

**Об утверждении Положения о правилах проведения служебного расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами на территории Республики Казахстан**

*Утративший силу*

Постановление Правительства Республики Казахстан от 19 июня 1996 г. N 755.

Утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 18 июля 2011 года № 828

**Сноска. Утратило силу постановлением Правительства РК от 18.07.2011 № 828 (вводится в действие по истечении 10 календарных дней со дня первого официального опубликования).**

В целях реализации Указа Президента Республики Казахстан, имеющего силу Закона, от 20 декабря 1995 г. N 2697 "Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации Республики Казахстан" (Ведомости Верховного Совета Республики Казахстан, 1995 г., N 23, ст. 148) Правительство Республики Казахстан постановляет: см.Z100339

Утвердить прилагаемое Положение о правилах проведения служебного расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами на территории Республики Казахстан.

*Заместитель Премьер-Министра  
Республики Казахстан*

*Утверждено  
постановлением Правительства  
Республики Казахстан  
от 19 июня 1996 г. N 755*

**П О Л О Ж Е Н И Е  
о правилах проведения служебного расследования  
авиационных происшествий и инцидентов  
с гражданскими воздушными-судами на  
территории Республики Казахстан**

**І. Общие положения**

1. Настоящее Положение разработано в соответствии с Указом Президента Республики Казахстан, имеющим силу Закона, "Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации Республики Казахстан", межправительственным Соглашением о гражданской авиации и использовании воздушного пространства, стандартами и рекомендациями Приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации (ИКАО), а также с учетом отечественного и международного опыта расследования. см.Z100339

2. Положение направлено на наиболее полное выявление причин авиационных происшествий и инцидентов, а также разработку профилактических мероприятий по их предотвращению.

Положение включает в себя определения и классификацию авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами Республики Казахстан, устанавливает правила проведения служебного расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами на территории Республики Казахстан.

3. Требования Положения распространяются на гражданскую и экспериментальную авиацию Республики Казахстан и являются обязательными для всех министерств, государственных комитетов, авиакомпаний, предприятий, организаций и физических лиц, осуществляющих создание и эксплуатацию гражданских воздушных судов и средств обеспечения полетов.

4. По каждому авиационному происшествию и инциденту с гражданскими воздушными судами в обязательном порядке проводится расследование комиссией, назначаемой центральным исполнительным органом на транспорте, в строгом соответствии с правилами, изложенными в настоящем Положении. Расследование проводится с целью предотвращения авиационных происшествий и включает сбор и анализ информации, проведение необходимых исследований, установление причин события и разработку рекомендаций.

5. Нормативные акты министерств, государственных комитетов, авиакомпаний по вопросам расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами должны соответствовать требованиям настоящего Положения.

## II. Определения и классификация

6. Авиационное происшествие - событие, связанное с использованием воздушного судна, которое имеет место с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, и при котором:

а) какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом

или серьезное телесное повреждение в результате:  
нахождения на данном воздушном судне;  
непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна,  
включая отделившиеся от него части;  
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  
э к и п а ж а ;

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

нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные  
характеристики воздушного судна и обычно требуется крупный ремонт или  
замена поврежденного элемента;

за исключением случаев отказа или повреждения двигателя, когда поврежден  
только сам двигатель, его капоты или вспомогательные агрегаты, или когда  
повреждены только воздушные винты, законцовки крыла, антенны, пневматики,  
тормозные устройства, обтекатели, или когда в обшивке имеются вмятины или  
п р о б о и н ы ;

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

#### П р и м е ч а н и я :

1. В целях единообразия статистических данных телесным повреждением со  
смертельным исходом считается телесное повреждение, в результате которого в  
течение 30 суток с момента происшествия наступила смерть.

2. Воздушное судно считается пропавшим без вести, когда прекращены его  
официальные поиски или не установлено местонахождение воздушного судна.

3. Серьезным телесным повреждением считается телесное повреждение,  
полученное во время авиационного происшествия, которое:

требует госпитализации более чем на 48 часов в течение семи суток с  
момента получения;

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

связано с разрывом тканей, вызывающим сильное кровотечение,  
повреждение нервов, мышц или сухожилий;

связано с повреждением любого внутреннего органа;  
связано с получением ожогов второй или третьей степени или любых ожогов,



### III. Организация расследования авиационных происшествий

9. Расследование авиационных происшествий - это процесс, который включает сбор и анализ информации, предусматривающей выявление всех отклонений от нормального функционирования авиационной транспортной системы и оценку влияния этих отклонений на исход полета.

Целью расследования является установление причин события, предотвращение авиационных происшествий и выработка рекомендаций по обеспечению безопасности.

10. Для обеспечения объективного и квалифицированного расследования авиационных происшествий в Республике Казахстан центральным исполнительным органом на транспорте создается вневедомственная государственная комиссия, с обязательным участием эксплуатанта воздушного судна, чей интерес затрагивается проводимым расследованием.

Вневедомственная государственная комиссия организует и проводит расследование авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами Республики Казахстан в соответствии с настоящим Положением и Правилами служебного расследования авиационных происшествий и инцидентов государств - участников Соглашения о гражданской авиации и использовании воздушного пространства, утвержденными Советом по авиации и использованию воздушного пространства 11 сентября 1992 года (далее - Правила).

11. Согласно пункту 2 Положения о Комиссии по безопасности полетов Межгосударственного авиационного комитета (далее - Комиссия по безопасности полетов МАК) и пункту 3.2. Правил аудиторского расследования авиационных происшествий с воздушными судами с газотурбинными двигателями на территории любого из Договаривающихся государств, в тех случаях, когда государство места события, государство регистрации и/или разработчика, изготовителя, эксплуатанта воздушного судна не является одним и тем же Договаривающимся государством, проводятся Комиссией по безопасности полетов с участием представителей заинтересованных Договаривающихся государств.

При назначении комиссии по безопасности полетов кандидатура ее председателя согласовывается с центральным исполнительным органом на транспорте.

12. Вневедомственная государственная комиссия проводит расследование авиационных происшествий независимо от правоохранительных органов, координируя свои действия с представителями прокуратуры, органов внутренних дел, национальной безопасности, ГСК, в соответствии с законодательством

13. Государство-разработчик воздушного судна, государство-изготовитель воздушного судна, государство, где произведен ремонт воздушного судна, государство-регистрации и государство-эксплуатант имеют право назначать своего уполномоченного представителя для участия в расследовании. Государственный орган, организующий расследование, должен включить уполномоченных представителей заинтересованных государств в состав комиссии по расследованию.

Уполномоченные представители могут привлекать для участия в расследовании специалистов (советников).

Другие заинтересованные государства имеют право назначать экспертов для участия в расследовании.

Степень такого участия определяется государственной комиссией, проводящей расследование.

14. Все мероприятия, связанные с работой комиссии на полевом этапе расследования, в том числе и с ликвидацией последствий авиационного происшествия, обеспечиваются эксплуатантом или авиакомпанией, предприятием, подразделением гражданской авиации на территории которого произошло событие. Закрепление территории осуществляется центральным исполнительным органом на транспорте.

Эксплуатант или авиакомпания, предприятие, подразделение гражданской авиации, на территории которого произошло событие, обеспечивают участников расследования спецодеждой и обувью, средствами индивидуальной защиты для проведения работ на месте происшествия, транспортными средствами и средствами связи, необходимым инвентарем и расходными материалами, создают им необходимые условия для работы, организуют хранение, размножение и рассылку материалов расследования, обеспечивают размещение на отдых и питание.

Расходы, понесенные авиакомпанией, предприятием, подразделением гражданской авиации, на территории которого произошло событие, расходы на проведение специальных исследований по заданию комиссии по расследованию, а также на командирование специалистов по запросу комиссии оплачиваются владельцем воздушного судна по предъявлении счета.

По окончании расследования владелец воздушного судна может предъявить претензии на возмещение убытков от авиационного происшествия, включая и расходы по расследованию, если авиационное происшествие произошло не по вине владельца воздушного судна или его вина установлена частично.

15. По получении информации об авиационном происшествии должностные лица Служб управления воздушным движением Республики Казахстан передают первичное сообщение о случившемся в орган надзора за безопасностью полетов гражданской авиации Республики Казахстан (далее - Орган надзора БП), правоохранительные органы Республики Казахстан, Комиссию по безопасности полетов МАК, эксплуатанту воздушного судна.

16. Эксплуатант, руководитель авиакомпании, предприятия гражданской авиации, на территории которого произошло событие, по получении первичного сообщения немедленно передает первоначальное сведение в Орган надзора БП, орган расследования государства регистрации, Комиссию по безопасности полетов МАК, а также информирует о случившемся местные правоохранительные органы.

Первоначальное сведение должно, по возможности, содержать следующую и н ф о р м а ц и ю :

дату, время (общеевропейское), место происшествия;  
тип, государственно-регистрационный опознавательный знак и принадлежность воздушного судна;  
наименование предприятия-эксплуатанта, разработчика, изготовителя воздушного судна;  
метеоусловия в момент происшествия;  
фамилию командира воздушного судна (проверяющего и его должность);  
характер задания, номер рейса с указанием начального и конечного пунктов;  
последний пункт вылета и предполагаемый пункт посадки;  
краткие обстоятельства происшествия, если они достоверно известны;  
количество членов экипажа и пассажиров на борту воздушного судна, в том числе погибших и получивших телесные повреждения, гражданство пострадавших пассажиров. Наличие пострадавших из находившихся вне воздушного судна;  
наличие опасных грузов на борту и их характер;  
степень повреждения воздушного судна, насколько это известно;  
краткую физико-географическую характеристику района происшествия.

П р и м е ч а н и е .

Отсутствие каких-либо из указанных информации не должно задерживать передачу первоначального сведения.

17. В течение 5-ти суток с момента прибытия на место происшествия председатель комиссии по расследованию направляет в адреса, предусмотренные пунктом 16, последующее сведение, которое должно, по возможности, содержать следующую и н ф о р м а ц и ю :

дату, время, место, вид происшествия, тип воздушного судна, государственно-регистрационный опознавательный знак и принадлежность, заводской номер воздушного судна (двигателей), их наработку, дату и место последнего ремонта ;

метеоусловия в период времени, близкий к моменту авиационного происшествия (чем была обусловлена погода, скорость и направление ветра у земли, количество, форма и высота облаков, видимость, наличие опасных метеоявлений) ;

фамилию командира воздушного судна (проверяющего), его 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 пунктов последнего вылета и назначения ;

число пассажиров на борту ;  
краткое описание обстоятельств события ;  
степень повреждения воздушного судна ;  
представляющие интерес факты, установленные в ходе расследования ;  
предложения по проведению срочных профилактических мероприятий.

Примечание .

Объем передаваемой информации по авиационной технике определяется председателем комиссии .

18. Комиссия по безопасности полетов МАК обеспечивает срочное доведение полученной информации, включая рекомендации по профилактическим мероприятиям, до всех заинтересованных государств - участников Договора.

19. Орган надзора БП Республики Казахстан обеспечивает оперативное доведение информации об авиационном происшествии до расположенных на своей территории авиакомпаний, предприятий или других эксплуатантов, которым принадлежит воздушное судно, организаций-разработчиков, предприятий-изготовителей воздушных судов (двигателей), а также до предприятий, осуществляющих их ремонт.

#### V. Первоначальные действия должностных лиц гражданской авиации до прибытия комиссии на место авиационного происшествия

20. С момента авиационного происшествия и до прибытия комиссии по расследованию ответственность за проведение первоначальных действий возлагается на командира воздушного судна и эксплуатанта или руководителя авиакомпании, авиапредприятия, предприятия гражданской авиации, на

территории которого произошло событие.

21. В случае авиационного происшествия, 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, и выполнены все необходимые меры безопасности командир воздушного судна до прибытия эксплуатанта или ответственного представителя авиакомпании, авиапредприятия, предприятия гражданской авиации, на территории которого произошло событие, обязан:

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

обеспечить неприкосновенность пультов управления в кабине экипажа и принять меры к сохранению носителей информации бортовых регистраторов;

принять меры по обеспечению безопасности пассажиров;

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 с тем, чтобы как можно быстрее известить о случившемся ближайший авиационный орган или местные органы власти.

По прибытии на место происшествия руководителя аварийно-спасательных работ командир воздушного судна передает ему ответственность за дальнейшую сохранность воздушного судна, его содержимого и находящихся на месте происшествия вещественных доказательств.

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

22. Эксплуатант или руководитель авиакомпании, авиапредприятия, подразделения гражданской авиации, на территории которого произошло событие, по получении сообщения о случившемся и до прибытия комиссии по расследованию:

обеспечивает проведение поисковых и аварийно-спасательных работ, при необходимости с привлечением взаимодействующих ведомств;

прибывает на место происшествия с целью определения необходимости принятия дополнительных мер по спасанию пассажиров и членов экипажа, тушению пожара (или его предупреждению), сохранению вещественных доказательств;

организует совместно с органами внутренних дел, а при необходимости и дислоцированными в данном районе войсковыми частями, охрану места происшествия, обеспечив неприкосновенность воздушного судна и его содержимого (за исключением случаев, когда необходимо извлечь из-под обломков пострадавших);

при необходимости дает указание об уборке останков погибших, после составления схемы их расположения относительно основных частей воздушного судна и при возможности их фотографирования;

организует проведение медицинского осмотра состояния здоровья экипажа и, при необходимости, диспетчеров службы движения, получает объяснительные записки от членов экипажа и должностных лиц, ответственных за подготовку и обеспечение полета;

принимает необходимые меры по сохранению бортовой документации и средств объективного контроля, оказавшихся на месте происшествия;

организует изъятие и обеспечивает сохранность летной, технической и диспетчерской документации;

документально фиксирует признаки, которые могут быть уничтожены при воздействии внешней среды (отложение льда, копоти на поверхности воздушного судна, характерные следы от движения воздушного судна по земле и т. п.), при необходимости составляет предварительные кроки места авиационного происшествия;

проводит внеочередное, контрольное наблюдение за погодой, а если авиационное происшествие произошло вне аэродрома - обеспечивает сбор метеоданных с ближайших АМСГ (авиационная метеостанция, гражданская) и метеостанций;

прекращает заправку из емкостей (топливозаправщиков), из которых осуществлялась заправка воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие.

#### П р и м е ч а н и е .

В случае прибытия на место авиационного происшествия представителей правоохранительных органов, проводящих предварительное следствие, дальнейшие действия должностных лиц гражданской авиации проводятся по их указанию в соответствии с уголовно-процессуальным законодательством Республики Казахстан.

## VI. Организация работы комиссии

23. С момента получения первичного сообщения об авиационном

происшествии центральным исполнительным органом на транспорте Республики Казахстан создается комиссия по расследованию авиационного происшествия.

24. В зависимости от последствий авиационного происшествия и значимости установления его причин для обеспечения безопасности полетов расследование может быть организовано на трех уровнях:

расследование, при котором создается комиссия полного состава, летная, инженерно-техническая, административная и другие необходимые подкомиссии, группа расчета и анализа;

расследование, при котором создается комиссия полного состава, однако подкомиссии могут либо не создаваться вообще, либо создаваться только по наиболее важным направлениям работ;

полевое расследование, проводимое комиссией сокращенного состава (3-5 человек), без создания подкомиссий и рабочих групп.

Решение об уровне организации расследования принимает государственный или межгосударственный орган, организующий расследование, или председатель комиссии по расследованию, если ему предоставлены такие полномочия.

Комиссия состоит из председателя, заместителей председателя и членов комиссии. Специалисты, привлекаемые к работе комиссии, могут входить в состав подкомиссий и рабочих групп или использоваться в качестве экспертов.

В состав комиссии включаются: представители Комиссии по безопасности полетов МАКа, руководящий состав и ведущие специалисты центрального исполнительного органа на транспорте, авиакомпаний, авиапредприятий, ОКБ - разработчиков авиационной техники, заводов-изготовителей авиационной техники.

На заседаниях комиссии по расследованию имеют право присутствовать представители правоохранительных органов Республики Казахстан.

В состав комиссии по расследованию авиационных происшествий, связанных с отказом (недостатком) авиационной техники, в обязательном порядке включаются ответственные представители промышленности и ремонтных предприятий, на котором воздушное судно (двигатель) проходило последний ремонт. В случае, когда воздушное судно изготовлено или отремонтировано в иностранном государстве, уполномоченные представители этих государств привлекаются к работе комиссии через МАК.

Контроль за работой комиссии осуществляет руководитель органа надзора Б П .

Продолжительность расследования авиационного происшествия не должна превышать 30 суток.

Если для установления причин происшествия необходимо проведение специальных исследований, завершение которых в указанные сроки невозможно,

то срок расследования может быть продлен руководителем центрального исполнительного органа на транспорте по ходатайству председателя комиссии.

25. Комиссия по расследованию авиационного происшествия имеет право: обследовать воздушное судно, потерпевшее авиационное происшествие, его составные части, любой другой предмет, находящийся на борту воздушного судна, или вовлеченный в авиационное происшествие вне его, независимо от его принадлежности;

поручать научно-исследовательским и конструкторским организациям, предприятиям промышленности и ремпредприятиям проведение специальных исследований, связанных с расследованием авиационного происшествия;

привлекать в качестве экспертов к работе комиссии по расследованию для решения конкретных задач, требующих знаний в специальных областях науки и техники, работников предприятий и организаций по согласованию с их руководителями;

привлекать к работам на месте происшествия силы и технические средства любых организаций;

опрашивать очевидцев авиационного происшествия, любых лиц, имеющих или могущих иметь к нему отношение;

изучать все аспекты создания, испытаний, производства, эксплуатации и ремонта воздушного судна, затребовать и получать от владельцев воздушного судна, должностных лиц и соответствующих организаций документы и материалы по вопросам, связанным с данным авиационным происшествием.

26. Решения по основным методическим и организационным вопросам расследования принимаются комиссией, при этом председатель комиссии при равенстве голосов владеет правом окончательного решения. Член комиссии, не согласный с принятым решением, имеет право отразить свое особое мнение в протоколе заседания.

27. Расследование авиационного происшествия проводится по принципу многофакторности. При этом надлежат выявлению, изучению и анализу все факторы, оказавшие отрицательное влияние на исход авиационного происшествия.

28. Действия членов комиссии, подкомиссии и рабочих групп, направленных на сбор вещественных доказательств (изъятие бортовых и наземных самописцев, элементов конструкции воздушного судна, опознание погибших, опрос свидетелей, должны производиться с ведома представителя правоохранительного органа, проводящего предварительное следствие.

29. Итоговым документом работы комиссии является окончательный отчет, который составляется с учетом материалов подкомиссий, рабочих групп, результатов расследований, а также другой имеющейся в распоряжении

к о м и с с и и

и н ф о р м а ц и и .

Основной целью составления окончательного отчета является обоснование установленных в ходе расследования обстоятельств, фактов, причин авиационного происшествия и разработанных комиссией рекомендаций.

30. Окончательный отчет подписывается председателем и всеми членами к о м и с с и и .

При возникновении разногласий по содержанию окончательный отчет готовится в варианте, предлагаемом председателем комиссии. Член комиссии, не согласный с содержанием окончательного отчета, обязан подписать его с пометкой "с особым мнением". Особое мнение излагается в письменном виде с указанием конкретных мотивов несогласия и их обоснованием, а также с предлагаемой ф о р м у л и р о в к о й .

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

31. Председатель комиссии по расследованию авиационного происшествия докладывает окончательный отчет на утверждение руководителю, н а з н а ч и в ш е м у к о м и с с и ю .

При наличии особого мнения к окончательному отчету расследования комиссия по расследованию рассматривает особое мнение на своем заседании с обязательным составлением протокола.

Решение по особому мнению принимается лицом, утверждающим о к о н ч а т е л ь н ы й о т ч е т .

Окончательный отчет расследования, проводившегося комиссией Межгосударственного авиационного комитета, представляется Правительству Республики Казахстан для принятия решений по данному авиационному п р о и с ш е с т в и ю .

Дата утверждения окончательного отчета комиссии считается датой окончания расследования. Началом расследования считается момент подачи п е р в и ч н о г о с о о б щ е н и я .

32. Материалы расследования авиационного происшествия (Окончательный отчет расследования с приложением отчетов подкомиссий, рабочих групп и прилагаемых к ним материалов) в 10-дневный срок с момента его утверждения н а п р а в л я ю т с я в :

правоохранительный орган, проводящий предварительное следствие (если о н о п р о в о д и т с я ) ;

государственные органы расследования всех заинтересованных государств, принимавшие участие в расследовании авиационного происшествия;

Комиссию по безопасности полетов;

ОКБ-разработчика воздушного судна;

авиакомпанию, предприятие, физическому лицу, которому принадлежит  
в о з д у ш н о е с у д н о .

Ответственность за размножение и своевременную рассылку утвержденных материалов расследования возлагается на эксплуатанта воздушного судна или авиакомпанию, авиапредприятие, подразделение гражданской авиации на территории которого произошло событие.

#### П р и м е ч а н и е .

В соответствии с Приложением 13 к Чикагской конвенции, помимо перечисленного, в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО) должны представляться следующие виды информации по авиационным происшествиям с воздушными судами максимальной полетной массой более 2 2 5 0 ) к г :

предварительный отчет;  
информационный отчет;  
окончательный отчет.

Указанные отчеты готовятся и направляются в Международную организацию гражданской авиации государственным или межгосударственным органом, проводящим расследование.

Правила и методика составления отчетов осуществляются по формам, рекомендованным ИКАО и утвержденным Центральным исполнительным органом на транспорте.

## VII. Расследование инцидентов

33. Расследование инцидентов является наиболее эффективным средством профилактики авиационных происшествий, позволяющим выявить отклонения от нормального функционирования авиационно-транспортной системы и принять меры по их устранению до того, как эти отклонения приведут к авиационному происшествию.

### Оповещение и сообщение об инцидентах.

34. При возникновении инцидента соответствующие службы авиакомпаний, авиапредприятий и организаций гражданской авиации Республики Казахстан в течение двух часов передают первоначальное сообщение в Орган надзора БП. Комиссию по безопасности полетов, во все заинтересованные государства и стороны, а также информируют о случившемся инспекцию по безопасности полетов авиакомпании гражданской авиации и собственника воздушного судна.

Сообщения передаются по телеграфным каналам связи.

В каждой авиакомпании, авиапредприятии должна быть разработана инструкция, определяющая обязанности и ответственность конкретных должностных лиц при подготовке и передаче информации об инциденте, проведении первоначальных действий до прибытия комиссии по расследованию.

35. Первоначальное сообщение должно включать следующую информацию:  
дату, время (общеевропейское) и место возникновения инцидента;  
принадлежность, тип и опознавательный знак воздушного судна;  
фамилию командира воздушного судна (проверяющего и его должность);  
номер рейса, маршрут полета, последний аэродром вылета, выполняемое  
з а д а н и е ;  
обстоятельства инцидента, внешнее проявление отказа (если он имел место);  
метеоусловия в период времени, близкий к моменту возникновения  
инцидента (скорость и направление ветра у земли, видимость, высота нижней  
границы облаков, наличие осадков и опасных явлений);  
наименование географического пункта, где будет работать комиссия по  
р а с с л е д о в а н и ю .

#### П р и м е ч а н и е .

Наиболее оперативной является передача информации через Центр производственно-диспетчерских услуг гражданской авиации "Аэротранс" (ЦПДУ Г А ) .

#### Организация работы комиссии.

36. Инциденты с воздушными судами гражданской авиации на территории Республики Казахстан расследуются комиссиями, назначаемыми руководителем центрального исполнительного органа на транспорте. Расследование, по поручению центрального исполнительного органа на транспорте, может проводиться эксплуатантом или руководителями авиакомпаний, авиапредприятий, подразделений гражданской авиации, на территории которого  
п р о и з о ш е л и н ц и д е н т .

37. В состав комиссии по расследованию инцидентов включаются:  
представители авиакомпаний, авиапредприятий гражданской авиации, на  
территории которых произошел инцидент;  
представители эксплуатанта (собственника) воздушного судна;  
представители заинтересованных государств.

38. По получении первоначального сообщения об инциденте, связанном с

отказом авиатехники, представители разработчика и изготовителя воздушного судна (двигателя, комплектующих изделий), представители ремпредприятия, на котором выполнялся последний ремонт, направляют в Орган надзора БП и руководителю авиакомпания, авиапредприятия, на территории которого произошел инцидент, уведомление об участии в расследовании в течение 12 часов с момента получения донесения, с указанием времени выезда.

Уведомление направляется по каналам связи, обеспечивающим максимальную оперативность его прохождения.

39. Формирование комиссии осуществляется Органом надзора БП с учетом уведомлений, полученных от заинтересованных государств и сторон.

В случае неполучения уведомления об участии представителей промышленности, ремпредприятий и других заинтересованных сторон в расследовании в течение 48-ми часов или в случае наличия такого уведомления, но неприбытия указанных представителей в течение трех суток с момента подачи первоначального донесения, расследование продолжается без их участия. До истечения указанных сроков председатель комиссии по расследованию должен воздержаться от действий, которые могут привести к утрате информации о причине инцидента (запуск и опробование двигателей, систем и агрегатов, их разборка, исследование и т. п.).

40. Работа комиссии по расследованию инцидента организуется по тем же принципам, что и комиссии по расследованию авиационного происшествия. В целях сокращения сроков расследования допускается работа комиссии по расследованию инцидента без подкомиссии и рабочей группы.

41. При необходимости дополнительный вызов специалистов министерств, госкомитетов и иных предприятий и научно-исследовательских учреждений для расследования инцидента осуществляется через Орган надзора БП, Комиссию по безопасности полетов.

42. Председатель Комиссии по расследованию инцидента может дать разрешение на замену отказавшего агрегата (детали) и ввод воздушного судна в строй в установленном порядке до прибытия представителей промышленности, ремпредприятия и владельца воздушного судна в случае, если в ходе расследования бесспорно установлено, что причиной инцидента является отказ (неисправность) авиационной техники, который может быть устранен заменой отказавшего агрегата (детали). Отказавший агрегат (деталь) сохраняется до прибытия представителей.

Ввод воздушного судна в строй осуществляется инженерно-авиационной службой в установленном порядке.

В случае направления отказавших агрегатов на исследование разрешение на ввод воздушного судна в строй дает комиссия по расследованию инцидента.

Решение комиссии оформляется протоколом.

43. По результатам расследования инцидента составляется окончательный отчет комиссии, который утверждается лицом, назначившим комиссию.

К окончательному отчету прилагаются:  
осциллограммы записи бортовых регистраторов с необходимыми тарировочными данными по всем регистрируемым параметрам, характеризующим параметры полета, работу авиатехники, действия экипажа от момента времени за 1 минуту до появления отклонений до их ликвидации или до окончания полета;

результаты исследования авиатехники;  
выписки из записи бортовых и наземных магнитофонов, если они поясняют характер инцидента;

формализованный отчет МАСУ "Безопасность" (прилагается только к экземпляру, направляемому в Комиссию по безопасности полетов);  
объяснительные записки.

44. Утвержденный окончательный отчет расследования инцидента с приложениями в течение трех суток с момента утверждения направляется:

в Комиссию по безопасности полетов;  
в Орган надзора БП;  
ОКБ-разработчику воздушного судна;  
в авиакомпанию, авиапредприятие гражданской авиации-эксплуатанту (собственнику) воздушного судна.

Один экземпляр материалов остается в делах авиакомпании, авиапредприятия гражданской авиации Республики Казахстан, на территории которого проводилось расследование, а также собственника (эксплуатанта) воздушного судна.

Материалы расследования инцидентов хранятся не менее двух лет. Носители информации средств объективного контроля хранятся в авиапредприятии в течение шести месяцев после утверждения окончательного отчета расследования.

45. Оформление и рассылка материалов расследования возлагается на авиакомпанию, авиапредприятие гражданской авиации, на базе которого проводится расследование, а организация необходимых исследований - на эксплуатанта воздушного судна.

46. Общий срок расследования инцидента, исчисляемый с момента подачи первоначального донесения до утверждения окончательного отчета расследования, не должен превышать десяти суток.

Продление срока расследования допускается при необходимости проведения дополнительных расследований с разрешения руководителя Органа надзора БП.

47. Орган надзора БП обеспечивает доведение результатов расследования инцидентов до заинтересованных предприятий, авиакомпаний и государств.

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

При этом на указанных представителей возлагается обеспечение исследований необходимым специальным инструментом и оснасткой, отсутствующими в эксплуатируемых предприятиях.

49. Оформление материалов расследования инцидентов производится с учетом результатов исследований отказавшей авиатехники. Утверждение и рассылка материалов без учета результатов исследования запрещается.

## VIII. Рекомендации по обеспечению безопасности полетов

50. Система разработки, рассмотрения и реализации рекомендаций по обеспечению безопасности полетов является наиболее эффективным средством предотвращения авиационных происшествий, которое базируется на тщательной и всесторонней оценке комиссиями по расследованию особенностей функционирования авиационно-транспортной системы в конкретном полете, анализе общих закономерностей проявления факторов, отрицательно влияющих на безопасность полетов, при проведении анализа аварийности на воздушном транспорте.

51. Основными источниками разработки рекомендаций являются: результаты расследования авиационных происшествий инцидентов; данные, полученные при проведении общих и специальных анализов состояния безопасности полетов;

обобщенный опыт безаварийной работы по эксплуатации воздушных судов в авиакомпании, авиапредприятии.

52. Рекомендации по обеспечению безопасности полетов разрабатываются: комиссиями по расследованию авиационных происшествий и инцидентов; государственными органами, осуществляющими обобщение и анализ информации по безопасности полетов;

Комиссией по безопасности полетов;

ОКБ-разработчиком воздушного судна (двигателя) и направляются органам государственного регулирования деятельности гражданской авиации,

промышленности и других сфер обеспечения функционирования воздушного транспорта Договаривающихся государств, а также в соответствующие предприятия и организации.

53. Государственные органы, предприятия и организации, в компетенцию которых входит реализация рекомендаций, в течение 90 дней рассматривают их и сообщают о принятом решении разработчику рекомендации.

54. Реализация принятых к исполнению рекомендаций может осуществляться через разработку планов мероприятий или других административных распорядительных документов (приказов, указаний и т. п.).

#### IX. Учет и анализ информации по авиационным происшествиям и инцидентам

55. Каждое авиационное происшествие и инцидент подлежат учету Органом надзора БП, а также авиакомпаниями, предприятиями и подразделениями - владельцами воздушных судов.

56. В целях обеспечения межгосударственного обмена информацией по безопасности полетов, являющегося основой системы разработки профилактических мероприятий, Комиссия по безопасности полетов ведет общий учет и анализ информации об авиационных происшествиях и инцидентах по гражданской авиации всех Договаривающихся государств на основе единого банка данных.

Для обеспечения ведения единого банка данных Орган надзора БП передает в соответствии с настоящим Положением в Комиссию по безопасности полетов первичную информацию о событиях, оперативную информацию о ходе расследования (в том числе и о рекомендуемых срочных профилактических мероприятиях), материалы расследования авиационных происшествий и инцидентов.

57. На основании обобщенного учета и анализа информации по безопасности полетов Комиссия по безопасности полетов готовит и направляет в Орган надзора БП:

годовой анализ состояния безопасности полетов в гражданской авиации Договаривающихся государств с рекомендациями по мерам, направленным на повышение безопасности полетов;

информационный (ежемесячный) бюллетень по состоянию безопасности полетов, содержащий оперативную информацию об авиационных происшествиях и инцидентах по гражданской авиации всех государств - участников Соглашения, краткие материалы по законченным расследованиям, рекомендации по предотвращению авиационных происшествий;

консультативную информацию о срочных мероприятиях, рекомендуемых комиссиями в ходе расследований и по их окончании;  
реферативный сборник отчетов по расследованным в течение года событиям, в который включаются наиболее важные и представляющие наибольший интерес с точки зрения предотвращения авиационных происшествий материалы;  
анализы по конкретным, наиболее актуальным проблемам обеспечения безопасности полетов, обобщению зарубежного опыта в этой области;  
другую имеющуюся в распоряжении Комиссии по безопасности полетов информацию об авиационных происшествиях и инцидентах по запросу государственного органа расследования Республики Казахстан.

58. На основании обобщенного опыта и анализа информации по безопасности полетов Орган надзора БП готовит и направляет в каждую авиакомпанию:  
годовые и полугодовые анализы состояния безопасности полетов;  
информационный (ежемесячный) бюллетень по состоянию безопасности полетов в гражданской авиации Республики Казахстан;  
информацию о срочных мероприятиях, рекомендуемых комиссиями по расследованию авиационных происшествий и инцидентов.