пользуется правами, установленными воздушным законодательством Российской Федерации, в том числе имеет право:

- беспрепятственно проходить на борт потерпевшего бедствие воздушного судна для выяснения обстоятельств авиационного инцидента;
- обследовать потерпевшее бедствие воздушное судно, его составные части, имущество, находящееся на борту потерпевшего бедствие воздушного судна либо вовлеченное в авиационный инцидент извне, независимо от принадлежности этого имущества, а также средства и объекты обеспечения полетов воздушных судов;
- поручать юридическим лицам независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности проведение исследований и работ, связанных с расследованием авиационного инцидента;
- привлекать для решения задач, требующих знаний в соответствующих областях науки и техники, работников организаций независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности;
- опрашивать очевидцев авиационного инцидента, лиц, которые имеют или могут иметь отношение к авиационному инциденту, получать необходимую информацию от правоохранительных органов;
- изучать все вопросы разработки, испытаний, производства, эксплуатации и ремонта воздушного судна, подготовки лиц из числа авиационного персонала, организации воздушного движения, выполнения и обеспечения полетов воздушных судов;
- затребовать и получать от соответствующих органов исполнительной власти, а также от граждан и юридических лиц документы и материалы по вопросам, связанным с данным инцидентом;
- проводить исследования психофизиологического состояния членов экипажа потерпевшего бедствие воздушного судна, а также соответствующих лиц из числа авиационного персонала.

3.1.5. При расследовании авиационного инцидента с воздушным судном иностранного государства на территории Российской Федерации государство разработчика, государство изготовителя, государство регистрации и государство эксплуатанта имеют право назначать своего уполномоченного представителя для участия в расследовании, а также советников для оказания уполномоченному представителю необходимой помощи.

3.1.6. Степень участия уполномоченных представителей государств и их советников определяется Приложением 13 к Конвенции ИКАО и дает им право по согласованию с председателем комиссии и под его контролем:

- посещать место авиационного инцидента;
- осматривать воздушное судно;
- получать информацию, содержащую показания свидетелей, и предлагать тематику их опроса;

- иметь доступ к относящимся к делу вещественным доказательствам;
- получать относящиеся к делу документы;
- участвовать в считывании записей полетной информации;
- участвовать в мероприятиях по расследованию за пределами места авиационного инцидента, таких как осмотр и исследования агрегатов, технические консультации, испытания и моделирование в целях расследования;
- принимать участие в совещаниях, связанных с формулированием выводов, причин и рекомендаций по инциденту;
- делать заявления в отношении различных аспектов расследования.

Уполномоченный представитель и его советники обязаны предоставлять государству, проводящему расследование, всю имеющуюся у них соответствующую информацию и не должны распространять информацию о ходе и результатах расследования без согласия государства, проводящего расследование.

3.1.7. Уполномоченные представители иностранных государств, их советники и эксперты в состав комиссии не входят.

Координация действий комиссии и представителей иностранных государств, разрешение всех вопросов, возникающих у последних в связи с проведением расследования, возлагается на председателя комиссии.

Все вопросы, связанные с участием в расследовании представителей иностранных государств, решаются председателем комиссии через уполномоченных представителей этих государств.

3.1.8. Региональные управления ФАС России места события и места базирования организации-владельца (эксплуатанта) воздушного судна, потерпевшего инцидент, а также организация-владелец (эксплуатант) и организация ГА места события обязаны принять участие в расследовании авиационного инцидента и осуществлять координацию действий с местными органами исполнительной власти и местного самоуправления по обеспечению работы комиссии по расследованию авиационного инцидента.

3.1.9. Федеральные органы исполнительной власти, исполнительные органы субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, командование войсковых частей, юридические лица независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности обязаны оказывать всемерное содействие комиссии по расследованию авиационного инцидента, в том числе выделять в распоряжение комиссии необходимые силы и средства, принимать меры по обеспечению охраны места авиационного инцидента, обеспечивать транспортировку и проведение необходимых работ и исследований авиационной техники в интересах расследования авиационного инцидента.

3.1.10. Исполнительные органы субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления с привлечением организаций ГА создают членам комиссии по расследованию авиационного инцидента и привлекаемым к расследованию авиационного инцидента специалистам все необходимые условия для проведения работ на месте авиационного инцидента, в том числе обеспечивают соответствующими одеждой, обувью, средствами индивидуальной защиты, транспортными средствами и средствами связи, необходимым снаряжением, расходными материалами, проживанием и питанием.

3.1.11. Работы на месте авиационного инцидента, проводимые в целях расследования, в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации, приравниваются к работам по ликвидации чрезвычайных ситуаций.

3.1.12. Расходы на обеспечение работы комиссии по расследованию авиационного инцидента финансируются за счет средств федерального бюджета, а также за счет централизованных в установленном законом порядке средств организаций гражданской авиации с последующим возмещением этих средств за счет виновных в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации.

Порядок финансирования работ по расследованию авиационного инцидента устанавливается специально уполномоченным органом Российской Федерации в области финансов.

### 3.2. Оповещение об авиационном инциденте

3.2.1. Диспетчеры АДП, ПДСП, РЦ ЕС ОрВД (МДП), ЗЦ (ВЗЦ) ЕС ОрВД, ГЦ ППВД при получении информации об авиационном инциденте передают первичное сообщение о случившемся и последующую информацию в соответствии с утверждаемым ФАС России "Табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации".

3.2.2. Первичное сообщение об авиационном инциденте с воздушным судном Российской Федерации на территории иностранного государства, как правило, передается представителем организации ГА Российской Федерации в государстве места события в соответствии с "Табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации", в том числе в обязательном порядке в МАК и ФАС России, которые незамедлительно информируют об этом МИД России.

В случае отсутствия представительства организации ГА Российской Федерации в государстве, на территории которого произошел инцидент, первичное сообщение может быть передано по оперативным дипломатическим каналам или по каналам органов ОрВД членами экипажа или официальным представительством Российской Федерации, аккредитованным в государстве места события.

3.2.3. Руководитель РУ ФАС России, на территории которого произошел инцидент, по получении первичного сообщения немедленно передает первоначальное донесение в МАК, ФАС России, Минэкономики России, региональное управление ФСБ России, а в случае необходимости - органу войск ПВО и командному пункту военного округа.

Первоначальное донесение должно содержать следующую информацию:

- вид события;
- дату, время (местное и UTC), место авиационного инцидента;
- тип, государственный и регистрационный опознавательный знак, заводской номер и принадлежность воздушного судна;
- метеоусловия в момент авиационного инцидента (если последний был связан с метеоусловиями);
- фамилию, имя, отчество командира воздушного судна (проверяющего и его должность);
- характер задания, номер рейса;
- обстоятельства авиационного инцидента, достоверно известные к моменту подачи донесения, признаки отказа, если он имел место;
- число членов экипажа и пассажиров на борту воздушного судна;
- степень повреждения воздушного судна.

Отсутствие каких-либо из указанных сведений не должно задерживать передачу первоначального донесения. В донесении не должны содержаться предположительные сведения об обстоятельствах и причинах авиационного инцидента.

### 3.3. Первоначальные действия должностных лиц при авиационном инциденте

3.3.1. С момента авиационного инцидента ответственность за проведение первоначальных действий на месте авиационного инцидента возлагается на руководителя организации ГА и руководителя РУ ФАС России, в районе и на территории ответственности которых произошел авиационный инцидент, а до их прибытия - на командира воздушного судна.

С момента прибытия комиссии на место события ответственность за все действия по расследованию возлагается на председателя комиссии.

3.3.2. Руководитель РУ ФАС России, организации ГА места события по получении сообщения об авиационном инциденте:

- принимает меры по исключению доступа к месту авиационного инцидента посторонних лиц;

- организует проведение медицинского контроля состояния здоровья членов экипажа и, при необходимости, диспетчеров службы движения и других лиц авиационного персонала в объеме, предусмотренном специальными документами;
  - получает объяснительные записки от членов экипажа и должностных лиц, ответственных за подготовку и обеспечение полета;
  - принимает необходимые меры по сохранению бортовой документации и бортовых самописцев, оказавшихся на месте авиационного инцидента. Изъятие бортовых самописцев должно производиться, как правило, совместно с представителями правоохранительных органов;
  - организует документальное фиксирование (путем фотографирования, видеозаписи или составления схем) признаков, которые могут быть уничтожены при воздействии внешней среды (отложения льда, копоты на поверхности воздушного судна, характерных следов от движения воздушного судна по земле, ВПП и т. п.);
  - составляет кроки места авиационного инцидента;
  - организует внеочередное контрольное наблюдение за погодой, а если авиационный инцидент произошли вне аэродрома, обеспечивает сбор метеоданных с ближайших АМСГ (АМЦ) и метеостанций;
  - дает, при необходимости, указание о прекращении заправки и опечатывании емкостей (топливозаправщиков), из которых осуществлялась заправка воздушного судна, потерпевшего авиационный инцидент;
  - организует, при необходимости, изъятие и опечатывание записей (магнитных лент) диспетчерских магнитофонов, фотопленок фоторегистраторов с индикаторов посадочного радиолокатора, графиков движения воздушных судов, аппаратного журнала радиообмена и учета времени работы радиотехнических средств; летных книжек, летных дел и медицинских книжек всех членов экипажа; формуляров воздушного судна, двигателей и агрегатов, дефектных ведомостей и карт-нарядов на техническое обслуживание; инструментов и контрольной аппаратуры, которая использовалась при подготовке воздушного судна к полету или при устранении неисправностей перед вылетом; документов, характеризующих состояние летного поля, количество и качество заправленных ГСМ; метеодокументов, характеризующих метеоусловия в районе места события, аэродрома и по маршруту полета;
  - принимает меры по отстранению, при необходимости, от выполнения своих обязанностей экипажа воздушного судна, персонала наземных служб, непосредственно осуществлявших подготовку воздушного судна к полету, обеспечение полета и управление воздушным движением;
- Примечание. Указанные лица допускаются к выполнению своих обязанностей решением соответствующего руководителя по согласованию с председателем комиссии.

Все материалы, полученные в результате первоначальных действий должностных лиц при авиационном инциденте, должны передаваться в комиссию по расследованию авиационного инцидента.

3.3.3. Вскрытие и прослушивание наземных и бортовых магнитофонов, а также вскрытие и расшифровка записей бортовых самописцев до прибытия комиссии запрещаются и могут быть произведены только по решению председателя комиссии.

3.3.4. Руководители организаций разработчика, изготовителя, владельца (эксплуатанта) авиационной техники, а также организаций, выполнявших ремонт, ОрВД, техническое и аэродромное обслуживание воздушного судна, потерпевшего авиационный инцидент, обязаны по получении информации об авиационном инциденте принять меры по обеспечению сохранности документации, относящейся соответственно к разработке, испытаниям, производству, ремонту и эксплуатации этого воздушного судна, обеспечению его полета.

#### 3.4. Организация и порядок работы комиссии по расследованию

3.4.1. Решения по основным методическим и организационным вопросам расследования принимаются комиссией, при этом председатель комиссии обладает правом окончательного решения.

Член комиссии, не согласный с принятым решением, имеет право отразить свое мнение в любой приемлемой форме.

Председатель комиссии организует, проводит и контролирует все этапы расследования, координирует действия всех участников расследования.

3.4.2. По прибытии на место авиационного инцидента председатель комиссии по расследованию проводит организационное заседание, на котором объявляет приказ о назначении комиссии, заслушивает должностных лиц, осуществлявших первоначальные действия на месте авиационного инцидента, об обстоятельствах события и проделанной работе, создает рабочие органы комиссии и назначает их руководителей, определяет основные направления работ на начальном этапе расследования, дает необходимые оперативные указания.

Указания председателя комиссии по вопросам, связанным с расследованием авиационного инцидента, являются обязательными для исполнения всеми должностными лицами, связанными с расследованием авиационного инцидента и обеспечением работы комиссии.

3.4.3. Работа комиссии по расследованию авиационного инцидента осуществляется по плану. Исследования объектов авиационной техники (проверка их работоспособности), эксперименты на месте работы комиссии проводятся по предварительно составленным планам (программам), которые подписываются представителями участвующих в расследовании сторон, утверждаются председателем комиссии и прикладываются к материалам расследования.

3.4.4. Председатель комиссии по расследованию авиационного инцидента может дать разрешение на замену отказавшего агрегата (детали) и ввод в соответствии с НТЭРАТ ГА воздушного судна в строй в установленном порядке до прибытия представителей промышленности, ремонтной организации и владельца воздушного судна в случае, если в ходе расследования бесспорно установлено, что причиной авиационного инцидента является отказ (неисправность) авиационной техники, который может быть устранен заменой отказавшего агрегата (детали). Отказавший агрегат (деталь) сохраняется в неприкосновенности до прибытия представителей заинтересованных организаций, участвующих в расследовании.

В случае направления отказавших агрегатов на исследование разрешение на ввод воздушного судна в строй дает комиссия по расследованию авиационного инцидента. Решение комиссии оформляется протоколом.

В исключительных случаях разрешается перегонка воздушного судна на базовый аэродром до завершения расследования инцидента. При этом составляется технический акт о состоянии воздушного судна, в котором обосновывается возможность безопасного перелета и оговариваются условия перелета и меры безопасности. Акт подписывается членами комиссии и утверждается председателем комиссии по расследованию инцидента.

3.4.5. Действия членов комиссии, подкомиссий и рабочих групп, имеющие одновременно уголовно-процессуальный характер, т. е. направленные на сбор доказательственных материалов (изъятие и передача на хранение записей бортовых и наземных самописцев и их носителей, и т. д.) должны осуществляться с ведома правоохранительного органа, проводящего предварительное следствие, если таковое имеет место.

3.4.6. Техническая документация (в том числе детали узлов и агрегатов, прошедшие лабораторные исследования и документы на них) хранятся до получения письменного разрешения на их уничтожение от органов следствия или суда.

3.4.7. Итоговым документом работы комиссии по расследованию авиационного инцидента является Отчет по результатам расследования авиационного инцидента, который составляется с учетом результатов проведенных работ (Приложение 11).

3.4.8. Проект отчета по результатам расследования авиационного инцидента представляется председателем комиссии на обсуждение членам комиссии. При возникновении разногласий по содержанию Отчет готовится в редакции, предлагаемой председателем комиссии. Член комиссии, несогласный с содержанием отчета, обязан в течение суток представить особое мнение в письменном виде.

В особом мнении указываются конкретные мотивы несогласия с их обоснованием, а также предлагаемые формулировки. Особое мнение рассматривается членами комиссии с обязательным оформлением протокола.

Отчет подписывается председателем и всеми членами комиссии.

Если в результате рассмотрения особое мнение не было учтено в отчете, член комиссии, представивший его, подписывает отчет с пометкой "С особым мнением".

Аналогичный порядок должен соблюдаться при составлении и подписании отчетов подкомиссий и рабочих групп.

В любом случае особое мнение остается приложенным к отчету комиссии, подкомиссии, рабочей группы.

3.4.9. Председатель комиссии по расследованию представляет Отчет на утверждение руководителю полномочного органа, назначившего расследование авиационного инцидента.

3.4.10. К Отчету по результатам расследования авиационного инцидента прилагаются следующие материалы:

- осциллограммы записи бортовых регистраторов с необходимыми тарировочными данными по всем регистрируемым каналам от момента времени за 1 мин до появления отклонений до их ликвидации или до окончания полета;
- результаты исследования авиатехники;
- выписки из записей бортовых и наземных магнитофонов;
- информационный отчет МАСУ "Безопасность" (прилагается только к экземпляру, направляемому в ФАС России);
- объяснительные записки и протоколы опроса.

По требованию любого из членов комиссии к отчету могут прилагаться и другие документы.

3.4.11. Утвержденный Отчет по результатам расследования авиационного инцидента с приложениями направляется:

- в ФАС России;
- в МАК;
- в ГЦ БПВТ;
- ОКБ-разработчику воздушного судна;
- в головную научно-исследовательскую организацию Минэкономики России;
- в РУ ФАС России организации-владельца (эксплуатанта) воздушного судна;
- владельцу (эксплуатанту) воздушного судна;
- в Госкомэкологии России, если авиационный инцидент связан с неблагоприятными метеоусловиями и/или неудовлетворительным метеообеспечением.

Материалы расследования серьезных авиационных инцидентов должны направляться в территориальные органы прокуратуры и специализированные следственные органы Следственного комитета Российской Федерации.

Один экземпляр материалов остается в делах РУ ФАС России, на территории ответственности которого проводилось расследование.

3.5. Участие специалистов Российской Федерации в расследовании авиационных инцидентов с воздушным судном Российской Федерации на территории иностранного государства

3.5.1. Расследование авиационного инцидента, произошедшего на территории другого государства,

с воздушным судном зарегистрированным или эксплуатируемым в Российской Федерации, или участие в таком расследовании, проводимом государством места события, осуществляется комиссией, назначенной ФАС России.

Для этих целей выделяется уполномоченный представитель от ФАС России и формируется группа специалистов с привлечением, при необходимости, представителей других заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и организаций Российской Федерации.

При расследовании авиационного инцидента с гражданским воздушным судном, разработанным и/или изготовленным в Российской Федерации, но не зарегистрированным и не эксплуатирующимся в Российской Федерации, на территории других государств группу российских специалистов для участия в расследовании формирует МАК. При этом представитель МАК назначается Уполномоченным по расследованию - руководителем группы.

3.5.2. При расследовании авиационного инцидента с воздушным судном Российской Федерации на территории иностранного государства права уполномоченного представителя и советников определяются Приложением 13 к Конвенции ИКАО и приведены в п. 2.1.7.2 настоящих Правил. Все вопросы, возникающие в ходе расследования, решаются уполномоченным представителем через уполномоченного по расследованию (председателя комиссии) государства, проводящего расследование.

3.5.3. Дипломатические представительства, консульские учреждения и представительства организаций ГА Российской Федерации в государстве места события, а также представители владельца (эксплуатанта) воздушного судна обязаны оказывать всемерное содействие группе специалистов, участвующих в расследовании, в том числе в обеспечении транспортом, связью, помещениями для работы и отдыха, питанием и др.

3.5.4. По результатам участия в расследовании авиационного инцидента уполномоченный представитель с группой специалистов составляют справку, которая направляется в заинтересованные организации.

3.5.5. В случае если в соответствии с Приложением 13 к Конвенции ИКАО государство места события передает проведение расследования авиационного инцидента на своей территории Российской Федерации, такое расследование проводится в соответствии с требованиями настоящих Правил, насколько это практически осуществимо при соблюдении стандартов и рекомендаций Приложения 13 к Конвенции ИКАО.

### 3.6. Организация и проведение исследований при расследовании авиационных инцидентов

3.6.1. Необходимость проведения специальных исследований определяется комиссией по расследованию авиационного инцидента.

3.6.2. Организация-исполнитель исследований определяется комиссией по расследованию авиационного инцидента.

Если воздушное судно или его агрегаты, представляющие интерес для расследования, изготовлены в другом государстве и есть необходимость в проведении исследований в организациях этого государства, то решение о проведении таких исследований принимается комиссией по согласованию с уполномоченным представителем государства изготовителя, разработчика, регистрации или эксплуатанта.

3.6.3. Основанием для проведения исследований является техническое задание комиссии по расследованию авиационного инцидента. В техническом задании подробно указывается цель проведения исследований и, при необходимости, организации-соисполнители, с участием которых должны быть проведены исследования.

К техническому заданию прикладывается справка с изложением в необходимом объеме обстоятельств авиационного инцидента, данных о воздушном судне и объекте исследования, их ремонте и техническом обслуживании.

3.6.4. Объекты, подлежащие исследованию, направляются в адрес организации-исполнителя не позднее 15 суток с момента принятия решения об исследовании. Порядок проведения исследований отказавших объектов авиационной техники в организациях ГА и авиационной промышленности определяется с учетом требований настоящих Правил межведомственной инструкцией, при этом сроки проведения исследований не должны превышать:

- по отдельным деталям и агрегатам - 45 суток;
- по исследованиям двигателей и комплексным исследованиям - 60 суток.

3.6.5. По получении объекта для проведения исследований, организация-исполнитель определяет дату начала исследований и направляет уведомление об этом организациям-соисполнителям с приглашением принять участие в исследованиях.

Срок начала исследований должен определяться с учетом возможности прибытия представителей организаций-соисполнителей. Этот срок не должен превышать 5 суток с момента получения объекта.

В случае неприбытия представителей организаций-соисполнителей к указанному сроку организация-исполнитель проводит исследования самостоятельно.

Исследования проводятся под контролем комиссии по расследованию по согласованным с представителями организаций-соисполнителей планам (программам) и методикам, которые представляются в комиссию для сведения.

3.6.6. Исследования объектов авиационной техники при расследовании авиационного инцидента, как правило, выполняются комиссией по расследованию на базе организаций ГА. Разборка и исследование объектов авиатехники, причиной отказа которых предполагается конструктивно-производственный недостаток или неудовлетворительный ремонт, должны проводиться с обязательным участием представителей промышленности или ремонтных организаций соответственно.

При этом на указанных представителей возлагается обеспечение исследований необходимыми технической документацией, информационными материалами, специальным инструментом и оснасткой, отсутствующими в эксплуатирующих подразделениях.

Примечание: Разборка и исследование объектов авиатехники, отказ которых привел к серьезному инциденту, могут проводиться на базе ГЦ БПВТ или при обязательном участии его представителя.

3.6.7. При расследовании серьезных инцидентов для комплексного исследования причин и факторов полетная информация в соответствии с требованием "Инструкции об организации и проведении исследований при расследовании инцидентов" должна направляться в ГЦ БПВТ.

3.6.8. При расследовании инцидентов исследование полетной информации проводится, как правило, на базе соответствующего авиапредприятия в соответствии с требованиями "Инструкции о порядке обработки и анализа полетной информации при расследовании инцидентов".

Примечание: В случае необходимости получения нерегистрируемых параметров бортовыми устройствами регистрации или при некачественной записи носители информации направлять в ГЦ БПВТ в соответствии с требованиями "Инструкции об организации и проведении исследований при расследовании инцидентов".

3.6.9. Специалисты организаций-соисполнителей, принимающих участие в исследовании, имеют право:

- высказывать свои предложения по порядку, методике и объему проведения исследований;
- участвовать в проведении исследований и знакомиться со всеми относящимися к ним материалами;
- принимать участие в обсуждении хода исследований и их результатов;
- подписывать отчет или прилагать к нему свое аргументированное мнение, которое является неотъемлемой частью заключения.

3.6.10. Исследования объектов авиационной техники и расшифровка записей бортовых самописцев при расследовании авиационных инцидентов с иностранными воздушными судами на территории

Российской Федерации проводятся на базе соответствующих организаций Российской Федерации. При отсутствии технической возможности проведения этих работ в Российской Федерации они могут быть выполнены в другом государстве с обязательным присутствием полномочных представителей комиссии по расследованию авиационного инцидента. Организация таких исследований осуществляется по согласованию с полномочным органом в области расследования соответствующего государства.

3.6.11. Отчет по результатам исследований является неотъемлемой частью материалов расследования. Отчет по расследованию составляется с учетом результатов исследований по их завершении.

3.6.12. Объекты авиационной техники, прошедшие исследования, хранятся в головной организации-исполнителе исследований в течение 3 месяцев после утверждения Окончательного отчета по результатам расследования.

По истечении указанного срока направляется запрос владельцу воздушного судна на утилизацию объектов.

В случае если по факту инцидента правоохранительными органами проводилось следствие, организация-владелец воздушного судна согласует с ними вопрос об утилизации и сообщает о принятом решении организации-исполнителю исследований.

Уничтожение объектов, прошедших исследование, без разрешения владельца воздушного судна, согласованного при необходимости с правоохранительными органами, запрещается.

Носители полетной информации бортовых самописцев вместе с градуировочными данными хранятся в организации-исполнителе исследований постоянно\*.

---

\* Допускается хранение информации на носителях ПЭВМ.

### 3.7. Проведение разборов по результатам расследования

После завершения расследования авиационного инцидента в организации ГА владельца или эксплуатанта воздушного судна, с которым произошел авиационный инцидент, проводится разбор обстоятельств, причин и факторов авиационного инцидента.

### 3.8. Разработка мероприятий по результатам расследования авиационных инцидентов

3.8.1. Комиссия по расследованию авиационного инцидента разрабатывает рекомендации по повышению безопасности полетов на основании анализа информации, полученной в ходе расследования. При разработке рекомендаций учитываются все выявленные отклонения в функционировании авиационной транспортной системы, в том числе и не оказавшие непосредственное влияние на возникновение и развитие особой ситуации в данном полете, но представляющие угрозу безопасности полетов.

3.8.2. Мероприятия по результатам расследования авиационных инцидентов разрабатываются на основе рекомендаций комиссий по расследованию. Основанием для разработки мероприятий является утвержденный отчет с приложениями.

3.8.3. Разработанные мероприятия оформляются в виде планов мероприятий (ведомственных и межведомственных) или, когда требуются единичные меры, приказами по министерству (ведомству) или иными распорядительными документами.

3.8.4. Для разработки планов мероприятий (или иных распорядительных документов) по реализации рекомендаций комиссий по расследованию авиационных инцидентов устанавливаются следующие сроки:

- 20 суток для межведомственных планов;

- 10 суток для ведомственных планов и иных распорядительных документов.

3.8.5. Ответственными за организацию разработки мероприятий являются ФАС России и

Минэкономки России.

Ответственными за разработку мероприятий являются:

- от ФАС России - управление (организация ГА) по направлению деятельности;
- от Минэкономки России - разработчик воздушного судна (двигателя).

3.8.6. При разработке межведомственных мероприятий ответственные разработчики по получении отчета с приложениями совместно разрабатывают план мероприятий (или иной распорядительный документ), согласовывают его с организациями-исполнителями и соисполнителями работ и утверждают его в ФАС России и Минэкономки России.

При разработке ведомственных планов мероприятий эти функции выполняет ответственный разработчик мероприятий.

3.8.7. ГЦ БПВТ ФАС России ведет учет всех рекомендаций комиссий по расследованию, планов мероприятий и иных распорядительных документов, относящихся к компетенции ФАС России.

Аналогичный учет ведет Минэкономки России, ОКБ-разработчики авиационной техники и структурные подразделения ФАС России в части, их касающейся.

3.8.8. Порядок разработки, согласования, утверждения мероприятий, их учета, финансирования и контроля за реализацией, а также доведения их до организаций-исполнителей и соисполнителей и органа, назначившего расследование, определяется межведомственной инструкцией.

Рассылка планов мероприятий должна осуществляться в срок не более 10 дней с момента их утверждения.

3.8.9. Контроль за реализацией разработанных мероприятий осуществляют ФАС России и Минэкономки России.

### 3.9. Учет и анализ авиационных инцидентов

3.9.1. Каждый авиационный инцидент с гражданским воздушным судном Российской Федерации подлежит обязательному учету.

3.9.2. Учет авиационных инцидентов проводится в организации ГА, которой принадлежит воздушное судно и на территории которого произошел авиационный инцидент, в региональных управлениях гражданской авиации и соответствующих подразделениях других министерств и ведомств, ФАС России, и Минэкономки России.

Порядок ведения учета определяется ведомственными инструкциями.

ФАС России и Минэкономки России проводят периодически в согласованные сроки взаимный обмен информацией об авиационных инцидентах.

3.9.3. Первоначальные донесения об авиационных инцидентах, поступившие в ФАС России, регистрируются единым учетным номером и вводятся в МАСУ "Безопасность".

Вся последующая информация об авиационных инцидентах, включая рекомендации комиссии по расследованию и мероприятия по их реализации, регистрируется и вводится под тем же единым учетным номером, что и первоначальные данные.

3.9.4. С целью повышения эффективности работ по предупреждению авиационных происшествий проводится анализ результатов расследования авиационных инцидентов межведомственной рабочей группой (МРГ), состоящей из специалистов организаций ГА и авиационной промышленности (ГЦ БПВТ, ОКБ, головные НИИ Минэкономки России).

Состав и порядок работы группы утверждается ФАС России и Минэкономки России.

На рабочую группу возлагается выполнение следующих задач:

- рассмотрение результатов расследования авиационных инцидентов, определение степени опасности особой ситуации, выявление серьезных авиационных инцидентов;
- рассмотрение рекомендаций комиссий по расследованию серьезных авиационных инцидентов, оценка эффективности ранее разработанных мероприятий и выработка на основе этого предложений по направленности профилактических работ (доработка авиационной техники,

повышение уровня профессиональной подготовки экипажей, совершенствование летной и технической документации и т. п.);

- обобщение, систематизация и анализ данных об авиационных инцидентах с разработкой рекомендаций;
- оценка достаточности и достоверности материалов (отчетов) расследования серьезных инцидентов и сделанных на их основании заключений комиссий.

### 3.10. Порядок рассмотрения материалов расследования авиационных инцидентов

3.10.1. Материалы расследования инцидентов по типам воздушных судов ежеквартально рассматриваются организациями, входящими в состав рабочих групп, по мере их поступления в ГЦ БПВТ с использованием статистических данных АС "Надежность" и информации разработчика, заводов-изготовителей о ранее проведенных мероприятиях по отказавшей авиатехнике.

Результаты рассмотрения оформляются ежеквартальным совместным протоколом, и направляются в:

- ФАС России;
- МАК;
- Минэкономики России;
- ОКБ-разработчики воздушных судов.

В протоколе указываются:

- перечень рассмотренных авиационных инцидентов с классификацией их по степени опасности особой ситуации;
- перечень событий, отнесенных к серьезным авиационным инцидентам;
- рекомендации по разработке профилактических мероприятий, выданные комиссией и предложенные МРГ по результатам расследования серьезных авиационных инцидентов;
- недостатки расследования и оформления материалов по серьезным инцидентам;
- рекомендации по разработке профилактических мероприятий, выданные комиссией и предложенные МРГ по результатам расследования серьезных авиационных инцидентов;
- недостатки расследования и оформления материалов отчетов по серьезным авиационным инцидентам.

По результатам работы МРГ за год ГЦ БПВТ разрабатывает отчет-справку, утверждаемую ФАС России и Минэкономики России.

Отчет-справка содержит:

- количественные данные по рассмотренным инцидентам;
- перечень событий, отнесенных к серьезным инцидентам;
- обобщенные рекомендации по повторяющимся причинам серьезных инцидентов;
- недостатки расследований серьезных инцидентов.

Материалы годового отчета-справки используются ФАС России в информационных бюллетенях для авиапредприятий ГА.

3.10.2. После получения уточнений о причинах отказов объектов авиатехники, отправленных на исследование, и Протоколов МРГ ФАС России вводит в МАСУ "Безопасность" скорректированные сведения.

3.10.3. На основе рекомендаций комиссий по расследованию серьезных инцидентов и Протоколов МРГ ФАС России, ОКБ-разработчики воздушных судов, управления ФАС России по направлениям своей деятельности по получении Протоколов МРГ принимают решение о необходимости уточнения планов мероприятий, разработанных в соответствии с требованиями раздела 3.8 настоящих Правил. Примечание: В случае если в процессе рассмотрения серьезного авиационного инцидента выявится необходимость принятия безотлагательных мер по обеспечению безопасности полетов, по представлению МРГ, ОКБ-разработчик воздушных судов и ФАС России принимают об этом

внеочередное решение.

## ПРИЛОЖЕНИЯ

### К ПРАВИЛАМ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ С ГРАЖДАНСКИМИ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

#### Приложение 1

#### ПЕРЕЧЕНЬ

#### СОБЫТИЙ, ПОДЛЕЖАЩИХ РАССЛЕДОВАНИЮ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

1. Разрушение или повреждение несилowych элементов планера с нарушением герметичности гермокабин или отделением частей. Разрушение или рассоединение узлов навески аэродинамических поверхностей управления, пилонов, двигателей.

Появление недопустимых трещин на силовых элементах планера, силовых стеклах.

Отрыв или открытие в полете дверей, люков, трапов, капотов или обтекателей.

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

Разрушение или повреждение элементов несущего или рулевого винта, втулки несущего или рулевого винта (для вертолетов).

3. Изменение (неизменение) заданных параметров работы двигателя либо срабатывание предупреждающей сигнализации, приведшее к необходимости выключения двигателя в полете. Выключение двигателя, не предусмотренное заданием (в том числе и выключение вследствие появления ложного сигнала об его отказе).

Локализованное разрушение двигателя, ВСУ или их агрегатов, незапуск двигателя в полете.

4. Разрушение или рассоединение трансмиссии. Разрушение вентиляторной установки, разрушение редуктора, срабатывание сигнализации опасных режимов его работы (для вертолетов).

5. Невключение, невыключение, самопроизвольное или ошибочное включение или выключение реверса тяги. Неснятие воздушных винтов с упора.

6. Невыработка топлива из отдельных баков, его неравномерная выработка или распределение его по бакам, неустраняемые мерами, предусмотренными РЛЭ. Нарушение питания двигателя топливом. Течь топлива в полете.

Отказ системы измерения расхода или количества топлива, не дающий экипажу возможность определения расхода или остатка топлива.

7. Невыпуск одной или более стоек шасси от основной системы. Неуборка одной или более стоек шасси. Самопроизвольный или ошибочный выпуск или уборка стойки шасси. Незакрытие или самопроизвольное открытие створок шасси. Разрушение элементов амортизационных стоек шасси, подкосов, тележек.

Несрабатывание или ложное срабатывание сигнализации положения стоек шасси.

8. Отказ или невключение экипажем системы управления колесами передней стойки шасси.

9. Отказ основной системы торможения. Самопроизвольное затормаживание или растормаживание колес.

Разрушение половины и более авиашин на одной из стоек шасси. Разрушение любого количества авиашин, приведшее к повреждению конструкции планера или двигателя.

10. Невозможность отклонения рулевых поверхностей на требуемый угол. Флюгирование или самопроизвольное отклонение одной или более секций рулевых поверхностей. Нарушение связи между проводками управления (для воздушных судов с двойной проводкой).

Разрушение или рассоединение проводки управления.

Неизменение, самопроизвольное или ошибочное изменение передаточного отношения передачи от

органов управления к рулевым поверхностям.

Невведение ограничения или невозстановление полного диапазона углов отклонения руля высоты или руля направления. Нарушение нормальной реакции воздушного судна на управляющие воздействия.

Взлет с застопоренными рулями.

Недопустимое возрастание (уменьшение) усилий, перекомпенсация на органах управления.

Невозможность гидроусиления (переход на безбустерное управление рулевыми поверхностями).

Невозможность триммирования усилий на органах управления.

11. Невыпуск, неуборка, флюгирование, самопроизвольный или ошибочный выпуск или уборка механизации крыла (предкрылков, закрылков, гасителей подъемной силы (спойлеров), интерцепторов, щитков).

Невозможность отклонения, самопроизвольное или ошибочное отклонение, флюгирование стабилизатора.

Недопустимое изменение диапазона углов отклонения или скорости перемещения механизации крыла и стабилизатора.

Недопустимое рассогласование между положениями секций предкрылков, закрылков, интерцепторов, гасителей подъемной силы (спойлеров).

Несрабатывание или ложное срабатывание сигнализации и/или индикации положения стабилизатора или механизации крыла.

12. Невозможность определения по одному и более приборам относительной высоты полета, приборной или истинной скорости полета. Отказ или невключение одной и более навигационных систем. Отказ одного авиагоризонта на воздушном судне с одним или двумя авиагоризонтами; отказ двух и более авиагоризонтов на воздушном судне с тремя и более 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.

Потеря радиосвязи в полете.

Потеря пространственной или навигационной ориентировки.

13. Самопроизвольное или ошибочное отключение каналов курса, крена, тангажа или автомата тяги автоматической системы управления полетом.

Отказы 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.

14. Разгерметизация гидросистемы. Падение давления в одной и более гидросистемах без разгерметизации.

15. 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.

16. Попадание в зону опасных метеоявлений. Нарушение минимума погоды при взлете, посадке или полете по трассам МВЛ (маршрутам). Поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества в полете, приведшее к повреждению элементов конструкции воздушного судна, отказу двигателя или хотя бы одной из систем. Повреждение воздушного судна градом. Отказ радиолокатора, системы очистки стекол экипажа в условиях полета в опасных метеоявлениях.

17. Полет на обледеневшем воздушном судне (при наличии несбрасываемого льда на поверхностях, защищенных ПОС, а также на других поверхностях воздушного судна, при сходе снега или льда с которых возможно их попадание в двигатель). Полет в условиях обледенения на воздушных судах с ограничениями допуска к полетам в условиях обледенения, на воздушных судах с отказавшей или невключенной ПОС. Выпуск обледеневшего воздушного судна в полет. Отказ системы очистки

стекла кабины экипажа.

18. Столкновение с птицами или другими объектами в полете, приведшее к повреждению элементов планера, двигателя или нарушению режима его работы.

19. Утечка горячего воздуха из магистралей, изменение температуры воздуха в гермокабине, уменьшение подачи воздуха в гермокабину, падение давления или перенаддув гермокабины, приведшие к необходимости экстренного снижения или невозможности полета воздушного судна на заданном эшелоне.

20. Пожар на воздушном судне. Ложное срабатывание системы пожаротушения или сигнализации о пожаре, дыме или повышенной температуре.

Появление дыма, запаха гари, паров жидкостей, запахов едких веществ в кабине воздушного судна.

21. Возникновение недопустимых вибраций; возникновение автоколебаний типа "флаттер", "земной резонанс", "шимми".

22. Вылет воздушного судна при наличии отказов, не входящих в перечень отказов, разрешенных при вылете.

Выпуск воздушного судна в полет с незавершенным техническим обслуживанием. Вылет воздушного судна, не считающегося исправным.

Заправка воздушного судна некондиционным ГСМ.

23. Нарушение норм загрузки или центровки воздушного судна, установленных РЛЭ.

Смещение груза в полете.

24. Нарушение установленных правил и схем набора высоты, выхода из зоны аэродрома, снижения или захода на посадку. Изменение заданной высоты полета без согласования с диспетчером.

Изменение плана и маршрута полета после вылета воздушного судна.

Полет воздушных судов, осуществляемый без заявок и разрешения органов ОрВД.

Нарушение безопасной высоты полета, установленных правил вертикального или бокового эшелонирования, отклонение за пределы воздушных трасс Российской Федерации и МВЛ, а также от оси маршрута на расстояние более допустимой нормы, нарушение минимума погоды при взлете, посадке или полете по трассам МВЛ.

25. Взлет, полет или посадка воздушного судна с конфигурацией, не соответствующей требованиям РЛЭ.

26. Выход за ограничения, оговоренные РЛЭ (по скорости, перегрузке, углам атаки и крена, по режимам работы силовых установок, падению оборотов несущего винта и т. д.).

27. 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.

28. Опасное сближение воздушных судов в полете. Несрабатывание системы опознавания или системы сигнализации опасного сближения. Несоблюдение порядка использования воздушного пространства приграничной полосы.

Столкновение или угроза столкновения с объектами на земле (людьми, животными или транспортными средствами на ВПП, РД, перронах; наземными препятствиями).

29. Несрабатывание системы опасного сближения с землей. Касание наземных препятствий (мачты, трубы, антенны, линии электропередач, деревья, местные повышения рельефа и т. д.) любым элементом конструкции воздушного судна.

Касание земли крылом, лопастью винта, хвостовой пятой и т. д. при взлете или посадке.

30. Посадка с количеством топлива меньше потребного для выполнения повторного захода на посадку. Срабатывание сигнализации о минимальном остатке топлива в расходном баке.

31. Вынужденная посадка воздушного судна, посадка на незапланированный (незаявленный) аэродром (посадочную площадку). Выполнение посадки на площадку, выбранную с воздуха, которая не отвечает установленным требованиям.

Посадка вне границ ВПП (посадочной площадки), выкатывание за ее пределы при взлете или посадке. Грубое приземление. Прием и выпуск воздушных судов с неподготовленной ВПП.

32. Потеря работоспособности члена экипажа в полете. Выполнение полета с нарушением предполетного отдыха или нормативов рабочего времени. Употребление членами экипажа в полете или непосредственно перед полетом алкогольных напитков и/или наркотических средств.

Воздействие на членов экипажа или пассажиров токсичных, радиационных и других поражающих факторов, приведшее к госпитализации.

33. Самопроизвольный сброс груза; обрыв внешней подвески.

34. Выход из строя наземного радиосветотехнического оборудования при обеспечении полета воздушного судна, приведший к потере радиосвязи, ориентировки, уходу на второй круг или запасной аэродром или обусловивший посадку ниже установленного минимума.

## Приложение 2

### ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ УЧАСТНИКОВ РАССЛЕДОВАНИЯ

2.1. Председатель комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента является старшим должностным лицом, распоряжения и указания которого подлежат обязательному выполнению всеми должностными лицами, связанными с расследованием происшествия или инцидента.

2.2. Председатель комиссии обязан:

а) по прибытии на место происшествия или инцидента:

- провести организационное заседание комиссии, на котором ознакомить членов комиссии с имеющейся информацией по происшествию или инциденту, образовать подкомиссии, рабочие группы и назначить их председателей, определить необходимость дополнительного привлечения специалистов к работе комиссии, определить порядок работ и основные задачи на ближайшие сутки;
- передать последующее донесение, согласовав его с членами комиссии;
- осмотреть место авиационного происшествия или инцидента, при необходимости принять немедленные дополнительные меры по его охране и сохранению доказательственных материалов;
- обеспечить по согласованию со следственными органами Следственного комитета Российской Федерации изъятие и передачу на ответственное хранение носителей информации бортовых самописцев, фоторегистраторов, наземных магнитофонов, летной, технической и метеорологической документации, относящейся к данному полету;
- проинструктировать членов комиссии и председателей подкомиссий по технике безопасности при работе на месте происшествия или инцидента с записью в протоколе заседания комиссии;
- утвердить план работы комиссии и подкомиссий;

б) в процессе работы комиссии:

- определять основные направления в работе комиссии, корректируя в соответствии с этим план ее работы;
- обеспечивать четкость и согласованность в работе комиссии и координацию совместных действий всех лиц, принимающих участие в расследовании;
- систематически проводить заседания комиссии, решая на них основные методические, организационные и практические вопросы расследования;
- постоянно координировать и контролировать работу подкомиссий, обобщая и анализируя полученные результаты;
- обеспечивать привлечение к расследованию необходимых квалифицированных специалистов через руководителей или полномочных представителей соответствующих министерств, ведомств и организаций;
- своевременно принимать решение о проведении исследований и испытаний, необходимых для установления причин авиационного происшествия или инцидента. Давать поручения об отправке

объектов авиационной техники, других материалов в соответствующие организации для проведения исследований;

- обеспечить завершение работ по расследованию и составление окончательного отчета комиссии в установленные сроки;
- систематически лично докладывать руководителю, назначившему комиссию по расследованию, о ходе работы;
- после окончания расследования провести разбор обстоятельств и причин авиационного происшествия или инцидента.

#### 2.3. Председатель комиссии имеет право:

- принимать окончательное решение по всем организационным, методическим и практическим вопросам расследования;
- давать обязательные для исполнения распоряжения и указания всем членам комиссии и привлеченным к расследованию специалистам и экспертам, а также должностным лицам предприятий ГА по вопросам, связанным с расследованием;
- рекомендовать проведение срочных мероприятий по обеспечению безопасности полетов, необходимость которых определена в процессе расследования;
- поручать через руководителей соответствующих министерств и ведомств или их полномочных представителей проведение необходимых испытаний и исследований для установления причин авиационного происшествия или инцидента, а также обоснования рекомендаций по безопасности полетов;
- рекомендовать отстранение от исполнения служебных обязанностей лиц, действия которых не обеспечивают безопасность полетов;
- направлять в соответствии с решением комиссии на лабораторные испытания и исследования материалы, отдельные детали, агрегаты и элементы конструкции воздушного судна и документацию на них;
- требовать от должностных лиц министерств, ведомств, а также региональных управлений, предприятий и организаций независимо от организационно-правовых форм и форм собственности необходимые материалы и документы по вопросам, связанным с проведением данного расследования;
- привлекать к работе комиссии (через руководителей соответствующих министерств, ведомств или их полномочных представителей в комиссии) необходимых специалистов и технические средства;
- отстранять от участия в расследовании лиц (за исключением членов комиссии), допустивших действия, приведшие к искажению или утрате вещественных доказательств, умышленное искажение документации или систематически не выполняющих распоряжения председателя комиссии, с немедленным сообщением об этом руководителю соответствующего министерства, ведомства, предприятия или организации;
- устанавливать распорядок работы комиссии.

#### 2.4. Председатель комиссии несет ответственность:

- за объективность, качество и сроки расследования авиационного происшествия или инцидента, правильность оформления документов;
- за обоснованность принятых им решений по вопросам расследования авиационного происшествия или инцидента и выданных рекомендаций.

2.5. Заместители председателя комиссии обеспечивают проведение работ, порученных им председателем комиссии. В отсутствие председателя комиссии заместитель по его заданию выполняет функции в соответствии с пп. 2.2, 2.3 и несет ответственность за их выполнение в соответствии с п. 2.4.

#### 2.6. Председатель подкомиссии обязан:

- определять основные направления работы подкомиссии, рабочих групп по расследованию

авиационного происшествия или инцидента;

- готовить предложения по составу подкомиссии и рабочих групп, составлять и обсуждать на заседании подкомиссии план ее работы, утверждать планы рабочих групп;
- организовать и обеспечить координацию работы рабочих групп в соответствии с планом работы комиссии и оперативными планами работы подкомиссии и рабочих групп, утвержденных на заседании подкомиссии;
- регулярно проводить заседания подкомиссии, обсуждая на них ход и результаты проводимых работ, оперативные планы действий по расследованию авиационного происшествия или инцидента, а также другие вопросы, возникающие в ходе работы;
- обеспечить полноту, объективность расследования, составление отчета подкомиссии, отчетов рабочих групп и других документов и представление их в штаб комиссии к установленному сроку;
- вносить в комиссию предложения по направлению на исследование объектов авиационной техники и других материалов;
- проводить инструктажи специалистов, работающих на месте происшествия или инцидента, по технике безопасности.

2.7. Председатель подкомиссии имеет право:

- давать обязательные для исполнения распоряжения по вопросам расследования, относящимся к компетенции подкомиссии, всем специалистам, входящим в состав подкомиссии и ее рабочих групп, экспертам;
- запрашивать через председателя комиссии необходимые материалы у должностных лиц региональных управлений, учебных заведений, предприятий, организаций, министерств и ведомств;
- привлекать по согласованию с председателями других подкомиссий специалистов этих подкомиссий для проведения экспертиз и участия в совещаниях подкомиссии, рабочих групп;
- знакомиться со всеми материалами расследования данного авиационного происшествия или инцидента.

2.8. Члены комиссии обязаны:

- участвовать лично в работе одной из подкомиссий;
- выполнять распоряжения и указания руководства комиссии;
- всесторонне, полно и объективно проводить расследование, согласуя все свои действия с председателем комиссии.

2.9. Члены комиссии имеют право:

- знакомиться со всеми материалами, относящимися к данному расследованию;
- вносить предложения, направленные на улучшение работы комиссии;
- вносить предложения об участии в расследовании специалистов и экспертов, об истребовании необходимых материалов, а также направлении на исследование узлов и деталей воздушного судна с указанием цели исследования, а также по другим вопросам, связанным с расследованием авиационного происшествия или инцидента;
- отражать свое мнение в протоколах заседаний комиссии, визировать протоколы, требовать уточнения изложенных в них формулировок;
- при несогласии с содержанием и выводами акта комиссии по расследованию приложить к нему свое особое мнение;
- требовать приложения к акту расследования дополнительных материалов и документов.

2.10. Член подкомиссии (рабочей группы) обязан:

- проводить полное и объективное расследование в соответствии с планом работы подкомиссии (рабочей группы) и указаниями председателя подкомиссии (руководителя рабочей группы);
- выполнять все указания председателя комиссии, подкомиссии (руководителя рабочей группы), связанные с расследованием авиационного происшествия или инцидента;
- проводить необходимые исследования, отбирать вещественные доказательства для направления

на исследования (испытания), участвовать в составлении программ испытаний (исследований) и их проведении;

- участвовать в составлении документации по расследованию, подписывать отчет подкомиссии (рабочей группы);

- при работе на месте происшествия или инцидента соблюдать правила техники безопасности.

2.11. Член подкомиссии (рабочей группы) имеет право:

- через председателя подкомиссии знакомиться с материалами, относящимися к данному расследованию;

- требовать через председателя подкомиссии (руководителя рабочей группы) предоставления дополнительных материалов, необходимых для работы;

- давать свои предложения по плану работ и порядку их проведения, необходимости проведения специальных исследований и испытаний, привлечению специалистов;

- при несогласии с решениями подкомиссии (рабочей группы) излагать свое мнение в протоколе заседания подкомиссии или в особом мнении к отчету подкомиссии (рабочей группы);

- требовать приложения к отчету подкомиссии (рабочей группы) дополнительных документов.

2.12. Эксперт обязан:

- проводить полное и объективное исследование вещественных доказательств, материалов и документов по вопросам, относящимся к его компетенции;

- давать письменное заключение по вопросам, поставленным ему комиссией (подкомиссией), с соответствующим его оформлением;

- выполнять распоряжения председателя комиссии (подкомиссии) по вопросам расследования авиационного происшествия или инцидента.

2.13. Эксперт имеет право:

- знакомиться через председателя подкомиссии с вещественными доказательствами, материалами и документами, необходимыми для дачи заключения;

- вносить предложения о проведении расчетов, моделирования, стендовых и летных испытаний, а также о направлении на исследование узлов и деталей воздушного судна, других вещественных доказательств с указанием цели исследования.

2.14. Начальник штаба комиссии подчиняется непосредственно председателю комиссии. Начальники штабов подкомиссий подчиняются непосредственно председателям подкомиссий, а по окончании работы подкомиссий - начальнику штаба комиссии. Работа начальников штабов комиссии и подкомиссий заканчивается рассылкой материалов расследования.

Начальник штаба комиссии обязан:

- организовать взаимодействие и контроль по вопросам материально-технического обеспечения комиссии;

- готовить заседания комиссии и вести протокол. Перед подписанием протокола председателем комиссии знакомить с ним членов комиссии;

- инструктировать председателей и начальников штабов подкомиссий по правильному оформлению документов и материалов;

- оказывать помощь членам комиссии, подкомиссий и экспертам в подготовке документов;

- контролировать своевременное представление подкомиссиями качественных материалов расследования;

- комплектовать и оформлять для рассылки материалы расследования комиссии;

Начальник штаба подкомиссии обязан:

- готовить заседания подкомиссии и вести протокол;

- контролировать своевременное и качественное представление группами материалов расследования;

- оказывать помощь членам подкомиссии и экспертам в подготовке документов;

- комплектовать материалы расследования подкомиссии в соответствии с перечнем документов в количестве, указанном начальником штаба комиссии, и своевременно передавать их в штаб комиссии;
  - участвовать в комплектовании и оформлении материалов расследования комиссии.
- Начальники штабов комиссии (подкомиссий) имеют право давать рекомендации членам комиссии (подкомиссий) по оформлению материалов расследования, а также возвращать на переоформление неправильно оформленные материалы.

### Приложение 3

#### ГРУППА ПО СОСТАВЛЕНИЮ СХЕМЫ (КРОКОВ) МЕСТА АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Группа выполняет следующие функции:

- определяет координаты места авиационного происшествия, его местоположение относительно ближайших географических пунктов, высоту над уровнем моря, характеристики местности;
- устанавливает место первого касания воздушного судна о земную поверхность и препятствия, зону разброса элементов конструкции;
- проводит маркировку элементов конструкции и привязку их расположения на местности;
- проводит осмотр, фиксацию и анализ следов, оставленных на местности при падении воздушного судна;
- выполняет фотографирование места авиационного происшествия и характерных следов на местности;
- составляет, при необходимости, разрез профиля местности по направлению полета воздушного судна;
- определяет положение воздушного судна в пространстве и направление его движения (магнитный курс, углы крена и наклона траектории) в момент столкновения с землей (препятствиями).

Результаты работы группы оформляются в виде схемы места авиационного происшествия, на которой приводятся следующие данные:

- координаты места авиационного происшествия, расположение его относительно ближайших географических пунктов, высота над уровнем моря;
- характерные следы, оставленные воздушным судном при столкновении с землей (препятствиями) и дальнейшем движении;
- расположение обломков воздушного судна на местности, их перечень с указанием координат в выбранной системе отсчета;
- расположение следов пожара на земле, следов топлива, масла и т. п.;
- параметры, определяющие положение воздушного судна в пространстве и его направление движения в момент столкновения с землей (препятствиями);
- искусственные и естественные препятствия в районе происшествия с указанием их конфигурации и высоты;
- сооружения летного поля (ВПП, РД, огни и т. п.), если происшествие произошло на аэродроме;
- профиль и характер местности по направлению движения воздушного судна (при необходимости);
- другие характерные признаки, свидетельствующие о характере столкновения воздушного судна с землей (препятствиями) и его разрушения в зависимости от конкретных обстоятельств авиационного происшествия.

К схеме прикладываются общие фотографии места авиационного происшествия с указанием точки и направления фотографирования.

### Приложение 4

#### ГРУППА ОПРОСА

Группа выполняет следующие функции:

- совместно с органами внутренних дел и со следственными органами Следственного комитета Российской Федерации выявляет свидетелей и очевидцев авиационного происшествия;
- по согласованию или совместно со следственными органами Следственного комитета Российской Федерации проводит опрос должностных лиц, свидетелей и очевидцев авиационного происшествия, при необходимости с применением магнитофонной записи, который оформляется протоколом с указанием времени, места опроса, должности лица, производящего опрос, анкетных данных опрашиваемого;
- обобщает и анализирует результаты опроса;
- составляет схему расположения свидетелей и очевидцев, в необходимых случаях на схеме указывается траектория полета на основании показаний очевидцев.

По результатам работы группа опроса составляет отчет, в котором указывается:

- список выявленных и опрошенных лиц;
- анализ показаний опрошенных лиц и данные, вытекающие из обобщения их показаний.

К отчету группы прикладываются:

- протоколы опроса должностных лиц, свидетелей и очевидцев;
- схема расположения очевидцев авиационного происшествия.

#### ПРОТОКОЛ ОПРОСА

\_\_\_\_\_  
(место опроса)

\_\_\_\_\_  
(дата)

Мы, нижеподписавшиеся \_\_\_\_\_

(фамилии, инициалы членов группы опроса)

в присутствии представителя следственного органа Следственного комитета Российской Федерации (ФСБ, МВД)

\_\_\_\_\_  
(должность, фамилия, инициалы)

опросили:

1. Фамилия, имя, отчество \_\_\_\_\_
2. Год и место рождения \_\_\_\_\_
3. Место работы, должность, телефон (рабочий или домашний) \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
4. Место жительства \_\_\_\_\_

Опрос начат в \_\_\_\_\_ ч \_\_\_\_\_ мин

Сведения о применении звукозаписи:

Вопрос:

Ответ:

Вопрос:

Ответ:

Опрос окончен в \_\_\_\_\_ ч \_\_\_\_\_ мин

Записано с моих слов правильно, мне прочитано (мною прочитано)

\_\_\_\_\_  
(подпись опрошенного)

Руководитель группы опроса \_\_\_\_\_

(подпись, инициалы, фамилия)

В опросе участвовали: \_\_\_\_\_

(подписи, инициалы, фамилии)

## ГРУППА ПОИСКОВЫХ И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ

Группа поисковых и аварийно-спасательных работ выполняет необходимые работы по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ в процессе работы комиссии и устанавливает:

- время получения сообщения о бедствии; время и порядок объявления тревоги, оповещения поисковых экипажей, аварийно-спасательных команд (АСК) и взаимодействующих сил других министерств (ведомств);
- время вылета поисковых экипажей и выхода поисковых и аварийно-спасательных команд, их состав, порядок ведения поиска;
- время начала поиска, обнаружения места происшествия, прибытия на место АСК, начала проведения и окончания аварийно-спасательных работ;
- время оцепления и организации охраны места происшествия;
- численность личного состава, характер и количество технических средств, применявшихся при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ;
- эффективность и правильность действий членов экипажей и АСК при выполнении аварийно-спасательных работ;
- общее состояние поисково-спасательной службы в организации ГА.

По результатам работы группа поисковых и аварийно-спасательных работ составляет отчет, в котором приводит:

- подробное описание действий членов поисковых экипажей, поисковых и аварийно-спасательных команд, должностных лиц с момента получения сообщения о бедствии до окончания аварийно-спасательных работ;
- оценку правильности определения первоначального района поиска и его последующего уточнения;
- оценку соответствия организации и проведения поисковых работ требованиям руководящих документов, все выявленные в ходе расследования отклонения от существующих требований, причины этих отклонений;
- перечисление сил и средств, привлеченных к аварийно-спасательным работам, с указанием времени прибытия на место происшествия и эффективности действия;
- время, в течение которого были эвакуированы члены экипажа и пассажиры, эффективность (время локализации и ликвидации) тушения пожара;
- эффективность спасательных работ (количество спасенных пассажиров и членов экипажа, количество самостоятельно покинувших воздушное судно);
- данные об оцеплении и охране места происшествия;
- все отклонения от требований существующих норм в организации и проведении аварийно-спасательных работ;
- выявленные при расследовании недостатки в руководящих документах по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ.

К отчету прикладываются следующие документы:

- справка о списочном составе и подготовке пожарно-спасательных расчетов, при необходимости других расчетов АСК\*;
- справка о силах и средствах, задействованных при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ;
- справка о проверке в предприятии организации поисковых и аварийно-спасательных работ\*;
- выписка из записей наземных магнитофонов с информацией, касающейся аварийно-спасательной службы;
- выписка из рабочего журнала диспетчера пожарной связи отряда ВОХР.

---

\* Прилагается в случае нарушений в действиях аварийно-спасательной службы, приведших к снижению эффективности поисковых и аварийно-спасательных работ.

## Приложение 6

### ГРУППА РАСЧЕТА И АНАЛИЗА

Группа расчета и анализа:

- проводит сбор, обработку, восстановление и анализ полетной информации, накопленной бортовыми параметрическими и речевыми самописцами;
- в процессе работы комиссии анализирует и обобщает информацию, получаемую рабочими группами подкомиссий, участвует в разработке предложений по основным направлениям работы комиссии;
- разрабатывает, при необходимости, программы проведения экспериментов, облетов (с привлечением специалистов рабочих групп и подкомиссий);
- изучает, при необходимости, материалы летных испытаний и опыт эксплуатации данного типа воздушного судна;
- составляет расширенный анализ развития особой ситуации, на основе которого готовится проект акта комиссии по расследованию, заключение и рекомендации.

В процессе сбора, обработки информации и восстановления нерегистрируемых или неудовлетворительно зарегистрированных бортовыми средствами сбора полетной информации параметров и данных группа:

- проводит расшифровку и анализ записей бортовых самописцев параметров полетной информации, бортовых и наземных (совместно с группой УВД) магнитофонов, фоторегистраторов с синхронизацией их по времени и указанием качества регистрации;
- выполняет необходимые расчеты недостающих параметров;
- выполняет необходимые аэродинамические расчеты с оценкой летных характеристик, характеристик устойчивости и управляемости;
- определяет расчетным путем массу и центровку воздушного судна в момент авиационного происшествия;
- строит траекторию полета на участке возникновения и развития особой ситуации с нанесением на нее переговоров и зафиксированных сигналов;
- по записям средств объективного контроля выявляет отклонения в пилотировании и работе авиационной техники.

По результатам обработки и анализа полетной информации группа расчета и анализа составляет отчет, в котором приводятся:

- подробное описание параметров полета непосредственно перед и в процессе возникновения и развития особой ситуации с анализом всех характерных участков записи бортовых самописцев, а также, при необходимости, других этапов полета и предыдущих полетов;
- все отклонения от нормы в навигации и пилотировании воздушного судна, в работе его систем и оборудования, которые выявлены по записям бортовых самописцев, а также анализ причин этих отклонений;
- все выявленные при анализе полетной информации отклонения характеристик воздушного судна от характеристик воздушного судна данного типа, зафиксированных при летных испытаниях, а также причины этих отклонений.

К отчету прилагаются:

- графики записей бортовых самописцев параметров полета;
- расшифровка записей бортовых самописцев параметров полета с нанесенным на нее радиообменом экипажа;
- при необходимости, траектория полета воздушного судна в плане и вертикальной плоскости с

"привязкой" к местности и нанесенными переговорами членов экипажа между собой и диспетчерской службой, а также фиксацией моментов возникновения выявленных отказов или разовых команд;

- выписка из записей бортовых и наземных магнитофонов с хронометражем;
- результаты расчетов, моделирования динамики движения воздушного судна;
- фотоснимки с экранов посадочных радиолокаторов с их расшифровкой;
- данные радиолокационной проводки воздушного судна органами ПВО.

## Приложение 7

### ЛЕТНАЯ ПОДКОМИССИЯ

7.1. Основными задачами летной подкомиссии являются: установление уровня профессиональной подготовки экипажа, качества организации, обеспечения полета и управления воздушным движением с учетом влияния всех имеющихся факторов; оценка правильности действий экипажа и должностных лиц в процессе возникновения и развития особой ситуации с учетом данных средств объективного контроля; выявление отклонений (здесь и далее под отклонениями подразумеваются ошибки, нарушения и неправильные действия) от действующих норм подготовки, обеспечения и выполнения полетов.

7.2. Летная подкомиссия, как правило, состоит из следующих рабочих групп:

- летной;
- управления воздушным движением, радиосветотехнического, метеорологического и аэродромного обеспечения;
- авиационной медицины.

В зависимости от обстоятельств происшествия в подкомиссии могут создаваться и другие рабочие группы.

7.3. Летная группа устанавливает:

- уровень профессиональной подготовки членов экипажа, наличие отклонений в общей и специальной подготовке, допуске к полетам, формировании экипажа;
- регулярность и качество контроля за подготовленностью экипажа в процессе его предыдущей работы, характерные ошибки и отклонения, допускавшиеся членами экипажа ранее, индивидуальные особенности в технике пилотирования и эксплуатации авиатехники;
- качество подготовки экипажа к данному полету;
- состояние дисциплины членов экипажа, случаи нарушения дисциплины, отмечавшиеся ранее;
- нарушения, ошибки или отклонения в действиях экипажа при подготовке к данному полету и его выполнении;
- наличие особенностей и факторов, которые могли способствовать неправильным действиям членов экипажа;
- наличие недостатков и документации, регламентирующей подготовку экипажа, организацию и выполнение полетов.

7.4. Летная группа изучает и анализирует:

- летные и личные дела членов экипажа;
- летно-штабную и полетную документацию;
- результаты расшифровки записей средств объективного контроля (бортовых самописцев, наземных магнитофонов, фоторегистраторов посадочных локаторов и т. д.);
- показания членов экипажа, свидетелей и очевидцев происшествия;
- показания должностных лиц, готовивших экипаж к полетам, в том числе и к данному полету;
- документацию, характеризующую качество выполнения полетов экипажем в прошлом (результаты расшифровок средств объективного контроля, журналы разборов и т. д.);
- состояние организации летной работы в организации ГА, где работал экипаж;

- документацию, регламентирующую организацию, подготовку и выполнение данного вида полетов;
- особенности и факторы, которые могли оказать отрицательное влияние на работу экипажа в полете;
- результаты специальных исследований (если они проводились);
- другую документацию, определяющую организацию, подготовку и выполнение полета.

7.5. Летная группа по результатам работы составляет отчет, в котором указывается:

- характер выполняемого задания;
- полетная масса и центровка воздушного судна перед вылетом (по сведениям, указанным в полетной документации, а также определенная по данным средств объективного контроля, показаниям экипажа и свидетелей и другой информации);
- данные о каждом члене экипажа;
- все выявленные в ходе работы нарушения, отклонения и недостатки в подготовке и допуске экипажа к полетам, организации полета со стороны командно-руководящего состава;
- все выявленные в ходе расследования отклонения, допущенные экипажем в процессе подготовки к полету;
- описание действий экипажа при возникновении и развитии особой ситуации (на основании данных средств объективного контроля, показаний экипажа и свидетелей, а также другой информации) с указанием всех отклонений;
- анализ возможных причин неправильных действий экипажа;
- оценку документации, регламентирующей подготовку экипажа, организацию и выполнение полетов, с указанием выявленных недостатков;
- оценку профессиональной подготовленности членов экипажа с учетом правильности их действий в сложившейся ситуации.

Летная группа постоянно взаимодействует с группой расчета и анализа и группой опроса, использует в своей работе информацию других рабочих групп комиссии. При необходимости, летная группа составляет акт на обнаружение и изъятие полетной документации.

К отчету летной группы прикладываются следующие документы:

- задание на полет и штурманский бортжурнал;
- служебные характеристики на членов экипажа;
- акты на изъятие и передачу полетной документации;
- справка о проверке организации летной работы в подразделении, где работает экипаж (при необходимости);
- отчеты об экспериментах, исследованиях, облетах, проводившихся группой;
- объяснительные записки летного состава и копии протоколов опроса членов экипажа (при необходимости);

7.6. Группа управления воздушным движением, радиосветотехнического, метеорологического и аэродромного обеспечения устанавливает:

- качество фактического УВД данного полета;
- уровень профессиональной подготовки специалистов служб УВД и обеспечения полетов;
- качество проведения инструктажа при заступлении на дежурство;
- наличие и состояние документации, определяющей организацию и осуществление УВД;
- фактическое состояние организации УВД, ее соответствие установленным требованиям;
- установленный порядок взаимодействия со службами УВД других министерств и ведомств;
- структуру воздушного пространства и ее соответствие существующим требованиям;
- интенсивность загрузки диспетчеров УВД;
- наличие и состояние средств РТО и связи, правильность их использования в процессе управления полетом;
- состояние ВПП, РД, МС, посадочных площадок, оснащенность аэродромной службы техническими

средствами;

- обеспечение полета наземными светотехническими средствами (СТО) и использование их экипажем в полете;
- соответствие установленного на аэродроме радиосветотехнического оборудования (по составу и схеме расположения) регламенту радиосветотехнического обеспечения полетов данного аэродрома;
- наличие данных о работе средств РТО, связи и СТО на рабочих местах диспетчерского состава (таблицы норм перехода на резервные источники питания, графики дальности действия средств РТО и связи и т. д.);
- соблюдение правил ведения радиосвязи и фразеологии радиообмена;
- обеспечение полета запасными аэродромами;
- наличие отклонений воздушного судна от заданного маршрута;
- общую метеорологическую обстановку по маршруту полета, на основных и запасных аэродромах;
- фактическую погоду в районе происшествия (при необходимости на основных и запасных аэродромах) в период развития особой ситуации;
- наличие у экипажа и диспетчеров УВД необходимой метеорологической информации и ее достоверность;
- соответствие метеорологического обеспечения полета требованиям руководящих документов;
- наличие в районе происшествия запуска беспилотных средств и стрельб, орнитологическую обстановку (при необходимости).

7.7. По результатам работы группа представляет отчет, в котором указывает:

- данные о должностных лицах служб управления воздушным движением, метеорологического, радиосветотехнического и аэродромного обеспечения полетов, если в их действиях отмечены отклонения;
- все недостатки в подготовке персонала служб обеспечения полетов, его допуске к самостоятельной работе, выявленные при расследовании;
- общую характеристику организации и состояния УВД, метеорологического, радиосветотехнического и аэродромного обеспечения полетов, организации рабочих мест диспетчеров УВД с перечислением всех отклонений от требований руководящих документов;
- все выявленные в ходе расследования недостатки в документах, регламентирующих порядок УВД и обеспечения полетов;
- описание действий должностных лиц служб УВД и обеспечения полетов, оказавших влияние на его исход;
- все отклонения в действиях должностных лиц служб УВД и обеспечения полетов, выявленные в ходе расследования, независимо от их влияния на исход полета;
- прогнозируемую и фактическую в момент происшествия погоду на месте авиационного происшествия (при необходимости по маршруту полета, на основных и запасных аэродромах);
- недостатки в использовании средств РТО, связи и СТО, их работоспособность или отклонения в технических характеристиках, если они оказали влияние на качество УВД и обеспечения полетов;
- анализ причин неправильных действий должностных лиц служб УВД и обеспечения полетов (если они имели место).

К отчету рабочей группы прикладываются следующие материалы:

- выписка из диспетчерских книжек специалистов УВД\*;

---

\* В случаях если действия специалистов УВД оказали влияние на исход полета.

- выписка из журнала состояния летного поля\*\*;
- акт осмотра летного поля и контрольного замера коэффициента сцепления после авиационного происшествия\*\*;
- справка о наличии и состоянии технических средств замера коэффициента сцепления и

техдокументации на них\*\*;

---

\*\* Если авиационное происшествие произошло в пределах аэродрома.

- акт о внеочередном (контрольном) наблюдении за погодой после авиационного происшествия;
- сведения о фактической погоде по данным ближайших метеостанций и сообщений экипажей других воздушных судов;
- метеорологическая документация, которая использовалась при подготовке и консультации экипажа;
- штормовые предупреждения и оповещения (если они были);
- вертикальный разрез атмосферы в момент происшествия;
- справка о проверке служб УВД и обеспечения полетов (при необходимости);
- объяснительные записки специалистов УВД и служб обеспечения и копии протоколов их опроса (при необходимости);
- справка о наличии или отсутствии запусков радиозондов, беспилотных средств, производстве стрельб и т. п. (при необходимости).

7.8. Группа авиационной медицины определяет психофизиологическое состояние, работоспособность членов экипажа (а в необходимых случаях и специалистов служб обеспечения полетов), характер их действий при возникновении и развитии особой ситуации на основании оценки:

- индивидуальных психологических особенностей членов экипажа, их общего физического развития, морально-психологического состояния за последний месяц (семейные и служебные конфликты, злоупотребление алкоголем, лекарственными и наркотическими веществами, курением и др.);
- состояния здоровья членов экипажа (психологического и физического) накануне происшествия и в день вылета, данных ежеквартальных и ежегодных освидетельствований ВЛЭК, а также историй болезни в медицинских учреждениях за последние три года, результатов предполетного медицинского контроля;
- полноценности отдыха, сна и питания в течение трех суток, предшествовавших авиационному происшествию;
- своевременности использования отпусков, выходных дней, летной нагрузки накануне, в день происшествия, в течение последнего месяца и соответствия ее установленным нормам;
- результатов токсикологического исследования на алкоголь, карбоксигемоглобин (карбоксимиоглобин) и, в случае необходимости, на прочие токсические вещества и лекарственные препараты;
- эмоционального состояния членов экипажа в аварийном полете по данным радиообмена и специальных исследований биологического материала (биохимических, морфологических и др.), наличия стрессового состояния и его влияния на правильность и своевременность действий членов экипажа;
- данных медико-трассологических исследований (характер и локализация травм на теле, признаки позы и рабочих действий, особенности повреждений одежды и обуви и т. д.);
- влияния конструктивных особенностей кабины воздушного судна, условий полета, средств защиты и спасения на состояние здоровья экипажа и условия его деятельности.

7.9. Группа авиационной медицины составляет отчет, в котором указывает для каждого члена экипажа (специалиста службы обеспечения полетов):

- результаты прохождения годовых и квартальных освидетельствований за последние два года (наличие отклонений, ограничений и т. п.) с учетом обращения в другие лечебные учреждения;
- наличие случаев отстранения от полетов при предполетных медицинских освидетельствованиях;
- индивидуальные физические и психофизиологические особенности, в том числе злоупотребление алкоголем, лекарственными веществами и курением;

- наличие предшествующих заболеваний и травм;
- краткую характеристику бытовых условий;
- своевременность использования отпусков и выходных дней, полноценность отдыха, сна и питания за последние трое суток;
- результаты патологоанатомических, токсикологических, биохимических, морфологических, медико-трассологических и других специальных исследований;
- наличие стрессового состояния, внезапного заболевания в полете;
- оценку возможности влияния состояния здоровья, психофизиологического состояния и индивидуальных особенностей на работоспособность и характер действий при возникновении и развитии особой ситуации.

Кроме этого, в отчете указывается:

- расположение тел погибших членов экипажа;
- выявленные в процессе расследования недостатки в медицинском обеспечении полета;
- недостатки в нормативной документации по медицинскому обеспечению полетов;
- недостатки конструкции воздушного судна, спецодежды, средств защиты и спасения, оказавшие влияние на работоспособность экипажа или явившиеся причиной полученных травм.

Группа авиационной медицины постоянно взаимодействует с медицинской группой административной подкомиссии. К отчету рабочей группы прикладываются следующие материалы:

- акт о положении тел погибших членов экипажа;
- справка об освидетельствовании членов экипажа на наличие признаков алкогольного или наркотического опьянения;
- акты судебно-медицинских и других исследований погибших членов экипажа;
- справка о режиме труда и отдыха членов экипажа;
- медицинские книжки и контрольные карты членов экипажа\*;
- медицинские характеристики на членов экипажа\*;
- данные о налете часов по месяцам за последние три месяца, о выходных днях\*;
- выписка из журнала предполетного медицинского контроля\*;
- медицинская карточка на каждого члена экипажа (кроме бортпроводников)\*.

---

\* Прикладываются в случае, если авиационное происшествие связано с нарушением работоспособности членов экипажа в полете.

7.10. По результатам работы летная подкомиссия составляет отчет, в котором на основании обобщения и анализа материалов рабочих групп делает выводы о правильности действий экипажа и специалистов служб обеспечения полета, а при наличии отклонений - об их причинах, а также вносит рекомендации по устранению недостатков, выявленных в ходе расследования.

Отчет летной подкомиссии составляется по следующей форме:

Рассмотрен на заседании комиссии

" \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ Г.

Протокол № \_\_\_\_\_

**ОТЧЕТ**

летной подкомиссии по результатам работ, проведенных в связи с расследованием

---

(вид авиационного происшествия)

с самолетом (вертолетом) \_\_\_\_\_

(тип, гос. регистрационный опознавательный знак, принадлежность)

---

(дата и место происшествия)

## I. ОСНОВНЫЕ РАБОТЫ, ПРОДЕЛАННЫЕ ПОДКОМИССИЕЙ

Приводится полный перечень основных работ, выполненных подкомиссией, с указанием прилагаемых основных отчетных документов.

Например:

- изучена подготовка экипажа к данному полету и уровень организации летной работы в подразделении (отчет летной группы прилагается);
- проведен анализ результатов расшифровки записей бортового самописца и т. п.

## II. АНАЛИЗ

Данный раздел является основным разделом отчета подкомиссии и должен полностью обосновывать выводы о правильности действий экипажа, специалистов служб обеспечения полетов, причинах имеющихся отклонений и нарушений, обобщать результаты, полученные рабочими группами подкомиссии, с использованием данных других подкомиссий, если это необходимо.

Раздел, составляемый в описательной форме, должен включать в себя следующую информацию:

- состав экипажа, характер выполняемого задания;
- краткую характеристику профессиональной подготовленности членов экипажа, ее соответствие установленным требованиям с указанием всех имевшихся отклонений, оказавших влияние на правильность действий в полете, наличие и обоснованность допуска к выполнению данного вида работ. Если при расследовании авиационного происшествия выявлены недостатки в деятельности служб обеспечения полета, оказавшие влияние на его исход, то аналогичные данные приводятся о персонале этих служб;
- описание хода подготовки к полету с указанием всех отклонений и нарушений, допущенных экипажем, персоналом служб обеспечения и другими должностными лицами, оказавших влияние на последующие события;
- оценку метеоусловий (простые, сложные), состояния аэродромов, обоснованность принятия решения на вылет и посадку;
- краткое описание полета до момента начала развития особой ситуации с указанием его особенностей и отклонений;
- подробное хронологическое описание процесса возникновения и развития особой ситуации с точки зрения действий экипажа и персонала служб обеспечения с оценкой правильности этих действий и указанием всех отклонений, оказавших влияние на исход полета;
- анализ и обоснование причин неправильных действий экипажа и персонала служб обеспечения.

В ходе анализа приводится вся фактическая информация, необходимая для его понимания и обоснования, полученная рабочими группами.

## III. ВЫВОДЫ

В краткой форме приводятся следующие данные:

1. Уровень профессиональной подготовки членов экипажа, соответствие его квалификации выполняемому заданию. Указываются все недостатки в подготовке экипажа, допуске его к полетам.
2. Уровень профессиональной подготовки персонала служб УВД и обеспечения полетов, ее соответствие установленным требованиям. Указываются все недостатки в подготовке персонала, допуске его к работе.
3. Правильность действий экипажа при выполнении полета, в том числе в процессе возникновения и развития особой ситуации с указанием всех допущенных отклонений и нарушений, оказавших влияние на исход полета.
4. Изложение причин неправильных действий экипажа.

5. Правильность действий персонала службы УВД и обеспечения полета с указанием всех допущенных отклонений, оказавших влияние на исход полета.
6. Изложение причин неправильных действий персонала службы УВД и обеспечения полетов.
7. Краткая оценка состояния:
  - организации летной работы;
  - организации и оснащенности УВД, метеорологического, аэродромного и других видов обеспечения.

#### IV. ДРУГИЕ НЕДОСТАТКИ, ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ

Указываются все недостатки и нарушения в подготовке и действиях экипажа, служб обеспечения и управления полетом, соответствующих нормативных документов, выявленные в ходе расследования, которые не оказали непосредственного влияния на исход полета, но отрицательно влияют на безопасность полетов в целом.

#### V. РЕКОМЕНДАЦИИ

Приводятся рекомендации летной подкомиссии (без указания исполнителей и сроков выполнения), направленные на устранение выявленных при расследовании недостатков. Раздел состоит из двух частей:

- а) рекомендации, направленные на устранение недостатков, оказавших влияние на исход полета;
- б) рекомендации, направленные на устранение недостатков, не оказавших влияния на исход полета, но отрицательно влияющих на безопасность полетов в целом.

Председатель подкомиссии \_\_\_\_\_ (подпись)

Члены подкомиссии: \_\_\_\_\_ (подписи)

К отчету летной подкомиссии прикладываются:

- а) отчеты рабочих групп, включенных в состав летной подкомиссии, с приложениями;
- б) списки членов летной подкомиссии и ее рабочих групп;
- в) протоколы заседаний летной подкомиссии.

Перечень обязательных сведений об экипаже воздушного судна, указываемых в отчете летной группы:

По каждому члену экипажа указывается:

1. Занимаемая должность.
2. Фамилия, имя, отчество.
3. Дата рождения.
4. Класс.
5. Образование общее и специальное (когда и какое учебное заведение окончил).
6. При каком минимуме погоды допущен к полетам. Дата последней проверки техники пилотирования в условиях, соответствующих присвоенному минимуму погоды (указывается только для КВС).
7. Налет со времени окончания летного училища (для курсантов указать только самостоятельный налет), налет на воздушном судне данного типа (общий и самостоятельный), общий налет по тому виду работ, при котором произошло авиационное происшествие (для авиации спецприменения).
8. Авиационные происшествия в прошлом (когда, тип воздушного судна, причина, отстранялся ли от летной работы, когда и за что).
9. Тип, номер, дата выдачи и срок действия свидетельства.
10. Налет за последний месяц. Налет в день происшествия. Налет и количество посадок за последние трое суток. Были ли перерывы в полетах в течение последнего года на воздушном судне данного типа и их причины.
11. Дата последней проверки техники пилотирования и самолетовождения, кем проверялся, в каких метеоусловиях, характерные ошибки и общая оценка:

- а) днем;
  - б) ночью;
  - в) по тому же виду специального применения, при котором имело место происшествие.
12. Когда и в каком объеме проводилась подготовка к полету.
13. Кто и когда проверял подготовку к данному полету.
14. Отдых (условия, продолжительность, выходные дни, условия и продолжительность предполетного отдыха).
15. Время нахождения на аэродроме перед вылетом.
16. Кем и когда осуществлялся медицинский контроль за состоянием здоровья перед вылетом.
17. Условия повседневного быта в месте постоянного базирования или при длительном отрыве от базы (жилье, питание, транспортное обеспечение и др.).

## Приложение 8

### ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОДКОМИССИЯ

8.1. Основными задачами инженерно-технической подкомиссии являются:

- определение состояния авиационной техники до и после авиационного происшествия;
- изучение характера ее эксплуатации, качества технического обслуживания и ремонта;
- выявление возможных недостатков в конструкции, технологии изготовления и ремонта, установление наличия (или отсутствия) отказов авиационной техники и причин этих отказов;
- проведение специальных исследований и испытаний с целью установления причин отказа авиационной техники.

8.2. Инженерно-техническая подкомиссия, как правило, состоит из следующих рабочих групп:

- анализа выполнения правил эксплуатации, технического обслуживания и ремонта авиационной техники;
- планера и систем;
- силовых установок;
- авиационного и радиоэлектронного оборудования.

В случае необходимости в инженерно-технической подкомиссии могут быть образованы и другие рабочие группы. Рабочие группы, при необходимости, делятся на подгруппы.

8.3. Группа анализа выполнения правил эксплуатации, технического обслуживания и ремонта авиационной техники устанавливает:

- своевременность и полноту выполнения регламентных работ, проведения доработок, замены агрегатов и устранения замечаний экипажа в процессе эксплуатации авиационной техники;
- полноту и качество последнего технического обслуживания по периодической и оперативной формам регламента, качество устранения замечаний экипажа за предыдущий полет, методы и эффективность устранения дефектов (особенно в случае их повторения), причины повторяемости дефектов;
- условия эксплуатации и хранения авиационной техники;
- уровень профессиональной подготовки инженерно-технического состава, обслуживающего данную авиационную технику;
- полноту и качество контроля за обслуживанием авиационной техники со стороны руководящего инженерно-технического состава;
- количество и качество заправленных горюче-смазочных материалов (ГСМ);
- наличие и состояние инструмента и технических средств, применяемых при обслуживании авиационной техники;
- качество ведения технической документации на авиационную технику, наличие необходимой руководящей и технической документации;
- повторные или опасные дефекты авиационной техники, выявленные в процессе эксплуатации;

- недостатки нормативной технической документации по эксплуатации авиационной техники.

8.4. Группа анализа выполнения правил эксплуатации, технического обслуживания и ремонта авиационной техники изучает и анализирует:

- формуляры самолета (вертолета), двигателей и их агрегатов, техническую документацию, документацию на обслуживание, ремонт воздушного судна и его доработки по бюллетеням промышленности, указаниям ФАС России, другую документацию, свидетельствующую о состоянии авиационной техники перед авиационным происшествием;
- достоверность сведений, содержащихся в технической документации;
- записи бортовых самописцев в последнем и предыдущих полетах, показания свидетелей;
- документацию по расследованию авиационных происшествий, причины которых аналогичны данному происшествию;
- фактическое состояние организации и обеспечения технического обслуживания авиационной техники, условия ее эксплуатации и хранения;
- материалы и документы по организации подготовки инженерно-технического состава, эксплуатирующего авиационную технику.

8.5. По результатам работы группа составляет отчет, в котором отражает:

- данные по воздушному судну;
- данные по техническому обслуживанию и ремонту;
- оценку профессиональной подготовки инженерно-технического персонала, непосредственно обслуживающего воздушное судно, с указанием всех нарушений, допущенных при подготовке и допуске к самостоятельной работе;
- оценку организации и обеспечения технического обслуживания авиатехники с указанием всех выявленных отклонений от требований руководящих документов по технической эксплуатации авиатехники;
- все выявленные при расследовании нарушения и недостатки, допущенные инженерно-техническим персоналом в процессе технического обслуживания;
- оценку полноты и качества ремонта авиационной техники (по ремонтной документации);
- количество и качество ГСМ, находящихся на борту воздушного судна перед полетом;
- если при расследовании авиационного происшествия выявлены отказы систем и агрегатов воздушного судна, то приводится перечень всех имевшихся ранее отказов и неисправностей этих систем и агрегатов с оценкой способов их устранения;
- общую оценку качества технической эксплуатации воздушного судна.

К отчету прикладываются следующие материалы:

- карты-наряды на последнее оперативное и периодическое техническое обслуживание (в первый экземпляр - с приложениями, в остальные - без приложений);
- требования на заправку воздушного судна ГСМ;
- акты отбора проб ГСМ;
- анализы ГСМ (спецжидкостей и газов при необходимости);
- справка по результатам проверки качества технического обслуживания авиационной техники на авиапредприятии, которому принадлежит воздушное судно (при необходимости);
- справка о подготовке и допуске к работе специалистов инженерно-авиационной службы (ИАС);
- объяснительные записки специалистов ИАС и копии протоколов их опроса (при необходимости).

8.6. Группы планера и систем, силовых установок, авиационного и радиоэлектронного оборудования изучают состояние воздушного судна после происшествия с целью выявления возможных отказов и установления их причин или подтверждения работоспособности авиационной техники в процессе возникновения и развития особой ситуации.

Рабочие группы (с учетом специфики каждой):

- изучают место авиационного происшествия, определяют пространственное положение воздушного

судна и его конфигурацию в момент столкновения с землей;

- осматривают элементы конструкции воздушного судна, производят поиск недостающих элементов конструкции (при необходимости совместно с группой кроков);
- уточняют схему (кроки) места происшествия;
- изучают состояние элементов конструкции, систем и агрегатов воздушного судна, выявляют признаки отказов или работоспособности;
- проводят доступные на месте исследования и испытания объектов авиационной техники, отбирают элементы конструкции для отправки на лабораторные исследования;
- оформляют документацию на отправляемые для исследования объекты (после разрешения председателя комиссии);
- отбирают пробы ГСМ для анализа, отправляют их на исследование и анализируют полученные результаты;
- описывают и фотографируют системы и агрегаты воздушного судна с указанием характерных особенностей;
- изучают результаты расшифровки записей средств объективного контроля, показания членов экипажа, очевидцев и свидетелей, техническую документацию по эксплуатации авиационной техники;
- принимают, при необходимости, участие в опросе экипажа и других свидетелей;
- выполняют, при необходимости, натурную выкладку элементов конструкции воздушного судна;
- обобщают и анализируют результаты исследований авиационной техники, в том числе и проведенных ранее по аналогичным случаям;
- производят поиск и изъятие бортовых самописцев и радиоактивных датчиков;
- устанавливают наличие, причины и последствия пожара или взрыва, дают оценку работы систем пожаротушения.

8.7. По результатам работы группы планера и систем, силовых установок, авиационного и радиоэлектронного оборудования составляют отчеты, в которых приводят:

- подробное описание состояния элементов конструкции воздушного судна, систем и агрегатов с указанием признаков отказа или работоспособности;
- описание характера и последовательности разрушения авиационной техники;
- результаты исследований и экспериментов по определению работоспособности или причин отказов авиационной техники, проводившихся как на месте происшествия, так и в лабораторных условиях;
- описание признаков пожара, места и времени его возникновения;
- анализ записей средств объективного контроля;
- анализ полученных результатов с приведением доказательств работоспособности авиатехники или наличия отказов.

Приводятся режимы работы двигателей, важнейших систем и агрегатов, положение органов управления, механизации и шасси в момент авиационного происшествия. При наличии отказов систем указывается время и характер отказов, их взаимосвязь и последовательность, а также причины отказов.

К отчетам прикладываются:

- фотографии элементов конструкции воздушного судна с пояснениями;
- акты, протоколы по результатам осмотра, проверки, разборки, исследования агрегатов авиационной техники;
- отчеты по результатам исследования авиационной техники.

К отчету группы авиационного и радиоэлектронного оборудования, кроме того, прикладываются:

- акты на обнаружение и изъятие бортового самописца, магнитофона;
- акт на обнаружение и передачу радиоактивных устройств воздушного судна (оформляется в установленном порядке).

8.8. Инженерно-техническая подкомиссия по результатам работы рабочих групп оформляет отчет, в котором на основании обобщения и анализа материалов рабочих групп делает выводы о работоспособности авиационной техники, а при наличии отказов - об их последовательности, взаимовлияния и причинах, а также дает оценку организации и качеству технического обслуживания и ремонта авиационной техники.

Отчет инженерно-технической подкомиссии составляется по следующей форме:

Рассмотрен на заседании комиссии

" \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ г.

Протокол № \_\_\_\_\_

## ОТЧЕТ

инженерно-технической подкомиссии по результатам работ, проведенных в связи с расследованием

\_\_\_\_\_

(вид авиационного происшествия)

с самолетом (вертолетом) \_\_\_\_\_

(тип, гос. регистрационный опознавательный знак, принадлежность)

\_\_\_\_\_

(дата и место происшествия)

## I. ОСНОВНЫЕ РАБОТЫ, ПРОДЕЛАННЫЕ ПОДКОМИССИЕЙ

Приводится полный перечень основных работ, выполненных подкомиссией, с указанием прилагаемых отчетных документов.

Например:

- проведена натурная выкладка элементов конструкции (отчет, схемы и фотографии прилагаются);
- проведен эксперимент по имитации рассоединения проводки управления с записью на бортовом самописце (протокол с осциллограммами прилагается) и т. п.

## II. ОСНОВНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ВОЗДУШНОМ СУДНЕ

Излагаются по следующей форме:

Самолет (вертолет) \_\_\_\_\_ (тип, государственный регистрационный и опознавательный знак, заводской номер) принадлежит \_\_\_\_\_ (ОАО, управление, учебное заведение), эксплуатируется (организация-эксплуатант), выпущен предприятием \_\_\_\_\_ (наименование, дата) и налетал с начала эксплуатации \_\_\_\_\_ час \_\_\_\_\_ мин, произвел \_\_\_\_\_ посадок, имел \_\_\_\_\_ ремонтов.

После последнего ремонта налетал \_\_\_\_\_ час \_\_\_\_\_ мин произвел \_\_\_\_\_ посадок. Последний ремонт проведен на заводе \_\_\_\_\_ (каком) (дата).

Имеет следующие ресурсы и календарные сроки службы:

назначенный \_\_\_\_\_ час, \_\_\_\_\_ посадок, в течение \_\_\_\_\_ лет;

до первого ремонта \_\_\_\_\_ час, \_\_\_\_\_ посадок, в течение \_\_\_\_\_ лет;

межремонтный \_\_\_\_\_ час, \_\_\_\_\_ посадок, в течение \_\_\_\_\_ лет.

Имеет свидетельство о государственной регистрации № \_\_\_\_\_, выданное (дата выдачи и наименование органа, выдавшего свидетельство), действительное по (дата действия свидетельства).

При необходимости приводятся аналогичные данные по отказавшему двигателю (агрегату).

На самолете (вертолете) в АТБ \_\_\_\_\_ (дата) (наименование аэропорта, ОАО, управления) выполнено периодическое техническое обслуживание по форме \_\_\_\_\_ (наименование последнего периодического обслуживания), после чего самолет (вертолет) налетал \_\_\_\_\_ час \_\_\_\_\_

мин и произвел \_\_\_\_\_ посадок.

Перед последним вылетом \_\_\_\_\_ (дата) самолет (вертолет) обслужен в АТБ \_\_\_\_\_ (наименование аэропорта, ОАО, управления) по форме \_\_\_\_\_ (последнее оперативное обслуживание).

### III. ОПИСАНИЕ МЕСТА АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Приводится описание места авиационного происшествия. Указывается (с привязкой к местности) место первого касания воздушного судна о землю или другие препятствия, размеры и направления зоны разброса обломков, наличие и расположение зоны наземного пожара. Приводится краткое описание расположения основных элементов конструкции.

Описывается характер столкновения воздушного судна с землей и окружающими предметами, общий характер разрушения конструкции. С использованием этих данных, а также информации бортовых самописцев определяется положение воздушного судна в пространстве в момент столкновения с землей. Указывается конфигурация воздушного судна в момент происшествия.

### IV. АНАЛИЗ

Раздел является основным разделом отчета подкомиссии и должен полностью обосновывать выводы о работоспособности авиационной техники или о наличии и причинах отказов, качестве технической эксплуатации воздушного судна, обобщать результаты, полученные рабочими группами подкомиссии с использованием данных других подкомиссий, если это необходимо.

Раздел, составляемый в описательной форме, должен включать в себя следующую информацию:

1. Краткое описание подготовки воздушного судна к полетам (включая последнее периодическое и оперативное техническое обслуживание) с указанием всех допущенных при этом отклонений и нарушений, которые оказали влияние на работоспособность авиационной техники.
2. Краткое описание полета до момента начала развития особой ситуации (с точки зрения работы авиационной техники) с указанием его особенностей и отклонений.
3. Подробное описание работы авиационной техники в процессе возникновения и развития особой ситуации с анализом последовательности и взаимовлияния отказов (если они имели место).
4. Подробный анализ работоспособности авиационной техники по основным функциональным системам:

- планер;
- система управления;
- топливная система;
- гидросистема;
- система кондиционирования;
- противообледенительная система;
- силовые установки;
- авиационное и радиоэлектронное оборудование.

В случае отсутствия отказов приводятся имеющиеся доказательства работоспособности функциональной системы. При выявлении отказов приводится подробный анализ их причин. В случае, если авиационное происшествие связано с возникновением пожара, приводится анализ причин и места его возникновения с описанием имеющихся характерных признаков.

Если в ходе работы подкомиссии установлено, что имеющиеся отказы авиатехники были вызваны недостатками в техническом обслуживании и ремонте авиационной техники, то приводится описание этих недостатков, а при необходимости - данные о специалистах, осуществлявших ремонт или обслуживание авиационной техники и ее подготовку к полетам.

### V. ВЫВОДЫ

В краткой форме дается оценка работоспособности авиационной техники в последнем полете. При наличии отказов указываются их причины, последовательность возникновения и взаимовлияние. Дается краткая оценка качества технического обслуживания и ремонта воздушного судна.

#### VI. СОСТОЯНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА

Дается краткое описание состояния воздушного судна после авиационного происшествия по функциональным системам.

#### VII. ДРУГИЕ НЕДОСТАТКИ, ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ

Указываются все недостатки в конструировании, производстве, ремонте и техническом обслуживании авиационной техники, подготовке персонала соответствующих служб, выявленные в ходе расследования, которые не оказали непосредственного влияния на исход полета, но отрицательно влияют на безопасность полетов в целом.

#### VIII. РЕКОМЕНДАЦИИ

Приводятся рекомендации инженерно-технической подкомиссии без указания исполнителей и сроков выполнения, направленные на устранение выявленных при расследовании недостатков.

Раздел состоит из двух частей:

- а) рекомендации, направленные на устранение недостатков, оказавших влияние на исход полета;
- б) рекомендации, направленные на устранение недостатков, не оказавших влияние на исход полета, но отрицательно влияющих на безопасность полетов в целом.

Председатель подкомиссии \_\_\_\_\_ (подпись)

Члены подкомиссии: \_\_\_\_\_ (подписи)

К отчету инженерно-технической подкомиссии прикладываются:

- а) отчеты рабочих групп, входящих в состав подкомиссии, с приложениями;
- б) состав подкомиссии и ее рабочих групп;
- в) протоколы заседания подкомиссии.

Перечень обязательных сведений по воздушному судну, технической эксплуатации, указываемых в отчете группы анализа выполнения правил эксплуатации, технического обслуживания и ремонта по самолету (вертолету):

По воздушному судну:

1. Тип, государственный регистрационный опознавательный знак и заводской номер.
2. Принадлежность.
3. Завод-изготовитель и дата выпуска.
4. Ресурсы и сроки службы: гарантийные, назначенные, до первого ремонта, межремонтные.
5. Нарботка с начала эксплуатации (часы, минуты, посадки).
6. Количество ремонтов, дата и место последнего ремонта, наработка после последнего ремонта (часы, минуты, посадки).
7. Сведения о летной годности (наличие и срок действия свидетельств о регистрации и годности к эксплуатации, дата выдачи и наименование органа, выдавшего свидетельства).

По двигателям (по каждому):

1. Тип, заводской номер.
2. Завод-изготовитель и дата выпуска.
3. Ресурсы и сроки службы: гарантийные, назначенные, до первого ремонта, межремонтные.
4. Нарботка с начала эксплуатации (часы, минуты, циклы).
5. Количество ремонтов, дата и место последнего ремонта, наработка после последнего ремонта (часы, минуты, циклы).
6. Дата и место установки на самолет (вертолет), каким предприятием установлен.

Для вертолетов аналогичные данные указываются по главному редуктору.

При необходимости аналогичные данные указываются по отказавшим агрегатам систем планера и силовых установок.

По технической эксплуатации:

1. Дата, место и форма последнего периодического технического обслуживания.
2. Номер смены, выполнявшей обслуживание, фамилия руководителя смены, лица, контролировавшего выполнение работ, номер карты-наряда.
3. Нарботка после проведения последнего периодического обслуживания.
4. Дата, место и форма последнего оперативного обслуживания.
5. Номер смены, выполнявшей обслуживание, фамилии исполнителей, руководителя смены и лица, контролировавшего выполнение работ, номер карты-наряда.
6. Нарботка после последнего оперативного обслуживания.
7. Перечень отказов и неисправностей, устранявшихся при последнем оперативном и периодическом обслуживании, которые могут быть связаны с причиной происшествия, с указанием методов устранения.
8. Перечень повторяющихся отказов и неисправностей за период эксплуатации после последнего ремонта с указанием даты и методов устранения.
9. Перечень невыполненных в эксплуатации и ремонте бюллетеней и указаний ФАС России, причины невыполнения.

#### ФОРМЫ ДОКУМЕНТОВ ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОДКОМИССИИ

Ф. 1

АКТ

на обнаружение и изъятие бортового самописца (магнитофона)

Комиссия в составе:

\_\_\_\_\_  
(должность, фамилия, инициалы)

\_\_\_\_\_  
при расследовании авиационного происшествия с самолетом (вертолетом) (тип, регистр, опозн. знак)  
\_\_\_\_\_ обнаружила на месте происшествия контейнер (элементы  
конструкции) самописца (магнитофона) (тип самописца, магнитофона)

\_\_\_\_\_  
Состояние (указать повреждения, заводской номер, номера пломб, если они имеются)

\_\_\_\_\_  
Контейнер (носитель информации) самописца (магнитофона) изъят с места происшествия,  
опломбирован печатью комиссии с оттиском \_\_\_\_\_ и передан в

\_\_\_\_\_  
Контейнер самописца сдали:

\_\_\_\_\_  
(подписи, фамилии, инициалы, дата)

\_\_\_\_\_  
Контейнер самописца принял:

## Приложение 9

### АДМИНИСТРАТИВНАЯ ПОДКОМИССИЯ

9.1. Основными задачами административной подкомиссии являются:

- определение причин гибели, травм и других нарушений здоровья находившихся на борту воздушного судна пассажиров;
- установление количества и характера коммерческой загрузки на борту воздушного судна, определение правильности ее размещения, упаковки и крепления, выявление отклонений от норм загрузки, центровки и крепления;
- выявление наличия на борту воздушного судна опасных грузов с характеристикой их свойств, веществ и предметов, запрещенных к перевозке, установление нарушений правил досмотра вещей, находящихся при пассажирах, багажа и личного досмотра пассажиров (совместно с органами внутренних дел);
- установление личности пассажиров, погибших при авиационном происшествии (совместно с органами внутренних дел);
- проведение мероприятий по оказанию помощи пострадавшим и их родственникам, удовлетворение заявленных претензий (совместно с группой материально-технического обеспечения);
- установление ущерба от авиационного происшествия;
- ликвидация последствий происшествия.

9.2. Административная подкомиссия, как правило, состоит из следующих рабочих групп:

- пассажирская группа;
- почтово-грузовая группа;
- медицинская группа;
- группа содействия пострадавшим и их родственникам.

9.3. Пассажирская группа выполняет следующие функции:

- устанавливает фактическое количество пассажиров, находившихся на борту воздушного судна, его соответствие перевозочной документации;
- при обнаружении на борту неоформленных пассажиров устанавливает нарушения и упущения конкретных должностных лиц;
- совместно с органами внутренних дел организует розыск родственников пострадавших и извещает их о происшествии;
- совместно с органами внутренних дел устанавливает личности пассажиров и других лиц, погибших и получивших телесные повреждения;
- определяет места размещения пассажиров на борту воздушного судна;
- определяет правильность размещения коммерческой загрузки на борту воздушного судна;
- проверяет порядок проведения досмотра вещей, находящихся при пассажирах, багажа и личного досмотра пассажиров, его соответствие руководящим документам (совместно с органами внутренних дел).

9.4. По результатам работы пассажирская группа составляет отчет, в котором указывается:

- общее количество пассажиров на борту воздушного судна, в том числе взрослых и детей, с указанием последствий для них в результате происшествия;
- наличие и количество неоформленных пассажиров, причины нарушений и упущений конкретных должностных лиц, приведшие к присутствию неоформленных пассажиров на борту;
- недостатки в оформлении авиационных билетов и других перевозочных документов;
- недостатки в проведении досмотра вещей, находившихся при пассажирах, багажа и личного досмотра пассажиров;

- общая коммерческая загрузка, все отклонения от норм предельной загрузки и центровки, выявленные в ходе расследования.

К отчету прикладываются следующие документы:

- список пассажиров, находившихся на борту воздушного судна с указанием их гражданства;
- список пассажиров и других лиц, погибших и получивших телесные повреждения (с указанием их тяжести) в результате авиационного происшествия (Ф. 2, Ф. 3);
- сводная загрузочная ведомость и центровочный график;
- схема загрузки;
- ведомость регистрации пассажиров\*;
- контрольные талоны авиабилетов (копии билетов при необходимости)\*;
- досмотровые карты\*;
- объяснительные начальника смены, дежурных по регистрации, оформлению документов, досмотру, диспетчеров по центровке и загрузке, загрузчиков багажа и других лиц (при необходимости).

---

\* Прикладываются при наличии неоформленных пассажиров или нарушении правил оформления и досмотра.

9.5. Почтово-грузовая группа выполняет следующие функции:

- устанавливает фактическое количество на борту воздушного судна груза, почты, багажа и вещей, находившихся при пассажирах, их соответствие перевозочным документам;
- производит вскрытие и проверку всех мест почты, груза, багажа, вещей, находившихся при пассажирах, независимо от объявленной ценности, определяет состояние почты, груза, багажа и вещей, находившихся при пассажирах и их пригодность к дальнейшему использованию и выдаче владельцам, о чем составляется соответствующий акт. Для вскрытия и проверки назначается специальная подгруппа с обязательным участием представителей следственных органов Следственного комитета Российской Федерации и органов внутренних дел;
- выявляет наличие в местах коммерческой загрузки опасных и запрещенных к перевозке веществ и предметов. При их обнаружении определяет нарушения и упущения должностных лиц или недостатки руководящих документов;
- проводит на месте происшествия сбор коммерческой загрузки, личных вещей, ценностей и документов пассажиров. Совместно с работниками органов внутренних дел организует их осмотр и хранение;
- производит уничтожение остатков коммерческой загрузки, пришедшей в негодность, с участием представителей органов внутренних дел (с составлением акта Ф. 8).

9.6. По результатам работы почтово-грузовая группа составляет отчет, в котором указывается:

- фактическое количество груза, почты, багажа и вещей, находившихся при пассажирах, находившееся на борту воздушного судна;
- общее состояние груза, почты, багажа и вещей, находившихся при пассажирах после авиационного происшествия;
- наличие в местах коммерческой загрузки опасных и запрещенных к перевозке веществ и предметов;
- места размещения (с указанием массы) груза, багажа, почты и вещей, находившихся при пассажирах на борту воздушного судна;
- все выявленные в ходе расследования недостатки и нарушения в принятии, оформлении, досмотре груза, почты, багажа и вещей, находившихся при пассажирах, упаковке и размещении мест коммерческой загрузки на борту воздушного судна.

К отчету группы прикладываются следующие материалы:

- акты по формам Ф. 5, Ф. 6, Ф. 7;
- почтово-грузовая ведомость;

- почтово-грузовые накладные;
- справка о свойствах груза;
- объяснительные записки работников грузовой службы.

9.7. Медицинская группа выполняет следующие функции:

- производит поиск пострадавших, погибших и их эвакуацию с места авиационного происшествия с участием представителя следственных органов Следственного комитета Российской Федерации и органов внутренних дел;
- организует совместно со следственными органами Следственного комитета Российской Федерации проведение судебно-медицинских и других специальных исследований останков погибших пассажиров для установления причин смерти, а также причин и характера телесных повреждений и других нарушений здоровья;
- организует совместно со следственными органами Следственного комитета Российской Федерации опознание останков погибших, при необходимости вносит предложения об их кремации;
- определяет влияние конструкции воздушного судна, условий полета, средств и методов спасения на выживаемость пассажиров при авиационном происшествии, характер полученных травм;
- идентифицирует пассажиров, находившихся на борту воздушного судна, на основании судебно-медицинского исследования останков;
- оценивает состояние здоровья пассажиров, пострадавших при авиационном происшествии, места их госпитализации, прогноз лечения;
- дает задание на санобработку места авиационного происшествия.

К отчету группы прикладывается схема расположения пассажиров на борту воздушного судна с указанием тяжести и причин полученных травм (Ф. 4) и перечень работ, проведенных при уборке и санобработке места авиационного происшествия.

9.8. Группа содействия пострадавшим и их родственникам выполняет следующие функции:

- обеспечивает мероприятия по организации захоронения (кремации) погибших;
- организует выдачу необходимых документов в связи с гибелью пассажиров (свидетельство о смерти, справка о смерти и др.);
- дает юридические консультации родственникам потерпевших по удовлетворению претензий и решению других вопросов, связанных с данным происшествием;
- с разрешения следственных органов Следственного комитета Российской Федерации производит выдачу сохранившегося груза, почты, багажа, личных вещей, ценностей и документов пассажиров (после установления их принадлежности).

По окончании работы группа составляет отчет, в котором указывает перечень проведенных мероприятий и их результаты.

Группа координирует свои действия с председателем административной подкомиссии.

9.9. Документы о гибели пассажиров или получении ими телесных повреждений выдаются за подписью или печатью руководителя организации ГА, эксплуатирующей воздушное судно, по форме, установленной Федеральными авиационными правилами.

9.10. Выдача сохранившегося груза, почты, багажа, личных вещей, ценностей и документов пассажиров или уничтожение остатков коммерческой загрузки, пришедшей в негодность, производится организацией ГА, на базе которой проводилось расследование, только с разрешения следственных органов Следственного комитета Российской Федерации.

9.11. По результатам работы административной подкомиссии составляется отчет, в котором анализируются материалы рабочих групп, делаются выводы о качестве обеспечения полета службой организации перевозок, наличии и причинах нарушений, а также даются рекомендации по устранению недостатков, выявленных при расследовании.

Отчет административной подкомиссии составляется по следующей форме:

Рассмотрен на заседании комиссии

" \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ г.

Протокол № \_\_\_\_\_

## ОТЧЕТ

административной подкомиссии по результатам работ,  
проведенных в связи с расследованием

---

(вид авиационного происшествия)

с самолетом (вертолетом) \_\_\_\_\_

(тип, гос. регистрационный опознавательный знак, принадлежность)

---

(дата и место происшествия)

## I. ОСНОВНЫЕ РАБОТЫ, ПРОДЕЛАННЫЕ ПОДКОМИССИЕЙ

Приводится полный перечень основных работ, выполненных подкомиссией, с указанием прилагаемых отчетных документов.

## II. АНАЛИЗ

Данный раздел является основным разделом отчета подкомиссии и должен полностью обосновывать выводы о правильности действий персонала службы организации перевозок, поисковой и аварийно-спасательной службы (если группа поисковых и аварийно-спасательных работ включена в состав подкомиссии), а также о выживаемости пассажиров воздушного судна при авиационном происшествии.

Раздел, составляемый в описательной форме, должен включать в себя следующую информацию:

- общее количество пассажиров на борту воздушного судна, в том числе взрослых и детей с указанием тяжести последствий для них в результате происшествия (в том числе смертельных, серьезных, незначительных);
- общее количество груза и багажа на борту воздушного судна, состояние после авиационного происшествия;
- общее фактическое количество коммерческой загрузки и его соответствие перевозочным документам;
- соответствие количества коммерческой загрузки, ее размещения и крепления нормам загрузки и центровки;
- наличие и характер опасных грузов на борту воздушного судна;
- наличие неоформленных пассажиров на борту воздушного судна;
- при выявлении отклонений от норм загрузки и центровки, наличия неоформленных пассажиров или опасных грузов подробно описываются приведшие к этому действия должностных лиц службы организации перевозок;
- анализ и обоснование причин неправильных действий;
- количество и гражданство пассажиров, погибших и получивших телесные повреждения (с указанием их тяжести) в процессе возникновения и развития особой ситуации, в момент приземления (столкновения с землей), при эвакуации из воздушного судна после авиационного происшествия, с указанием причин смерти и характера полученных травм;
- описание особенностей конструкции воздушного судна, условий полета, средств и методов спасения, оказавших неблагоприятное воздействие на выживаемость пассажиров или явившихся причиной получения травм;
- состояние здоровья пассажиров, пострадавших при авиационном происшествии, прогноз лечения.

Если в состав административной подкомиссии входит группа поисковых и аварийно-спасательных работ, то в анализе дополнительно приводится подробное описание действий поисковых и аварийно-спасательных служб с оценкой правильности их действий, эффективности поисковых и аварийно-спасательных работ с указанием всех выявленных нарушений, упущений и недостатков.

В ходе анализа приводится вся фактическая информация, необходимая для его понимания и обоснования.

### III. ВЫВОДЫ

В краткой форме дается оценка:

- правильности действий персонала службы организации перевозок, соблюдения норм загрузки и центровки, оформления пассажиров, груза, багажа. Указываются все выявленные недостатки в действиях персонала службы организации перевозок, оказавшие влияние на исход полета;
- причин гибели пассажиров воздушного судна, влияния на их выживаемость особенностей конструкции воздушного судна, условий полета, средств и методов спасения;
- эффективности поисково-спасательных работ с указанием нарушений, недостатков и упущений персонала поисковой и аварийно-спасательной службы, оказавших влияние на последствия авиационного происшествия (если группа поисковых и аварийно-спасательных работ включена в состав подкомиссии).

### IV. ДРУГИЕ НЕДОСТАТКИ, ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ

Указываются все недостатки в организации и действиях службы организации перевозок, которые не оказали непосредственного влияния на исход полета, но могут повлиять на безопасность полетов в будущем. Если группа поисковых и аварийно-спасательных работ включена в состав подкомиссии, то недостатки указываются и по этой службе.

### V. РЕКОМЕНДАЦИИ

Приводятся рекомендации административной подкомиссии (без указания исполнителей и сроков выполнения), направленные на устранение выявленных недостатков. Раздел состоит из двух частей:

- а) рекомендации, направленные на устранение недостатков, оказавших влияние на исход полета;
- б) рекомендации, направленные на устранение недостатков, не оказавших непосредственного влияния на исход полета, но могущих повлиять на безопасность полетов в будущем.

Председатель подкомиссии \_\_\_\_\_ (подпись)

Члены подкомиссии: \_\_\_\_\_ (подписи)

К отчету административной подкомиссии прикладываются:

- а) отчеты рабочих групп, входящих в состав административной подкомиссии;
- б) список членов административной подкомиссии и ее рабочих групп;
- в) протоколы заседаний административной подкомиссии;
- г) акты по формам Ф. 2...Ф. 9.

### ФОРМЫ ДОКУМЕНТОВ

#### АДМИНИСТРАТИВНОЙ ПОДКОМИССИИ

##### Ф. 2

##### СПИСОК

пассажиров и других лиц,  
погибших при авиационном происшествии

с самолетом (вертолетом) \_\_\_\_\_  
(тип, опознавательный знак)

" \_\_\_\_ " \_\_\_\_ г. в районе

---

(место происшествия)

№

п/п

Фамилия, имя, отчество

Наименование, номер и дата выдачи документа, на осн. которого был выдан авиабилет

Номер авиабилета, где выдан, место, занимаемое на борту ВС

Откуда и куда следовал

Профессия, должность, место работы, адрес предприятия (организ.)

Адрес места жительства, гражданство

Причина гибели в соответствии с актом судебно-медицинского исследования

---

Председатель

административной подкомиссии \_\_\_\_\_

(подпись, инициалы, фамилия, дата)

Ф. 3

СПИСОК

пассажиров и других лиц, получивших телесные повреждения при авиационном происшествии

с самолетом (вертолетом) \_\_\_\_\_

(тип, опознавательный знак)

" \_\_\_\_ " \_\_\_\_ г. в районе

---

(место происшествия)

№

п/п

Фамилия, имя, отчество

Год рожд.

Номер авиабилета, где выдан, место, занимаемое на борту ВС

Откуда и куда следовал

Профессия, должность, место работы, адрес предприятия (организ.)

Адрес места жительства, гражданство

Врачебный диагноз. Степень телесного повреждения (серьезное, незначительное)\*

Причина/ источник получения телесного повреждения

Какие приняты меры помощи (направлен в больницу, к месту жительства и т. д.)

---

Председатель

административной подкомиссии \_\_\_\_\_

(подпись, инициалы, фамилия, дата)

---

\* См. п. 1.2 Приложения 10.

Ф. 4

СХЕМА

размещения пассажиров на воздушном судне

Приводится компоновочная схема воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие, с

указанием места, занимаемого каждым пассажиром, с указанием номеров по спискам пассажиров, погибших и получивших телесные повреждения. Указываются последствия для каждого пассажира в соответствии со следующими условными обозначениями:

- невредим
- получил телесные повреждения при авиационном происшествии
- получил телесные повреждения в процессе эвакуации
- погиб при авиационном происшествии (или скончался от полученных травм)
- погиб в процессе эвакуации (или скончался от полученных травм)

Ф. 5

АКТ

на документы, ценности и деньги, обнаруженные на месте авиационного происшествия

\_\_\_\_\_  
(место составления)

\_\_\_\_\_  
(дата)

Комиссия в составе: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(должность, фамилия, инициалы)

и представитель МВД РФ \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(должность, фамилия, инициалы)

составили настоящий акт на документы, ценности, деньги, обнаруженные на месте происшествия с

\_\_\_\_\_  
(тип воздушного судна, опознавательный знак)

\_\_\_\_\_  
(дата происшествия)

№

п/п

Общее состояние упаковки

Принадлежность (фамилия, имя, отчество)

Наименование и состояние

(разбиты, обгоревшие и т. п.)

документов (серия, номер)

ценностей (штук)

денег (купюр), в т. ч. в иностр. валюте, достоинством

1  
2  
3  
4  
5  
6

Подписи, инициалы, фамилии \_\_\_\_\_

Ф. 6

АКТ

о состоянии и массе коммерческой загрузки на воздушном судне

\_\_\_\_\_  
(место составления)

\_\_\_\_\_  
(дата)

Комиссия в составе:

\_\_\_\_\_  
(должности, фамилии, инициалы)

и представитель МВД РФ \_\_\_\_\_  
(должность, фамилия, инициалы)

\_\_\_\_\_ проверила состояние коммерческой  
(дата)

загрузки на воздушном судне \_\_\_\_\_,

(тип, опознавательный знак)

потерпевшем авиационное происшествие

\_\_\_\_\_  
(место и дата происшествия)

и установила следующие данные о состоянии коммерческой загрузки на воздушном судне.

Общее состояние коммерческой загрузки

\_\_\_\_\_  
(количество мест, масса багажа, ручной клади, груза, почты)

ОПИСЬ

отдельных личных вещей пассажиров, обнаруженных на месте происшествия

№

п/п

Наименование вещи (указать цвет материал, форму, размер и другие приметы)

Количество

Масса

В каком состоянии

(в исправном, поврежденном частично, полностью разбитом, обгоревшем, и т. д.

1  
2

3  
4  
5

ГРУЗ

№

п/п

По документам значится

Фактически оказалось

Номер грузовой квитанции

Наименование груза, получатель

Количество мест

Наименование упаковки

Масса, кг

Сумма объявленной ценности, руб

Количество мест

Масса, кг

Состояние упаковки каждого места в отдельности по каждой отправке: исправная, поврежденная (частично, полностью), разбитая, обгоревшая

Место размещения груза на воздушном судне

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11

ПОЧТА

№

п/п

По документам значится

Фактически оказалось

Номер почтовой квитанции

Пункт назначения

Количество мест

Наименование упаковки (мешки, посылки, пакеты)

Масса, кг

Сумма объявленной ценности, руб

Количество мест

Масса, кг

Состояние упаковки каждого места в отдельности по каждой отправке: исправная, поврежденная (частично, полностью), разбитая, обгоревшая

Место размещения груза на воздушном судне

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11

#### БАГАЖ И ВЕЩИ, НАХОДИВШИЕСЯ ПРИ ПАССАЖИРАХ

№

п/п

По документам значится

Фактически оказалось

Номер багажной квитанции (билета)

Фамилия владельца багажа

Багаж

Вещи, наход. при пассаж. Масса, кг

Багаж

Вещи, наход. при пассаж. Масса, кг

Состояние упаковки каждого места в отдельности по каждой отправке: исправная, поврежденная (частично, полностью), разбитая, обгоревшая

Место размещения груза на воздушном судне

Количество мест

Сумма объявленной ценности, руб

Масса, кг

Количество мест

Масса, кг

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12

Ф. 7

АКТ

о вскрытии и проверке поврежденных мест багажа, ручной клади,

почты и груза

\_\_\_\_\_  
(место составления)

\_\_\_\_\_  
(дата)

Мы, нижеподписавшиеся, \_\_\_\_\_  
(должности, фамилии, инициалы)

\_\_\_\_\_  
с участием представителя МВД (ФСБ РФ) \_\_\_\_\_  
(должность, фамилия, инициалы)  
вскрыли поврежденные места коммерческой загрузки с самолета (вертолета)

\_\_\_\_\_,  
(тип воздушного судна, опознавательный знак)  
потерпевшего авиационное происшествие \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(место, дата происшествия)

При этом оказалось:

БАГАЖ

№

п/п

Номер багажной квитанции (билета)

Фамилия владельца багажа

Вид упаковки

Наименование предметов, оказавшихся при вскрытии

Состояние предметов, оказавшихся при вскрытии (исправны, повреждены, приведены в негодность)

1

2

3

4

5

6

ВЕЩИ, НАХОДИВШИЕСЯ ПРИ ПАССАЖИРАХ

№ п/п

Фамилия владельца багажа

Вид

упаковки

Наименование предметов, оказавшихся при вскрытии

Состояние предметов, оказавшихся при вскрытии (исправны, повреждены, приведены в негодность)

1

2

3

4

5

ПОЧТА

№ п/п

Номер почтово-грузовых накладных, маркировки

Принадлежность

Пункт отправки

Вид упаковки

Наименование предметов, оказавшихся при вскрытии

Состояние предметов, оказавшихся при вскрытии (исправны, повреждены, приведены в негодность)

1

2

3

4

5

6

7

ГРУЗ

№ п/п

Номер грузовых накладных, маркировки

Принадлежность

Пункт отправки

Вид упаковки

Наименование предметов, оказавшихся при вскрытии

Состояние предметов, оказавшихся при вскрытии (исправны, повреждены, приведены в негодность)

1

2

3

4

5

6

7

Подписи: \_\_\_\_\_

Ф. 8

АКТ

об уничтожении остатков коммерческой загрузки

\_\_\_\_\_  
(место составления)

\_\_\_\_\_  
(дата)

Комиссия в составе:

\_\_\_\_\_  
(должности, фамилии, инициалы)

и представитель МВД РФ \_\_\_\_\_

(должность, фамилия, инициалы)

составили настоящий акт об уничтожении остатков коммерческой загрузки самолета вертолета)

\_\_\_\_\_

потерпевшего авиационное происшествие

\_\_\_\_\_  
(место и дата происшествия)

Находившиеся на борту \_\_\_\_\_

(багаж, почта, груз и вещи, находившиеся при пассажирах)

\_\_\_\_\_  
(места, масса)

были \_\_\_\_\_

(разбиты, обгорели, испачканы грязью и ГСМ)

пришли в непригодное для дальнейшего использования состояние и уничтожены путем сожжения.

Члены комиссии:

\_\_\_\_\_  
(подписи, инициалы, фамилии)

Представитель МВД РФ

\_\_\_\_\_  
(подписи, инициалы, фамилии)

Ф. 9

АКТ

о прекращении работ на месте авиационного происшествия

\_\_\_\_\_  
(место составления)

\_\_\_\_\_  
(дата)

В соответствии с решением комиссии по расследованию авиационного происшествия с самолетом  
(вертолетом) \_\_\_\_\_

(тип, опознавательный знак)

о прекращении работ на месте авиационного происшествия члены подкомиссии

\_\_\_\_\_  
(указывается подкомиссия, инициалы, фамилии)

с участием сотрудников следственного органа Следственного комитета Российской Федерации

\_\_\_\_\_  
(указывается должность, инициалы, фамилии)

осмотрели место авиационного происшествия и установили, что обломки самолета (вертолета)  
убраны, повреждения построек и сооружений ликвидированы, санобработка местности  
произведена\*.

\_\_\_\_\_  
(подписи, инициалы, фамилии)

\* На санитарную обработку местности составляется специальный акт, подписываемый местными  
органами санэпиднадзора.

Приложение 10

УТВЕРЖДАЮ

\_\_\_\_\_ должность

\_\_\_\_\_ инициалы, фамилия

\_\_\_\_\_ дата

## ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

по результатам расследования

\_\_\_\_\_ вид авиационного происшествия

\_\_\_\_\_ самолета (вертолета)

\_\_\_\_\_ (тип, государственный регистрационный опознавательный знак и принадлежность)

\_\_\_\_\_ дата и место авиационного происшествия

### Общие сведения

Раздел начинается кратким изложением обстоятельств авиационного происшествия. Приводится название полномочного органа, проводившего расследование авиационного происшествия, состав комиссии по расследованию, уполномоченный представитель (представители), участвующие в расследовании.

Указываются адресаты, которым были направлены уведомления об авиационном происшествии.

#### 1. Фактическая информация

##### 1.1. История полета

Приводится краткое описание, содержащее следующую информацию:

- дата происшествия, тип воздушного судна, государственный регистрационный опознавательный знак, принадлежность воздушного судна и экипажа (авиакомпания и региональное управление);
- номер рейса, выполняемое задание, маршрут полета, количество людей на борту, их гражданство, характер коммерческой загрузки, ее количественные и качественные характеристики;
- последний аэропорт вылета, время вылета (местное или по UTC), намеченный пункт посадки;
- этап полета, на котором произошло происшествие, время (местное или по UTC, день, ночь), метеоусловия (простые, сложные);
- подготовка к полету, описание полета и обстоятельств авиационного происшествия;
- место происшествия относительно легко определяемого географического пункта (широта, долгота) его высота над уровнем моря, краткая характеристика местности.

##### 1.2. Телесные повреждения

Заполняется следующий бланк (цифрами).

Телесные повреждения

Экипаж

Пассажиры

Прочие лица

Со смертельным исходом

Серьезные

Незначительные/отсутствуют

Приводятся данные о причинах гибели находившихся на борту людей с указанием количества погибших по каждой причине.

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 п. 1.2.2.24 настоящих Правил. Телесные повреждения, не явившиеся причиной смерти и не относящиеся к категории серьезных, считаются незначительными телесными повреждениями.

### 1.3. Повреждения воздушного судна

Приводится краткое описание повреждения, полученного воздушным судном во время авиационного происшествия (разрушено, существенно повреждено, незначительно повреждено, не повреждено).

### 1.4. Прочие повреждения

Приводится краткое описание повреждений, причиненных другим объектам, помимо воздушного судна.

### 1.5. Сведения о личном составе

#### а) Данные об экипаже.

О каждом из членов экипажа приводятся следующие сведения:

- должность;
- фамилия, имя, отчество;
- дата рождения;
- класс;
- образование общее и специальное (наименование учебных заведений и годы их окончания);
- метеоминимум (для командиров воздушных судов);
- общий налет, налет на данном типе, в данной должности, налет по данному виду работ;
- авиационные происшествия и инциденты в прошлом (если имели место, указать когда и по какой причине);
- номер, дата выдачи и срок действия свидетельства;
- прохождение обязательных проверок;
- информация о времени работы (в полете и общее рабочее время);
- краткая оценка профессиональной подготовленности экипажа.

#### б) Данные о персонале наземных служб и УВД (приводятся только в тех случаях, когда авиационное происшествие связано с неправильными действиями этих служб):

- должность;
- фамилия, имя, отчество;
- дата рождения;
- образование общее и специальное (наименование учебных заведений и годы их окончания);
- время работы в данной должности, специальная подготовка, квалификация;
- наличие нарушений в прошлом;
- прохождение медицинского контроля и инструктажа перед заступлением на дежурство;
- последняя проверка теоретических знаний и практических навыков;
- краткая оценка уровня профессиональной подготовки персонала наземных служб.

### 1.6. Сведения о воздушном судне:

- тип, государственный регистрационный опознавательный знак;
- заводской номер, завод-изготовитель и дата выпуска;
- краткие сведения о летной годности (наличие и срок действия свидетельств о годности к эксплуатации и регистрации);
- ресурс: гарантийный, назначенный, до первого ремонта, межремонтный;

- налет с начала эксплуатации, количество посадок;
- количество ремонтов, ремонтный завод и дата последнего ремонта, налет и количество посадок после последнего ремонта;
- виды последнего периодического и оперативного технического обслуживания;
- количество и тип ГСМ, их кондиционность;
- наличие (или отсутствие) замечаний экипажа по подготовке авиатехники к последнему полету и ее работе, любые неисправности, известные до полета и во время полета, если они имеют отношение к АП;
- сведения о массе и центровке воздушного судна, находились ли они в допустимых пределах;
- краткая оценка соответствия технической эксплуатации воздушного судна установленным требованиям, сведения о технических характеристиках.

Если происшествие связано с нарушением работоспособности двигателей либо других агрегатов, то по этим двигателям (агрегатам) указываются:

- тип, заводской номер, завод-изготовитель, дата выпуска;
- ресурс: гарантийный, назначенный, до первого ремонта, межремонтный;
- наработка с начала эксплуатации, наработка после последнего ремонта, количество ремонтов, ремонтный завод, дата последнего ремонта.

#### 1.7. Метеорологическая информация

Прогнозируемая и фактическая погода на месте авиационного происшествия: условия естественного освещения во время АП, видимость горизонтальная и вертикальная, облачность, наличие осадков, направление и скорость ветра, температура воздуха, точка росы, влажность воздуха, атмосферное давление, наличие опасных метеоявлений, коэффициент сцепления на ВПП.

Краткая оценка метеобеспечения полета, наличие метеоинформации у экипажа.

#### 1.8. Средства навигации, посадки и УВД

Наличие по табелю оснащения, исправность, использование. Случаи отказа или неправильного использования средств навигации, посадки и УВД.

#### 1.9. Средства связи

Информация о средствах авиационной связи, оценка их работоспособности.

#### 1.10. Данные об аэродроме

(если авиационное происшествие произошло в его пределах)

Состояние, вид покрытия, уклоны, длина и ширина ВПП, КПБ, БПБ, расположение препятствий в районе аэродрома, светосигнальное оборудование и т. д.

#### 1.11. Бортовые самописцы

Типы самописцев, установленные на воздушном судне, состояние после обнаружения и полученные с их помощью данные.

#### 1.12. Сведения о состоянии элементов воздушного судна и их расположении на месте происшествия

Общие сведения о месте происшествия и характере разброса элементов конструкции.

В этот раздел может быть включена схема (кроки) места происшествия и ее описание.

#### 1.13. Медицинские сведения и краткие результаты патолого-анатомических исследований

Краткое описание результатов проведенных исследований и выявленных при этом соответствующих данных.

#### 1.14. Данные о выживаемости пассажиров, членов экипажа и прочих лиц при авиационном происшествии

Краткое описание местонахождения экипажа, пассажиров и прочих лиц и полученных ими телесных повреждений.

Приводится следующая медицинская информация, имеющая значение для технических аспектов расследования:

- силы и перегрузки, действовавшие на лиц, находившихся на борту воздушного судна;
- положение воздушного судна в момент столкновения с препятствием;
- связь телесных повреждений с особенностями конструкции кресел, разрушением элементов конструкции воздушного судна, вдыханием дыма и продуктов горения, разгерметизацией.

#### 1.15. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд

Приводятся данные о времени обнаружения места авиационного происшествия, прибытия аварийно-спасательной команды и ее составе, времени эвакуации лиц, находившихся на борту, из воздушного судна. Указываются причины возникновения и характер пожара, время его ликвидации, количество пожарной техники, эффективность аварийно-спасательных работ и систем пожаротушения.

#### 1.16. Испытания и исследования

Приводится краткое описание результатов испытаний и исследований.

#### 1.17. Информация об организациях и административной деятельности, имеющих отношение к происшествию

Приводится соответствующая информация об организациях и их административной деятельности, имеющих отношение к эксплуатации воздушного судна.

К организациям относятся, например, эксплуатант и владелец воздушного судна, службы УВД, службы эксплуатации аэродромов, метеослужбы и т. п., а также регламентирующие полномочные органы.

Информация может включать сведения об экономическом статусе, структурах, функциях, ресурсах, административной деятельности и нормативных документах организаций.

#### 1.18. Дополнительная информация

Приводится вся фактическая информация, необходимая для обоснования заключения о причинах происшествия и не отраженная в предыдущих разделах акта. При необходимости делаются точные ссылки на другие материалы расследования.

#### 1.19. Новые методы, которые были использованы при расследовании

В случае использования в ходе расследования каких-либо новых методов, излагаются их основные особенности и указываются результаты, а также дается краткое обоснование для их использования.

### 2. Анализ

Данный раздел является основным разделом Окончательного отчета и должен полностью обосновать заключение о причинах происшествия и рекомендации комиссии.

Раздел должен содержать:

- хронологическое описание событий, имевших место в процессе возникновения и развития особой ситуации, с раскрытием причинно-следственных связей между ними;
- анализ всех выявленных в процессе расследования отклонений в действиях должностных лиц, работе авиатехники, отклонений от норм ее проектирования, изготовления и эксплуатации, недостатков подготовки и обеспечения полета, руководящих документов и т. п. с определением

степени влияния этих отклонений на исход полета и обоснованием необходимости разработки профилактических мероприятий по их устранению;

- анализ и обоснование причин возникновения отклонений, оказавших влияние на возникновение и развитие особой ситуации и исход полета.

В анализе должны также приводиться факторы, оказавшие благоприятное воздействие на исход полета или последствия авиационного происшествия.

Вся необходимая для понимания и обоснования анализа фактическая информация включается в текст анализа непосредственно или в качестве приложения к Окончательному отчету. При необходимости даются точные ссылки на другие материалы расследования.

### 3. Заключение

В произвольной форме приводится формулировка причины (причин) авиационного происшествия с указанием факторов, обусловивших авиационное происшествие.

### 4. Недостатки, выявленные при расследовании

Указываются все недостатки и нарушения в подготовке и действиях экипажа, персонала служб обеспечения и управления полетом, проектирования, изготовления и технической эксплуатации авиационной техники, недостатки руководящих документов, выявленные в процессе расследования, которые не оказали непосредственного влияния на исход полета, но отрицательно влияют на безопасность полетов в целом.

### 5. Рекомендации по повышению безопасности полетов

В разделе приводятся рекомендации (без указания исполнителей и сроков выполнения), направленные на устранение выявленных при расследовании недостатков.

Председатель комиссии \_\_\_\_\_ (подпись)

Члены комиссии: \_\_\_\_\_ (подписи)

К окончательному отчету прикладываются материалы расследования авиационного происшествия.

Материалы располагаются в деле об авиационном происшествии в следующем порядке:

а) Окончательный отчет о расследовании авиационного происшествия;

б) материалы расследования:

- приказ о назначении комиссии по расследованию;
- первоначальное донесение об авиационном происшествии;
- последующее донесение об авиационном происшествии;
- протоколы заседаний комиссии;
- отчеты подкомиссий и их рабочих групп с приложениями;
- отчеты рабочих групп, не входящих в состав подкомиссий, с приложениями;
- результаты специальных исследований и экспертные заключения с приложением соответствующих заданий комиссии по расследованию.

### Приложение 11

УТВЕРЖДАЮ

\_\_\_\_\_ должность  
\_\_\_\_\_ инициалы, фамилия  
\_\_\_\_\_ дата

ОТЧЕТ

по результатам расследования серьезного авиационного инцидента (авиационного инцидента) с самолетом (вертолетом)

\_\_\_\_\_  
(тип, гос. регистрационный опознавательный знак)

\_\_\_\_\_  
(место составления)

\_\_\_\_\_  
(дата)

Комиссия в составе:  
председателя

\_\_\_\_\_  
(должность, фамилии, инициалы)

членов комиссии

\_\_\_\_\_  
(должность, фамилия, инициалы)

\_\_\_\_\_  
(должность, фамилия, инициалы)

назначенная приказом

\_\_\_\_\_  
(должность лица, назначившего комиссию)

от \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_, с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ провела  
расследование инцидента с самолетом (вертолетом)

\_\_\_\_\_  
(тип, государственный регистрационный опознавательный знак и принадлежность)  
происшедшего \_\_\_\_\_  
(дата, место)

## 1. ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

1.1. В произвольной форме излагается следующая информация:

- дата события, принадлежность воздушного судна и экипажа, выполняемое задание, номер рейса, маршрут полета, количество пассажиров на борту, в том числе детей;
  - последний аэропорт вылета, время вылета, намеченный пункт посадки;
  - этап полета, на котором произошло событие, время события (UTC и местное), время суток (день, ночь), метеоусловия (простые, сложные);
  - место события относительно легко определяемого географического пункта, его высота над уровнем моря, краткая характеристика местности, характер грунта;
  - что конкретно произошло;
  - последствия события для людей и воздушного судна (количество получивших телесное повреждение из числа пассажиров, в том числе отдельно взрослых и детей, и членов экипажа), а также степень их тяжести, указать травмы, полученные при эвакуации из потерпевшего бедствие воздушного судна и других лиц, степень повреждения воздушного судна.
- Другие необходимые данные приводятся в зависимости от обстоятельств события.

## 2. ФАКТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2.1. Данные об экипаже

О командире воздушного судна (и членах экипажа, если они имеют отношение к инциденту)

приводятся следующие сведения:

- должность, фамилия, имя, отчество, возраст, квалификационный класс, образование (наименование учебного заведения и год окончания), метеоминимум (для командира воздушного судна);
- общий налет, налет на данном типе, в данной должности, налет по данному виду авиационных работ;
- имел ли авиационные происшествия или подобные инциденты в прошлом.

Дается краткая характеристика профессиональной подготовленности экипажа.

## 2.2. Данные о персонале наземных служб

(если событие связано с неправильными действиями этих служб)

Приводятся должность, фамилия, имя, отчество, возраст, образование (наименование учебного заведения и год окончания), стаж работы в данной должности, специальная подготовка, квалификация.

О персонале службы управления воздушным движением, кроме этого, указывается наличие нарушений по УВД в прошлом, прохождение медицинского контроля и инструктажа перед заступлением на дежурство, последняя проверка теоретических знаний и практических навыков. Дается оценка уровня профессиональной подготовки персонала наземных служб.

## 2.3. Данные о воздушном судне

Указывается:

- тип, государственный регистрационный опознавательный знак, заводской номер, воздушного судна, его завод-изготовитель и дата выпуска;
- налет с начала эксплуатации, количество посадок;
- количество ремонтов, ремонтный завод и дата последнего ремонта, налет и количество посадок после последнего ремонта;
- даты и виды последнего периодического и оперативного технического обслуживания;
- масса и центровка воздушного судна;
- наличие (отсутствие) замечаний в подготовке авиатехники к последнему полету и ее работе.

Если событие связано с нарушением работоспособности двигателей, то по этим двигателям указывается:

- тип, заводской номер, завод-изготовитель и дата выпуска;
- наработка с начала эксплуатации, наработка после последнего ремонта, количество ремонтов, ремонтный завод, дата последнего ремонта.

Дается краткая оценка соответствия технической эксплуатации воздушного судна установленным требованиям.

## 2.4. Метеорологическая информация

Приводится прогнозируемая и фактическая погода на месте события, передача метеоинформации на борт. В случае если событие произошло из-за неблагоприятных метеоусловий или они сопутствовали ему, приводятся все необходимые данные в соответствии с требованиями "Инструкции по сбору и анализу метеоинформации при расследовании авиационных происшествий и инцидентов".

Дается краткая оценка метеообеспечения полета. В случае вынужденной посадки воздушного судна на водную поверхность указываются температура и плотность воды, скорость течения, высота волн, удаленность от суши.

## 2.5. Данные о средствах связи, навигации, посадки и УВД

(если событие связано с ними)

Указываются наличие по табелю оснащения, исправность и использование. Отмечаются случаи отказов и неправильного использования. Дается краткая оценка радиосветотехнического обеспечения полета.

#### 2.6. Данные об аэродроме (если событие произошло в его пределах)

Указываются состояние, вид покрытия, уклоны, длина и ширина летной полосы и ее элементов (если событие связано с выкатыванием за ее пределы или грубой посадкой), расположение препятствий в районе аэродрома, тип и состояние светосигнального оборудования и т. д. (если событие связано с преждевременным снижением или столкновением, либо угрозой столкновения с препятствиями в районе аэродрома).

#### 2.7. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд (если событие связано с вынужденной посадкой воздушного судна, пожаром)

Приводятся данные о времени обнаружения места события, прибытия аварийно-спасательной команды. Указываются причина возникновения и характер пожара, время его ликвидации, количество задействованной пожарной техники, эффективность проведения аварийно-спасательных работ. Указывается количество лиц, получивших термические ожоги (членов экипажа, пассажиров, лиц, принимавших участие в АСР).

#### 2.8. Данные о травмированных пассажирах и членах экипажа

Приводятся диагнозы каждого из пострадавших при событии с указанием тяжести вреда здоровью.

#### 2.9. Работы, проведенные комиссией

Указываются результаты проверок, испытаний, осмотров авиатехники. Приводятся анализы ГСМ. Дается анализ полетной информации по записям бортовых регистраторов.

#### 2.10. Другая информация

Приводится вся фактическая информация, необходимая для обоснования заключения о причинах события и не отраженная в предыдущих разделах отчета. При необходимости делаются точные ссылки на другие материалы расследования.

### 3. АНАЛИЗ

Данный раздел является основным разделом акта комиссии и должен полностью обосновывать заключение о причинах события и рекомендации комиссии.

Раздел должен содержать:

- хронологическое описание событий, имевших место в процессе возникновения и развития особой ситуации, с раскрытием причинно-следственных связей между ними;
- анализ всех выявленных в процессе расследования отклонений в действиях должностных лиц, работе авиатехники, обеспечении полета, отклонений от норм проектирования, изготовления и эксплуатации, недостатков руководящих документов и т. п. с определением степени влияния этих отклонений на исход полета и обоснованием необходимости разработки профилактических мероприятий по их устранению;
- анализ и обоснование причин возникновения отклонений, оказавших влияние на возникновение и развитие особой ситуации и исход полета.

В анализе должны также приводиться факторы, оказавшие благоприятное воздействие на исход полета или последствия события.

Вся необходимая для понимания и обоснования анализа фактическая информация включается в текст раздела. При необходимости даются точные ссылки на другие материалы расследования.

#### 4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В произвольной форме приводится формулировка причины (причин) события. Формулировка должна включать в себя все отклонения, приведшие к возникновению и развитию особой ситуации.

После формулировки причины события указываются обобщенные группы причин и детализированные причины (факторы), оказавшие влияние на исход полета в соответствии с Руководством по эксплуатации МАСУ "Безопасность" в хронологическом порядке их проявления.

Примечание: Последовательность изложения отклонений в формулировке заключения не отражает степени их значимости.

#### 5. НЕДОСТАТКИ, ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ

Указываются все недостатки и нарушения в подготовке и действиях экипажа, персонала служб обеспечения и управления полетом, проведении АСР, проектировании, изготовлении и технической эксплуатации авиационной техники, недостатки руководящих документов, выявленные в процессе расследования, которые не оказали непосредственного влияния на исход полета, но отрицательно влияют на безопасность полетов в целом.

По каждому недостатку, требующему разработки мероприятий, дается краткое обоснование их необходимости.

#### 6. РЕКОМЕНДАЦИИ

В разделе приводятся рекомендации (без указания исполнителей и сроков выполнения), направленные на устранение выявленных при расследовании недостатков. Раздел состоит из двух частей:

- а) рекомендации, направленные на устранение недостатков, оказавших влияние на возникновение и развитие особой ситуации и исход полета;
- б) рекомендации, направленные на устранение недостатков, не оказавших непосредственно влияние на возникновение, развитие особой ситуации и исход данного полета, но отрицательно влияющих на безопасность полетов в целом.

---

Председатель комиссии \_\_\_\_\_

(подпись, инициалы, фамилия)

Члены комиссии \_\_\_\_\_

(подпись, инициалы, фамилия)

К отчету о расследовании прикладываются материалы расследования события.

Все материалы располагаются в деле события в следующем порядке:

Документы комиссии:

- а) отчет о расследовании события;
- б) приложения:
  - приказ о назначении комиссии по расследованию;
  - первоначальное донесение о событии;
  - протоколы заседания комиссии.

Материалы расследования:

- а) отчеты подкомиссий с приложениями;
- б) отчеты рабочих групп, не входящих в состав подкомиссий, с приложениями;
- в) материалы специальных исследований и экспертные заключения с приложением соответствующих заданий комиссии по расследованию.

#### ПЕРЕЧЕНЬ ПРИМЕНЯЕМЫХ СОКРАЩЕНИЙ

АДП

-

аэродромно-диспетчерский пункт

АМСГ

-

авиационная метеорологическая станция (гражданская)

АМЦ

-

авиационный метеорологический центр

АП

-

авиационное происшествие

АСК

-

аварийно-спасательная команда

АТБ

-

авиационно-техническая база

БПБ

-

боковая полоса безопасности

ГЦ БПВТ

-

Государственный центр "Безопасность полетов на воздушном транспорте"

ГЦ ППВД

-

Государственный научный центр планирования потоков воздушного движения

ВЗЦ ЕС ОрВД

-

вспомогательный зональный центр единой системы организации воздушного движения

ВЛЭК

-

врачебно-летная экспертиза

ВОХР

-

военизированная охрана

ВПП

-

взлетно-посадочная полоса

ВСУ

-

вспомогательная силовая установка

ГА

-

гражданская авиация

ГСМ

-

горюче-смазочные материалы

ИАС

-

инженерно-авиационная служба

ИКАО

-

Международная организация гражданской авиации

КПБ

-

концевая полоса безопасности

МАК

-

Межгосударственный авиационный комитет

МАСУ "Безопасность"

-

многоуровневая автоматизированная система управления факторами безопасности полетов

МВД

-

Министерство внутренних дел

МВЛ

-

местные воздушные линии

МДП

-

местный диспетчерский пункт

МИД

-

Министерство иностранных дел

МРГ

-

Межведомственная рабочая группа

МС

-

место стоянки

МЧС

-

Министерство по чрезвычайным ситуациям

НТЭРАТ

-

Наставление по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники

ОАО

-

объединенный авиационный отряд

ОКБ

-

опытное конструкторское бюро

ОрВД

-

организация воздушного движения

ПВО

-

противовоздушная оборона

ПДСП

-

производственно-диспетчерская служба предприятия

ПОС

-

противообледенительная система

РД

-

рулежная дорожка

РЛЭ

-

руководство по летной эксплуатации

РТО

-

радиотехническое оборудование

РУ

-

региональное управление

РЦ ЕС ОрВД

-

районный центр единой системы организации воздушного движения

СТО

-

светотехническое оборудование

УВД

-

управление воздушным движением

ФАС

-

Федеральная авиационная служба

ФСБ

-

Федеральная служба безопасности

ADREP

-

автоматизированная система сбора, обработки, хранения и распространения информации об авиационных происшествиях и инцидентах

UTC

-

скоординированное всемирное время