

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ
КАБИНЕТА МИНИСТРОВ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ СОБЫТИЙ С
ГРАЖДАНСКИМИ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ В РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

В целях совершенствования процесса расследования авиационных происшествий и инцидентов в Республике Узбекистан и гармонизации законодательства в сфере со стандартами и рекомендациями Международной организации гражданской авиации, а также обеспечения реализации [Указа](#) Президента Республики Узбекистан от 27 января 2022 года № УП-104 «О дополнительных мерах по развитию сферы услуг» Кабинет Министров постановляет:

1. Согласиться с предложением Министерства транспорта Республики Узбекистан о совершенствовании национального законодательства по обеспечению безопасности полетов в отрасли гражданской авиации Республики Узбекистан на основании стандартов и рекомендаций Международной организации гражданской авиации (далее — ИКАО).

2. Утвердить Правила расследования авиационных событий с гражданскими воздушными судами в Республике Узбекистан согласно [приложению № 1](#), предусматривающие:

классификацию и перечень авиационных происшествий и инцидентов, подлежащих расследованию;

порядок формирования комиссии по каждому авиационному событию, состав и полномочия комиссии;

порядок расследования комиссией каждого авиационного события;

задачи и функции подкомиссий и групп, созданных для проведения расследования;

порядок доведения до общественности информации об авиационном событии в ходе проведения расследования;

порядок организации и проведения исследований в ходе проведения расследования, обобщения итогов и обсуждения результатов, а также формирования итогового отчета.

3. Установить, что:

Министерство транспорта Республики Узбекистан является полномочным органом по организации и проведению расследования авиационных происшествий и инцидентов;

полномочному органу по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с [Конвенцией](#) о международной гражданской авиации предоставляется самостоятельность при проведении расследования;

расследованию подлежат авиационные инциденты и серьезные авиационные инциденты, произошедшие с воздушными судами (беспилотными летательными аппаратами) массой более 2250 кг;

рекомендации по обеспечению безопасности полетов, имеющие глобальное значение во всех случаях, направляются в ИКАО.

4. Признать утратившими силу некоторые решения Правительства Республики Узбекистан согласно [приложению № 2](#).

5. Министерству транспорта совместно с заинтересованными министерствами и ведомствами в двухмесячный срок привести в соответствие с настоящим постановлением ведомственные нормативно-правовые акты.

6. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на Первого заместителя Премьер-министра Республики Узбекистан А.Ж. Раматова и министра транспорта Республики Узбекистан И.Р. Махкамова.

Премьер-министр Республики Узбекистан А. АРИПОВ

г. Ташкент,
17 ноября 2022 г.,

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к постановлению Кабинета Министров от 17 ноября 2022 года № 660

**Правила расследования авиационных событий с гражданскими воздушными судами в
Республике Узбекистан**

Глава 1. Общие положения

1. Настоящие Правила определяют порядок расследования авиационных событий с гражданскими воздушными судами в Республике Узбекистан.

2. Требования настоящих Правил распространяются на все гражданские воздушные суда и являются обязательными для всех субъектов правоотношений, на которые распространяется действие Воздушного кодекса Республики Узбекистан, регулирующего отношения в области гражданской авиации, на организации 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 и инцидентов.

3. В настоящих Правилах применяются следующие основные определения:

авиационное событие — авиационное происшествие или инцидент, связанные с использованием воздушного судна, обеспечением и выполнением полета на любом этапе;

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

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

нахождения в данном воздушном судне;

непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного воздушного судна;

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

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

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

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

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

Примечания:

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.

В отношении беспилотных воздушных судов расследованию подлежат только те авиационные происшествия, которые привели к последствиям, указанным в подпункте «а» настоящего пункта.

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 воздушного судна, потерпевшего бедствие, принимает руководитель Единой авиационной поисково-спасательной службы Республики Узбекистан.

авиационный инцидент — событие, кроме авиационного происшествия, связанное с использованием воздушного судна, которое влияет или могло бы повлиять на безопасность эксплуатации. Авиационные инциденты приведены в [приложении № 1](#) к настоящим Правилам;

причины (факторы) авиационного события — действия, бездействие, обстоятельства, условия или их сочетание, которые привели к авиационному событию;

Председатель (уполномоченный) комиссии по расследованию авиационного события — лицо, которому в силу наличия у него соответствующей квалификации поручена организация и проведение расследования, а также контроль за его ходом;

бортовой самописец — любой самопишущий прибор, установленный на борту воздушного судна в качестве источника информации, используемой для проведения расследования авиационных событий;

уполномоченный представитель — лицо, которому поручено государством в силу наличия у него соответствующей квалификации участие в расследовании, проводимом другим государством;

предварительный отчет — сообщение, используемое для незамедлительного распространения сведений, полученных на начальных стадиях расследования;

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

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 и 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 третьей и четвертой степени или общим охлаждением организма;

е) связано с подтвержденным фактом воздействия инфекционных, отравляющих веществ или проникающей радиации;

ж) привело к сотрясению головного или спинного мозга средней и тяжелой степени, внутричерепным кровоизлияниям травматического характера;

з) повлекло за собой прерывание беременности;

государство изготовителя — государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за окончательную сборку воздушного судна;

государство разработчика — государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за конструкцию типа воздушного судна;

максимальная масса — максимальная сертифицированная взлетная (посадочная) масса воздушного судна, указанная в его эксплуатационной документации;

советник — лицо, которому поручено государством, в силу наличия у него соответствующей квалификации, оказание помощи уполномоченному представителю в расследовании;

авиационное происшествие с человеческими жертвами (катастрофа) — авиационное происшествие, приведшее к гибели или пропаже без вести кого-либо из пассажиров или членов экипажа. К катастрофам также относятся случаи гибели кого-либо из лиц, находящихся на борту, в процессе аварийной эвакуации из воздушного судна;

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;

полет — перемещение воздушного судна по земной (водной) поверхности и в воздушном пространстве от начала разбега (отрыв от земной или водной поверхности при вертикальном взлете) до окончания пробега (освобождения ВПП без остановки) или касания земной (водной) поверхности при вертикальном взлете;

рекомендация по обеспечению безопасности полетов — предложение полномочного органа по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, имеющее целью предотвращение авиационных происшествий и инцидентов, разработанное на основе информации, полученной при расследовании, которое ни при каких обстоятельствах не ставит своей целью определение вины или ответственности за авиационное происшествие или инцидент. Помимо рекомендаций по обеспечению безопасности полетов, вытекающих из результатов расследования, рекомендации по обеспечению безопасности полетов могут вытекать из различных источников, включая анализы, информацию по безопасности полетов и исследования по обеспечению безопасности полетов;

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

государство регистрации — государство, в реестр которого занесено воздушное судно;

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

расследование — процесс, проводимый с целью предотвращения авиационных событий, который включает сбор и анализ информации, подготовку заключений, включая установление причин и/или сопутствующих факторов, и выработку рекомендаций по обеспечению безопасности полетов;

организация гражданской авиации — эксплуатант воздушного судна (авиакомпания), сертифицированное учебное заведение, организация по техническому обслуживанию воздушных судов и обслуживанию воздушного движения или любая другая организация, занимающаяся деятельностью, связанной с выполнением и обеспечением полетов в гражданской авиации Республики Узбекистан;

Государственная программа по обеспечению безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации — Единый комплекс правил и видов деятельности, нацеленных на повышение безопасности полетов;

государство эксплуатанта — государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания эксплуатанта;

воздушное судно — летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды;

эксплуатант воздушного судна — гражданин или юридическое лицо, владеющее воздушным судном на правах собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, права и способность которого осуществлять эксплуатацию этого воздушного судна подтверждены свидетельством эксплуатанта.

государство места события — государство, на территории которого имело место авиационное событие;

4. По каждому авиационному событию с гражданскими воздушными судами на территории Республики Узбекистан обязательно проводится расследование комиссией, назначаемой в соответствии с настоящими Правилами, которая незамедлительно приступает к расследованию.

Расследование авиационного происшествия с гражданским воздушным судном проводится в соответствии со схемой, предусмотренной в [приложении № 2](#) к настоящим Правилам.

Расследование авиационного инцидента с гражданским воздушным судном проводится в соответствии со схемой, представленной в [приложении № 3](#) к настоящим Правилам.

Расследование авиационных инцидентов и серьезных инцидентов проводится с воздушными судами (в том числе и с беспилотными летательными аппаратами), максимальная масса которых превышает 2250 кг.

5. Лица, виновные в умышленном сокрытии авиационного события, сведений о нем, а равно в искажении информации, повреждении или уничтожении бортовых и наземных средств объективного контроля и других, связанных с авиационным событием доказательных материалов, несут ответственность, предусмотренную законодательством Республики Узбекистан.

6. Основной целью расследования авиационного события является предотвращение авиационных происшествий и инцидентов в будущем, которая является составной частью Государственной программы по обеспечению безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации.

Установление чьей-либо вины и ответственности не является целью расследования авиационного события.

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

7. Процесс расследования авиационного события включает в себя сбор и анализ информации, проведение необходимых исследований, установление причин авиационного события, подготовку отчета, заключения, разработку рекомендаций.

Расследование авиационного события проводится по принципу многофакторности, предусматривающему выявление отклонений от нормального функционирования

авиационной транспортной системы и оценку влияния этих отклонений на исход полета воздушного судна.

8. Полномочным органом в организации и проведении расследования авиационных событий является Министерство транспорта Республики Узбекистан (далее — Министерство транспорта).

9. Полномочному органу по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, в соответствии с приложением № 13 к [Конвенции ИКАО](#), предоставляется независимость в рамках проведения расследования.

При проведении расследований авиационных происшествий и инцидентов комиссии без задержки предоставляется необходимый доступ ко всем вещественным доказательствам. Другие виды разбирательств и проверок не должны препятствовать работе комиссии по расследованию.

Порядок и масштабы расследования авиационных происшествий и инцидентов определяются требованиями настоящих Правил и предусматривают установление причин, сопутствующих и способствующих факторов произошедшего в целях дальнейшего принятия мер по повышению уровня безопасности полетов.

Инструктивный материал по организации, проведению и контролю за проведением расследования содержится в Руководстве по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9756) Международной организации гражданской авиации ИКАО.

Отчеты о результатах расследования авиационных происшествий и инцидентов составляются на государственном языке или на одном из 6 языков (русский, английский, арабский, испанский, китайский, французский), указанных в приложении № 13 к [Конвенции](#).

10. Инструктивные и технологические документы, издаваемые ведомствами и организациями гражданской авиации по вопросам расследования авиационных событий с гражданскими воздушными судами, должны соответствовать требованиям настоящих Правил.

11. Комиссия, назначенная для расследования, в интересах предотвращения авиационных происшествий и инцидентов по завершении расследования публикует Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия или инцидента (далее — Окончательный отчет), как можно скорее, если возможно — в течение 12 месяцев.

Министерство транспорта принимает все необходимые меры для недопущения широкой огласки фамилии, инициалов авиационного персонала, вовлеченного в авиационное происшествие или инциденте.

12. Руководители организаций гражданской авиации не должны применять какие-либо дисциплинарные и/или иные санкции к специалистам, участвовавшим в расследовании, если результаты расследования вызовут отрицательную реакцию со стороны администраций организаций, направивших их в распоряжение комиссии по расследованию.

13. Авиационные события в зависимости от места, обстоятельств и тяжести наступивших последствий классифицируются:

а) Авиационные происшествия в зависимости от тяжести наступивших последствий подразделяются на:

авиационные происшествия с человеческими жертвами (катастрофы);

авиационные происшествия без человеческих жертв (аварии);

б) авиационные инциденты;

в) серьезные авиационные инциденты.

При вовлечении в событие нескольких воздушных судов последствия для каждого из них должны классифицироваться отдельно.

14. Авиационное событие с несколькими воздушными судами расследуется как одно событие, а классифицируется для каждого воздушного судна в соответствии с наступившими последствиями. По результатам расследования оформляется общий Окончательный отчет и информационные отчеты на каждое воздушное судно.

15. В каждой организации гражданской авиации должна быть разработана специальная инструкция, определяющая, с учетом настоящих Правил, порядок действий, обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при авиационном происшествии, согласованная с Министерством транспорта.

Глава 2. Расследование авиационных происшествий

§1. Оповещение об авиационном происшествии

16. Лица, которым стало известно об авиационном происшествии, должны незамедлительно известить о случившемся местные органы власти или организацию гражданской авиации.

Для оперативного оповещения руководящих должностных лиц, направления аварийно-спасательных сил и средств, формирования и сбора комиссии по расследованию, в организации гражданской авиации (авиакомпаниях) устанавливается регламентированный порядок прохождения информации об авиационном происшествии.

17. Диспетчеры аэродромно — диспетчерского пункта, производственно — диспетчерской службы предприятия, районного центра единой системы управления использованием воздушным пространством (РЦ ЕС УИВП), Главного центра единой системы управления использованием воздушным пространством (ГЦ ЕС УИВП), центральной производственно диспетчерской службы аэропорта (ЦПДСА) при получении информации об авиационном происшествии с гражданским воздушным судном незамедлительно передают первичное сообщение о случившемся в адреса Министерство транспорта, транспортное управление Службы государственной безопасности, Транспортную прокуратуру Республики Узбекистан и органу войск противовоздушной обороны (ПВО).

Сообщение передается также руководителю организации гражданской авиации, в районе или на территории которого произошло авиационное происшествие, и эксплуатанту (владельцу) воздушного судна.

18. После получения первичного сообщения об авиационном происшествии Министерство транспорта немедленно информирует о случившемся Кабинет Министров, Министерство чрезвычайных ситуаций, Служба государственной безопасности, Министерство внутренних дел, Службу безопасности полетов авиации Вооруженных Сил, транспортную прокуратуру Республики Узбекистан и Центральный комитет профсоюза авиаработников.

Информация об авиационном происшествии с воздушным судном иностранного государства дополнительно передается в Министерство иностранных дел Республики Узбекистан, дипломатическое представительство государства регистрации воздушного судна и представительство авиакомпании, которой принадлежит воздушное судно, потерпевшее авиационное происшествие.

19. Первичное сообщение об авиационном происшествии с воздушным судном Республики Узбекистан на территории иностранного государства передается представителем организации гражданской авиации Республики Узбекистан в государстве места события в Министерство транспорта Республики Узбекистан.

В случае отсутствия представительства организации гражданской авиации Республики Узбекистан в государстве, на территории которого произошло авиационное происшествие, первичное сообщение может быть передано по оперативным дипломатическим каналам или по каналам органов организации воздушного движения членами экипажа или официальным представительством Республики Узбекистан, аккредитованным в государстве места события.

20. Руководитель организации гражданской авиации, в районе или на территории которого произошло авиационное происшествие, по получении первичного сообщения немедленно передает первоначальное донесение в Министерство транспорта, а также информирует руководство органа исполнительной власти Республики Узбекистан, на территории которого произошло авиационное происшествие, транспортную прокуратуру,

местные транспортные и территориальные органы Министерства внутренних дел, Службы государственной безопасности и Министерства чрезвычайных ситуаций Республики Узбекистан.

Первоначальное донесение должно содержать следующую информацию:

вид события;

дату, время (местное и UTC (Coordinated Universal Time)), место происшествия;

тип, государственный и регистрационный опознавательные знаки, заводской номер и принадлежность воздушного судна;

наименование владельца, эксплуатанта, арендатора, если он имеется, разработчика и изготовителя воздушного судна;

метеословия в момент происшествия;

квалификацию командира воздушного судна и гражданство членов экипажа;

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.

21. При получении первоначального донесения об авиационном происшествии Министерство транспорта незамедлительно направляет уведомление:

государству регистрации;

государству эксплуатанта;

государству разработчика;

государству изготовителя;

ИКАО, если максимальная масса соответствующего воздушного судна превышает 2250 кг, или когда оно является турбореактивным самолетом;

Министерство иностранных дел Республики Узбекистан, если авиационное происшествие произошло с ВС иностранного государства и/или при наличии на его борту пассажиров иностранных государств, которые погибли или получили тяжкие телесные повреждения.

Уведомление, по возможности, должно содержать информацию, предусмотренную приложением № 13 к Конвенции ИКАО и соответствующую [пункту 20](#) настоящих Правил.

Уведомление излагается простым языком и содержит такое количество информации, которая имеется в наличии. Отправление уведомления не должно задерживаться из-за отсутствия полной информации.

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

Как только окажется возможным, Министерство транспорта сообщает подробности, отсутствующие в уведомлении, а также направляет другую известную информацию, относящуюся к этому событию.

22. В течение трех суток с момента прибытия на место авиационного происшествия председатель комиссии по расследованию направляет в адрес руководителя, назначившего комиссию по расследованию и в Министерство транспорта последующее донесение, которое по возможности, должно содержать следующую информацию:

дата, время (местное и UTC), место, вид происшествия, тип воздушного судна, его государственный и регистрационный опознавательные знаки, 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 метеоусловий);

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.

23. Оповещение о терпящих бедствие воздушных судах, проведение поисковых и аварийно-спасательных работ осуществляются в соответствии с Правилами выполнения поисково-спасательных и аварийных работ Единой авиационной поисково-спасательной службой Республики Узбекистан и настоящими Правилами.

§2. Организация расследования

24. Организация и обеспечение объективного и квалифицированного расследования авиационных происшествий, происшедших с гражданскими воздушными судами на территории Республики Узбекистан, возлагается на Министерство транспорта с участием органов исполнительной власти, органов прокуратуры Республики Узбекистан, разработчиков, изготовителей, владельцев, эксплуатантов воздушного судна, представителей государства регистрации воздушного судна и других заинтересованных министерств, ведомств, организаций Республики Узбекистан.

25. В расследовании авиационных происшествий могут принимать участие организации, частные лица других государств, чьи интересы затрагивают последствия авиационного происшествия.

26. Авиационные происшествия в зависимости от их места, последствий, принадлежности воздушного судна расследуются комиссиями, которые создаются:

а) Министерством транспорта для расследования авиационных происшествий, происшедших на территории Республики Узбекистан с воздушными судами гражданской и экспериментальной авиации, не вовлекших интересы других государств, министерств, ведомств.

б) Правительством Республики Узбекистан для расследования авиационных происшествий, происшедших на территории Республики Узбекистан и затронувших интересы государственной и гражданской или государственной и экспериментальной авиации.

Расследование таких авиационных происшествий в каждом конкретном случае по решению Правительства Республики Узбекистан может быть делегировано Межгосударственному авиационному комитету (МАК).

27. Расследование авиационных происшествий с иностранными гражданскими воздушными судами, происшедших на территории Республики Узбекистан, проводится в соответствии с процедурами, изложенными в настоящих Правилах и в приложении № 13 к [Конвенции ИКАО](#).

Проведение расследования может быть передано государству регистрации или государству эксплуатанта воздушного судна. В случае передачи расследования другому государству, Министерство транспорта назначает уполномоченного представителя от Республики Узбекистан.

28. Расследование авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами Республики Узбекистан, происшедших на территории другого государства в соответствии с Правилами ИКАО и национальными правилами расследования авиационных происшествий государства места события производится:

комиссией, создаваемой государством места события;

комиссией, создаваемой Межгосударственным авиационным комитетом (если авиационное происшествие произошло в государстве — участнике «Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства»).

В этих случаях Министерство транспорта направляет (назначает) своих уполномоченных представителей для участия в расследовании.

В помощь уполномоченному представителю могут быть назначены советники.

При необходимости Министерство транспорта может назначить свою комиссию для проведения более детального расследования обстоятельств и причин авиационного происшествия, используя всю имеющуюся информацию.

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

Руководство ИКАО по расследованию авиационных происшествий (Doc 9756) содержит инструктивный материал по организации, проведению и контролю за проведением расследования. Кроме того, в добавлении к этому Руководству содержится перечень государств, которые могут предоставить квалифицированную помощь и оборудование для расследования крупных авиационных происшествий.

29. Комиссия по расследованию авиационного происшествия имеет статус государственной комиссии.

Вся деятельность комиссии организуется и проводится только под руководством председателя.

Участники расследования авиационного происшествия имеют права и обязанности определенные в [приложении № 4](#) к настоящим Правилам.

30. Государство разработчика, государство изготовителя, государство регистрации и государство эксплуатанта воздушного судна имеют право назначить своего уполномоченного представителя для участия в расследовании.

Государство разработчика или государство изготовителя силовой установки или основных агрегатов воздушного судна может ходатайствовать об участии в расследовании авиационного происшествия.

Государство регистрации и государство эксплуатанта могут назначать одного или нескольких советников, предложенных эксплуатантом, в помощь своему уполномоченному представителю.

В тех случаях, когда ни государство регистрации, ни государство эксплуатанта не назначают уполномоченного представителя, Министерство транспорта может пригласить для участия в расследовании уполномоченного представителя от эксплуатанта воздушного судна.

31. Государство разработчика и государство изготовителя могут назначать одного или нескольких советников, предложенных организациями, ответственными за конструкцию типа и окончательную сборку воздушного судна, для оказания помощи своим уполномоченным представителям.

32. В тех случаях, когда ни государство разработчика, ни государство изготовителя не назначают уполномоченного представителя, Министерство транспорта может пригласить для участия в расследовании организации, ответственные за конструкцию типа и окончательную сборку воздушного судна.

33. Любое государство, которое по запросу предоставляет сведения, оборудование или экспертов, может назначить уполномоченного представителя для участия в расследовании.

34. Любому государству, которое предоставляет оперативную базу (средства связи и считывания записей бортовых самописцев, специальную технику и т.п.) для проведения расследования на месте авиационного происшествия или принимает участие в поисково-спасательных операциях или операциях по извлечению обломков или является государством-партнером эксплуатанта по совместному использованию кодов или альянсу (объединению авиакомпаний), может быть также предложено назначить уполномоченного представителя для участия в этом расследовании.

35. Государство, назначившее уполномоченного представителя, также может назначить одного или нескольких советников для оказания уполномоченному представителю помощи в расследовании. Советникам разрешается участвовать в расследовании под руководством уполномоченного представителя в такой степени, в которой это необходимо для обеспечения эффективного участия этих представителей в расследовании.

36. Если в ходе расследования авиационного происшествия будет установлено, что среди погибших или получивших тяжкие телесные повреждения имеются граждане иностранного государства, это государство может обратиться с просьбой о назначении эксперта (экспертов) для участия в расследовании.

Назначенный эксперт (эксперты) имеет право:

посещать место авиационного происшествия;

получать доступ к соответствующей, разрешенной для опубликования, фактической информации об обстоятельствах авиационного происшествия, о причинах смерти, характере, тяжести и причинах телесных повреждений пассажиров, которые являются гражданами государства, назначившего данного эксперта (экспертов), а также к информации о ходе расследования;

получать экземпляр Окончательного отчета.

37. Не предусматривается, чтобы уполномоченный представитель, советники и эксперты какого-либо государства постоянно находились в Республике Узбекистан при проведении расследования.

38. Уполномоченные представители иностранных государств, их советники и эксперты, в состав комиссии как правило, не входят.

В отдельных случаях, по решению руководства Министерства транспорта уполномоченные представители государства-разработчика, государства-изготовителя, государства регистрации могут быть включены в состав комиссии по расследованию.

39. 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.

40. Степень участия уполномоченных представителей государств и их советников определяется приложением № 13 к Конвенции ИКАО и дает им право по согласованию с руководством Министерства транспорта и под контролем председателя комиссии:

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.

41. 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.

Когда выясняется, что уполномоченный представитель или его советники распространили информацию о процессе и результатах расследования без разрешения, они отстраняются от расследования председателем комиссии.

В этом случае также уведомляется орган государства, который назначал уполномоченного представителя или его советников.

42. Сбор и запись относящейся к расследованию информации не должны откладываться из-за ожидания прибытия уполномоченного представителя.

По решению Министерства транспорта степень участия уполномоченных представителей в расследовании может расширяться.

43. Уполномоченные представители, по разрешению Министерства транспорта, могут предоставлять своим государствам информацию с целью принятия соответствующих мер по обеспечению безопасности полетов.

44. Если от государств регистрации, эксплуатанта, разработчика или изготовителя поступит просьба о том, чтобы воздушное судно осталось 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.

45. 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.

46. 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 формы участия представителей определяется в каждом отдельном случае председателем комиссии.

47. Организация-владелец (эксплуатант) воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие и организация гражданской авиации 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.

48. При необходимости в состав комиссии для расследования авиационных происшествий привлекаются наиболее подготовленные специалисты всех служб, подразделений, производственных комплексов гражданской авиации, ведомств и министерств Республики Узбекистан.

49. Комиссия по расследованию должна состоять из председателя, заместителя председателя, начальника штаба (секретаря) и членов комиссии.

Специалисты, привлекаемые к работе комиссии, могут включаться в состав подкомиссий и рабочих групп или использоваться в качестве экспертов.

50. Информация о кандидатах в состав комиссии из ведомств, чьи интересы затронуты, передается в ведомство, организующее расследование, в минимально короткие сроки после получения от него запроса.

51. 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.

52. Для работы в составе комиссии, в ее рабочих органах или в качестве экспертов могут привлекаться работники органа, назначившего комиссию по расследованию, полномочные представители заинтересованных органов исполнительной власти, работники организаций независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, в том числе научно-исследовательских и конструкторских организаций, разработчиков, изготовителей и эксплуатантов авиационной техники, аэропортов, авиаремонтных организаций, авиационно –технических баз и центров, учебных заведений, организаций обслуживания воздушного движения, гидрометеорологии и мониторинга окружающей среды, медицинских учреждений.

53. Члены комиссии по расследованию и специалисты, участвующие в расследовании, должны иметь соответствующую квалификацию и не должны быть связаны с непосредственной ответственностью за авиационное происшествие.

54. Министерство транспорта проводит расследование авиационных происшествий независимо от правоохранительных органов, координируя свои действия с представителями органов прокуратуры, внутренних дел и службы государственной безопасности Республики Узбекистан.

55. Представители органов прокуратуры, государственной безопасности, внутренних дел, профсоюзов координируют свою работу, связанную с расследованием авиационного происшествия, взаимодействуя с председателем комиссии.

56. Оперативное взаимодействие с заинтересованными министерствами, ведомствами, производственными комплексами по вопросам организации расследования осуществляют:

в гражданской авиации Республики Узбекистан — руководители Министерства транспорта Республики Узбекистан;

в других министерствах и ведомствах — заместители руководителей этих министерств и ведомств;

в учебных заведениях — руководители учебных заведений.

57. Расследование, проводимое на месте авиационного происшествия, в соответствии с Воздушным кодексом Республики Узбекистан, относится к категории работ в особых условиях, приравниваемых к работам по ликвидации последствий стихийных бедствий.

Местные органы власти, командование воинских частей, предприятия, учреждения, организации и граждане обязаны оказывать всемерное содействие комиссии по расследованию авиационного происшествия.

58. Органы исполнительной власти, органы местного самоуправления с привлечением организаций гражданской авиации создают членам комиссии по расследованию авиационного

происшествия и привлекаемым к расследованию 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 бесплатно.

59. Расходы на обеспечение работы комиссии по расследованию авиационного происшествия, в том числе и расходы на проведение специальных исследований по заданию комиссии, а также на командирование специалистов по запросу комиссии по расследованию, финансируются владельцем (эксплуатантом) воздушного судна с последующим возмещением этих средств в порядке, предусмотренном законодательством Республики Узбекистан.

60. 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 их организационно-правовых форм и форм собственности, с учетом резолюции IATA (International Air Transport Association) № 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.

61. Для оперативного прибытия к месту авиационного происшествия, специалисты Министерства транспорта, в том числе и лица, не имеющие действующего летного свидетельства, по распоряжению руководителя Министерства транспорта в установленном порядке могут быть включены в задание на полет экипажей воздушных судов гражданской авиации Республики Узбекистан, выполняющих полеты на внутренних или международных воздушных линиях. Включенный в задание на полет специалист пользуется всеми видами обеспечения наравне с членами экипажа за счет средств эксплуатанта воздушного судна.

62. Министерство транспорта имеет право обратиться в Комиссию по расследованию авиационных происшествий Межгосударственного авиационного комитета или к любому государству с просьбой оказать помощь и содействие, включая направление специалистов при расследовании любых авиационных происшествий.

§3. Первоначальные действия должностных лиц при авиационном происшествии

63. С момента авиационного происшествия ответственность за проведение первоначальных действий на месте авиационного происшествия возлагается на руководителя организации гражданской авиации в районе и на территории которого произошло авиационное происшествие, а до его прибытия — на командира воздушного судна.

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

64. Члены экипажа потерпевшего бедствие воздушного судна, иные граждане, а также юридические лица, органы исполнительной власти, 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, находившихся на борту этого воздушного судна либо вовлеченных в авиационное происшествие извне.

65. В случае авиационного происшествия, вынужденной посадки вне аэродрома, командир воздушного судна совместно с членами экипажа выполняет действия, предусмотренные Руководством по летной эксплуатации воздушного судна, по эвакуации пассажиров и тушению пожара.

Убедившись, что воздушное судно не горит, командир воздушного судна до прибытия ответственного представителя, на территории которого произошло событие, обязан:

немедленно полностью обесточить воздушное судно (если это не препятствует проведению эвакуации) и убедиться, что бортовые самописцы выключены;

обеспечить неприкосновенность пультов управления в кабине экипажа и бортовых самописцев;

обеспечить неприкосновенность коммерческой загрузки и других предметов, находящихся на борту воздушного судна, запретить слив топлива, масла и других жидкостей;

закрыть и по возможности опломбировать двери, люки, капоты;

организовать охрану воздушного судна и места происшествия;

принять все возможные меры, чтобы как можно быстрее известить о случившемся событии ближайший авиационный орган или местные органы власти.

После прибытия на место происшествия руководителя организации гражданской авиации или руководителя аварийно-спасательных работ ответственность за дальнейшую сохранность воздушного судна, его содержимого и находящихся на месте происшествия вещественных доказательств возлагается на прибывшего руководителя.

В случае если командир воздушного судна по состоянию здоровья не может выполнять свои обязанности, то второй пилот и/или другие члены экипажа должны действовать в соответствии с данными требованиями и сложившимися обстоятельствами.

66. Руководитель организации гражданской авиации, в зоне ответственности или на территории которой произошло авиационное происшествие, по получении сообщения о случившемся и до прибытия комиссии по расследованию, во взаимодействии с Министерством чрезвычайных ситуаций Республики Узбекистан, соответствующими органами исполнительной власти и 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 вещественных доказательств;

организует совместно с органами внутренних дел, а при необходимости и дислоцированными в этом районе воинскими частями, охрану места происшествия, обеспечив неприкосновенность воздушного судна и его содержимого (за исключением случаев, когда необходимо извлечь из-под обломков пострадавших) и принимает меры по исключению доступа к месту авиационного происшествия посторонних лиц;

при необходимости дает 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 медицинское обследование членов экипажа и, при необходимости, пассажиров и авиационного персонала, причастного к происшествию, в установленном законодательством порядке. Такое обследование должно быть проведено незамедлительно;

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 отсюда 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 бортовых самописцев и обломков воздушного судна на прилегающей к месту происшествия местности и обеспечивает их сохранение 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, копти на поверхности воздушного судна, характерных следов от движения воздушного судна по земле, взлетно-посадочной полосе 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 авиационных метеорологических станций и пунктов;

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, находящихся на борту воздушного судна;

организует изъятие и опечатывание записей диспетчерских магнитофонов, данные 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 полетом, документов, характеризующих состояние летного поля, количества и качества заправленных ГСМ, метеодокументов, характеризующих метеосостояние в районе места события, аэродрома и по маршруту полета;

фиксирует бортовые номера воздушных судов, выполняющих 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 том случае, если воздушное судно упало на железнодорожную, шоссеиную, 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;

при необходимости, принимает меры по отстранению от выполнения своих обязанностей экипажа воздушного судна, персонала наземных служб, непосредственно осуществлявших подготовку воздушного судна к полету, обеспечение полета и управление воздушным движением. Указанные лица допускаются к выполнению своих обязанностей решением соответствующего руководителя по согласованию с председателем комиссии.

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

формирует совместно с органами исполнительной власти группу содействия и оказания помощи пострадавшим и их родственникам и группу обеспечения работы комиссии по расследованию авиационного происшествия.

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

68. Вскрытие и прослушивание записей наземных и бортовых магнитофонов, а также вскрытие и расшифровка записей бортовых самописцев до прибытия комиссии запрещается, и могут быть произведены только по решению председателя комиссии или его заместителя незамедлительно после их передачи в его распоряжение.

69. В случае, если организации гражданской авиации Республики Узбекистан не располагают соответствующими средствами считывания записей бортовых самописцев, используются средства соответствующего технического центра считывания записей бортовых самописцев, предоставленных государством, не являющимся государством — изготовителем (или государством разработчика), с учетом следующих аспектов:

возможность считывания записей;

своевременность считывания записей;

местонахождение средства считывания записей.

Во всех случаях для считывания и анализа информации, зарегистрированной бортовыми самописцами могут привлекаться представители государства эксплуатанта, государства изготовителя, государства разработчика.

70. Руководители организаций разработчика, изготовителя, владельца (эксплуатанта), а также организаций, выполнявших ремонт, управление воздушного движения, 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.

§4. Порядок организации работы комиссии по расследованию

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

72. По прибытии на место авиационного происшествия председатель комиссии по расследованию информирует об этом руководителя органа исполнительной власти 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 происшествия и проделанной работе, создает подкомиссии, назначает их председателей, определяет основные направления работ на начальном этапе расследования и 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.

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

Группа по составлению схемы (кроков) места происшествия и группа опроса по решению председателя включаются в состав летной или инженерно-технической подкомиссии либо работают самостоятельно под руководством председателя комиссии или его заместителя и выполняют функции, указанные в [приложениях № 5 и 6](#) к настоящим Правилам.

Группа поисковых и аварийно-спасательных работ подчиняется непосредственно председателю комиссии и выполняет функции указанные в [приложении № 7](#) к настоящим Правилам. В случаях, не связанных с гибелью людей, эта группа может быть введена в состав административной подкомиссии.

В комиссии создается группа расчета и анализа, которая в состав подкомиссий не входит и подчиняется непосредственно председателю комиссии. Группа расчета и анализа выполняет функции, указанные в [приложении № 7](#) к настоящим Правилам.

74. Специалисты, привлекаемые к расследованию, включаются в состав подкомиссий или рабочих групп в зависимости от их специализации, либо используются в качестве экспертов по отдельным вопросам.

75. Состав подкомиссий, планы их работ, а также состав рабочих групп утверждается председателем комиссии.

76. Работа комиссии по расследованию осуществляется по плану, проект которого до его утверждения председателем рассматривается и обсуждается 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 оперативных планах подкомиссий и рабочих групп, которые составляются на период от одного до нескольких дней, и утверждаются председателем подкомиссии.

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

78. План работы комиссии и подкомиссии корректируется и дополняется в ходе расследования в зависимости от полученных фактических данных.

79. Исследования объектов авиационной техники (проверка их на работоспособность), 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.

Судебно-медицинская экспертиза погибших членов летного экипажа, бортпроводников и пассажиров проводится в соответствии с законодательством Республики Узбекистан.

80. На заседаниях комиссии по расследованию имеют право присутствовать представители прокуратуры, Службы государственной безопасности, Министерства внутренних дел, Профсоюза авиационных работников Узбекистана, представители эксплуатанта, представители Межгосударственного авиационного комитета, конструкторского бюро, представители Правительства Республики Узбекистан.

Члены комиссии по согласованию с председателем имеют право приглашать на заседание комиссии других специалистов, принимающих участие в расследовании.

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

комиссии, несогласный с принятым решением, имеет право отразить свое мнение в любой приемлемой форме.

82. Заседания комиссии и подкомиссий оформляются протоколами, в которых подробно отражаются обсуждаемые вопросы, принятые решения, указания председателя. При наличии разногласий по обсуждаемым вопросам в протоколе в обязательном порядке отражаются позиции сторон. Протоколы подписываются председателем и начальником штаба комиссии (подкомиссии).

При необходимости производится магнитофонная запись заседания комиссии, о чем делается соответствующая запись в протоколе.

83. При выявлении в процессе расследования недостатков, способствующих авиационному происшествию, комиссия обязана организовать проведение проверки выполнения правил летной и технической эксплуатации, управления и обеспечения полетов, подготовки персонала в подразделениях эксплуатанта воздушного судна, рекомендовать проведение в соответствующих организациях гражданской авиации аналогичной проверки, если воздушное судно изготовлено (отремонтировано) в этом государстве.

84. На любом этапе расследования авиационного происшествия или по результатам его расследования Министерство транспорта может рекомендовать организациям гражданской авиации соответствующие предупредительные меры, которые необходимо срочно принять для повышения уровня безопасности полетов.

Для разработчиков, изготовителей, владельцев воздушных судов и организаций гражданской авиации, находящихся в другом государстве, а также государству регистрации соответствующие предупредительные меры направляются через полномочный орган по расследованию.

85. Министерство транспорта, если это целесообразно, адресует датированным сопроводительным письмом любые рекомендации по обеспечению безопасности, выработанные в результате проведенных расследований, полномочным органам по расследованию авиационных происшествий другого (-их) соответствующего (-их) государства (государств) и, если они касаются документов ИКАО, — в ИКАО.

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

86. Если Министерство транспорта получает рекомендации по обеспечению безопасности полетов от полномочного органа по расследованию другого государства, то в течение 90 дней от даты регистрации сопроводительного письма информирует этот полномочный орган о принятых или рассматриваемых предупредительных мерах или о причинах непринятия каких-либо мер.

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

88. Допуск лиц, участвующих в расследовании, на место происшествия осуществляется по специальным пропускам, выдаваемым начальником штаба комиссии по разрешению председателя, после прохождения инструктажа по охране труда.

89. Воздушное судно, все находящееся на нем, или какие-либо его части, освобождаются из под охраны, как только они более не требуются при расследовании любому лицу или лицам, имеющим соответствующие полномочия, определенные законодательствами государства регистрации и государства эксплуатанта.

90. Средства объективного контроля, тарифовочные графики, летная и техническая документация хранятся в организации гражданской авиации, на базе которого проводится расследование.

91. Все элементы воздушного судна, его техническая документация хранятся до получения письменного разрешения на их уничтожение от правоохранительных органов. Уничтожение производится владельцем воздушного судна по месту хранения в присутствии специальной комиссии, с составлением акта.

92. 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.

93. По прибытии на место происшествия 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, прикладывается к материалам расследования.

94. Подкомиссиями и рабочими группами проводятся работы, предусмотренные [приложениями № 9, 10, 11](#) к настоящим Правилам, и по результатам оформляются отчеты, которые обсуждаются на заседаниях комиссии (подкомиссии).

Порядок работы подкомиссий и рабочих групп, а также подготавливаемые ими материалы приведены в [приложениях № 5 — 11](#) к настоящим Правилам.

При согласии членов комиссии (подкомиссии) с достаточностью проделанных работ и с полученными в их результате фактическими данными отчет принимается к сведению и прикладывается к материалам расследования. В противном случае возвращается подкомиссии (рабочей группе) на доработку.

95. Окончательный отчет составляется с учетом материалов подкомиссий, рабочих групп, результатов исследования и экспертиз, а также другой имеющейся в распоряжении комиссии информации по форме, приведенной в [приложении № 12](#) к настоящим Правилам.

Проект Окончательного отчета направляется комиссией всем странам, участвующим в расследовании, с предложением высказать свои мнения и комментарии по проекту документа. Все отзывы и отзывы, полученные в течение 60 дней после отправки проекта, будут рассмотрены комиссией.

Мнения и комментарии, которые не предназначены для включения в текст отчета, прилагаются к проекту Окончательного отчета.

96. Материалы включаются в Окончательный отчет или дополнения к нему только в том случае, когда они имеют отношение к анализу авиационного происшествия или инцидента. Части записей, не имеющих отношения к такому анализу, о гласке не предаются.

97. 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, несогласный с содержанием отчета, обязан представить особое мнение в письменном виде.

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

В протоколе указывается мнение каждого из членов комиссии (подкомиссии) по существу особого мнения. В любом случае особое мнение остается приложенным к отчету подкомиссии (рабочей группы).

При невозможности устранения разногласий Окончательный отчет с особым мнением и совместным протоколом рассматривается руководителем Министерства транспорта или лицом, уполномоченным утверждать Окончательный отчет комиссии.

99. 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.

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

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

Дата утверждения Окончательного отчета комиссии считается датой окончания расследования.

102. По материалам расследования комиссией составляется информационный отчет, если авиационное происшествие произошло с воздушным судном максимальной массой более 2250 кг, который направляется в ИКАО.

Порядок и правила заполнения информационного отчета определяются действующими документами по кодированию информации об авиационных происшествиях.

103. 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. Все 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.

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

правоохранительный орган, проводящий предварительное следствие;

Министерство транспорта;

эксплуатанту (владельцу) воздушного судна;

Узгидромет, если авиационное происшествие связано с метеоусловиями или неудовлетворительным метеобеспечением;

Министерство обороны Республики Узбекистан (при расследовании авиационного происшествия совместной комиссией).

105. Окончательный отчет без приложений (материалов, прилагаемых к Окончательному отчету) направляется в:

государство регистрации;

государство разработчика;

государство изготовителя;

ИКАО (если авиационное происшествие произошло с воздушным судном максимальной массой более 5700 кг);

Министерство иностранных дел Республики Узбекистан (по запросу, в случае расследования авиационного происшествия с иностранным воздушным судном, произошедшим на территории Республики Узбекистан, или если на борту потерпевшего

авиационное происшествие воздушного судна находились граждане иностранного государства, которые погибли или получили тяжкие телесные повреждения);

любое государство, которое представило соответствующую информацию, основное оборудование, необходимое для расследования, в том числе для считывания записей бортовых самописцев, или экспертов;

заинтересованные государства, принимавшие участие в расследовании авиационного происшествия.

106. Рассылка (публикация) утвержденных материалов расследования осуществляется непосредственно Министерством транспорта либо, по его поручению, организацией гражданской авиации.

Если Окончательный отчет не может быть опубликован в течение 12 месяцев, Министерство транспорта публикует промежуточное сообщение к каждой годовщине авиационного происшествия с подробным изложением хода расследования, включая информацию о любых возникших при расследовании вопросах, касающихся безопасности полетов.

107. Лица, принимающие участие в расследовании, несут ответственность за выполнение обязанностей, возложенных на них настоящими Правилами, полноту и качество выполняемых ими работ, обоснованность и объективность выводов, а также за качество оформления материала.

108. Для обеспечения работы комиссии руководитель организации гражданской авиации, 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 эвакуация 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 гражданской авиации, 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.

§5. Участие авиаспециалистов Республики Узбекистан в расследовании авиационных происшествий с воздушным судном Республики Узбекистан на территории иностранного государства

109. При расследовании авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами Республики Узбекистан, разработанными, изготовленными, зарегистрированными или эксплуатируемыми в Республике Узбекистан, происшедших за пределами Республики Узбекистан, в случаях когда расследование таких происшествий проводится органами расследования государства места события, Министерство транспорта подтверждает получение уведомления об авиационном происшествии и назначает уполномоченного представителя по расследованию происшествия согласно приложению № 13 к Конвенции ИКАО. В помощь уполномоченному представителю назначаются советники.

110. После утверждения персонального состава группы специалистов для участия в расследовании авиационного происшествия направляется соответствующее уведомление государству места события и через Министерство иностранных дел Республики Узбекистан, посольству Узбекистана в этом государстве.

Оформление выезда специалистов, назначенных для участия в расследовании авиационного происшествия, осуществляется в установленном порядке соответствующими подразделениями органов исполнительной власти и организаций Республики Узбекистан назначивших лиц для участия в расследовании авиационного происшествия.

111. При расследовании авиационного происшествия с воздушным судном Республики Узбекистан на территории иностранного государства права уполномоченного представителя по расследованию и советников определяются приложением № 13 к Конвенции ИКАО и приведены в пункте 40 настоящих Правил.

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

112. Дипломатические представительства, консульские учреждения и представительства организаций гражданской авиации Республики Узбекистан 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.

113. По результатам участия в расследовании авиационного происшествия уполномоченный представитель с группой специалистов составляет справку, которая представляется руководству Министерства транспорта Республики Узбекистан.

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

114. Если расследование авиационного происшествия с воздушным судном Республики Узбекистан происшедшего на территории иностранного государства передано Министерству транспорта, такое расследование проводится в соответствии с требованиями настоящих Правил, при соблюдении стандартов и рекомендаций приложения № 13 к Конвенции ИКАО.

115. Если невозможно определенно установить, что место авиационного происшествия с воздушным судном гражданской авиации Республики Узбекистан находится на территории какого-либо государства, то в соответствии с приложением № 13 к Конвенции ИКАО и настоящими Правилами расследование назначает и проводит Министерство транспорта Республики Узбекистан.

116. По просьбе государства, проводящего расследование авиационного происшествия, Министерство транспорта предоставляет этому государству всю имеющуюся у него соответствующую информацию, касающуюся расследования, в том числе информацию об организациях, деятельность которых могла прямо или косвенно оказать влияние на эксплуатацию воздушного судна.

Когда воздушное судно, с которым имело место авиационное происшествие, совершает посадку в государстве, не являющемся государством места события, то Министерство транспорта по просьбе государства, проводящего расследование, предоставляет этому государству записи бортовых самописцев и, если необходимо, соответствующие бортовые самописцы.

Если средства или службы организаций гражданской авиации Республики Узбекистан использовались или могли использоваться воздушным судном до авиационного происшествия или инцидента и, если Министерство транспорта располагает такой информацией, относящейся к расследованию, то он может предоставить эту информацию государству, проводящему расследование.

117. Если в ходе расследования авиационного происшествия с иностранным воздушным судном будет установлено, что среди погибших или получивших тяжкие телесные повреждения имеются граждане Республики Узбекистан, Министерство транспорта может назначить соответствующего эксперта (экспертов) для участия в расследовании.

§6. Предание гласности информации, связанной с авиационным происшествием

118. В процессе расследования, до утверждения Окончательного отчета, информация об авиационном происшествии ограничивается фактическими данными.

Публикуемый или полученный для рассмотрения от другого государства проект Окончательного отчета огласке не передается.

119. В случае решения правоохранительного органа, осуществляющего предварительное следствие по факту авиационного происшествия, а также если не будет нанесен ущерб расследованию или другим будущим расследованиям, гласности может быть передана 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,

записи бортовых регистраторов визуальной обстановки и любую расшифровку таких записей;

записи и расшифровки записей органов управления воздушным движением.

Вышеприведенная информация включается в Окончательный отчет или добавления к нему только в том случае, когда она имеет отношение к анализу авиационного происшествия или инцидента. Части записей бортовых речевых самописцев, не имеющие отношения к такому анализу, огласке не предаются.

120. Всю информацию относительно обстоятельств авиационного происшествия участники расследования могут использовать 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.

121. Информацию с звуковых записей бортовых речевых самописцев запрещается использовать в целях, не относящихся к расследованию авиационного происшествия (инцидента).

122. При расследовании авиационного происшествия или инцидента считывание и расшифровку звуковых записей бортового речевого самописца выполняют только специально определенные специалисты — члены комиссии, подкомиссии.

Допуск лиц, не связанных с выполнением процедур расследования, к считыванию и расшифровке звуковых записей бортового речевого самописца, запрещен.

В целях поощрения добровольных сообщений информация, добровольно представляемая лицами, опрошенными в ходе расследования авиационного происшествия или инцидента, не должна быть использована для целей дисциплинарного, гражданского, административного разбирательства.

§7. Организация и проведение исследований при расследовании авиационных происшествий

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

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

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

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

Если воздушное судно и 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 принимаются комиссией по согласованию с уполномоченным представителем государства изготовителя, разработчика, регистрации и/или эксплуатанта воздушного судна.

127. Исследования объектов авиационной техники в организациях-исполнителях, расположенных на территории других государств, выполняются с обязательным присутствием полномочных представителей комиссии по расследованию авиационного происшествия. Организация таких исследований осуществляется по согласованию с полномочным органом в области расследования соответствующего государства.

128. 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 прилагается справка с изложением в необходимом объеме обстоятельств происшествия, данных о воздушном судне и объекте исследования, их ремонте и техническом обслуживании.

Отбор и упаковка объектов, подлежащих исследованию, производится в соответствии с рекомендациями, предусмотренными [приложением № 13](#) к настоящим Правилам.

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

130. После получения 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 дней 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.

131. Специалисты организаций-соисполнителей, принимающие 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 материалам;

принимать участие в обсуждении хода исследований и их результатов;

подписывать отчет или прилагать к нему свое аргументированное мнение, которое является неотъемлемой частью заключения.

132. 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.

133. 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.

134. При расследовании авиационных происшествий исследование полетной информации проводится, как правило, на базе Министерства транспорта.

135. Исследования объектов авиационной техники и расшифровка записей бортовых самописцев при расследовании авиационных происшествий с иностранными воздушными судами на территории Республики Узбекистан проводятся на базе соответствующих организаций Республики Узбекистан.

При отсутствии технических возможностей проведения этих работ в Республике Узбекистан 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.

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

137. По результатам исследований составляется Отчет, который направляется в комиссию по расследованию.

138. 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 исследования не разрешается.

Полный комплект материалов исследований, включающий 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.

139. Объекты авиационной техники и носители полетной информации бортовых самописцев, прошедшие исследования, хранятся в головной организации-исполнителе исследований в течение 3 месяцев после утверждения Окончательного отчета по результатам расследования.

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

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

Уничтожение объектов, связанных с авиационным происшествием и прошедших исследование, без разрешения владельца воздушного судна, согласованного с правоохранными организациями, запрещается.

Полетная информация бортовых самописцев на компьютерах (на флешках, других носителях информации) хранятся в организации-исполнителе исследований постоянно.

140. Если проведение исследований и испытаний авиационной техники не закончено на момент завершения полевого этапа расследования, 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.

§8. Проведение разборов по результатам расследования

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

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

143. Как правило, все разборы являются открытыми.

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

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

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

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

§9. Пересмотр или изменение выводов по результатам расследования

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

148. Решение о возобновлении расследования принимается совместным решением Министерства транспорта и других 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.

149. 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.

§10. Учет и анализ авиационных происшествий

150. Каждое авиационное происшествие с гражданским воздушным судном Республики Узбекистан подлежит обязательному учету.

151. Учет авиационных происшествий ведется в организации гражданской авиации, которой принадлежит воздушное судно, в авиационной администрации государства, на территории которого произошло авиационное происшествие, в Министерстве транспорта и в соответствующих подразделениях других министерств и ведомств.

152. В целях обеспечения более глубокого анализа причин авиационных происшествий, их классификация ведется по причинам/факторам в соответствии с документом ИКАО Doc 9156-AN/900.

При этом каждое авиационное происшествие должно быть классифицировано и учтено по всем выявленным в ходе расследования причинам/факторам. Для выявления и учета причастности к авиационному происшествию конкретных служб авиакомпании, комплексов, ведомств, организаций авиационные происшествия учитываются также и по обобщенным группам причин в соответствии с документом ИКАО Doc 9156-AN/900.

153. По результатам расследования авиационных происшествий Агентство гражданской авиации при Министерстве транспорта (далее Агентство гражданской авиации) проводит анализ состояния безопасности полетов за полугодие, за год, а также за любой период по указанию Кабинета Министров Республики Узбекистан.

В качестве информационной базы проведения анализа используется вся совокупность причин/факторов, выявленных при расследованиях.

По результатам анализа разрабатываются рекомендации по повышению уровня безопасности полетов.

§11. Разработка мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий

154. Система разработки и реализации мероприятий по результатам расследования является средством предотвращения авиационных происшествий и базируется на тщательной и всесторонней оценке комиссией по расследованию функционирования авиационно-транспортной системы в конкретном полете, выявлении отклонений в функционировании ее звеньев, повлиявших на возникновение и развитие особой ситуации в полете и на исход полета, отработке обоснованных рекомендаций по повышению безопасности полетов и мероприятий по выполнению этих рекомендаций.

155. Мероприятия по результатам расследования авиационного происшествия разрабатываются на основе рекомендаций комиссии по расследованию. Официальным основанием для разработки мероприятий является утвержденный Окончательный отчет расследования авиационного происшествия с приложениями.

156. Разработанные мероприятия оформляются в виде планов мероприятий (ведомственных, межведомственных) или, если требуются единичные меры, определяются и рекомендуются в приказах по авиакомпаниям, ведомству, организации, комплексу, или иных распорядительных документах.

157. 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 авиационно-транспортной системы, в том числе и не оказавшие непосредственного влияния на возникновение и развитие особой ситуации в данном полете, но представляющие угрозу безопасности полетов в целом.

Любые рекомендации по обеспечению безопасности, выработанные в результате расследования авиационных происшествий, если это целесообразно, адресуются полномочным органам по расследованию авиационных происшествий другого соответствующего(их) государства (государств) и, если они касаются документов ИКАО, в ИКАО.

Рекомендация по обеспечению безопасности полетов, имеющая глобальное значение, направляется в ИКАО даже в том случае, когда рекомендация не адресована ИКАО.

В случае получения рекомендаций по обеспечению безопасности или других предложений в отношении предупредительных мер Министерство транспорта информирует государство, представившее предложения, о принятых или рассматриваемых предупредительных мерах или о причинах непринятия каких-либо мер.

158. Рекомендации комиссии по расследованию могут предусматривать следующие меры:

- совершенствование организации деятельности авиакомпании, авиапредприятий-эксплуатантов воздушных судов и их подразделений по обеспечению безопасности полетов;
- укрепление дисциплины личного состава авиационных подразделений;
- повышение уровня профессиональной подготовки летного состава и персонала наземных служб;

- совершенствование технической и летной эксплуатации авиационной техники;
- совершенствование управления воздушным движением и наземного обеспечения полетов;

- создание новых или модернизация существующих средств обеспечения полетов;
- совершенствование технологии изготовления авиационной техники;
- совершенствование технологии обслуживания и ремонта авиационной техники;

дополнение и уточнение инструктивных и нормативных документов;
проведение других мероприятий, вытекающих из материалов расследования.

159. Рекомендации комиссии должны быть тщательно проработаны и обоснованы материалами расследования. Персональную ответственность за обоснованность рекомендаций комиссии несет ее председатель.

160. Организации гражданской авиации, к компетенции которых относятся рекомендации комиссии, после получения Окончательного отчета расследования, разрабатывают и утверждают планы мероприятий или иные распорядительные документы, предусматривающие принятие профилактических мер на уровне организаций гражданской авиации. Утвержденные планы мероприятий в трех — дневный срок направляются в Министерство транспорта.

161. При составлении плана мероприятий (или иного распорядительного документа) все рекомендации комиссии должны быть приняты к исполнению.

При наличии разногласий по вопросам целесообразности или путей реализации какой-либо рекомендации комиссии этот вопрос включается в план мероприятий для дополнительной проработки.

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

162. Ответственным за организацию разработки мероприятий является Министерство транспорта. Ответственным за разработку мероприятий является — организация гражданской авиации — владелец (эксплуатант) воздушного судна.

163. 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 Министерстве транспорта или при необходимости в Кабинете Министров Республики Узбекистан.

164. Исполнители и соисполнители работ по проекту плана мероприятий при получении его на согласование обязаны в течение двух рабочих дней рассмотреть проект и завизировать его, либо представить свои замечания и предложения в письменном виде. Решение по спорным вопросам принимают руководители, утверждающие мероприятия.

165. Для разработки планов мероприятий или иных распорядительных документов по реализации рекомендаций комиссии по расследованию авиационного происшествия устанавливаются сроки:

30 рабочих дней — для межведомственных планов;

15 рабочих дней — для внутриведомственных планов и иных распорядительных документов.

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

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

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

166. Министерство транспорта ведет учет рекомендаций комиссий по расследованию, планов мероприятий и иных распорядительных документов, относящихся к компетенции Министерства транспорта.

Аналогичный учет ведут организации гражданской авиации в части, их касающейся.

167. Контроль за реализацией рекомендаций комиссии и разработанных мероприятий осуществляет Министерство транспорта.

Глава 3. Расследование авиационных инцидентов

§1. Оповещение об авиационном инциденте

168. Диспетчеры аэродромно — диспетчерского пункта, производственно — диспетчерской службы предприятия, районного центра единой системы управления использованием воздушным пространством (РЦ ЕС УИВП), Главного центра единой системы управления использованием воздушным пространством (ГЦ ЕС УИВП), центральной производственно — диспетчерской службы аэропорта (ЦПДСА) при получении информации об авиационном инциденте с гражданским воздушным судном незамедлительно передают первичное сообщение о случившемся и последующую информацию в адреса в соответствии с руководством по составлению и передаче сообщений, касающихся воздушного движения.

Сообщение, также, передается руководителю организации гражданской авиации в районе или на территории которого произошел авиационный инцидент и владельцу (эксплуатанту) воздушного судна.

169. В случае, если авиационное событие произошло или выявлено на земле при техническом, коммерческом обслуживании воздушного судна или при его хранении, первичное сообщение передает руководитель организации гражданской авиации, в ведении которого находится воздушное судно на момент выявления события.

170. По получении первичного сообщения об авиационном инциденте Министерство транспорта информирует о случившемся транспортную прокуратуру Республики Узбекистан.

171. Первичное сообщение об авиационном инциденте с воздушным судном Республики Узбекистан на территории иностранного государства передается представителем организации гражданской авиации Республики Узбекистан в государстве места события в Министерство транспорта и владельцу (эксплуатанту) воздушного судна.

172. Если государство места события не располагает информацией об авиационном инциденте или серьезном инциденте с воздушным судном Республики Узбекистан, соответственно Министерство транспорта направляет уведомление о таком инциденте:

- государству разработчика;
- государству изготовителю;
- государству места события.

173. Руководитель организации гражданской авиации, в районе или на территории которого произошел авиационный инцидент, по получении информации об авиационном инциденте немедленно передает первоначальное донесение в Министерство транспорта, а также информирует руководство органа исполнительной власти или органа местного самоуправления Республики Узбекистан, на территории которого произошел авиационный инцидент, транспортную прокуратуру, региональное управление Службы государственной безопасности Республики Узбекистан.

174. Первоначальное донесение должно содержать следующую информацию:

- вид события;
- дату, время (местное и UTC), место происшествия;
- тип, государственный и регистрационный опознавательные знаки, и принадлежность воздушного судна;
- метеословия в момент авиационного инцидента;
- характер задания, номер рейса;
- число членов экипажа и пассажиров на борту воздушного судна;
- степень повреждения воздушного судна;
- фактические данные, известные на момент направления первоначального донесения.

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.

§2. Организация расследования

175. Расследование авиационных инцидентов, происшедших с гражданскими воздушными судами на территории Республики Узбекистан, организуют и проводят

Министерство транспорта совместно с Инспекцией по безопасности полетов эксплуатанта или организации гражданской авиации, с участием органов исполнительной власти Республики Узбекистан и представителей других заинтересованных организаций, ведомств, государств. Во всех случаях Министерство транспорта контролирует формирование и назначение комиссии по расследованию авиационного инцидента.

176. Комиссия по расследованию авиационного инцидента назначается приказом руководителя Министерства транспорта (руководителя организации гражданской авиации).

Основанием для формирования комиссии по расследованию и издания приказа (указания) является первичное сообщение об авиационном инциденте или указание руководителя Министерства транспорта.

Расследование авиационных инцидентов и серьезных инцидентов может быть передано частично или полностью другому государству или региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, по взаимной договоренности и согласию. В этом случае Министерство транспорта оказывает содействие в проведении этого расследования.

177. По решению Министерства транспорта может быть назначено расследование авиасобытий, которые не входят в перечень приложения № 1 к настоящим Правилам. Расследование и классификация таких авиасобытий проводится по правилам расследования авиационного инцидента.

178. Общий срок расследования авиационного инцидента, исчисляемый с момента издания приказа о назначении комиссии до утверждения отчета по результатам расследования, не должен превышать 15 рабочих дней, если не требуется проведения дополнительных исследований.

Продление срока расследования допускается с разрешения Министерства транспорта по запросу председателя комиссии.

Контроль за сроками и качеством расследования авиационных инцидентов возлагается на Министерство транспорта.

179. В состав комиссии по расследованию инцидента включаются ведущие и наиболее подготовленные специалисты дирекции авиакомпании, предприятий, производственных комплексов, подразделений и служб, имеющие соответствующую квалификацию.

При необходимости, в состав комиссии могут включаться ответственные представители промышленности и ремонтных организаций, на которых воздушное судно (двигатели) изготовлено или проходило последний ремонт. Если авиационный инцидент связан с неудовлетворительным метеообеспечением, в состав комиссии включаются представители Узгидромета.

180. Председателем комиссии могут назначаться представители Министерства транспорта, Агентства гражданской авиации или лица командно-руководящего, инспекторского состава эксплуатанта, организации гражданской авиации, прошедшие специальные курсы подготовки по расследованию авиасобытий.

181. Комиссия состоит из председателя, членов комиссии, при необходимости, заместителя председателя и начальника штаба.

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

182. Комиссия осуществляет свою деятельность под руководством председателя. Участники расследования авиационного инцидента имеют права и обязанности, определенные в [приложении № 4](#) к настоящим Правилам.

183. Комиссия по расследованию авиационного инцидента имеет право:

беспрепятственно проходить на место события и на борт воздушного судна для выяснения обстоятельств и установления причин авиационного инцидента;

обследовать 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 воздушного судна, а также соответствующих лиц из числа авиационного персонала.

184. Расследование авиационных инцидентов с иностранными гражданскими воздушными судами, происшедших на территории Республики Узбекистан, проводится в соответствии с процедурами, изложенными в настоящих Правилах, стандартами и рекомендациями приложения № 13 к [Конвенции ИКАО](#).

По договоренности проведение расследования может быть передано государству регистрации или государству эксплуатанта воздушного судна. В любом случае Министерство транспорта принимает все меры для содействия проведению расследования.

185. При расследовании авиационного инцидента с воздушным судном иностранного государства на территории Республики Узбекистан государство разработчика, государство изготовителя, государство регистрации и государство эксплуатанта воздушного судна имеют право назначить своего уполномоченного представителя для участия в расследовании.

186. В тех случаях, когда ни государство регистрации, ни государство эксплуатанта не назначают уполномоченного представителя, Министерство транспорта может пригласить для участия в расследовании уполномоченного представителя от эксплуатанта воздушного судна.

187. Государство разработчика и государство изготовителя могут назначать одного или нескольких советников, предложенных непосредственно разработчиком и изготовителем воздушного судна, для оказания помощи своим уполномоченным представителям.

188. В тех случаях, когда ни государство разработчика, ни государство изготовителя не назначают уполномоченного представителя, Министерство транспорта может пригласить для участия в расследовании непосредственно разработчиков и изготовителей воздушного судна.

189. Государство, которое спроектировало или изготовило силовую установку или основные агрегаты воздушного судна, может ходатайствовать об участии в расследовании авиационного инцидента или серьезного инцидента.

190. Любое государство, которое по запросу предоставляет соответствующую информацию, оборудование или экспертов, может назначить уполномоченного представителя для участия в расследовании.

191. Настоящим пунктом не предусматривается, чтобы уполномоченный представитель и советники какого-либо государства постоянно находились в Республике Узбекистан при проведении расследования.

192. 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 исследование 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.

193. 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.

194. Сбор и запись относящейся к расследованию информации не должны откладываться из-за ожидания прибытия уполномоченного представителя.

195. По решению Министерство транспорта степень участия уполномоченных представителей в расследовании может расширяться.

Уполномоченные представители, по разрешению Министерства транспорта, могут предоставлять своим государствам информацию с целью принятия соответствующих мер по обеспечению безопасности полетов.

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

В отдельных случаях, по решению Министерства транспорта уполномоченные представители государства разработчика, государства изготовителя, государства регистрации могут быть включены в состав комиссии по расследованию.

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

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

199. Администрация организации гражданской авиации места события обязана принимать участие в организации расследования авиационного инцидента и осуществлять координацию действий с местными органами исполнительной власти по обеспечению работы комиссии по расследованию авиационного инцидента.

200. Органы исполнительной власти Республики Узбекистан и органы местного самоуправления, 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.

201. Органы исполнительной власти Республики Узбекистан, органы местного самоуправления с привлечением организаций гражданской авиации 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 соответствующей одеждой, обувью, средствами индивидуальной защиты, транспортными средствами и средствами связи, необходимым снаряжением, расходуемыми материалами, проживанием и питанием бесплатно.

202. Расходы на обеспечение работы комиссии по расследованию авиационного инцидента, в том числе и расходы на проведение специальных исследований по заданию комиссии по расследованию, финансируются владельцем (эксплуатантом) воздушного судна с последующим возмещением этих средств в порядке, предусмотренном законодательством Республики Узбекистан.

203. Контроль за работой комиссий, создаваемых в организациях гражданской авиации, осуществляет Министерство транспорта.

Для обеспечения надзора за объективностью и качеством расследования авиационного инцидента (в том числе проводимых специальных исследований) могут быть направлены работники Министерства транспорта, которые в состав комиссии не входят, но пользуются правами, вытекающими из полученного задания.

В случае выявления недостатков при проведении расследования, отклонения от требований настоящих Правил Министерство транспорта может потребовать пересмотра материалов, проведения повторного расследования, дополнительных исследований и испытаний, и других работ, обеспечивающих объективность и качество расследования.

204. Для оперативного прибытия к месту авиационного инцидента специалисты Министерства транспорта, в том числе и лица, не имеющие действующего летного свидетельства, по распоряжению руководства Министерства транспорта в установленном порядке могут быть включены в задание на полет экипажей воздушных судов гражданской авиации Республики Узбекистан, выполняющих полеты на внутренних или международных воздушных линиях. Включенный в задание на полет специалист пользуется всеми видами обеспечения наравне с членами экипажа за счет эксплуатанта воздушного судна.

§3. Первоначальные действия должностных лиц при авиационном инциденте

205. С момента авиационного инцидента ответственность за проведение первоначальных действий на месте авиационного инцидента возлагается на руководителя организации гражданской авиации в районе и на территории которого произошло авиационное происшествие, а до его прибытия, на командира воздушного судна.

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

206. В случае авиационного инцидента, вынужденной посадки вне аэродрома, командир воздушного судна совместно с членами экипажа выполняет действия по эвакуации пассажиров и тушению пожара. Убедившись, что воздушное судно не горит, командир воздушного судна до прибытия ответственного представителя, в районе или на территории которого произошло событие, обязан:

немедленно полностью обесточить воздушное судно (если это не препятствует проведению эвакуации) и убедиться, что бортовые самописцы выключены;

обеспечить неприкосновенность пультов управления в кабине экипажа и бортовых самописцев;

обеспечить неприкосновенность коммерческой загрузки и других предметов, находящихся на борту воздушного судна, запретить слив топлива, масла и других жидкостей; закрыть и по возможности опломбировать двери, люки, капоты;

организовать охрану воздушного судна и места события;

принять все возможные меры, чтобы как можно быстрее известить о случившемся событии ближайший авиационный орган или местные органы власти.

После прибытия на место события руководителя организации гражданской авиации или руководителя аварийно-спасательных работ ответственность за дальнейшую сохранность

воздушного судна, его содержимого и находящихся на месте события вещественных доказательств возлагается на прибывшего руководителя.

В случае, если командир воздушного судна по состоянию здоровья не может выполнять свои обязанности, то второй пилот и/или другие члены экипажа должны действовать в соответствии с данными требованиями и сложившимися обстоятельствами.

207. Руководитель организации гражданской авиации места события по получении сообщения об авиационном инциденте:

обеспечивает проведение поисковых и аварийно-спасательных работ, при необходимости с привлечением органов местной администрации;

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

при необходимости организует медицинское обследование членов летного экипажа и авиационного персонала, причастного к инциденту, в установленном законодательством порядке. Такое обследование должно быть проведено незамедлительно;

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, находящихся на месте авиационного инцидента;

организует документальное фиксирование (путем фотографирования, видеозаписи или составления схем) признаков, которые могут быть уничтожены при воздействии внешней среды (отложения льда, копти на поверхности воздушного судна, характерных следов от движения воздушного судна по земле, взлетно-посадочной полосе и т.п.);

составляет кроки места авиационного инцидента;

организует внеочередное контрольное наблюдение за погодой, а если авиационный инцидент произошел вне аэродрома — обеспечивает сбор метеоданных с ближайших метеостанций и пунктов;

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 диспетчерских магнитофонов, 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 полетом;

документов, характеризующих состояние летного поля, количества и качества 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. При этом отстраненные от исполнения своих обязанностей 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.

208. Выполнение каких-либо работ на воздушном судне для подтверждения неисправности или дефекта, вскрытие и прослушивание наземных и бортовых магнитофонов, а также вскрытие и расшифровка записей бортовых самописцев до прибытия комиссии запрещаются и эти работы могут быть произведены только по решению председателя комиссии.

Вскрытие и расшифровка (считывание) записей бортовых самописцев должны быть произведены незамедлительно после их передачи в распоряжение комиссии. В случае, если организации гражданской авиации Республики Узбекистан не располагают соответствующими средствами считывания записей бортовых самописцев, используются средства соответствующего технического центра считывания данных, предоставленных государством, не являющимся государством изготовителя (или государством разработчика), с учетом следующих аспектов:

возможности считывания записей;

своевременность считывания записей;

местонахождение средства считывания записей.

209. Руководители организаций разработчика, изготовителя, владельца (эксплуатанта), а также организаций, выполнявших ремонт, управление воздушного движения, техническое и аэродромное обслуживание воздушного судна, потерпевшего бедствие, 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.

§4. Порядок организации работы комиссии по расследованию

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

211. После прибытия на место авиационного инцидента председатель комиссии по расследованию информирует об этом руководителя органа исполнительной власти или органа местного самоуправления, 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, при необходимости, рабочие органы комиссии и назначает их руководителей, определяет основные направления работ на начальном этапе расследования, дает необходимые оперативные указания.

212. 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.

213. Работа комиссии по расследованию авиационного инцидента осуществляется по плану.

Исследования объектов авиационной техники (проверка их на работоспособность), 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.

214. Председатель комиссии по расследованию авиационного инцидента может дать разрешение на замену отказавшего агрегата (детали) и ввод 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 исключительных случаях, по решению Министерства транспорта, 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, оговариваются условия перелета и меры безопасности. Технический акт подписывается членами группы по восстановлению воздушного судна и утверждается старшим группы, входящим в состав комиссии по расследованию.

215. Решения по основным методическим и организационным вопросам принимаются комиссией, при этом председатель комиссии обладает правом окончательного решения. Член комиссии, несогласный с принятым решением, имеет право отразить свое мнение в любой приемлемой форме.

216. Действия членов комиссии, подкомиссий и рабочих групп, имеющие одновременно уголовно-процессуальное значение, 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.

217. Итоговым документом работы комиссии по расследованию является Отчет по результатам расследования авиационного инцидента который составляется с учетом результатов проведенных работ ([приложение № 14](#) к настоящим Правилам).

218. 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 представить свое особое мнение в письменном виде.

В особом мнении указываются конкретные мотивы несогласия и их обоснование, а также предлагаемые формулировки. Особое мнение рассматривается членами комиссии с обязательным оформлением протокола. В протоколе по особому мнению указывается мнение каждого члена комиссии.

219. 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.

При невозможности устранения разногласий Отчет с особым мнением и совместным протоколом рассматривается руководителем Министерства транспорта или организации, назначившей расследование авиационного инцидента.

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

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

полетная информация, характеризующая параметры полета, работу авиатехники, действия экипажа от момента времени за 1 мин до появления отклонений до их ликвидации или до окончания полета;

результаты исследования авиатехники;

выписка из записи бортовых и наземных магнитофонов;

объяснительные записки и протоколы опроса;

технический акт на ввод воздушного судна в строй;

сведения об убытках.

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

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

Министерство транспорта;

Межгосударственный авиационный комитет (без приложений);

разработчику воздушного судна, если авиационный инцидент связан с отказом авиационной техники (конструкторское бюро);

владельцу (эксплуатанту) воздушного судна;

в транспортную прокуратуру (по запросу);

Узгидромет, если авиационный инцидент связан с метеоусловиями и/или неудовлетворительным метеообеспечением.

Материалы расследования серьезных инцидентов направляются в транспортную прокуратуру Республики Узбекистан.

По результатам расследования серьезного инцидента в ИКАО направляется информационный отчет об авиационном инциденте с воздушным судном максимальной массой более 5700 кг.

223. Ответственность за размножение и своевременную рассылку утвержденных материалов расследования возлагается на организацию гражданской авиации, на базе которой проводится расследование, а организация необходимых исследований — на организацию владельца (эксплуатанта) воздушного судна.

224. Лица, принимающие участие в расследовании, несут ответственность за выполнение обязанностей, изложенных в [приложении № 4](#) к настоящим Правилам, полноту и качество выполняемых ими работ, обоснованность и объективность выводов, а также за качество оформления материала.

225. Если в ходе расследования комиссией выявлены опасные отклонения, угрожающие безопасности полетов, председатель комиссии направляет об этом донесение, содержащее соответствующую информацию и рекомендации для принятия оперативных мер. Донесение направляется в Министерство транспорта и заинтересованные организации гражданской авиации.

§5. Участие авиаспециалистов Республики Узбекистан в расследовании авиационных инцидентов с воздушными судами Республики Узбекистан на территории иностранного государства

226. Расследования авиационных инцидентов с гражданскими воздушными судами, зарегистрированными или эксплуатируемыми в Республике Узбекистан, происшедших за пределами Республики Узбекистан, проводится органами расследования государства места события.

В этих случаях Министерство транспорта назначает уполномоченного представителя для участия в расследовании, а эксплуатант формирует группу специалистов для восстановления воздушного судна. В помощь уполномоченному представителю могут быть назначены советники.

При необходимости Министерство транспорта может назначить свою комиссию для проведения более детального расследования обстоятельств и причин авиационного инцидента, используя всю имеющуюся информацию.

227. При расследовании авиационного инцидента с воздушным судном гражданской авиации Республики Узбекистан на территории иностранного государства права уполномоченного представителя по расследованию определяются [приложением № 13 к Конвенции ИКАО](#).

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

228. Дипломатические представительства, консульские учреждения и представительства организаций гражданской авиации Республики Узбекистан 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.

229. По результатам участия в расследовании авиационного инцидента уполномоченный представитель составляет справку, которая представляется в Министерство транспорта.

230. Если расследование авиационного инцидента с воздушным судном Республики Узбекистан, происшедшего на территории иностранного государства, передано Министерству транспорта, такое расследование проводится в соответствии с требованиями настоящих Правил, при соблюдении стандартов и рекомендаций приложения № 13 к Конвенции ИКАО.

231. По получении уведомления Министерство транспорта подтверждает получение уведомления об авиационном происшествии/инциденте и как можно быстрее предоставляет государству места события имеющуюся информацию относительно летного экипажа и воздушного судна, с которым имело место данное событие. Министерство транспорта также информирует государство места события о том, намерен ли он назначить уполномоченного представителя и, если такой уполномоченный представитель будет назначен, сообщает его фамилию и подробную контактную информацию, а также предполагаемую дату и время прибытия представителя в государство места события.

232. С целью сокращения необоснованного простоя воздушного судна после восстановления в аэропорту места авиасобытия необходимо:

эксплуатанту воздушного судна незамедлительно направить в официальное уведомление об авиасобытии по форме Первоначального глобальдонесения и информировать Министерство транспорта о своих намерениях по восстановлению воздушного судна и направлению своих представителей для участия в расследовании авиасобытия;

Министерству транспорта официально решить с Авиационной администрацией государства места события все вопросы по организации расследования и своевременно получить разрешения на перелет воздушного судна в базовый аэропорт.

Все работы по восстановлению воздушного судна обеспечивает и проводит эксплуатант по договоренности с инженерно-авиационной службой аэропорта места события и согласованию с Министерством транспорта

В процессе всего периода расследования авиасобытия, восстановления и перелета воздушного судна на базу все организационные вопросы эксплуатант решает с Министерством транспорта.

233. В случае, если государство места события в соответствии с национальными правилами не назначает расследование авиационного инцидента, происшедшего с воздушным судном Республики Узбекистан на территории этого государства, то вопрос необходимости и порядка расследования таких авиационных инцидентов определяется Министерством транспорта в соответствии с настоящими Правилами.

§6. Организация и проведение исследований при расследовании авиационных инцидентов

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

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

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

Решение комиссии о проведении исследований оформляется протоколом.

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

Если воздушное судно и 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 принимаются комиссией по согласованию с уполномоченным представителем государства изготовителя, разработчика, регистрации или эксплуатанта и Министерством транспорта.

237. Исследования объектов авиационной техники в организациях-исполнителях, расположенных на территории других государств, выполняются с обязательным присутствием полномочных представителей комиссии по расследованию авиационного инцидента. Организация таких исследований осуществляется по согласованию с полномочным органом в области расследования соответствующего государства.

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

К техническому заданию прилагается справка с изложением в необходимом объеме обстоятельств авиационного инцидента, данных о воздушном судне и объекте исследования, их ремонте и техническом обслуживании, а также Технический акт с указанием перечня проведенных работ и их результатов.

Отбор и упаковка объектов, подлежащих исследованию, производится в соответствии с рекомендациями [приложения № 13](#) к настоящим Правилам.

239. После получения 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 дней 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.

240. При расследовании авиационных инцидентов исследование полетной информации проводится, как правило, на базе соответствующего авиапредприятия или Министерства транспорта.

241. Исследования объектов авиационной техники и расшифровка записей бортовых самописцев при расследовании авиационных инцидентов с иностранными воздушными судами на территории Республики Узбекистан проводятся на базе соответствующих организаций Республики Узбекистан.

При отсутствии технических возможностей проведения этих работ в Республике Узбекистан 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.

242. Результаты исследований направляются в комиссию по расследованию.

243. Отчет по результатам исследований является неотъемлемой частью материалов расследования. Отчет по расследованию составляется с учетом результатов исследований по

их завершению. Утверждать и публиковать Отчет по расследованию инцидента до получения отчета по результатам исследования не разрешается.

244. Объекты авиационной техники, в т.ч. и носители полетной информации бортовых самописцев вместе с тарифовочными (градуировочными) данными, прошедшие исследования, хранятся в головной организации-исполнителе исследований в течение 3 месяцев после утверждения Отчета по результатам расследования.

После истечения указанного срока направляется запрос владельцу воздушного судна на утилизацию объектов.

В случае если по факту инцидента проводилось следствие, организация — владелец воздушного судна согласует с правоохранительными органами 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.

Допускается хранение полетной информации бортовых самописцев на компьютерах (флэш-носителях).

§7. Проведение разборов по результатам расследования

245. 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 и рекомендаций по их предотвращению.

§8. Учет и анализ авиационных инцидентов

246. Каждый авиационный инцидент с гражданским воздушным судном Республики Узбекистан подлежит обязательному учету.

247. Учет авиационных инцидентов ведется в организации гражданской авиации, которой принадлежит воздушное судно, и в Министерстве транспорта.

248. Для содействия сбору информации, которая не всегда фиксируется в рамках системы обязательного представления данных об авиационных инцидентах, в подразделениях эксплуатантов гражданской авиации должна быть создана система добровольного представления данных об инцидентах.

249. Система добровольного представления данных об инцидентах не должна быть ориентирована на применение наказания и должна предусматривать защиту источников информации.

Отказ от применения наказания при добровольном сообщении, является основополагающим принципом системы добровольного представления данных об инцидентах.

250. Для эффективного проведения анализа получаемой информации следует создать систему хранения информации об авиационных событиях в виде базы данных с использованием стандартной формы описания.

251. С целью обеспечения более глубокого анализа причин авиационных инцидентов их классификация ведется по причинам/факторам в соответствии с документом ИКАО Doc 9156-AN/900.

При этом каждый авиационный инцидент должен быть классифицирован и учтен по всем выявленным в ходе расследования причинам/факторам. Для выявления и учета причастности к авиационному инциденту конкретных служб авиакомпании, комплексов, ведомств, организаций авиационные инциденты учитываются также и по обобщенным группам причин в соответствии с документом ИКАО Doc 9156-AN/900.

При неправильной классификации комиссией эксплуатанта или при наличии разногласий окончательное решение по классификации конкретного инцидента (происшествия) принимает Министерство транспорта.

252. По результатам расследования авиационных инцидентов и по информации, содержащейся в базе данных, Агентство гражданской авиации проводит анализ по обеспечению безопасности полетов за полугодие, за год, а также за любой период по указанию Кабинета Министров Республики Узбекистан.

В качестве информационной базы проведения анализа используется вся совокупность выявленных при расследовании причин/факторов.

По результатам анализа разрабатываются рекомендации по повышению безопасности полетов.

Если при расследовании или при анализе информации, содержащейся в базе данных, выявлены вопросы безопасности полетов, представляющие интерес для других государств, то такая информация направляется этим государствам.

§9. Разработка мероприятий по результатам расследования авиационных инцидентов

253. 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 авиационно-транспортной системы, в том числе и не оказавшие непосредственного влияния на возникновение и развитие особой ситуации в данном полете, но представляющие угрозу безопасности полетов в целом.

254. Рекомендации комиссии должны быть тщательно проработаны и обоснованы материалами расследования. Персональную ответственность за обоснованность рекомендаций комиссии несет ее председатель.

255. На любом этапе расследования авиационного инцидента или по результатам его расследования Министерство транспорта может рекомендовать организациям гражданской авиации соответствующие предупредительные меры, которые необходимо срочно принять для повышения уровня безопасности полетов.

Для разработчиков, изготовителей, владельцев воздушных судов и организаций гражданской авиации, находящихся в другом государстве, а также государству регистрации соответствующие предупредительные меры направляются через полномочный орган по расследованию.

Министерство транспорта, если это целесообразно, адресует датированным сопроводительным письмом любые рекомендации по обеспечению безопасности, выработанные в результате проведенных расследований, полномочным органам по расследованию авиационных происшествий другого(-их) соответствующего (-их) государства (государств) и, если они касаются документов ИКАО, — в ИКАО.

В том случае, когда Отчеты содержат рекомендации по обеспечению безопасности, адресуемые ИКАО, поскольку они касаются документов ИКАО, к этим Отчетам прилагается письмо с изложением предлагаемых конкретных действий.

Рекомендации по обеспечению безопасности глобального значения в обязательном порядке направляются в ИКАО.

256. Если Министерство транспорта получает рекомендации по обеспечению безопасности полетов от полномочного органа по расследованию другого государства, то в течение 90 дней с даты регистрации сопроводительного письма информирует этот полномочный орган о принятых или рассматриваемых предупредительных мерах или о причинах непринятия каких-либо мер.

257. Мероприятия по результатам расследования авиационного инцидента разрабатываются на основе рекомендаций комиссии по расследованию. Официальным основанием для разработки мероприятий является утвержденный Отчет по результатам расследования авиационного инцидента с приложениями.

258. Организации гражданской авиации, к компетенции которых относятся рекомендации комиссии, после получения Отчета по результатам расследования, разрабатывают и утверждают планы мероприятий или иные распорядительные документы, предусматривающие принятие профилактических мер на уровне организаций гражданской

авиации. Утвержденные планы мероприятий в 3-дневный срок направляются в Министерство транспорта.

259. При составлении плана мероприятий (или иного распорядительного документа) все рекомендации комиссии должны быть приняты к исполнению.

При наличии разногласий по вопросам целесообразности или путей реализации какой-либо рекомендации комиссии этот вопрос включается в план мероприятий для дополнительной проработки.

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

260. Ответственным за организацию разработки мероприятий является Министерство транспорта.

Ответственным за разработку мероприятий является — организация гражданской авиации — владелец (эксплуатант) воздушного судна.

261. 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 Министерстве транспорта.

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

262. Для разработки планов мероприятий или иных распорядительных документов по реализации рекомендаций комиссии по расследованию авиационного инцидента устанавливаются сроки:

20 суток для межведомственных планов;

10 суток для внутриведомственных планов и иных распорядительных документов.

Срок исчисляется с момента получения лицом, ответственным за организацию разработки мероприятий, всех материалов комиссии.

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

263. Министерство транспорта ведет учет реализации рекомендаций комиссии по расследованию, планов мероприятий и иных распорядительных документов, относящихся к компетенции Министерства транспорта.

Аналогичный учет ведут организации гражданской авиации в части, их касающейся.

Глава 4. Расследование авиационных событий, связанных с опасными грузами

264. Авиационное событие, обусловленное нарушением требований технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов (Doc 9284), классифицируется как авиационное происшествие (инцидент), связанное с опасными грузами (Doc 9284 часть S-7 глава 4).

265. Уведомление, расследование, представление отчетов, сбор информации об авиационных происшествиях и авиационных инцидентах, связанных с опасными грузами, и их учет производятся в соответствии с требованиями настоящих Правил с учетом рекомендаций ИКАО, изложенных в Doc 9284 часть S-7 глава 4.

266. Министерство транспорта при получении первичного сообщения об авиационном событии, связанном с опасными грузами, происшедшем на территории Республики Узбекистан, незамедлительно направляет уведомление о происшествии/инциденте в адреса, указанные в [главе 2](#) настоящих Правил, и государству отправителя опасных грузов.

267. Уведомление передается открытым текстом и должно содержать следующую информацию:

а) сокращение DGACD, применяемое для обозначения происшествия (ACCID, IN^oCID);

б) ссылка на любое уведомление, направляемое в соответствии с положениями приложения № 13 к Конвенции ИКАО, а также главы 2 настоящих Правил;

в) дата и время происшествия;

г) наименование соответствующего эксплуатанта;

д) наименование соответствующего грузоотправителя;

е) описание соответствующих опасных грузов;

ж) краткое описание происшествия;

з) число лиц, которые получили смертельные или серьезные телесные повреждения, и степень повреждения имущества;

и) информация о любой опасности, которая сохраняется для безопасности, здоровья или окружающей среды в результате происшествия;

к) информация, в какой степени Министерство транспорта будет проводить расследование или предполагает передать его другому государству;

л) наименование органа, выпустившего уведомление.

Как только окажется возможным, Министерство транспорта сообщает подробности, отсутствующие в уведомлении, а также направляет другую известную информацию, относящуюся к этому событию.

268. Министерство транспорта во всех случаях при получении уведомления об авиационном происшествии (инциденте), связанном с опасным грузом с воздушным судном Республики Узбекистан или с воздушным судном любого другого государства, но вылетевшим из аэропорта Республики Узбекистан, незамедлительно сообщает государству, в котором произошло происшествие (инцидент), любую имеющуюся соответствующую информацию об опасных грузах, с которыми произошло авиационное происшествие (инцидент).

269. Министерство транспорта организует и обеспечивает расследование авиационных происшествий (инцидентов), связанных с опасными грузами так же, как и других авиационных происшествий (инцидентов) в соответствии с требованиями настоящих Правил.

270. Если при расследовании любого авиационного происшествия (инцидента), происшедшего на территории Республики Узбекистан, становится известно, что причинным фактором авиационного происшествия (инцидента) были опасные грузы, председателю комиссии по согласованию с Министерством транспорта следует назначить ответственного члена комиссии, который должен заниматься расследованием обстоятельств, связанных с опасными грузами.

При необходимости создается рабочая группа или подкомиссия для расследования обстоятельств и факторов, связанных с опасными грузами. По результатам работы созданной рабочей группы (подкомиссии) готовится отчет в произвольной форме, который является составной частью расследования авиационного происшествия (инцидента) и прилагается к Окончательному отчету по результатам расследования.

271. Министерство транспорта имеет право назначать уполномоченного представителя для участия в расследовании авиационного происшествия, связанного с опасными грузами, происшедшего с воздушным судном Республики Узбекистан на территории другого государства.

272. По результатам расследования авиационного происшествия (инцидента), связанного с опасными грузами, комиссией готовится Окончательный отчет по форме, установленной настоящими Правилами.

273. Рассылка Окончательного отчета по результатам расследования авиационного происшествия, связанного с опасными грузами, производится в адреса в соответствии с требованиями главы 2 настоящих Правил и дополнительно в адрес Авиационной администрации государства отправителя опасного груза.

274. Отчет по результатам расследования авиационного инцидента, связанного с опасными грузами, составляется и рассылается в соответствии с порядком, указанным в главе 3 настоящих Правил и, если результаты расследования свидетельствуют о недостатках

требований технических инструкций (Doc 9284 ИКАО), отчет по результатам расследования такого инцидента необходимо направлять в ИКАО.

Глава 5. Представление данных об авиационном происшествии/инциденте с гражданским воздушным судном в ИКАО

275. Предварительный отчет готовится комиссией по расследованию авиационного происшествия/инцидента на русском или английском языке в соответствии с Руководством по представлению данных об авиационных происшествиях (инцидентах) (ИКАО Doc 9156-AN/900) и направляется Министерством транспорта в течение 30 дней с момента авиационного события:

государству регистрации или (и) государству места события, в зависимости от обстоятельств;

государству эксплуатанта;

государству разработчика;

государству изготовителя;

любому государству, которое предоставило соответствующую информацию, основное оборудование или экспертов;

ИКАО, если максимальная масса соответствующего воздушного судна превышает 2250 кг (при авиационных происшествиях) и 5700 кг (при авиационных инцидентах).

Если в ходе расследования получена информация, которая может быть полезной для принятия оперативных мер по предотвращению авиационных происшествий/инцидентов, такая информация незамедлительно передается Министерством транспорта государствам, указанным выше.

Если в ходе расследования становится известным или есть подозрения, что имел место акт незаконного вмешательства, такая информация незамедлительно передается Министерством транспорта органам обеспечения авиационной безопасности заинтересованного (ых) государства (государств).

Предварительный отчет может не передаваться, если к моменту истечения срока его передачи расследование закончено и направлен информационный отчет об авиационном происшествии/инциденте.

276. Информационный отчет об авиационном происшествии составляется с целью оперативного информирования Международной организации гражданской авиации о результатах расследования. Отчет составляется по окончании расследования на русском или английском языке и в возможно кратчайшие сроки направляется Министерством транспорта в адрес штаб-квартиры ИКАО.

Информационный отчет составляется: по авиационным происшествиям с воздушными судами максимальной массой более 2250 кг; по серьезным авиационным инцидентам с воздушными судами максимальной массой более 5700 кг. Инструктивный материал по составлению отчета содержится в Руководстве по представлению данных об авиационных происшествиях (инцидентах) (ИКАО Doc 9156-AN/900).

Министерство транспорта, по запросу другого государства, может представить соответствующую информацию дополнительно к содержащейся в информационном отчете об авиационном событии.

Глава 6. Заключительные правила

277. Споры по использованию настоящих Правил рассматриваются в установленном законодательством порядке.

278. Лица, виновные в нарушении требований настоящих Правил, несут ответственность в установленном законодательством порядке.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

к Правилам расследования авиационных событий с гражданскими воздушными судами в Республике Узбекистан

ПЕРЕЧЕНЬ

авиационных инцидентов, подлежащих расследованию в эксплуатации

1. Разрушение или повреждение в полете несилевых элементов планера с нарушением герметичности гермокабин или отделением частей.
2. Разрушение или рассоединение узлов навески аэродинамических поверхностей управления (закрылка, предкрылка и других устройств увеличения подъемной силы, законцовок крыла и т.д.), пилонов, двигателей.
Появление недопустимых трещин на силовых элементах планера, силовых стеклах.
3. Отрыв или открытие в полете дверей, люков, трапов, капотов, обтекателей, не приведшее к значительному повреждению других элементов конструкции планера.
4. 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 сверх установленных для ремонта допусков элементов несущего или рулевого винта, втулки несущего или рулевого винта (для вертолетов).
5. Самопроизвольное (отказ) или ошибочное выключение двигателя в полете. Незапуск двигателя в полете.
Разрушения двигателя в полете, не приведшее к значительному повреждению других элементов конструкции планера.
6. Разрушение или рассоединение трансмиссии силовой установки. Разрушение вентиляторной установки, разрушение редуктора, срабатывание сигнализации опасных режимов его работы (для вертолетов).
7. Самопроизвольное или ошибочное включение или выключение реверса тяги в полете. Не снятие воздушного винта с упора, приведшее к нарушению установленных РЛЭ ограничений, или (и) изменению плана полета.
8. Количество топлива или ситуация с распределением топлива, требующие объявления пилотом аварийной обстановки, такие как недостаточное количество топлива, полная выработка топлива, недостаточная подача топлива или невозможность использования имеющегося на борту топлива в полном объеме.
9. Невыпуск одной или более стоек шасси. Самопроизвольный или ошибочный выпуск или уборка стоек шасси, не закрытие или самопроизвольное открытие в полете створок шасси, приведшее к нарушению ограничений РЛЭ или (и) к изменению плана полета.
10. Складывание стойки шасси или посадка с убранными шасси, которые не классифицируются как авиационное происшествие.
11. Разрушение авиашин (авишины), приведшее к повреждению конструкции планера или двигателя.
12. Отказы систем (включая потерю мощности или тяги), которые создали или могут создать трудности в управлении воздушным судном.
Взлет с застопоренными рулями.
13. Невозможность отклонения, самопроизвольное или ошибочное отклонение стабилизатора.
14. Отказы более одной системы в системе резервирования, являющейся обязательной для управления полетом и навигации.
15. Недопустимое нарушение характеристик электропитания, приведшее к изменению плана полета.
16. Отказы гидросистемы, приведшие к изменению плана полета.
17. Неоднократные выходы из строя одной или более бортовых систем, серьезно влияющие на эксплуатацию воздушного судна.
18. Полет в условиях обледенения на воздушных судах, имеющих ограничения допуска к полетам в условиях обледенения, на воздушных судах с отказавшей или невключенной противообледенительной системой. Выпуск обледеневшего воздушного судна в полет.

19. Отказы системы регулирования давления, приведшие к необходимости изменения плана полета.
20. Ситуации, в которых потребовалось использование членами летного экипажа аварийного кислорода.
21. Пожары и/или случаи появления дыма, запаха гари, паров жидкостей, запахов едких веществ в кабине экипажа, пассажирском салоне, грузовых отсеках или пожары двигателя, даже если такие пожары затушены с помощью огнегасящих веществ.
22. Попытка взлета, взлет, полет, заход на посадку или посадка воздушного судна с конфигурацией, не соответствующей требованиям РЛЭ.
23. Прерванные взлеты с закрытой или занятой ВПП, РД (за исключением санкционированных взлетов вертолетов с РД) или неназначенной ВПП.
24. Взлеты с закрытой или занятой ВПП, РД (за исключением санкционированных взлетов вертолетов с РД) или неназначенной ВПП.
25. Посадки или попытки выполнить посадку на закрытую или занятую ВПП, РД (за исключением санкционированных взлетов вертолетов с РД) или неназначенную ВПП или на места вынужденной посадки, такие как автомобильные дороги.
26. Выход ВС за ограничения, оговоренные РЛЭ.
27. Явная неспособность достичь требуемых характеристик во время разбега при взлете или на начальном участке набора высоты.
28. Попадание в зону опасных метеоявлений, которые создали трудности в управлении воздушным судном.
29. Опасные сближения воздушных судов в полете, при которых для предотвращения столкновения или опасной ситуации требуется выполнить маневр уклонения, или когда целесообразно предпринять действия по уклонению.
30. Столкновения ВС с птицами, произошедшие на территории аэропорта и приведшие к повреждению элементов ВС вне эксплуатационных допусков.
31. Касание при взлете или посадке законцовкой крыла, гондолой двигателя или любой другой частью воздушного судна в случаях, когда это не классифицируется как авиационное происшествие.
32. Столкновение или угроза столкновения с объектами на земле (людьми, животными или транспортными средствами на ВПП, РД, перроне; наземными препятствиями).
33. Вынужденная посадка воздушного судна, посадка на незапланированный (незаявленный) аэродром (посадочную площадку). Выполнение посадки на площадку, подобранную с воздуха, которая не отвечает установленным требованиям.
Возврат воздушного судна (вынужденная посадка) на базовый аэродром (аэродром вылета) при невозможности и/или нецелесообразности продолжать полет до аэродрома назначения по объективным причинам (рельеф местности, ограничения по использованию воздушного пространства по высотам и установленным маршрутам, невозможность устранения отказа или неисправности в аэропорту назначения и т.п.), по решению Министерства транспорта, может не классифицироваться как авиационный инцидент. Расследование таких событий проводится комиссиями эксплуатанта.
34. Посадка вне границ ВПП (посадочной площадки, недолет), выкатывание за пределы ВПП при взлете или посадке.
35. Несанкционированные выезды на ВПП транспортных средств или воздушных судов, приведшие к прерванному взлету, уходу ВС на второй круг и т.п.
36. Случаи потери трудоспособности членами экипажа в полете:
для полетов на воздушных судах с одним пилотом (включая внешнего пилота (оператора);
для полетов с несколькими пилотами, в отношении которых безопасность полетов была ослаблена из-за значительного увеличения рабочей нагрузки имеющегося экипажа.

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

38. Выход из строя наземного радиосветотехнического оборудования при обеспечении полета воздушного судна, приведший к потере радиосвязи, ориентировки или обусловивший посадку ниже установленного минимума.

Примечания:

Если отдельные пункты Перечня авиационных инцидентов, подлежащих расследованию в эксплуатации, противоречат перечню допустимых отказов и неисправностей, с которыми разрешается завершение рейса до аэропорта базирования или продолжение полетов согласно MEL/CDL/DDG конкретного типа ВС, то такие события расследованию не подлежат.

Авиационное событие, подпадающее под Перечень авиационных инцидентов, подлежащих расследованию в эксплуатации, связанное с проявлением неисправности авиационной техники, происшедшее до момента начала увеличения режима работы двигателей для взлета, а также с момента окончания пробега после посадки ВС до заруливания на место стоянки, расследуется согласно настоящим Правилам, однако, при отсутствии угрозы безопасности полетов по решению Министерства транспорта может не классифицироваться как авиационный инцидент. Учет этих авиасобытий и хранение материалов расследования ведется в подразделении, где произошло авиасобытие и в Министерстве транспорта.

Авиасобытия с экспериментальными и серийными ВС подлежат техническому разбору комиссией, назначенной руководителем авиационного предприятия. По результатам работы комиссии составляется Отчет с выводами, причинами и рекомендациями по устранению выявленных недостатков и по предотвращению авиасобытий в будущем.

Министерством транспорта в соответствии с настоящими Правилами могут проводиться расследования авиасобытий, не подпадающих под указанный перечень, но создающие угрозу безопасности полетов.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

к Правилам расследования авиационных событий с гражданскими воздушными судами в Республике Узбекистан

СХЕМА

расследования авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами

Этапы	Субъекты	Мероприятия	Сроки
1 й-этап	Организация гражданской авиации, Центр управления воздушным движением Республики Узбекистан	Уведомление об авиационном происшествии соответствующих государственных органов на основании утвержденного перечня	Как только получено сообщение об авиационном происшествии
2 й-этап	Министерство транспорта	Создание комиссии по расследованию	Немедленно
3 й-этап	Комиссия по расследованию	Подготовка и направление в Министерство транспорта последующего донесения	В течение 3 суток с момента прибытия на место события
4 й-этап	Комиссия по расследованию	Подготовка предварительного отчета.	Со дня события в течение 30 дней

5 й- этап	Комиссия по расследованию	1. Проведение расследования, проведение исследований, разработка рекомендаций и оформление проекта заключительного отчета. 2. Если расследование не завершено в течение 12 месяцев, опубликование промежуточной информации ежегодно.	До завершения расследования
6 й- этап	Комиссия по расследованию	1. Согласование итогового отчета с соответствующими организациями, в том числе с организациями стран, участвующих в расследовании. 2. Утверждение итогового отчета.	С даты отправки на согласования после истечения 60 дней

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3

к Правилам расследования авиационных событий с гражданскими воздушными судами в Республике Узбекистан

СХЕМА

расследования авиационных инцидентов с гражданскими воздушными судами

Этап	Субъекты	Мероприятия	Сроки
1 й- этап	Организация гражданской авиации, Центр управления воздушным движением Республики Узбекистан	Уведомление об авиационном инциденте соответствующих государственных органов на основании утвержденного перечня	Как только получено сообщение об авиационном инциденте
2 й- этап	Министерство транспорта	Создание комиссии по расследованию	Как только получено сообщение об авиационном инциденте
3 й- этап	Комиссия по расследованию	Проведение расследований, проведение исследований, при необходимости разработка рекомендаций и выпуск отчетов	В течение 15 дней с момента издания приказа (если не требуются исследовательские работы)
4 й- этап	Комиссия по расследованию	Утверждение отчета	В течение 15 дней с момента издания приказа (если не

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4

к Правилам расследования авиационных событий с гражданскими воздушными судами в Республике Узбекистан

Права и обязанности участников расследования

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. Председатель комиссии обязан:

а) после прибытия на место происшествия или инцидента:

информировать органы исполнительной власти и органы местного самоуправления;

осмотреть место авиационного происшествия или инцидента, при необходимости принять немедленные дополнительные меры по его охране и сохранению доказательных материалов;

провести организационное заседание комиссии, на котором ознакомить членов комиссии с имеющейся информацией по происшествию или инциденту, заслушать должностных лиц, осуществлявших первоначальные действия на месте авиасобытия, образовать подкомиссии, рабочие группы и назначить их председателей, распределить членов комиссии по подкомиссиям, определить необходимость дополнительного привлечения специалистов к работе комиссии, определить порядок работы и основные задачи на ближайшие сутки;

передать последующее донесение, согласовав его с членами комиссии;

обеспечить, по согласованию с органами прокуратуры, 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 охране труда при работе на месте происшествия или инцидента с записью в протоколе заседания комиссии, в соответствии с действующей «Инструкцией по охране труда при работах на месте авиационного происшествия»;

утвердить план работы комиссии и подкомиссий;

б) в процессе работы комиссии:

определить основные направления в работе комиссии, корректируя в соответствии с этим план ее работы;

обеспечить 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 и практические вопросы расследования;

постоянно координировать и контролировать работу подкомиссий, обобщая и анализируя полученные результаты;

обеспечить 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 в Госавианадзор и руководителю, назначившему комиссию по расследованию, о ходе работ;

после окончания расследования провести разбор обстоятельств и причин авиационного происшествия или инцидента, проконтролировать оформление, размножение и рассылку материалов расследования.

3. Председатель комиссии имеет право:

свободного доступа к месту события, воздушному судну (к обломкам воздушного судна), всем относящимся к делу материалам, включая бортовые самописцы и записи ОВД, и неограниченный контроль над ними;

обследовать воздушное судно, его составные части, имущество, находящееся на борту воздушного судна либо вовлеченное в авиационное происшествие или 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 происшествия или 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 происшествия или инцидента, лиц, которые имеют или могут иметь отношение к авиационному происшествию или инциденту, 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;

востребовать и получать от соответствующих органов исполнительной власти, а также от граждан и юридических лиц документы и материалы по вопросам, связанным с данным авиационным происшествием или инцидентом;

проводить исследования психофизиологического состояния членов экипажа воздушного судна, а также соответствующих лиц из числа авиационного персонала;

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 гражданской авиации 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. В случаях не терпящих отлагательств, временно отстранять таких лиц от выполнения служебных обязанностей;

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 авиакомпаний, 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;

давать указания должностным лицам авиакомпаний, предприятий и организаций об устранении недостатков, выявленных в ходе работы комиссии.

устанавливать распорядок работы комиссии.

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.

5. Заместители председателя комиссии обеспечивают проведение работ, порученных им председателем комиссии. В отсутствие председателя заместитель председателя по его заданию выполняет функции в соответствии с [пунктами 2 — 3](#) и несет ответственность за их выполнение в соответствии с [пунктом 4](#).

6. Председатель подкомиссии обязан:

определить 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 работы групп;

организовать и обеспечить координацию работы рабочих групп в соответствии с планом работы комиссии и оперативным планом 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;

обеспечивать 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 охране труда в соответствии с действующей Инструкцией по охране труда при работах на месте авиационного происшествия.

7. Председатель подкомиссии имеет право:

давать обязательные для исполнения распоряжения всем специалистам,

входящим в состав подкомиссии и ее рабочих групп, экспертам, по вопросам расследования, относящимся к компетенции подкомиссии;

запрашивать через председателя комиссии необходимые материалы у должностных лиц авиакомпаний, 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.

8. Члены комиссии обязаны:

участвовать лично в работе одной из подкомиссий (за исключением начальника штаба);

выполнять распоряжения и указания руководства комиссии;

всесторонне, полно и объективно проводить расследование, согласуя все свои действия с председателем комиссии.

9. Члены комиссии имеют право:

беспрепятственно проходить на место события и на борт воздушного судна (к обломкам воздушного судна) для выяснения обстоятельств авиационного происшествия или инцидента;

обследовать воздушное судно, его составные части, имущество, находящееся на борту воздушного судна либо вовлеченное в авиационное происшествие или инцидент извне, независимо от принадлежности этого имущества, а также средства и объекты обеспечения полетов воздушных судов;

опрашивать очевидцев авиационного происшествия или инцидента, лиц, которые имеют или могут иметь отношение к авиационному происшествию или инциденту, 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;

востребовать и получать от соответствующих органов исполнительной власти, а также от граждан и юридических лиц документы и материалы по вопросам, связанным с данным авиационным происшествием или инцидентом;

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 отчету расследования дополнительных материалов и документов.

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 охраны труда.

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, о необходимости проведения специальных исследований и испытаний, привлечении специалистов;

при несогласии с решением 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.

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.

13. Эксперт имеет право:

знакомиться через председателя подкомиссии с вещественными доказательствами, материалами и документами, необходимыми для выдачи 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.

14. Начальник штаба комиссии подчиняется непосредственно председателю комиссии. Начальники штабов подкомиссий подчиняются непосредственно председателям подкомиссий, а по окончании работы подкомиссии — 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 ознакомить 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.

Допуск членов экипажа к полетам и других специалистов к работе, которые были причастны к событию, производится руководителем авиапредприятия, организации, учебного заведения по согласованию с председателем комиссии по расследованию, после устранения

выявленных недостатков в профессиональной подготовке и производственной деятельности авиаспециалиста.

Допуск летного состава к полетам по медицинским показаниям оформляет врач авиаотряда в установленном порядке. Допуск к работе других специалистов авиапредприятия осуществляется после медицинского осмотра в медико-санитарной службе предприятия (организации).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5

к Правилам расследования авиационных событий с гражданскими воздушными судами в Республике Узбекистан

Группа по составлению схемы (кроков) места авиационного происшествия

1. 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;

при необходимости составляет разрез профиля местности по направлению полета воздушного судна;

определяет положение воздушного судна в пространстве и направление его движения (магнитный курс, крен, угол наклона траектории) в момент столкновения с землей (препятствиями).

2. 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 дальнейшим движением;

расположение обломков воздушного судна на местности, их перечень с указанием координат в выбранной системе координат;

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.

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

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6

к Правилам расследования авиационных событий с гражданскими воздушными судами в Республике Узбекистан

Группа опроса

Группа выполняет следующие функции:

совместно с органами внутренних дел и прокуратуры выявляет свидетелей и очевидцев авиационного происшествия;

по согласованию или совместно с органами прокуратуры 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 группы опроса составляется отчет, в котором указывается:

список выявленных и опрошенных лиц;

анализ показаний опрошенных лиц и данные, вытекающие из обобщения их показаний.

К отчету прикладываются:

протоколы опроса должностных лиц, свидетелей и очевидцев;

схема расположения очевидцев авиационного происшествия.

ПРОТОКОЛ ОПРОСА

_____ (место опроса)

_____ (дата)

Мы, нижеподписавшиеся,

_____ (Ф.И.О. членов группы опроса)

в присутствии представителя прокуратуры (СГБ, МВД)

_____ (должность, Ф.И.О.)

Провели опрос:

1. Фамилия, имя, отчество _____

2. Год и место рождения _____

3. Место работы, должность, телефон (рабочий или домашний) _____

4. Место жительства _____

Опрос начат в _____ час. _____ мин.

Сведения о применении аудио-видео записи.

Вопрос:

Ответ:

Вопрос:

Ответ:

Опрос окончен в _____ час. _____ мин.

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

(подпись опрошенного)
Руководитель группы опроса

(подпись)

(Ф.И.О.)

В опросе участвовали

(подпись)

(Ф.И.О.)

ПРИЛОЖЕНИЕ № 7

к Правилам расследования авиационных событий с гражданскими воздушными судами в Республике Узбекистан

Группа поисковых и аварийно-спасательных работ

1. Группа поисковых и аварийно-спасательных работ в процессе расследования устанавливает:

фиксирование времени поступления сообщения об авиационном происшествии или инциденте;

время получения сообщения о бедствии; время и порядок объявления тревоги, оповещения поисковых экипажей, аварийно-спасательных команд и взаимодействующих сил других министерств (ведомств);

время вылета поисковых экипажей и выхода поисковых аварийно-спасательных команд, их состав, порядок ведения поиска;

время начала поиска, обнаружения места происшествия, прибытия на место аварийно-спасательных команд, начала проведения и окончания аварийно-спасательных работ;

время оцепления и организации охраны места происшествия;

эффективность и правильность действий членов экипажей и аварийно-спасательных команд при выполнении аварийно-спасательных работ;

2. 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.

3. К отчету прикладываются следующие материалы:

справка о списочном составе и подготовке пожарно-спасательных расчетов, при необходимости других расчетов аварийно-спасательных команд;

справка о силах и средствах, задействованных при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ;

справка о проверке организации поисковых и аварийно-спасательных работ в организации гражданской авиации;
выписка из записей наземных магнитофонов с информацией, касающейся аварийно-спасательной службы;

ПРИЛОЖЕНИЕ № 8

к Правилам расследования авиационных событий с гражданскими воздушными судами в Республике Узбекистан

Группа расчета и анализа

1. 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.

2. 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 управления воздушным движением) 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.

3. По результатам работы 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.

4. 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 скорости 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 противовоздушной обороны.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 9

к Правилам расследования авиационных событий с гражданскими воздушными судами в Республике Узбекистан

Летная подкомиссия

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 подразумевают ошибки, нарушения и неправильные действия) от действующих норм подготовки, обеспечения и выполнения полетов.

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

летная группа;

группа управления воздушным движением, радиосветотехнического, метеорологического и аэродромного обеспечения;

группа авиационной медицины.

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

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 над подготовленностью экипажа в процессе его предыдущей работы;

характерные ошибки и отклонения, допускаящиеся 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 в документации, регламентирующей подготовку экипажа, организацию и выполнение полетов.

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 гражданской авиации, 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.

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 расследования нарушения, отклонения и недостатки в подготовке и допуске экипажа к полетам, организации полета со стороны командно-руководящего состава;

все выявленные в ходе расследования нарушения и 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).

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

качество фактического управления воздушным движением данного полета;

уровень профессиональной подготовки специалистов службы управления воздушным движением и обеспечения полетов;

качество проведения инструктажа при заступлении на дежурство;

наличие и состояние документации, определяющей организацию и осуществление управления воздушным движением;

фактическое состояние организации управления воздушным движением, ее соответствие установленным требованиям;

установленный порядок взаимодействия со службами управления воздушным движением других министерств и ведомств;

структуру воздушного пространства и ее соответствие существующим требованиям;

интенсивность загрузки диспетчеров управления воздушным движением;

наличие и состояние средств радиотехнического обеспечения и связи, правильность их использования в процессе управления полетом;

состояние ВПП, РД, МС, посадочных площадок, оснащенность аэродромной службы техническими средствами;

обеспечение полета наземными радиотехническими средствами и использование их экипажем в полете;

обеспечение полета средствами связи;

соответствие установленного на аэродроме радиосветотехнического оборудования (по составу и схеме размещения) регламенту радиосветотехнического обеспечения полетов данного аэродрома;

наличие данных о работе радиотехнических средств и связи на рабочих местах диспетчерского состава (таблицы норм перехода на резервные источники питания, графики дальности действия средств радиотехнического обеспечения и связи и т. д.);

обеспечение полета запасными аэродромами;

соблюдение правил ведения радиосвязи и фразеологии радиообмена;

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 управления воздушным движением необходимой метеорологической информации и ее достоверность;

соответствие метеорологического обеспечения полета требованиям руководящих документов;

наличие в районе происшествия запуска беспилотных средств и стрельб, при необходимости орнитологическую обстановку в районе происшествия;

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 обслуживания воздушного движения, метеорологического, радиосветотехнического и аэродромного обеспечения полетов, организации рабочих мест диспетчеров управления воздушным движением с перечислением всех отклонений от требований руководящих документов;

все выявленные в ходе расследования недостатки в документах, регламентирующих порядок обслуживания воздушного движения и обеспечения полетов;

описание действий должностных лиц служб обслуживания воздушного движения и обеспечения полетов, оказавших влияние на его исход;

все недостатки, нарушения в действиях должностных лиц служб обслуживания воздушного движения 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 радиотехнических средств и связи, их работоспособность или отклонения в технических характеристиках, если они оказали влияние на качество обслуживания воздушного движения и обеспечения полетов;

анализ причин неправильных действий должностных лиц служб обслуживания воздушного движения и обеспечения полетов (если они имели место).

К отчету рабочей группы прикладываются следующие материалы:

выписка из диспетчерских книжек специалистов обслуживания воздушного движения;

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 технической документации на них

акт о внеочередном (контрольном) наблюдении за погодой после авиационного происшествия;

сведения о фактической погоде по данным ближайшей метеостанции 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 управления воздушным движением и обеспечения полетов (при необходимости);

объяснительные записки специалистов обслуживания воздушного движения и служб обеспечения полетов и копии протокола их опроса (при необходимости);

справка о наличии или отсутствии запусков радиозондов, производстве стрельб и т. п. (при необходимости).

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

индивидуальных психологических особенностей членов экипажа, уровня 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 полугодовых 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 токсичные 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.

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

результаты прохождения годовых и полугодовых 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 психофизические особенности, в том числе злоупотребление алкоголем, лекарственными веществами и курением;

служебные и семейные конфликты за последний месяц;

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 указываются:

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).

10. По результатам работы, летная подкомиссия составляет отчет, в котором на основе 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 кол
от « » 20
Протокол № _____

ОТЧЕТ
летной подкомиссии по результатам работ,
проведенных в связи с расследованием

_____ (вид авиационного происшествия)

с самолетом (вертолетом) _____

_____ (тип, государственный регистрационный

_____ опознавательный знак, принадлежность)

_____ происшедшего

_____ (дата и место происшествия)

1. ОСНОВНЫЕ РАБОТЫ, ПРОДЕЛАННЫЕ ПОДКОМИССИЕЙ

Приводится полный перечень основных работ, выполненный подкомиссией, с указанием прилагаемых основных отчетных документов. Например:

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

2. 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; всех имеющихся 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, оказавшие влияние на 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 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 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.

3. ВЫВОДЫ

В краткой форме приводятся следующие данные:

Уровень профессиональной подготовки членов экипажа, соответствие его квалификации выполняемому заданию. Указываются недостатки в подготовке экипажа, допуске его к полетам.

Уровень профессиональной подготовки персонала служб обслуживания воздушным движением и обеспечения полетов, ее соответствие установленным требованиям. Указываются все недостатки в подготовке персонала, допуске его к работе.

Правильность действий экипажа при выполнении полета, в том числе в процессе возникновения и развития особой ситуации всех допущенных отклонений и нарушений, оказавших влияние на исход полета.

Изложение причин неправильных действий экипажа.

Правильность действий персонала службы УВД и обеспечения полета с указанием всех допущенных отклонений, оказавших влияние на исход полета.

Изложение причин неправильных действий персонала службы обслуживания воздушным движением и обеспечения полетов.

Краткая оценка состояния:

организации летной работы;

организации и оснащенности обслуживания воздушным движением, метеорологического, аэродромного и других видов обслуживания.

4. ДРУГИЕ НЕДОСТАТКИ, ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ

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

5. РЕКОМЕНДАЦИИ

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

рекомендации, направленные на устранение недостатков, оказавших влияние на исход полета;

рекомендации, направленные на устранение недостатков, не оказавших влияния на исход полета, но отрицательно влияющих на безопасность полетов в целом.

Председатель _____ (подпись)

подкомиссии

_____ (Ф.И.О.)

Члены

подкомиссии

К отчету летной подкомиссии прикладываются:

отчеты рабочих групп, включенных в состав летной подкомиссии, с приложениями;

списки членов летной подкомиссии и ее рабочих групп;

протоколы заседаний летной подкомиссии.

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

По каждому члену экипажа указываются:

занимаемая должность;

фамилия, имя, отчество;

дата рождения;

национальность;

классность;

образование общее и специальное (когда и какое учебное заведение окончил);

при каком минимуме погоды допущен к полетам. Дата последней проверки техники пилотирования в условиях, соответствующих присвоенному минимуму погоды (указывается только для КВС);

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);

авиационные происшествия в прошлом (когда, тип воздушного судна, причина, отстранялся ли от летной работы, когда и за что);

тип, номер, дата выдачи и срок действия свидетельства;

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;

дата последней проверки техники пилотирования в условиях, соответствующих присвоенному минимуму погоды;

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;
- когда и в каком объеме проводилась подготовка к полету;
- кто и когда проверял подготовку к данному полету;
- отдых (условия, продолжительность, выходные дни, условия и продолжительность предполетного отдыха);
- время нахождения на аэродроме перед вылетом;
- кем и когда осуществлялся медицинский контроль за состоянием здоровья перед вылетом.
- условия повседневного быта в месте постоянного базирования или при длительном отрыве от базы (жилье, питание, транспортное обеспечение и др.).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 10

к Правилам расследования авиационных событий с гражданскими воздушными судами в Республике
Узбекистан

Инженерно-техническая подкомиссия

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 и технологии изготовления,
установление наличия (или отсутствия) отказов авиационной техники и причин этих отказов;
проведение специальных исследований и испытаний с целью установления причин отказа авиационной техники.

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

- анализу выполнения правил эксплуатации, технического обслуживания и ремонта авиационной техники;
- планеру и системам;
- силовой установке;
- авиационному и радиоэлектронному оборудованию.

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

3. Группа по анализу 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 заправляемых 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.

4. Группа по анализу 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 Госавианадзора Республики Узбекистан, и другую документацию, свидетельствующую о состоянии авиационной техники перед авиационным происшествием;

достоверность сведений, содержащихся в технической документации;

записи бортовых самописцев в 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.

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 выявлена возможность отказа 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 1-й 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), обслуживавших ВС;

объяснительные записки специалистов ИАС и копии протоколов их опроса (при необходимости).

6. Группы по планеру и системам, силовым установкам, авиационному и радиоэлектронному оборудованию 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 перед столкновением 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;

при необходимости, принимают 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.

7. По результатам работы группы по планеру, системам, силовым установкам, авиационному и радиоэлектронному оборудованию 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 по авиационному и радиоэлектронному оборудованию кроме этого прикладываются:

акты на обнаружение и изъятие бортового самописца, магнитофона;

акт на обнаружение и передачу радиоактивных устройств воздушного судна (оформляется в установленном порядке).

8. Инженерно-техническая подкомиссия по результатам работы рабочих групп оформляет отчет, в котором на основе обобщения и анализа материалов рабочих групп делает выводы о работоспособности авиационной техники, а при наличии отказов — об их последовательности, взаимовлиянии 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

от «__» _____ 20 г.

Протокол № _____

ОТЧЕТ

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

_____ (вид авиационного происшествия)

с воздушным судном _____

_____ (тип, государственный регистрационный

_____ опознавательный знак, принадлежность)

происшедшего _____

_____ (дата и место происшествия)

1. 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.

2. ОСНОВНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ВОЗДУШНОМ СУДНЕ

Излагаются по следующей форме:

Самолет(вертолет) _____ (тип, государственный регистрационный и опознавательный знак, заводской номер) принадлежит _____, эксплуатируется (организация-эксплуатант),

(авиакомпания)

выпущен предприятием _____ и налетал с начала

_____ (наименование, дата)

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 _____

(дата)

(наименование

выполнено периодическое

авиакомпания)

техническое обслуживание по форме _____

(наименование

последнего

_____ , после чего самолет (вертолет)

периодического обслуживания)

налетал _____ час. _____ мин. и произвел _____ посадок.

Перед последним вылетом _____ самолет (вертолет)

(дата)

обслужен в _____

(наименование аэропорта, авиакомпании)

по форме _____

(последнее оперативное обслуживание)

3. 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 направление 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.

4. 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: 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;

краткое описание полета до момента начала развития особой ситуации (с точки зрения работы авиационной техники) с указанием его особенностей и отклонений;

подробное описание работы авиационной техники в процессе возникновения и развития особой ситуации с анализом последовательности и взаимовлияния отказов (если они имели место);

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.

По ходу анализа приводится вся имеющаяся в распоряжении подкомиссии фактическая информация, необходимая для его понимания и обоснования, в том числе и результаты специальных исследований. 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, осуществляющих ремонт или обслуживание авиационной техники и ее подготовку к полетам.

5. 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.

6. СОСТОЯНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА

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

7. 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.

8. РЕКОМЕНДАЦИИ

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

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

Председатель подкомиссии

(подпись)

(Ф.И.О.)

Члены подкомиссии

(подпись)

(Ф.И.О.)

К отчету инженерно-технической подкомиссии прикладываются:
отчеты рабочих групп, входящих в состав подкомиссии, с приложениями;
состав подкомиссии и ее рабочих групп;
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:

тип, государственный регистрационный опознавательный знак и заводской номер;
принадлежность;

завод-изготовитель и дата выпуска;

ресурсы и сроки службы: гарантийные, назначенные, до первого ремонта, межремонтные;

наработка с начала эксплуатации (часы, минуты, посадки);

количество ремонтов, дата и место последнего ремонта, наработка после последнего ремонта (часы, минуты, посадки);

сведения о летной годности (наличие и срок действия свидетельств о регистрации и годности к эксплуатации, дата выдачи и наименование органа, выдавшего свидетельства).

При необходимости аналогичные данные приводятся по отказавшим агрегатам.

По двигателям (по каждому):

тип, заводской номер;
дата выпуска, завод-изготовитель;
ресурсы и сроки службы: гарантийные, назначенные, до первого ремонта, межремонтные;

наработка с начала эксплуатации (часы, минуты, циклы);
количество ремонтов, дата и место последнего ремонта, наработка после последнего ремонта (часы, минуты, циклы);

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 силовых установок.

По технической эксплуатации:

дата, место и форма последнего периодического технического обслуживания;

номер смены, выполнявшей обслуживание, фамилии исполнителей, руководителя смены и лица, контролировавшего выполнение работ, номер карты-наряда;

наработка после проведения последнего периодического технического обслуживания;

дата, место и форма последнего оперативного обслуживания;

номер смены, выполнявшей обслуживание, фамилии исполнителей, руководителя смены и лица, контролировавшего выполнение работ, номер карты-наряда;

наработка после последнего оперативного обслуживания;

перечень отказов и неисправностей, устранявшихся при последнем оперативном и периодическом обслуживании, которые могут быть связаны с причиной происшествия, с указанием методов устранения;

перечень повторяющихся отказов и неисправностей за последний год эксплуатации с указанием даты и методов устранения;

перечень невыполненных в эксплуатации и ремонте бюллетеней и указаний, причины невыполнения.

ФОРМЫ ДОКУМЕНТОВ ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОДКОМИССИИ

АКТ на обнаружение и изъятие бортового самописца (магнитофона)

Комиссия в составе:

_____ (должность, фамилия, инициалы)

при расследовании авиационного происшествия с ВС _____

(тип,

_____ обнаружила на месте происшествия контейнер (элементы бортовой номер)

конструкции) самописца (магнитофона) (тип самописца, магнитофона)

Состояние (указать повреждения, заводской номер, номер пломб, если они имеются) _____

Контейнер (носитель информации) самописца (магнитофона) изъят с места происшествия, опломбирован печатью комиссии
передан в _____

Контейнер самописца

Сдал

_____ (подпись)

_____ (должность, Ф.И.О.)

Прият

_____ (подпись)

_____ (должность, Ф.И.О.)

ПРИЛОЖЕНИЕ № 11

к Правилам расследования авиационных событий с гражданскими воздушными судами в Республике Узбекистан

Административная подкомиссия

1. Основными задачами административной подкомиссии является:

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.

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

пассажирская группа;

почтово-грузовая группа;

медицинская группа;

группа содействия пострадавшим и их родственникам.

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).

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 ;

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.

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 органов прокуратуры и 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.

6. По результатам работы почтово-грузовой группы составляется отчет, в котором указывается:

фактическое количество груза, почты, багажа и вещей, находившихся при пассажирах, 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;
почтово-грузовая ведомость;
почтово-грузовые накладные;
справка о свойствах груза;
объяснительные записки работников грузовой службы.

7. Медицинская группа выполняет следующие функции:

производит поиск пострадавших, погибших и их эвакуацию с места авиационного происшествия с участием представителя органов прокуратуры и внутренних дел;

организует совместно с органами прокуратуры 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 с органами прокуратуры 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, находящихся 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 и перечень работ, проведенных при уборке и санобработке места авиационного происшествия.

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 органов прокуратуры 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. Документы о гибели пассажиров или получении ими телесных повреждений выдаются за подписью или печатью руководителя организации гражданской авиации, эксплуатирующей воздушное судно, по форме установленной Правилами перевозки.

10. Выдача сохранившегося груза, почты, багажа, личных вещей, ценностей и документов пассажиров или уничтожение остатков коммерческой загрузки, пришедшей в негодность, производится организацией гражданской авиации, на базе которой проводилось расследование, только с разрешения органов прокуратуры.

11. По результатам работы административная подкомиссия составляет отчет, в котором анализирует материалы рабочих групп, делает выводы о качестве обеспечения полета службой организации перевозок, наличии и причинах нарушений, а также дает рекомендации по устранению недостатков, выявленных при расследовании.

Отчет административной подкомиссии составляется по следующей форме:

			занимаемое на борту		предприятия (учреждения)		(серьезное, незначительное)		бол к жит и
--	--	--	------------------------	--	-----------------------------	--	--------------------------------	--	----------------------

Председатель подкомиссии

(подпись)

(Ф.И.О.)

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

(место происшествия)

(дата)

Комиссия в составе:

(должность, Ф.И.О.)

и представитель МВД

(должность, Ф.И.О.)

составила настоящий акт на документы, ценности, деньги, обнаруженные на месте происшествия с ВС

(тип, государственный и опознавательный знак)

(дата и место происшествия)

№ п.п	Общее состояние упаковки	Принадлежность (Ф.И.О.)	Наименование и состояние (разбиты, обгорели, т. п.)		
			документов (серия, номер)	ценностей (штук)	денег (купюры, достоинство)

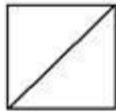
Члены комиссии

(подпись)

(Ф.И.О.)

СХЕМА
расположения пассажиров в салоне воздушного судна

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)

Пример:
номера мест по спискам

3	63	83	1	9	12
2	4		5	10	14

АКТ
о состоянии и массе коммерческой загрузки воздушного судна

_____ (место составления)

Комиссия в составе: _____ (должность, Ф.И.О.)

и представитель МВД _____ (должность, Ф.И.О.)

проверила состояние коммерческой загрузки на ВС _____ (тип, государственный и опознавательный зп)

потерпевшем авиационное происшествие _____ (дата и место 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
--------	--	------------	-------

ГРУЗ

№ п.п.	По документам значится						Количество мест	М
	Номера грузовых квитанций	Наименование груза, получатель	Количество мест	Наименование упаковки	Масса, кг	Сумма объявленной ценности, сум		

ПОЧТА

№ п.п.	По документам значится						Количество мест	М
	Номера почтовых накладных	Наименов. упаковки (мешок, посылки, пакеты)	Пункт назначения	Количество мест	Масса, кг	Сумма объявленной ценности, сум.		

БАГАЖ И РУЧНАЯ КЛАДЬ

№ п.п.	По документам значится						Вещи, наход. при пассаж. Масса, кг	Количество мест	М
	Номера багажных квитанций (билета)	Ф.И.О. владельца багажа	Багаж			Кол-во мест			
			Кол-во мест	Масса, кг	Кол-во мест Масса, кг				

Члены комиссии

(подпись)

АКТ

о вскрытии и проверке поврежденных мест багажа, ручной клади, почты и груза

(место составления)

(дата)

Комиссия в составе: _____

(должность, Ф.И.О.)

и представитель МВД _____

(должность, Ф.И.О.)

вскрыли поврежденные места коммерческой загрузки с самолета (вертолета)

_____, потерпевшего

(тип, государственный опознавательный знак)

авиационное происшествие _____

(дата и место происшествия)

При этом оказалось:

БАГАЖ

Номер багажной квитанции (билета)	Фамилия владельца багажа	Вид упаковки	Наименование предметов, оказавшихся при вскрытии	Состояние предметов, оказавшихся при вскрытии (исправны, повреждены, приведены в негодность)
-----------------------------------	--------------------------	--------------	--	--

ВЕЩИ, НАХОДИВШИЕСЯ ПРИ ПАССАЖИРАХ

Фамилия владельца	Вид упаковки	Наименование предметов, оказавшихся при вскрытии	Состояние предметов, оказавшихся при вскрытии (исправны, повреждены, приведены в негодность)
-------------------	--------------	--	--

ПОЧТА

№	Номер почтового груз. накладных, маркировки	Принадлежность почты	Пункт отправки	Пункт назначения	Вид упаковки	Наименование предметов, оказавшихся при вскрытии	Состояние предметов, оказавшихся при вскрытии (исправны, повреждены, пришли в негодность)
---	---	----------------------	----------------	------------------	--------------	--	---

ГРУЗ

№	Номер грузовых накладных маркировки	Принадлежность груза	Пункт отправки	Пункт назначения	Вид упаковки	Наименование предметов, оказавшихся при вскрытии	Состояние предметов, оказавшихся при вскрытии (исправны, повреждены, приведены в негодность)
---	-------------------------------------	----------------------	----------------	------------------	--------------	--	--

Члены комиссии

_____ (подпись)

_____ (Ф.И.О.)

АКТ**об уничтожении остатков коммерческой загрузки**

_____ (место составления)

_____ (дата)

Комиссия в составе: _____

(должность,
Ф.И.О.)

и представитель МВД _____

(должность,
Ф.И.О.)

составила настоящий акт об уничтожении остатков коммерческой загрузки самолета (вертолета) _____

(тип, государственный и опознавательный знак)

потерпевшего авиационное происшествие _____

(дата и место
происшествия)

находившиеся на борту _____

(багаж, почта,
груз и ручная
кладь, места,
масса)

были _____

(разбиты, обгорели, испачканы грязью и ГСМ)

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

Члены комиссии

_____ (подпись)

_____ (Ф.И.О.)

АКТ**о прекращении работ на месте авиационного происшествия**

_____ (место составления)

_____ (дата)

Комиссия в составе: _____

(должность, Ф.И.О.)

и представитель
прокуратуры _____

(должность, Ф.И.О.)

В соответствии с решением комиссии по расследованию авиационного происшествия с воздушным судном _____ (тип, государственный и опознавательный знак) _____ лавозими, (Ф.И.О.)

о прекращении работ на месте авиационного происшествия, осмотрели место авиационного происшествия и установили, что обломки самолета (вертолета) убраны, повреждения построек и сооружений ликвидированы, санобработка местности произведена.

Члены комиссии _____

(подпись)

(Ф.И.О.)

Сведения об убытках от авиационного события с ВС

_____ (тип, государственный и опознавательный знак)

принадлежащего _____

(наименование организации)

Вид убытка	Предварительный подсчет	Уточненный подсчет
Остаточная стоимость воздушного судна		
Стоимость восстановления воздушного судна		
Остаточная стоимость двигателя		
Стоимость восстановления двигателя		
Остаточная стоимость оборудования		
Стоимость восстановления оборудования		
Стоимость уничтоженного или испорченного груза		
Стоимость разрушенных строений и уничтоженных посевов		
Прочие расходы (перчислить)		
Общая сумма убытков		

Руководитель _____

(подпись)

(Ф.И.О.)

Главный экономист _____

(подпись)

(Ф.И.О.)

_____ дата

ПРИЛОЖЕНИЕ № 12

к Правилам расследования авиационных событий с гражданскими воздушными судами в Республике Узбекистан

«УТВЕРЖДАЮ» _____

(должность)

_____ (Ф.И.О.)

_____ (дата)

ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ по результатам расследования

_____ (вид авиационного происшествия)

_____ (тип, государственный регистрационный и опознавательный знак и принадлежность ВС)

_____ (дата и место авиационного происшествия)

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Раздел начинается кратким изложением обстоятельств авиационного происшествия. Приводится название полномочного органа авиационного происшествия, состав комиссии по расследованию, уполномоченный представитель (представители), участвующий в расследовании. Указываются адресаты, которым были направлены уведомления об авиационном происшествии.

Расследование проведено комиссией, назначенной приказом

от _____ № _____
(должность лица, назначившего комиссию) (дата)

в составе:

Председатель _____
(должность, Ф.И.О)

Заместителя председателя _____
(должность, Ф.И.О)

Членов комиссии _____
(должность, Ф.И.О)

Сроки проведения расследования:

Начало _____
(дата)

окончание _____

(дата утверждения отчета)

В расследовании принимали участие
представители:

_____ (перечислить министерства, государственные комитеты, ведомства,

_____ учреждения, предприятия, организации)

предварительное следствие _____
(наименование

_____ правоохранительного органа)

1. ФАКТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1. История полета

Приводятся краткое описание, содержащее следующую информацию:

дата происшествия, тип воздушного судна, государственный регистрационный знак, принадлежность воздушного судна и выполняемое задание, номер рейса, маршрут полета, количество людей на борту, их гражданство, характер коммерческой за- 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 местности;

1.2. Телесные повреждения

Заполняется следующий бланк
(цифрами).

Телесные повреждения	Экипаж	Пассажиры
Со смертельным исходом		
Серьезные		
Незначительные/ отсутствуют		

Приводятся данные о причинах гибели находящихся на борту людей с указанием количества погибших по каждой причине. Телесные повреждения со смертельным исходом включают все смертельные случаи, определенные как прямой результат те-

во время авиационного происшествия. Серьезные телесные повреждения определяются в [пункте 3](#) настоящих Правил. Телесные повреждения, являющиеся 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, незначительно повреждено, не повреждено).

1.4. Прочие повреждения

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

1.5. Сведения о личном составе

Данные об экипаже. О каждом из членов экипажа приводятся следующие сведения:

должность;

пол;

дата рождения;

класс;

образование общее и специальное (наименование учебных заведений и годы их окончания);

метеоминимум;

общий налет, налет на данном типе, в данной должности, налет по данному виду работ (для специальных авиационных работ); авиационные происшествия и инциденты в прошлом (если имело 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.

Данные о персонале наземных служб и УВД (приводится только в тех случаях, когда авиационное происшествие связано с наземными службами):

должность;

пол;

дата рождения;

образование общее и специальное (наименование учебных заведений и годы их окончания);

время работы в данной должности, специальная подготовка, квалификация.

О персонале службы управления воздушным движением, кроме этого, указывается: наличие нарушений по УВД в прошлом, результаты проверки знаний и навыков, контроль и инструктаж 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

Сведения о воздушном судне:

тип, государственной 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;

сведения о массе и центровке воздушного судна, находились ли они в допустимых пределах;

наличие (или отсутствие) замечаний экипажа по подготовке авиатехники к последнему полету и ее работе, любые неисправности, выявленные во время полета, если они имеют отношение к авиационному происшествию.

Если происшествие связано с нарушением работоспособности двигателей, то по этим двигателям 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;

краткая оценка соответствия технической эксплуатации воздушного судна установленным требованиям, сведения о технических характеристиках.

1.7. Метеорологическая информация

Приводится прогнозируемая и фактическая погода на месте авиационного происшествия: условия естественного освещения, видимость горизонтальная и вертикальная, облачность, наличие осадков, направление и скорость ветра, температура воздуха, влажность воздуха, атмосферное давление, наличие опасных метеоявлений, коэффициент сцепления на ВПП. В случае необходимости приводятся прогнозируемая и фактическая погода на основных и запасных аэродромах, по маршруту полета, прилагается анализ синоптических карт. Краткая оценка метеообеспечения полета, наличие метеоинформации у экипажа.

1.8. Средства навигации, посадки и обеспечения воздушного движения

Наличие по таблице оснащения, исправность, использование. Отмечаются случаи отказа или неправильного использования средств обеспечения воздушного движения.

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, КПП, БПП, (если происшествие связано с выкатыванием за ее пределы) в районе аэродрома, светосигнальное оборудование и т.д. (если происшествие связано с преждевременным снижением или стелсением в районе аэродрома).

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 патологоанатомических 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, действующие 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, и продуктов горения, разгерметизацией.

1.15. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд

Приводятся данные о времени обнаружения места авиационного происшествия, прибытия аварийно-спасательной команды, лиц, находившихся на борту, из воздушного судна. Указываются причины возникновения и характер пожара, время его ликвидации, 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 происшествию. К организациям относятся, например, эксплуатант и владелец воздушного судна, службы УВД, службы эксплуатации аэродромов, регламентирующие полномочные органы.

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

1.18. Дополнительная информация

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

2. АНАЛИЗ

Данный раздел является основным разделом Окончательного отчета комиссии и должен полностью обосновывать заключение комиссии и рекомендации комиссии.

Раздел должен содержать:

хронологическое описание событий, имевших место в процессе возникновения и развития особой ситуации с раскрытием причин ее возникновения между ними;

анализ всех выявленных в процессе расследования отклонений в действиях должностных лиц, работе авиатехники, отклонений от норм проектирования, изготовления и эксплуатации, недолетов, руководящих документов и т. п. с определением степени влияния этих отклонений на исход полета и обоснованием профилактических мероприятий по устранению;

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

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 непосредственно или в виде приложений к Окончательному отчету. При необходимости даются точные ссылки на другие материалы расследования.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В произвольной форме приводится формулировка причины (причин) авиационного происшествия. Формулировка должна включать в себя факторы, приведшие к возникновению и развитию особой ситуации.

Последовательность изложения отклонений (причины/факторы) в формулировке заключения не отражает степени их значимости.

4. НЕДОСТАТКИ, ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ

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

5. РЕКОМЕНДАЦИИ

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

рекомендации, направленные на устранение недостатков, оказавших влияние на возникновение, развитие особой ситуации и авиационного происшествия;

рекомендации, направленные на устранение недостатков, не оказавших влияние на возникновение, развитие особой ситуации и авиационного происшествия, отрицательно влияющих на безопасность полетов в целом.

Председатель комиссии	_____	_____
	(подпись)	(Ф.И.О.)
Члены комиссии	_____	_____
	(подпись)	(Ф.И.О.)
Заместителя председателя	_____	_____
	(подпись)	(Ф.И.О.)

В случае когда нет необходимости в оформлении отдельных разделов Отчета, в разделах указывается только причина их отсутствия.

К Окончательному отчету расследования прикладываются материалы расследования авиационного происшествия.

Материалы располагаются в деле об авиационном происшествии следующим образом:

Окончательный отчет о расследовании авиационного происшествия;

материалы расследования:

приказ о назначении комиссии по расследованию;

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 № 13

к Правилам расследования авиационных событий с гражданскими воздушными судами в Республике Узбекистан

Методические рекомендации по отбору и упаковке объектов для исследования

1. В объект для исследования входят: деталь, узел, элемент конструкции, агрегат или изделие вместе с функционально связанными с ним элементами, которые несут информацию или признаки первопричины отказа.

Каждая деталь, элемент конструкции, агрегат или изделие должны иметь бирку с указанием наименования, принадлежность и места обнаружения.

2. Направленные на исследования объекты не должны подвергаться разборке, промывке и консервации. На них должны быть сохранены контровки и пломбы. Обо всех повреждениях, возникших при демонтаже, должно быть указано в прилагаемой к техническому заданию справке.

3. Если элементы сопряженные или функционально связанные с объектом, невозможно отправить на исследование, то к техническому заданию приложить фотографии, замеры, схемы и описания, которые позволят составить наиболее полное представление о взаимном положении и провести анализ особенностей возникновения и развития отказа.

4. Необходимо принимать все меры к тому, чтобы сохранить изломы, деформацию и другие повреждения в таком состоянии, в каком они были обнаружены. Необходимо также сохранить продукты износа деталей, стружку или посторонние предметы, обнаруженные в полостях объекта или на фильтрах.

5. В справке, прикладываемой к техническому заданию, излагаются обстоятельства, проявление отказа или обнаружение дефекта, особенности, данные о воздушном судне и объекте, их ремонте и техническом обслуживании, доработках и специальных работах, предположительную причину отказа или дефекта, в том числе и мнения представителей промышленности и ремонтных заводов.

6. Подготовленные к отправке на исследования объекты должны быть упакованы в тару так, чтобы они не могли получить при транспортировке дополнительных повреждений, подвергнуться воздействию окружающей среды и претерпеть другие изменения.

На таре и транспортной накладной должен быть нанесен адрес, по которому направляются объекты, и крупными печатными буквами написано: «НА ИССЛЕДОВАНИЕ».

ПРИЛОЖЕНИЕ № 14

к Правилам расследования авиационных событий с гражданскими воздушными судами в Республике Узбекистан

УТВЕРЖДАЮ

(должность)

(Ф.И.О.)

(дата)

О Т Ч Е Т

по результатам расследования авиационного инцидента
(серьезного авиационного инцидента) с воздушным судном

(тип, государственный регистрационный и опознавательный знак, принадлежность)

(место составления)

(дата)

Комиссия в составе:

Председателя: _____

(должность, Ф.И.О.)

Членов комиссии _____

(должность, Ф.И.О.)

назначенная приказом _____ от _____ № _____

(должность лица)

(дата)

провела расследование с воздушным судном

(тип, государственный регистрационный и опознавательный знак, принадлежность)

происшедшего _____

(дата, место события)

1. ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

В произвольной форме излагается следующая информация:

дата события, принадлежность воздушного судна и экипажа, выполняемое задание, номер рейса, маршрут полета, количество пассажиров на борту;

последний пункт вылета, время вылета, намеченный пункт посадки;

этап полета, на котором произошло событие, время события (местное или UTC), время суток (день, ночь), метеословия

(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 числе отдельно взрослых и детей, и членов экипажа), а также степень тяжести, указать травмы, полученные при эвакуации и 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, пол, 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 подготовки экипажа.

2.2. Данные о персонале наземных служб (если событие связано с неправильными действиями этих служб)

Приводятся следующие сведения: должность, пол, 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 управлению воздушным судном 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. Указываются ошибки и нарушения, допущенные персоналом.

2.3. Данные о воздушном судне

Указывается:

тип, государственной регистрационный и опознавательный знак;

заводской номер, завод-изготовитель и дата выпуска;

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;

даты и виды последнего периодического и оперативного технического обслуживания;

сведения о массе и центровке воздушного судна, находились ли они в допустимых пределах;

наличие (или отсутствие) замечаний экипажа по 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, дата выпуска;

ресурс: гарантийный, назначенный, до первого ремонта, межремонтный;

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, сведения о технических характеристиках.

Если событие связано с отказом агрегата, то приводятся данные по этому агрегату.

2.4. Метеорологическая информация

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

Дается краткая оценка метеообеспечения полета.

2.5. Данные о средствах связи, навигации, посадке и УВД (если событие связано с ними)

Указываются наличие по таблице оснащения, исправность, использование. Отмечаются случаи отказа или неправильного использования средств навигации, посадки и обеспечение воздушного движения. Дается краткая оценка радиосветотехнического обеспечения полета.

2.6. Данные об аэродроме

Состояние, вид покрытия, уклоны, длина и ширина ВПП и ее элементов (если инцидент связан с выкатыванием за ее предел или грубой посадкой), расположение препятствий в районе аэродрома, тип и состояние светосигнального оборудования и т. (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 характера пожара, время его ликвидации, количество задействованной пожарной техники, эффективность аварийно-спасательных работ. Указывается количество лиц, получивших термические ожоги (членов экипажа, пассажиров, лиц, принимавших участие в аварийно-спасательных работах).

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 и анализа ГСМ. Дается анализ полетной информации записям бортовых регистраторов.

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 отчета 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 подготовки и обеспечения полетов, руководящих документов и т.п., с определением степени влияния этих отклонений на исход полета и обоснованием необходимости разработки профилактических мероприятий по 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 события.

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

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В произвольной форме приводится формулировка причины (причин) авиационного события. Формулировка должна включать 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 (причины/факторы) 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, 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.

6. РЕКОМЕНДАЦИИ

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

рекомендации, направленные на устранение недостатков, оказавших влияние на возникновение, развитие особой ситуации и исход полета;

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

Председатель комиссии

_____ (подпись)

_____ (Ф.И.О.)

Члены комиссии

_____ (подпись)

_____ (Ф.И.О.)

В случае, когда нет необходимости в оформлении отдельных разделов Отчета, в разделах указывается только причина их не заполнения.

К Отчету расследования прикладываются материалы расследования события.

Материалы располагаются в деле события следующим образом:

Документы комиссии:

отчет о расследовании события;

приложения:

приказ о назначении комиссии по расследованию;

протоколы заседаний комиссии.

Материалы расследования:

отчеты подкомиссий с приложениями;

отчеты рабочих групп, не входящих в состав подкомиссий, с приложениями;

материалы специальных исследований и экспертные заключения с приложением соответствующих заданий комиссии по расследованию.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

к постановлению Кабинета Министров от 17 ноября 2022 года № 660

ПЕРЕЧЕНЬ

некоторых постановлений Правительства Республики Узбекистан, утративших силу

1. Постановление Кабинета Министров от 27 декабря 2000 г. № 505 «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Республике Узбекистан».

2. Постановление Кабинета Министров от 5 декабря 2005 г. № 268 «О внесении изменений и дополнений в Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Республике Узбекистан».

3. Постановление Кабинета Министров от 12 мая 2017 г. № 283 «О внесении изменений и дополнений в Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Республике Узбекистан».