

## Об утверждении Правил представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации

Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 июля 2017 года № 505. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 31 августа 2017 года № 15597.

Сноска. Заголовок - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

В соответствии с пунктом 7 статьи 92-1 и с пунктом 3 статьи 93 Закона Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" **ПРИКАЗЫВАЮ:**

Сноска. Преамбула - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1. Утвердить прилагаемые Правила представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации.

Сноска. Пункт 1 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

2. Департаменту по расследованию транспортных происшествий и инцидентов Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан обеспечить:

1) государственную регистрацию настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан;

2) в течение десяти календарных дней со дня государственной регистрации настоящего приказа направление его копии на бумажном носителе и в электронной форме на казахском и русском языках в Республиканское государственное предприятие на праве хозяйственного ведения "Республиканский центр правовой информации" для официального опубликования и включения в Эталонный контрольный банк нормативных правовых актов Республики Казахстан;

3) в течение десяти календарных дней после государственной регистрации настоящего приказа направление его копии на официальное опубликование в периодические печатные издания;

4) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан;

5) в течение десяти рабочих дней после государственной регистрации настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан представление в Юридический департамент Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан сведений об исполнении мероприятий, согласно подпунктам 1), 2), 3) и 4) настоящего пункта.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на курирующего вице-министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан.

4. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

*Министр*  
по инвестициям и развитию  
Республики Казахстан

*Ж. Қасымбек*

"СОГЛАСОВАН"

Генеральный прокурор  
Республики Казахстан

\_\_\_\_\_ Ж. Асанов

9 августа 2017 год

"СОГЛАСОВАН"

Министр иностранных дел  
Республики Казахстан

\_\_\_\_\_ К. Абдрахманов

"\_\_" \_\_\_\_\_ 2017 год

"СОГЛАСОВАН"

Председатель Комитета  
национальной безопасности  
Республики Казахстан

\_\_\_\_\_ К. Масимов

"\_\_" \_\_\_\_\_ 2017 год

"СОГЛАСОВАН"

Министр внутренних дел  
Республики Казахстан

\_\_\_\_\_ К. Касымов

"\_\_" \_\_\_\_\_ 2017 год

Утверждены  
приказом Министра

## **Правила представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации**

Сноска. Заголовок - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

### **Глава 1. Общие положения**

1. Настоящие Правила представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации (далее – Правила) разработаны в соответствии с пунктом 7 статьи 92-1 и с пунктом 3 статьи 93 Закона Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации", а также стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО), определяют порядок проведения расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации, а также требования к системе представления данных об авиационных событиях.

Сноска. Пункт 1 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Сноска. Пункт 2 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

3. Авиационные происшествия и инциденты с воздушными судами гражданской и экспериментальной авиации, зарегистрированными в Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан расследуются Комиссией по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, создаваемой полномочным органом по расследованию уполномоченного органа в сфере гражданской авиации (далее – Комиссия).

Отдельные виды инцидентов, перечень которых установлен настоящими Правилами, самостоятельно расследуются эксплуатантами (организациями гражданской авиации) в рамках систем управления безопасностью полетов. Такие расследования проводятся по решению уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в порядке и сроки, установленные настоящими Правилами. По завершению расследования окончательный отчет представляется эксплуатантами (организациями гражданской авиации) в полномочный орган по расследованию уполномоченного органа в сфере гражданской авиации и уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации.

Комиссия по расследованию авиационного происшествия или инцидента руководствуется принципами объективности и беспристрастности при проводимом расследовании. В целях независимости расследования комиссия по расследованию авиационного происшествия или инцидента формируется с учетом исключения конфликта интересов.

Комиссии, в соответствии со стандартами и рекомендациями, изложенными в Приложении 13 к Конвенции о Международной организации гражданской авиации (далее – Приложение 13 к Конвенции ИКАО), предоставляется независимость в проведении расследования.

При организации расследований не допускается вмешательство в деятельность комиссии по расследованию авиационных происшествий или инцидентов со стороны физических и (или) юридических лиц, других государственных органов, кроме случаев, прямо предусмотренных законами Республики Казахстан. Комиссии при организации расследований авиационных происшествий и инцидентов без задержки предоставляется доступ ко всем вещественным доказательствам.

**Сноска. Пункт 3 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

4. В случае, если с воздушным судном гражданской авиации, которое зарегистрировано в Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан, либо его эксплуатантом является физическое или юридическое лицо Республики Казахстан, произошло авиационное происшествие или инцидент на территории иностранного государства, уполномоченный орган в сфере гражданской авиации осуществляет действия в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО и настоящими Правилами.

5. Термины и определения, используемые в настоящих Правилах:

1) авиакомпания – юридическое лицо, имеющее сертификат эксплуатанта гражданских воздушных судов;

2) 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;

3) 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;

4) 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;

5) авиационным происшествием в гражданской (экспериментальной) авиации признается авиационное событие, связанное с использованием гражданского воздушного судна с намерением совершить полет, которое, в случае пилотируемого воздушного судна, имеет место с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица с целью совершения полета покинули воздушное судно, или в случае беспилотного воздушного судна имеет место с момента, когда воздушное судно готово начать движение с целью совершить полет, до момента его остановки в конце полета и выключения основной силовой установки, и в ходе которого:

какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом или тяжкий вред здоровью, а также средней тяжести вред здоровью 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;

воздушное судно получает повреждение или происходит разрушение его конструкции, в результате чего нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна, требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента, за исключением случаев:

отказа или повреждения двигателя, когда поврежден только один двигатель, его капоты или вспомогательные агрегаты;

повреждений только воздушных винтов, лопастей несущего винта, лопастей хвостового винта, несилевых элементов планера, обтекателей, законцовок крыла, антенн, датчиков, лопаток, пневматиков, тормозных устройств, лобовых стекол, колес или когда незначительно повреждены шасси, панели створки шасси либо когда в обшивке имеются небольшие вмятины или пробоины, в том числе незначительные повреждения, вызванные градом или столкновением с птицами (включая пробоины в обтекателе антенны радиолокатора);

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

6) организация гражданской авиации – юридическое лицо, осуществляющее деятельность в сфере гражданской авиации

7) уполномоченный орган в сфере гражданской авиации – центральный исполнительный орган, осуществляющий руководство в области использования воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности гражданской и экспериментальной авиации;

7-1) авиационное событие – любое событие, связанное с использованием воздушного судна, обеспечением и выполнением полета на любом этапе, а также техническим обслуживанием или его хранением;

8) серьезное телесное повреждение – событие во время которого лицу, причинен тяжкий или средней тяжести вред здоровью, и которое:

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

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;

связано с разрывами биологических тканей, вызывающими сильное кровотечение, повреждение нервных стволов, мышц или сухожилий;

привело к повреждению любого внутреннего органа;

связано с получением термических, химических и других ожогов второй и третьей степени независимо от площади поражения, или любых ожогов, поражающих более 5 % поверхности тела;

связано с подтвержденным фактом воздействия инфекционных веществ или поражающей радиации;

9) государство разработчика – государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за конструкцию типа воздушного судна;

10) воздушное судно – аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной (водной) поверхности;

11) полет воздушного судна – перемещение воздушного судна по земной (водной) поверхности и в воздушном пространстве от начала разбега при взлете (отрыва от земной или водной поверхности при вертикальном взлете) до окончания пробега (освобождения взлетно-посадочной полосы без остановки) или касания земной (водной) поверхности при вертикальной посадке;

12) максимальная сертифицированная взлетная масса воздушного судна – максимальная допустимая взлетная масса воздушного судна, указанная в сертификате типа или руководстве по летной эксплуатации гражданского воздушного судна;

13) бортовой самописец (FDR, CVR) – любой самопишущий прибор, устанавливаемый на борту воздушного судна в качестве дополнительного источника сведений для проведения расследования авиационного происшествия или инцидента;

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

15) государство изготовитель – государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за окончательную сборку воздушного судна, двигателя или воздушного винта;

16) инцидент – любое событие, кроме авиационного происшествия, связанного с использованием воздушного судна, которое влияет или могло бы повлиять на безопасность эксплуатации;

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

18) советник – лицо, назначенное уполномоченным органом в сфере гражданской авиации в силу наличия у него соответствующей квалификации для оказания помощи уполномоченному представителю этого государства в расследовании;

- 19) государство места события – государство, на территории которого имело место авиационное происшествие или инцидент;
- 20) эксплуатант – физическое или юридическое лицо, занимающееся эксплуатацией гражданских воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области;
- 21) государство эксплуатанта – государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания эксплуатанта;
- 22) причины – действия, бездействие, обстоятельства, условия или их сочетание, которые привели к авиационному происшествию или инциденту. Определение причин не предполагает возложения вины или установления административной, гражданской или уголовной ответственности;
- 23) расследование – процесс, проводимый с целью предотвращения авиационного происшествия или инцидента, который включает в себя сбор и анализ информации, подготовку заключений, включая установление его причин и/или сопутствующих факторов, и выработку рекомендаций по обеспечению безопасности;
- 23-1) таксономия ADREP (Accident/Incident data reporting) – система классификации авиационных событий, являющаяся частью системы ИКАО по представлению данных об авиационных происшествиях и инцидентах, свод атрибутов и связанных с ними значений, позволяющих проводить анализ тенденций в области безопасности полетов по этим событиям;
- 24) полевой этап расследования – период времени с момента начала работ Комиссии на месте авиационного происшествия или инцидента до момента, когда работы на месте происшествия или инцидента прекращены;
- 25) полномочный орган по расследованию – структурное подразделение уполномоченного органа в сфере гражданской авиации, осуществляющее деятельность и ответственный за организацию и проведение расследования авиационных происшествий и инцидентов;
- 26) государство регистрации – государство, в реестр которого занесено воздушное судно;
- 27) уполномоченный по расследованию – должностное лицо полномочного органа по расследованию, прошедшее первоначальную подготовку, которому поручены организация и проведение расследований авиационных происшествий и инцидентов в сфере гражданской авиации в составе комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента;
- 28) уполномоченный представитель – лицо, назначенное полномочным органом по расследованию в силу наличия у него соответствующей квалификации для участия в расследовании, проводимом другим государством;

29) фактологический протокол – совокупность подтверждающих документов и протоколов, где изложены факты, условия и обстоятельства, выявленные в ходе расследования.

**Сноска. Пункт 5 с изменениями, внесенными приказом и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

## **Глава 2. Порядок проведения расследования авиационного происшествия в гражданской и экспериментальной авиации**

### **Параграф 1. Уведомление об авиационном происшествии**

6. Органы обслуживания воздушным движением, в случае потери радиосвязи с экипажем или пропадания отметки воздушного судна на экране радиолокатора, передают в в Комитет гражданской авиации Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан (далее – Комитет) и полномочный орган по расследованию сообщение о случившемся в соответствии со схемой оповещения об авиационных происшествиях и инцидентах.

7. Эксплуатант воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие, не позднее 24 часов направляет уведомление через систему обязательного представления данных об авиационных событиях в Комитет и полномочный орган по расследованию, а также в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации.

Уведомление содержит информацию:

- 1) о виде авиационного происшествия;
- 2) классификацию авиационного происшествия (в соответствии с таксономией ИКАО ADREP);
- 3) об изготовителе, модели, назначении, национальных и регистрационных знаков и серийном номере воздушного судна;
- 4) о максимальной взлётной массе воздушного судна;
- 5) о метеоусловии в момент авиационного происшествия;
- 6) о наименовании владельца, эксплуатанта и/или арендатора воздушного судна;
- 7) фамилию командира воздушного судна и членов экипажа;
- 8) о квалификации командира воздушного судна и гражданство членов экипажа и пассажиров;
- 9) о дате и времени (местное время или всемирно скоординированное (далее – UTC) авиационного происшествия;
- 10) о последнем пункте отправления и намеченном пункте посадки воздушного судна;

11) положение воздушного судна относительно какого-либо легко определяемого географического пункта, с указанием широты и долготы;

12) количество членов экипажа и пассажиров на борту – погибло и получило серьезные телесные повреждения;

13) количество членов экипажа и пассажиров, получивших серьезные телесные повреждения на земле;

14) описание авиационного происшествия и степени повреждения воздушного судна, насколько это известно;

15) о физических характеристиках района авиационного происшествия, а также информация о трудностях с доступом к нему или особых требованиях, касающихся прибытия на место происшествия;

16) наличие и описание опасных грузов на борту воздушного судна.

**Сноска. Пункт 7 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

8. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации направляет уведомление об авиационном происшествии с минимальной задержкой при помощи наиболее удобного и быстрого средства связи:

1) государству регистрации;

2) государству эксплуатанта;

3) государству разработчика;

4) государству-изготовителю;

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

6) в Межгосударственный авиационный комитет (далее – МАК), если Республика Казахстан, как государство места события, не располагает информацией о событии, соответственно государство регистрации или государство эксплуатанта направляет уведомление о таком событии государству разработчика, государству-изготовителю и государству места события.

9. При авиационном происшествии с воздушным судном иностранного государства, происшедшего на территории Республики Казахстан, уполномоченный орган в сфере гражданской авиации передает уведомление в представительство эксплуатанта, а также в Министерство иностранных дел Республики Казахстан (далее – МИД РК), которое по дипломатическим каналам уведомляет государство регистрации и государство эксплуатанта.

10. Уведомление об авиационном происшествии с воздушным судном Республики Казахстан, происшедшего на территории иностранного государства, уведомляется авиационными властями государства места события в соответствии с Приложением 13

к Конвенции ИКАО, а также представительством эксплуатанта (владельца) воздушного судна через заграничные учреждения Республики Казахстан.

11. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации уведомляет государства, которые проявляют особый интерес к авиационному происшествию в силу того, что среди погибших или получивших тяжкие телесные повреждения имеются граждане этого государства, а также дает разрешения этим государствам назначать экспертов, которые имели бы право оказывать помощь и участвовать в расследовании.

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

## **Параграф 2. Организация расследования авиационных происшествий**

12. Расследование авиационных происшествий с воздушными судами гражданской и экспериментальной авиации Республики Казахстан, возлагается на Комиссию.

13. Для формирования состава Комиссии полномочный орган по расследованию направляет запросы в организации гражданской авиации и государственные органы, которые в течение трех суток с момента получения запроса представляют кандидатуры для включения в состав Комиссии.

14. На полевом этапе расследования с момента начала работ до момента прекращения и при сборе фактической информации Комиссия координирует свои действия с представителями Министерства внутренних дел Республики Казахстан (далее - МВД РК).

15. Члены комиссии вправе:

1) осуществлять беспрепятственный доступ на место авиационного происшествия воздушного судна и к находящимся на нем обломков (фрагментам) и контроль за ними;

2) обследовать воздушное судно после авиационного происшествия, его составные части, имущество, находящееся на борту воздушного судна, независимо от принадлежности этого имущества, а также средства и объекты обеспечения полетов воздушных судов;

3) привлекать для решения задач, требующих знаний в соответствующих областях науки и техники, работников организаций независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности;

4) опрашивать очевидцев авиационного происшествия, лиц, которые имеют или могут иметь отношение к авиационному происшествию, получать необходимую информацию от правоохранительных органов;

5) изучать все вопросы, касающиеся разработки, испытаний, производства, эксплуатации и ремонта воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие, а также вопросы подготовки лиц из числа авиационного персонала, организации воздушного движения, выполнения и обеспечения полетов воздушных судов;

6) участвовать в считывании и расшифровке записей бортовых устройств регистрации полетных данных (далее – БУР);

7) запрашивать и получать от государственных органов, а также от физических и юридических лиц документы и материалы по вопросам, связанным с авиационным происшествием;

8) проводить исследования психофизиологического состояния членов экипажа после наступления авиационного происшествия с воздушным судном,

а также соответствующих лиц из числа авиационного персонала.

Лица, не связанные с выполнением процесса расследования, к считыванию и расшифровке записей БУР не допускаются, а также не допускается использование информации записей БУР в целях, не относящихся к расследованию авиационного происшествия.

Полномочия Комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента в гражданской и экспериментальной авиации предусмотрены в приложении 1 к настоящим Правилам.

16. Расследование авиационного происшествия с гражданским воздушным судном Республики Казахстан, происшедшего на территории иностранного государства, проводится полномочным органом по расследованию государства места события, в соответствии с законодательством этого государства. В соответствии с Приложением 13 к Конвенции ИКАО, Республика Казахстан назначает своего уполномоченного представителя для участия в расследовании. В помощь уполномоченному представителю может быть назначен советник (советники).

17. По принятию решения о персональном составе группы специалистов, привлекаемых к расследованию, направляется соответствующее уведомление через МИД РК в государство, на территории которого произошло авиационное происшествие

18. Эксплуатант (владелец) воздушного судна, находящийся в государстве места события, оказывает всемерное содействие группе специалистов по расследованию, в том числе в обеспечении транспортом, связью, питанием, помещениями для работы и отдыха.

19. Уполномоченные представители и советники по согласованию с председателем Комиссии государства места авиационного происшествия:

1) посещают место авиационного происшествия;

2) осматривают воздушное судно или его части;

3) получают информацию, содержащую показания свидетелей, и предлагают тематику их опроса;

4) получают доступ к относящимся к делу вещественным доказательствам;

5) получают относящиеся к делу документы;

6) участвуют в считывании записей полетной информации;

7) участвуют в мероприятиях по расследованию за пределами места авиационного происшествия, таких как осмотр и исследования агрегатов, технические консультации, испытания и моделирование в целях расследования;

8) принимают участие в совещаниях о ходе расследования, включая обсуждения, связанные с анализом информации, формулирования выводов, причин, способствующих факторов и рекомендаций по безопасности;

9) делают заявления в отношении различных аспектов расследования.

20. Уполномоченный представитель и советники предоставляют государству, проводящему расследование, всю имеющуюся у них соответствующую информацию и не могут распространять информацию о ходе и результатах расследования без согласия государства, проводящего расследование.

21. Если межправительственным соглашением о воздушном сообщении установлены иные правила расследования авиационного происшествия, то применяются правила, установленные соглашением.

22. В случае авиационного происшествия с воздушным судном Республики Казахстан, происшедшего на территории иностранного государства, которое не является договаривающимся государством, такое государство может передать целиком или частично проведение расследования Республике Казахстан по взаимной договоренности. Республика Казахстан направляет подтверждение данному государству о своем участии в расследовании. Расследование проводится в соответствии с настоящими Правилами. При этом государство места события может использовать все средства для оказания содействия проведению расследования.

23. Если невозможно определенно установить, что место авиационного происшествия с воздушным судном Республики Казахстан находится на территории какого-либо государства, в этом случае Республика Казахстан проводит расследование авиационного происшествия самостоятельно, или может передать целиком или частично проведение расследования другому государству по взаимной договоренности.

24. Авиационное происшествие или инцидент, произошедшие с иностранным воздушным судном на территории Республики Казахстан, подлежат расследованию комиссиями уполномоченных органов в сферах авиации или по взаимному согласию расследуются иностранным государством страны регистрации воздушного судна (эксплуатанта).

25. Государства регистрации, эксплуатанта, разработчика, изготовителя воздушного судна могут назначать своих уполномоченных представителей и советников для участия в расследовании.

Другие заинтересованные государства могут назначать экспертов для участия в расследовании. Уполномоченные представители иностранных государств, их советники и эксперты, как правило, в состав Комиссии не входят.

26. В случае передачи расследования авиационного происшествия государству эксплуатанта или государству регистрации воздушного судна, Республика Казахстан назначает своего уполномоченного представителя для участия в расследовании.

27. Полномочный орган по расследованию при необходимости обращается в МАК или в любое государство с просьбой оказания помощи и содействия в расследовании, включая направление специалистов для участия в расследовании, а также в оказании содействия в расшифровке средств объективного контроля (FDR, CVR).

**Сноска. Пункт 27 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

27-1. При расследовании авиационных происшествий с человеческими жертвами, полномочным органом по расследованию проведение расследования делегируется полностью или частично в МАК. При этом МАК проводит расследование авиационного происшествия с человеческими жертвами на основе национального законодательства, а полномочный орган по расследованию назначает своего уполномоченного представителя для участия в расследовании.

**Сноска. Правила дополнены пунктом 27-1 в соответствии с приказом и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

28. Если от государств регистрации, эксплуатанта, разработчика или изготовителя поступила 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.

29. При необходимости получения дополнительных сведений, оборудования или привлечения экспертов орган, назначивший расследование, направляет соответствующий запрос любому государству с просьбой направить такие сведения, оборудование или экспертов для обеспечения расследования.

Государство, предоставляющее по запросу сведения, оборудование или экспертов, может назначить своего уполномоченного представителя для участия в расследовании авиационного происшествия. Степень участия в расследовании уполномоченного представителя или экспертов такого государства, если оно не является государствами регистрации, эксплуатанта, разработчика, изготовителя, ограничивается теми вопросами, по которым они привлекаются к расследованию. Степень участия представителей определяется председателем Комиссии, в каждом отдельном случае.

30. Если в силу того, что среди погибших или получивших тяжкий вред здоровью при авиационном происшествии на территории иностранного государства имеются

граждане Республики Казахстан, то уполномоченный орган в сфере гражданской авиации назначает эксперта для участия в расследовании авиационного происшествия, который уполномочен с разрешения председателя Комиссии:

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

31. Эксплуатант (владелец) воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие и организация гражданской авиации места события осуществляют координацию действий с местными исполнительными органами (акимами) по обеспечению работы Комиссии. В случае необходимости местные исполнительные органы областей, городов республиканского значения и столицы, районов, городов областного значения, физические и юридические лица оказывают содействие в работе Комиссии.

32. Продолжительность расследования авиационного происшествия без человеческих жертв, с момента создания Комиссии до даты утверждения окончательного отчета по результатам расследования авиационного происшествия, как правило, не превышает 12 месяцев, авиационного происшествия с человеческими жертвами 36 месяцев, если не потребуются дополнительных исследований.

Если проведение исследований и испытаний авиационной техники в установленные для расследования сроки невозможно, сроки расследования по ходатайству председателя Комиссии продлеваются до окончания проведения исследований уполномоченным органом в сфере гражданской авиации.

**Сноска. Пункт 32 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

33. Все работы, связанные с расследованием авиационного происшествия, а также командирование специалистов по запросу комиссии по расследованию, финансируются эксплуатантом (владельцем) воздушного судна.

**Сноска. Пункт 33 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

34. Эксплуатант (владелец) воздушного судна, создают членам Комиссии, привлекаемым к расследованию все необходимые условия для проведения работ на месте авиационного происшествия.

Исследования и испытания, связанные с расследованием авиационного происшествия, проводимые научно-исследовательскими, конструкторскими, ремонтными и промышленными организациями, финансируются этими организациями с последующим возмещением их затрат эксплуатантом (владельцем) воздушного судна .

35. Члены Комиссии, при использовании воздушных судов казахстанских авиакомпаний, независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности, по предъявлению копии приказа на проведение расследования авиационных происшествий или инцидентов и командировочных удостоверений, либо по предъявлению служебного удостоверения уполномоченного по расследованию, вписываются в задание на полет, с правом нахождения в кабине или салоне воздушного судна, либо путем предоставления сервисного билета.

### **Параграф 3. Порядок действий лиц при авиационном происшествии**

36. С момента авиационного происшествия и до прибытия Комиссии, руководитель организации гражданской авиации, в районе и на территории которого произошло авиационное происшествие, а до его прибытия, командир воздушного судна, проводят первоначальные действия на месте авиационного происшествия.

37. Члены экипажа потерпевшего бедствие воздушного судна, местные исполнительные органы (аким), физические и юридические лица, до прибытия Комиссии принимают все возможные меры по обеспечению сохранности воздушного судна, его составных частей и обломков, бортовых и наземных средств объективного контроля, предметов, находившихся на борту этого воздушного судна.

38. В случае авиационного происшествия, командир воздушного судна совместно с членами экипажа выполняет действия, предусмотренные руководством по летной эксплуатации воздушного судна, по эвакуации пассажиров и тушению пожара. Убедившись, что нет возгорания воздушного судна, командир воздушного судна до прибытия ответственного представителя, на территории которого произошло авиационное происшествие:

1) немедленно полностью обесточивает воздушное судно (если это не препятствует проведению эвакуации) и убеждается, что бортовые самописцы выключены;

2) обеспечивает неприкосновенность пультов управления в кабине экипажа и бортовых самописцев;

3) обеспечивает неприкосновенность коммерческой загрузки и других предметов, находящихся на борту воздушного судна;

4) запрещает слив топлива, масла и других жидкостей;

5) закрывает и по возможности опломбирует двери, люки, капоты;

6) организует охрану воздушного судна и место происшествия;

7) принимает все возможные меры, чтобы как можно быстрее известить о случившемся событии ближайшую организацию гражданской авиации.

В случае если командир воздушного судна по состоянию здоровья не может выполнять свои обязанности, эти действия осуществляет второй пилот, являющийся членом экипажа.

39. После прибытия на место авиационного происшествия, руководитель организации гражданской авиации обеспечивает дальнейшую сохранность воздушного судна, его содержимого и находящихся на месте происшествия вещественных доказательств, во взаимодействии с представителями МВД РК и местных исполнительных органов:

1) определяет необходимость по принятию дополнительных мер по спасению пассажиров и членов экипажа, тушению пожара (или его предупреждению), сохранению вещественных доказательств;

2) организует проведение поисковых и аварийно-спасательных работ, при необходимости с привлечением взаимодействующих ведомств;

3) организует совместно с представителями МВД РК, 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;

4) 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;

5) организует проведение медицинского контроля состояния здоровья экипажа и, при необходимости, диспетчеров органа обслуживания воздушного движения и других лиц авиационного персонала;

6) получает объяснительные записки от членов экипажа и должностных лиц, ответственных за подготовку и обеспечение полета;

7) организует поиск бортовых самописцев и обломков воздушного судна на прилегающей к месту происшествия местности и обеспечивает их сохранность на месте обнаружения;

8) принимает необходимые меры по сохранению судовых документов и бортовых самописцев, найденных на месте происшествия. Если бортовые самописцы находятся в агрессивных жидкостях или в очаге пожара, их необходимо немедленно изъять оттуда и, приняв меры к сохранению информации, составить акт об изъятии и внешнем состоянии. В других случаях изъятие самописцев запрещается;

9) обеспечивает выявление свидетелей авиационного происшествия, а также лиц, осуществляющих аварийно-спасательные работы, составление их списков для представления Комиссии и правоохранительным органам;

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

11) 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 полосы и т.п.);

12) составляет предварительные схемы (кроки) места авиационного происшествия;

13) организует внеочередное контрольное наблюдение за погодой, а если авиационное происшествие произошло вне аэродрома, обеспечивает сбор метеоданных с ближайших метеостанций;

14) координирует, при необходимости, проведение радиологического, химического и бактериологического контроля места авиационного происшествия;

15) дает указание о прекращении заправки и опечатывании емкостей (топливозаправщиков), из которых осуществлялась заправка воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие;

16) обеспечивает сохранность спецоборудования, имевшего гриф секретности, и полетной документации, находящейся на борту воздушного судна;

17) организует изъятие и опечатывание записей средств объективного контроля 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, количество и качество заправленных горюче-смазочных материалов, метеорологических документов, характеризующих метеоусловия в районе места авиационного происшествия, аэродрома и по маршруту полета;

18) фиксирует бортовые номера воздушных судов, выполнявших полеты в районе места авиационного происшествия в период времени, близкий к моменту происшествия, и принимает меры по сохранению информации бортовых самописцев контроля этих воздушных судов для последующего использования в процессе расследования;

19) перемещает, при необходимости, по согласованию с представителями правоохранительных органов и полномочного органа по расследованию поврежденное воздушное судно. Перемещение его до прибытия Комиссии 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;

20) принимает меры по отстранению от выполнения своих обязанностей экипаж воздушного судна, персонала наземных служб, непосредственно осуществлявших подготовку воздушного судна к полету, обеспечение полета и обслуживание воздушного движения. Указанные лица допускаются к выполнению своих обязанностей решением уполномоченного органа в сфере гражданской авиации по согласованию с председателем Комиссии;

21) 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;

22) формирует совместно с местными исполнительными органами группу содействия и оказания помощи пострадавшим и их родственникам и группу обеспечения работы Комиссии.

Все материалы, полученные в результате первоначальных действий должностных лиц при авиационном происшествии, передаются в Комиссию.

40. Вскрытие и прослушивание наземных и бортовых магнитофонов, а также вскрытие и расшифровка записей бортовых самописцев производится по решению председателя Комиссии.

41. Руководители эксплуатанта (владельца) воздушного судна, организаций разработчика, изготовителя, организаций, выполнявших ремонт воздушного судна, осуществлявших обслуживание воздушного движения, техническое и аэродромное обслуживание воздушного судна, по получении информации об авиационном происшествии принимают меры по обеспечению сохранности документации, относящейся к разработке, испытаниям, производству, ремонту, эксплуатации и обеспечению полета данного воздушного судна.

42. Для обеспечения работы Комиссии руководитель организации гражданской авиации, на базе которого проводятся работы по расследованию, приказом назначает группу материально-технического обеспечения, на которую возлагается:

1) организация материально-технического, бытового и медицинского обеспечения Комиссии и привлекаемых к работе по расследованию специалистов;

2) взаимодействие с местными исполнительными органами и организациями по всем вопросам обеспечения работы Комиссии;

3) взаимодействие с грузополучателем и грузоотправителем;

4) эвакуация воздушного судна или его составных частей с места происшествия, а также организация по заданию Комиссии отправки аварийной техники (составных частей) для исследования в соответствующие организации;

5) взаимодействие с эксплуатантом (владельцем), которой принадлежит воздушное судно по вопросам обеспечения работы Комиссии и возмещения расходов, связанных по проведению исследований, а также расследований;

6) предоставление технических помещений для раскладки воздушного судна и хранения после завершения полевого этапа расследования;

7) выполнение других работ в интересах расследования авиационного происшествия.

#### **Параграф 4. Порядок работы Комиссии по расследованию**

43. По прибытии Комиссии на место авиационного происшествия председатель Комиссии – Уполномоченный по расследованию (далее – Председатель Комиссии) проводит организационное заседание, на котором зачитывает приказ о назначении комиссии, заслушивает должностных лиц, осуществлявших первоначальные действия на месте авиационного происшествия, определяет основные направления работ на начальном этапе расследования и дает необходимые оперативные указания. Председатель Комиссии организует, проводит и контролирует все этапы расследования, координирует действия всех участников расследования.

Уполномоченный по расследованию должен иметь при себе удостоверение уполномоченного по расследованию по форме в соответствии с приложением 2 к настоящим Правилам.

44. Указания Председателя Комиссии по вопросам, связанным с расследованием авиационного происшествия, являются обязательными для исполнения всеми лицами, связанными с расследованием авиационного происшествия и обеспечением работы Комиссии.

45. По решению председателя Комиссии создаются подкомиссии по основным направлениям работ: летная, инженерно-техническая, административная и штаб.

В подкомиссиях могут создаваться рабочие группы.

46. Рабочая группа по составлению схемы (кроков) места происшествия и рабочая группа опроса по решению председателя Комиссии включаются в состав летной или инженерно-технической подкомиссии, либо работают самостоятельно под руководством Председателя Комиссии или его заместителя.

Функции и результаты рабочей группы по составлению схемы (кроков) места авиационного происшествия определены приложением 3 к настоящим Правилам.

Функции и результаты рабочей группы опроса, определены приложением 4 к настоящим Правилам.

Форма протокола опроса рабочей группы приведена в приложении 5 к настоящим Правилам.

47. Рабочая группа поисковых и аварийно-спасательных работ подчиняется непосредственно Председателю Комиссии. В случаях, не связанных с гибелью людей, эта группа может быть введена в состав административной подкомиссии.

Функции и результаты рабочей группы поисковых и аварийно-спасательных работ определены приложением 6 к настоящим Правилам.

48. В Комиссии создается рабочая группа расчета и анализа, которая не входит в состав подкомиссий и подчиняется непосредственно Председателю Комиссии.

Функции и результаты рабочих группы расчета и анализа определены приложением 7 к настоящим Правилам.

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

Состав подкомиссий, планы их работ, а также состав рабочих групп утверждает Председатель Комиссии.

50. Работа Комиссии осуществляется по плану, проект которого до его утверждения Председателем Комиссии рассматривается и обсуждается на заседании Комиссии. План предусматривает основные направления деятельности Комиссии, последовательность выполнения работ, исследований, а также ответственных за проведение работ с указанием сроков их окончания.

План работы Комиссии детализируется в оперативных планах подкомиссий и рабочих групп, которые составляются на период от одного до нескольких дней, и утверждаются председателями подкомиссий.

51. До утверждения плана работы Комиссии, какие-либо работы на месте происшествия не производятся, за исключением внешнего осмотра, фиксации следов (отложений льда, копоти, следов движения воздушного судна), эвакуации раненых и погибших, изъятия бортовых самописцев.

План работы Комиссии и подкомиссий корректируется и дополняется в ходе расследования в зависимости от полученных фактических данных.

52. 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.

53. На заседаниях Комиссии могут присутствовать представители эксплуатанта (владельца), разработчика, изготовителя, МАК, Транспортной прокуратуры, МВД РК и КНБ РК.

Члены Комиссии по согласованию с председателем Комиссии могут приглашать на заседание Комиссии других специалистов, принимающих участие в расследовании.

54. В течение трех суток с момента прибытия на место авиационного происшествия, председатель Комиссии направляет при необходимости в целях обеспечения безопасности полетов в уполномоченный орган в сфере гражданской авиации последующее уведомление, которое должно содержать следующую информацию:

1) дата, время (местное и всемирное скоординированное время – UTC), место, вид происшествия, тип воздушного судна, его государственный и регистрационный опознавательные знаки, принадлежность, сведения о владельце (эксплуатанта), заводской номер воздушного судна (двигателей), наработку воздушного судна (двигателей) с начала эксплуатации, количество ремонтов, дату и место последнего ремонта, и наработку после него;

2) 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);

3) состав экипажа (должности, фамилии, имена и отчества (при его наличии), минимум погоды, общий налет, в том числе на воздушном судне данного типа (из них в качестве командира);

4) характер задания, маршрут полета с указанием последнего аэропорта (пункта) вылета и пункта назначения;

5) число пассажиров на борту и их гражданство;

6) последствия происшествия (количество погибших, их гражданство, количество лиц, получивших серьезные телесные повреждения);

7) характер и массу груза;

8) краткое описание обстоятельств авиационного происшествия;

9) степень повреждения воздушного судна;

10) представляющие интерес факты, установленные в ходе расследования;

11) предложения по проведению срочных профилактических мероприятий.

55. Решения по основным методическим и организационным вопросам принимаются Комиссией, при этом председатель Комиссии выносит окончательное

решение. Члены комиссии, несогласные с принятым решением, могут отразить свое особое мнение в письменном виде.

56. Заседания Комиссии и подкомиссий оформляются протоколами, в которых подробно отражаются обсуждаемые вопросы, принятые решения, указания Председателя Комиссии. При наличии разногласий по обсуждаемым вопросам в протоколе в обязательном порядке отражаются позиции сторон. Протоколы подписываются Председателем Комиссии и начальником штаба Комиссии (подкомиссий).

При необходимости проводится видео-, аудиозапись заседания Комиссии, о чем делается соответствующая запись в протоколе.

57. Результаты проведенных работ летной подкомиссией оформляются отчетами летной подкомиссии по форме, согласно приложению 8 к настоящим Правилам и обсуждаются на заседании Комиссии.

Основные задачи и виды рабочих групп, создаваемых летной подкомиссией определены приложением 9 к настоящим Правилам.

58. Результаты проведенных работ инженерно-технической подкомиссией оформляются отчетами инженерно-технической подкомиссии по форме, согласно приложению 10 к настоящим Правилам и обсуждаются на заседаниях Комиссии.

Основные задачи и виды рабочих групп, создаваемых инженерно-технической подкомиссией определены приложением 11 к настоящим Правилам.

Акта на обнаружение и изъятие бортового самописца составляется по форме, согласно приложению 12 к настоящим Правилам.

59. Результаты проведенных работ административной подкомиссией оформляются отчетами административной подкомиссии по форме, согласно приложению 13 к настоящим Правилам и обсуждаются на заседаниях Комиссии.

Основные задачи и виды рабочих групп, создаваемых административной подкомиссией, определены приложением 14 к настоящим Правилам.

Список пассажиров и других лиц, погибших при авиационном происшествии с самолетом (вертолетом) оформляется по форме, согласно приложению 15 к настоящим Правилам.

Список пассажиров и других лиц, получившие телесные повреждения при авиационном происшествии с самолетом (вертолетом) оформляется по форме, согласно приложению 16 к настоящим Правилам.

Акт на документы, ценности и деньги, обнаруженные на месте авиационного происшествия оформляются по форме, согласно приложению 17 к настоящим Правилам.

Схема расположения пассажиров на воздушном судне оформляется по форме, согласно приложению 18 к настоящим Правилам.

Акт о состоянии и массе коммерческой загрузки на воздушном судне оформляется по форме, согласно приложению 19 к настоящим Правилам.

Акт о вскрытии и проверке поврежденных мест багажа, ручной клади, почты и груза оформляется по форме, согласно приложению 20 к настоящим Правилам.

Акт об уничтожении остатков коммерческой загрузки оформляется по форме, согласно приложению 21 к настоящим Правилам.

Акт о прекращении работ на месте авиационного происшествия оформляется по форме, согласно приложению 22 к настоящим Правилам.

60. При согласии членов Комиссии с достаточностью проделанных подкомиссиями работ и полученных по их результатам фактических данных, отчеты принимаются к сведению и прикладываются к материалам расследования. В противном случае возвращаются подкомиссии (рабочей группе) на доработку.

#### **Параграф 5. Проведение исследований при расследовании авиационных происшествий**

61. Необходимость проведения исследования определяется Комиссией.

Исследование, связанное с расследованием авиационного происшествия, проводится организацией-исполнителем исследования, которая определяется Комиссией, при необходимости с участием заинтересованных организаций-соисполнителей.

Организацией-исполнителем исследования, а также организациями-соисполнителями могут быть научно-исследовательские организации, организации-разработчики, изготовители и эксплуатант авиационной техники, ремонтные организации и другие заинтересованные организации.

62. Если воздушное судно и его агрегаты, представляющие интерес для расследования, изготовлены в другом государстве и есть необходимость в проведении исследования в этом государстве, решение о проведении исследования принимается Комиссией по согласованию с уполномоченным представителем государств: эксплуатанта, регистрации, изготовителя, разработчика воздушного судна.

63. Исследование объектов авиационной техники в организациях-исполнителях, расположенных на территории других государств, выполняются с обязательным присутствием полномочных представителей Комиссии.

Организация исследования осуществляется по согласованию с полномочным органом по расследованию соответствующего государства.

64. Основанием для проведения исследования является техническое задание Комиссии, в котором подробно указывается цель проведения исследования, а при необходимости и организации-соисполнители, с участием которых должны быть проведены исследования.

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

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

После получения объекта для проведения исследования организация-исполнитель определяет дату начала исследования и направляет уведомление об этом организациям-соисполнителям с приглашением принять участие в исследовании.

66. Срок начала исследования определяется с учетом возможности прибытия представителей организаций-соисполнителей и не превышает пяти суток с момента получения объекта.

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

Исследование проводится под контролем члена Комиссии по согласованным с представителями организаций-соисполнителей планам (программам) и методикам, которые представляются в Комиссию для сведения.

67. Специалисты организаций-соисполнителей, принимающие участие в исследовании:

1) высказывают свои предложения по порядку, методике и объему проведения исследования;

2) участвуют в проведении исследования и знакомятся со всеми относящимися к ним материалами;

3) принимают участие в обсуждении хода исследования и их результатов;

4) подписывают отчет или прилагают к нему свое аргументированное мнение, которое является неотъемлемой частью заключения.

68. Организация-исполнитель, при необходимости, дополнительно привлекает к исследованию специалистов научно-исследовательских организаций, промышленности, ремонтных и эксплуатационных организаций для получения необходимых материалов, документов или консультаций.

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

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

70. Исследование объектов авиационной техники и расшифровка средств объективного контроля при расследовании авиационных происшествий с воздушными судами Республики Казахстан или иностранными воздушными судами, потерпевших

авиационное происшествие на территории Республики Казахстан, производятся соответствующими организациями гражданской авиации, имеющими допуск на проведение таких работ. При отсутствии технических возможностей проведения этих работ в Республике Казахстан, расшифровка средств объективного контроля может производиться в МАК, по запросу уполномоченного органа в сфере гражданской авиации.

71. Расшифровка средств объективного контроля может быть произведена в государстве регистрации или государстве эксплуатанта данного воздушного судна, с присутствием полномочных представителей Комиссии.

Работы по расшифровке осуществляются по согласованию с полномочным органом по расследованию авиационных происшествий соответствующего государства.

72. По результатам исследования составляется отчет по результатам исследования по форме, согласно приложению 23 к настоящим Правилам.

Отчет подписывается участниками исследования, утверждается руководителем организации-исполнителя и направляется в Комиссию. Отчет является неотъемлемой частью материалов расследования. Окончательный отчет по расследованию составляется с учетом результата исследования по их завершению. Утверждать и публиковать Окончательный отчет до получения отчета по результатам исследования не допускается.

73. Все материалы исследования, включающие техническое задание Комиссии, программу проведения исследования, специально разработанные методики и все рабочие материалы (протоколы испытаний, замеров, лабораторных анализов и т.п.) прикладываются к экземпляру отчета, хранящемуся в организации-исполнителе исследования.

Организация должна проводить исследование качественно и объективно.

74. Объекты авиационной техники и носители полетной информации бортовых самописцев, прошедшие исследования, хранятся в организации-исполнителе исследования в течение трех месяцев после утверждения Окончательного отчета.

По истечении указанного срока, по объектам, связанным с авиационным происшествием, направляется запрос эксплуатанту (владельцу) воздушного судна на их утилизацию.

75. Эксплуатант (владелец) воздушного судна согласует вопрос утилизации с правоохранительными органами, проводящими досудебное расследование, и сообщает о принятом решении организации-исполнителю исследования.

76. Объекты, связанные с авиационным происшествием и прошедшие исследование, не могут уничтожаться без разрешения эксплуатанта (владельца) воздушного судна.

Полетная информация бортовых самописцев на носителях хранится в организации-исполнителе исследования постоянно.

## **Параграф 6. Представление предварительного отчета об авиационном происшествии**

77. Предварительный отчет готовится Комиссией на русском языке и направляется в течение тридцати календарных дней с момента авиационного происшествия в ИКАО, а при необходимости заинтересованным государствам, если максимальная масса воздушного судна превышает 2250 кг или оно является турбореактивным самолетом.

Предварительный отчет не передается в ИКАО, если к моменту истечения срока его передачи расследование закончено и имеется возможность подготовить и направить Окончательный отчет.

78. Предварительный отчет об авиационном происшествии составляется с целью оперативного информирования ИКАО о результатах расследования.

Инструктивный материал по составлению Предварительного отчета содержится в Руководстве ИКАО по представлению данных об авиационных происшествиях и инцидентах (Doc 9156-AN/900).

79. Уполномоченным органом в сфере гражданской авиации, по запросу другого государства, предоставляется дополнительная информация к Предварительному отчету об авиационном происшествии.

80. Если в ходе расследования получена информация, которая может быть полезной для принятия оперативных мер по предотвращению авиационных происшествий, такая информация передается уполномоченным органом в сфере гражданской авиации другими государствам.

81. Если в ходе расследования становится известным или есть подозрения, что имел место акт незаконного вмешательства, такая информация незамедлительно передается уполномоченным органом в сфере гражданской авиации органам обеспечения авиационной безопасности заинтересованного государства (государств).

## **Параграф 7. Пересмотр или изменение выводов по результатам расследования**

82. Законченное расследование авиационного происшествия возобновляется в случае выявления (или представления) новых сведений, касающихся обстоятельств авиационного происшествия. Решение о возобновлении расследования принимается совместным решением Комиссии и других организаций, принимавших участие в расследовании, по просьбе эксплуатанта или физических лиц, имеющих прямую заинтересованность в результатах расследования, которыми представлены новые доказательства, свидетельствующие, что выводы Комиссии ошибочны. Заявление о пересмотре результатов расследования подается в письменном виде в уполномоченный орган в сфере гражданской авиации.

83. В заявлении указывается новая проблема, не рассмотренная ранее, а также причины, по которым проблема не была озвучена в процессе работы Комиссии по расследованию.

К заявлению прикладываются документы и результаты расчетов или исследований, если таковые имеются, являющиеся основанием для решения этой проблемы и возобновлению расследования.

## **Параграф 8. Подготовка и выпуск окончательного отчета**

84. Итоговым документом работы Комиссии по расследованию является Окончательный отчет, который составляется с учетом материалов подкомиссий, рабочих групп, результатов исследования, а также другой информации, имеющейся в распоряжении Комиссии. Форма Окончательного отчета по результатам расследования авиационного происшествия в гражданской и экспериментальной авиации определена в приложении 24 к настоящим Правилам.

85. Дополнительные материалы включаются в Окончательный отчет только в том случае, когда они имеют отношение к анализу авиационного происшествия. Части записей, не имеющих отношения к такому анализу не разглашаются.

86. Проект Окончательного отчета представляется председателем Комиссии на обсуждение членам Комиссии.

При согласии с содержанием Окончательного отчета подписывается всеми членами комиссии и подписывается должностным лицом полномочного органа по расследованию, назначившим расследование.

При возникновении разногласий по содержанию, Окончательный отчет готовится в редакции, предлагаемой председателем Комиссии. Член комиссии, не согласный с содержанием Окончательного отчета, представляет 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.

Окончательный отчет подписывается председателем и всеми членами Комиссии.

**Сноска. Пункт 86 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

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

Аналогичный порядок соблюдается при составлении и подписании отчетов подкомиссий и рабочих групп.

При невозможности устранения разногласий Окончательный отчет с особым мнением и совместным протоколом рассматривается и утверждается должностным лицом уполномоченного органа, назначившего расследование.

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

Одновременно с Окончательным отчетом Председатель Комиссии и начальник штаба комиссии подписывают перечень документов, которые должны быть приложены к материалам расследования.

88. Дата утверждения Окончательного отчета считается датой окончания расследования.

89. После утверждения Окончательного отчета полномочный орган по расследованию в пятидневный срок направляет материалы расследования авиационного происшествия:

- 1) в Комитет;
- 2) эксплуатанту (владельцу) воздушного судна;
- 3) правоохранительному органу, проводящему досудебное расследование (по запросу);
- 4) Министерству обороны Республики Казахстан (при расследовании авиационного происшествия совместной Комиссией);
- 5) МИД РК (по запросу, в случае расследования авиационного происшествия с иностранным воздушным судном на территории Республики Казахстан);
- 6) МАК;
- 7) ИКАО (если авиационное происшествие произошло с воздушным судном максимальной массой более 5700 кг.).

90. Если авиационное происшествие произошло с воздушным судном максимальной массой более 2250 кг или оно является турбореактивным самолетом в ИКАО направляется общая информация о происшествии. Порядок и способы направления информации определены действующими документами ИКАО по кодированию информации об авиационном происшествии.

91. Рассылка (публикация) утвержденных материалов расследования осуществляется непосредственно полномочным органом по расследованию, либо по его поручению эксплуатантом (владельцем).

92. При расследовании авиационного происшествия с иностранным воздушным судном на территории Республики Казахстан проект окончательного отчета направляется с предложением высказать свои существенные и обоснованные замечания по возможности в короткие сроки, государству, которое назначило расследование, государству регистрации, государству эксплуатанта, государству разработчика, государству-изготовителю, государству, которое приняло участие в расследовании. Все замечания государств, поступившие в течение шестидесяти календарных дней с момента направления проекта, рассматриваются Комиссией.

Замечания, внесение которых в текст окончательного отчета признано нецелесообразным, прикладываются к окончательному отчету. Когда полномочный

орган по расследованию, проводящий расследование, не получает замечаний в течение 60 дней с даты направления проекта окончательного отчета, окончательный отчет публикуется, за исключением случаев, когда продление данного срока одобрено соответствующими государствами. Предлагаемые рекомендации по обеспечению безопасности полетов подлежат включению в проект окончательного отчета.

**Сноска. Пункт 92 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

93. Лица, принимающие участие в расследовании, полно и качественно проводят расследование, делают обоснованные и объективные выводы, а также качественно оформляют материалы.

94. В интересах предотвращения авиационных происшествий государство, проводящее расследование авиационного происшествия, в кратчайшие сроки и, если это возможно, не позднее двенадцати месяцев публикует Окончательный отчет в средствах массовой информации.

В случае, если Окончательный отчет не может быть опубликован в течение двенадцати месяцев, государство, проводящее расследование, публикует промежуточное сообщение к каждой годовщине происшествия с подробным изложением хода расследования, включая информацию о любых возникших вопросах, касающихся безопасности полетов.

95. В процессе расследования информация об авиационном событии ограничивается только фактическими данными.

96. Не передается гласности, за исключением случаев, установленных Законом Республики Казахстан "О доступе к информации", информация, содержащая:

1) сведения от физических или юридических лиц, государственных органов, полученные в процессе расследования;

2) сведения о переписке между лицами, имеющими отношение к эксплуатации воздушного судна;

3) медицинские данные и (или) биометрические, и (или) персональные данные, касающиеся лиц – участников авиационного происшествия или инцидента;

4) записи бортовых самописцев и расшифровку таких записей;

5) записи и расшифровки записей органов обслуживания воздушного движения или управления воздушным движением;

6) записи средств визуальной обстановки в кабине экипажа и любую часть или расшифровку таких записей;

7) мнения (версии, заявления) членов комиссии либо привлеченных экспертов, либо уполномоченных представителей иностранного государства регистрации воздушного

судна (эксплуатанта, разработчика или изготовителя) при анализе информации, касающейся расследования, включая записи бортовых самописцев.

Указанная в настоящем пункте информация включается в окончательный отчет или добавляется к нему только в том случае, когда она имеет отношение к анализу авиационного происшествия или инцидента. Части записей, не имеющие отношения к такому анализу, гласности не предаются.

97. Всю информацию относительно обстоятельств авиационного происшествия участники расследования могут использовать с целью проведения корректирующих мер или действий, направленных на повышение безопасности полетов. Информация о ходе расследования не разглашается посторонним лицам до окончания расследования.

### **Глава 3. Порядок проведения расследования авиационного инцидента в гражданской и экспериментальной авиации**

98. Каждый авиационный инцидент подлежит расследованию, основанному на тех же принципах и проводимому с той же целью, что и расследование авиационного происшествия.

Перечень авиационных инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации, подлежащих расследованию уполномоченным органом в сфере гражданской авиации приведен в приложении 25 настоящих Правил.

99. Перечень авиационных инцидентов, подлежащих расследованию эксплуатантами (организациями гражданской авиации) в гражданской и экспериментальной авиации приведен в приложении 26 настоящих Правил самостоятельно расследуются эксплуатантами (организациями гражданской авиации) в рамках систем управления безопасностью полетов. Такие расследования проводятся по решению полномочного органа по расследованию в порядке и сроки, установленные настоящими Правилами. Приказ о назначении комиссии издает эксплуатант (руководитель организации гражданской авиации). Расследование проводится лицами, имеющими соответствующую квалификацию расследователей и прошедшими соответствующую подготовку.

**Сноска. Пункт 99 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

100. По завершению расследования Окончательный отчет представляется эксплуатантами (организациями гражданской авиации) в полномочный орган по расследованию.

101. Если полномочный орган по расследованию не согласен с выводами окончательного отчета эксплуатанта (организации гражданской авиации) полностью, или какой – либо его частью, такой отчет возвращается эксплуатанту (организации

гражданской авиации) для доработки. При этом эксплуатант (организации гражданской авиации) в течение 30 календарных дней представляет измененный окончательный отчет в полномочный орган по расследованию.

**Сноска. Пункт 101 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

## **Параграф 1. Уведомления об авиационном инциденте**

102. Уведомление об авиационном инциденте осуществляется в соответствии со схемой оповещения об авиационных происшествиях и инцидентах, и предусматривает использование наиболее оперативных средств связи (телефон, факсимильная связь или электронная почта).

103. Руководитель эксплуатанта (владельца) воздушного судна, с которым произошел инцидент, не позднее 24 часов, направляет уведомление в Комитет и полномочный орган по расследованию.

104. Уведомление содержит следующую информацию:

- 1) вид события;
- 2) классификацию авиационного инцидента (в соответствии с таксономией ИКАО ADREP);
- 3) дату, время (местное и всемирное скоординированное время – UTC), место авиационного инцидента;
- 4) тип, государственный и регистрационный опознавательные знаки, назначение и принадлежность воздушного судна;
- 5) о максимальной взлётной массе воздушного судна;
- 6) метеословия в момент авиационного инцидента;
- 7) фамилия командира воздушного судна и членов экипажа;
- 8) характер задания, номер рейса;
- 9) обстоятельства авиационного инцидента, достоверно известные к моменту подачи сообщения;
- 10) степень повреждения воздушного судна.
- 11) количество членов экипажа и пассажиров на борту, получивших телесные повреждения;
- 12) количество членов экипажа и пассажиров, получивших телесные повреждения на земле.

Отсутствие каких-либо из указанных сведений не является основанием в задержке передачи уведомления. В уведомлении не содержатся предположительные сведения об обстоятельствах и причинах авиационного инцидента.

Сноска. Пункт 104 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

105. Порядок уведомления об авиационном инциденте с гражданским воздушным судном Республики Казахстан, происшедшем на территории иностранного государства, а также с гражданским воздушным судном иностранного государства, происшедшем на территории Республики Казахстан аналогичен, как и при авиационном происшествии.

106. В случае если авиационный инцидент связан с конструктивно-производственными недостатками авиационной техники, полномочный орган по расследованию направляет уведомление представителям организации-разработчика или организации-изготовителя воздушного судна (двигателя), которые в течение двенадцати часов с момента получения уведомления, сообщают о своем участии в работе Комиссии.

107. В случае неполучения уведомления об участии в расследовании представителей этих организаций в течение двух суток или в случае наличия такого уведомления, но неприбытия указанных представителей в течение трех суток с момента подачи уведомления, расследование проводится без их участия.

108. В случае, если авиационный инцидент произошел или выявлен на земле при техническом, коммерческом обслуживании воздушного судна или при его хранении, уведомление передает руководитель организации гражданской авиации, в ведении которого находится воздушное судно на момент выявления данного события.

## **Параграф 2. Организация расследования авиационного инцидента**

109. Основанием для формирования Комиссии является уведомление об авиационном инциденте.

110. К работе Комиссии привлекаются представители эксплуатанта (владельца) воздушного судна, организаций гражданской авиации, при необходимости представители разработчика, изготовителя воздушного судна и заинтересованных государственных органов и организаций.

При расследовании авиационных инцидентов подкомиссии и рабочие группы могут не создаваться.

111. Если от эксплуатанта (владельца), с воздушным судном которого произошел авиационный инцидент, поступила информация, указывающая на то, что неисправность может быть устранена силами сертифицированной организацией по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, имеющей допуск к этим работам полномочный орган по расследованию дает разрешение на проведение таких работ. Ввод воздушного судна в строй осуществляется эксплуатантом с представлением в полномочный орган по расследованию следующих документов:

- 1) технического акта на ввод воздушного судна в строй;
- 2) пояснительной записки членов экипажа (по запросу);
- 3) если документом изготовителя или разработчика воздушного судна предусмотрено проведение контрольно-испытательного и контрольного полета (облета), эксплуатантом предоставляется отчет (по запросу).

По запросу полномочного органа по расследованию могут прилагаться и другие документы, связанные с инцидентом.

Разрешение на вылет воздушного судна либо осуществление технического перелета выдается уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации по согласованию с полномочным органом по расследованию на основании технического акта о допуске воздушного судна к полету, выданной сертифицированной организацией по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники.

**Сноска. Пункт 111 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

112. При расследовании авиационного инцидента члены Комиссии:

- 1) беспрепятственно проходят на борт воздушного судна для выяснения обстоятельств авиационного инцидента;
- 2) обследуют воздушное судно, а также средства и объекты обеспечения полетов воздушных судов;
- 3) привлекают для решения задач, требующих знаний в соответствующих областях науки и техники, работников организаций независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности;
- 4) запрашивают и получают от местных исполнительных органов, а также от физических и юридических лиц, документы и материалы по вопросам, связанным с данным инцидентом;
- 5) проводят исследования психофизиологического состояния членов экипажа воздушного судна, а также соответствующих лиц из числа авиационного персонала.

113. Срок расследования авиационного инцидента, с момента издания приказа о назначении Комиссии до утверждения отчета по результатам расследования инцидента, как правило, не превышает одного месяца, серьезного инцидента – трех месяцев, если не требуется проведение дополнительных исследований и работ.

По запросу председателя Комиссии, продление срока расследования допускается с разрешения лица, назначившего комиссию.

Продления срока расследования эксплуатантом (организации гражданской авиации) осуществляется самостоятельно при условии обоснованных обстоятельств с уведомлением полномочного органа по расследованию.

Сноска. Пункт 113 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

113-1. Все работы, связанные с расследованием авиационного инцидента, а также командирование специалистов по запросу Комиссии по расследованию, финансируются эксплуатантом (владельцем) воздушного судна.

Сноска. Правила дополнены пунктом 113-1 в соответствии с приказом и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

113-2. Эксплуатант (владелец) воздушного судна, создает членам Комиссии, привлекаемым к расследованию все необходимые условия для проведения работ на месте авиационного инцидента, в том числе обеспечивает необходимым снаряжением, транспортными средствами и средствами связи, а также помещениями для работы и отдыха, питанием.

Сноска. Правила дополнены пунктом 113-2 в соответствии с приказом и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

114. В случае авиационного инцидента с гражданским воздушным судном Республики Казахстан, происшедшего на территории иностранного государства или с гражданским воздушным судном иностранного государства, происшедшем на территории Республики Казахстан, порядок участия специалистов в расследовании такой же, как при авиационном происшествии.

По получению уведомления об авиационном инциденте, уполномоченный орган в сфере гражданской авиации незамедлительно предоставляет государству места события, имеющуюся информацию относительно летного экипажа и воздушного судна, вовлеченных в данный авиационный инцидент, а также информирует о назначении уполномоченного представителя для участия в расследовании, его фамилию, предполагаемую дату и время прибытия в государство места события.

115. В помощь уполномоченному представителю, решением уполномоченного органа в сфере гражданской авиации, может быть назначен советник (советники).

Для участия в работах по восстановлению воздушного судна эксплуатант (владелец) воздушного судна формирует группу специалистов.

116. Представительства эксплуатанта воздушного судна Республики Казахстан в государстве места события, оказывают всемерное содействие группе специалистов, участвующих в расследовании, в том числе в обеспечении транспортом, связью, помещениями для работы, отдыха и питания.

117. В случае если государство места события передает проведение расследования авиационного инцидента казахстанской стороне, такое расследование проводится в соответствии с настоящими Правилами.

118. В процессе работы Комиссии эксплуатант (владелец) оказывает всемерное содействие Комиссии, в том числе выделяет необходимые силы и средства, принимает меры по обеспечению охраны места авиационного инцидента, обеспечивает транспортировку и проведение необходимых работ и исследований авиационной техники в интересах расследования, осуществляет координацию действий с местными исполнительными органами и организациями гражданской авиации по обеспечению работы Комиссии.

119. Работы по восстановлению воздушного судна проводит эксплуатант (владелец) воздушного судна с привлечением собственных специалистов и по договоренности с инженерно-авиационной службой аэропорта государства места события.

После восстановления воздушного судна в аэропорту государства места события, все вопросы по перелету воздушного судна в Республику Казахстан решаются уполномоченным органом в сфере гражданской авиации совместно с авиационной администрацией государства места события.

### **Параграф 3. Порядок действий лиц при расследовании авиационного инцидента**

120. С момента возникновения авиационного инцидента до прибытия Комиссии, эксплуатант (владелец) воздушного судна, руководитель организации гражданской авиации, в районе и на территории ответственности которого произошел авиационный инцидент, а до его прибытия - командир воздушного судна, проводят первоначальные действия на месте авиационного инцидента.

121. По прибытии Комиссии на место авиационного инцидента, дальнейшая организация расследования возлагается на председателя Комиссии. Председатель Комиссии информирует, при необходимости, местные исполнительные органы (аким), проводит организационное заседание, на котором озвучивает приказ о назначении Комиссии, заслушивает должностных лиц, осуществлявших первоначальные действия на месте авиационного инцидента, об обстоятельствах этого события и проделанной работе.

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

Указания председателя Комиссии по вопросам, связанным с расследованием авиационного инцидента, исполняются всеми лицами участвующих в расследовании.

123. Комиссии предоставляется независимость в проведении расследованиях авиационного инцидента. Работа Комиссии осуществляется по плану, утверждаемому председателем Комиссии.

124. Если в ходе расследования Комиссией выявлены опасные отклонения, угрожающие безопасности полетов, председатель Комиссии направляет об этом сообщение, содержащее соответствующую информацию и рекомендации для принятия оперативных мер. Сообщение направляется в уполномоченный орган в сфере гражданской авиации и организации гражданской авиации.

125. Исследование объектов авиационной техники при расследовании проводится на базе организации-владельца воздушного судна, а специальные исследования, проводятся в организациях гражданской авиации, имеющих технические возможности выполнения таких исследований.

Исследование 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.

126. Председатель Комиссии разрешает замену отказавшего агрегата (детали) и ввод воздушного судна в строй до прибытия представителей разработчика и/или изготовителя, 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.

127. Решения по основным методическим и организационным вопросам принимаются Комиссией, при этом председатель Комиссии выносит окончательное решение. Члены Комиссии, несогласные с принятым решением, могут отразить свое мнение в письменной форме.

Действия членов Комиссии по изъятию и передачи на хранение средств объективного контроля осуществляются по согласованию с правоохранительными органами, проводящими досудебное расследование.

128. Итоговым документом работы Комиссии является Окончательный отчет по результатам расследования авиационного инцидента в гражданской и экспериментальной авиации (далее – Окончательный отчет), форма которого определена приложением 27 настоящих Правил.

Окончательный отчет представляется председателем Комиссии на обсуждение членам Комиссии. При возникновении разногласий по содержанию Окончательный отчет готовится в редакции, предлагаемой председателем Комиссии. Член Комиссии, не согласный с содержанием Окончательного отчета, представляет 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.

Окончательный отчет подписывается Председателем Комиссии и всеми членами Комиссии.

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

Особое мнение остается приложенным к Окончательному отчету Комиссии.

В протоколе указывается мнение каждого из членов Комиссии по существу особого мнения.

130. Председатель Комиссии представляет Окончательный отчет на утверждение лицу назначившему расследование.

К Окончательному отчету прилагаются следующие материалы:

1) осциллограммы записи бортовых регистраторов с необходимыми тарифовочными данными по всем регистрируемым каналам, характеризующим параметры полета, работу авиатехники, действия экипажа от момента времени за 1 минуту до появления отклонений до их ликвидации или до окончания полета;

2) результаты исследования авиатехники;

3) выписка из записи бортовых и наземных регистраторов;

4) объяснительные записки и протоколы опроса;

5) технический акт на ввод воздушного судна в строй;

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

131. Полномочный орган по расследованию направляет утвержденный Окончательный отчет:

1) эксплуатанту (владельцу) воздушного судна, на базе которого проводилось расследование;

2) в Комитет;

3) разработчику/изготовителю воздушного судна, если авиационный инцидент связан с отказом авиационной техники;

4) в Транспортную прокуратуру (по запросу).

В случае, предусмотренном пунктом 99 настоящих Правил эксплуатантом (организацией гражданской авиации) направляется информация лицам, указанным в пункте, за исключением подпункта 1) настоящего пункта.

При расследовании серьезного инцидента с воздушным судном максимальной массой более 5700 кг информационный отчет направляется в ИКАО.

132. Лица, принимающие участие в расследовании, делают обоснованные и объективные выводы, а также качественно оформляют материалы.

#### **Параграф 4. Проведение исследований при расследовании авиационного инцидента**

133. Исследования объектов авиационной техники при расследовании авиационного инцидента выполняются Комиссией на базе организации гражданской авиации. Разборка и исследование объектов авиационной техники, причиной отказа которых предполагается конструктивно-производственный недостаток или неудовлетворительный ремонт, должны проводиться с участием представителей промышленности или ремонтных организаций соответственно.

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

134. Необходимость проведения исследования определяется Комиссией.

Решение Комиссии о проведении исследования оформляется протоколом.

Организация-исполнитель исследования определяется Комиссией.

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

135. Исследования объектов авиационной техники в организациях-исполнителях, расположенных на территории других государств, выполняются в присутствии полномочных представителей Комиссии.

Организация исследования осуществляется по согласованию с полномочным органом по расследованию соответствующего государства.

136. Основанием для проведения исследования является техническое задание Комиссии, в котором подробно указывается цель проведения исследования, а при необходимости и организации-соисполнители.

К техническому заданию прикладывается справка с изложением в необходимом объеме обстоятельств авиационного инцидента, данных о воздушном судне и объекте исследования, их ремонте и техническом обслуживании, а также составляется в произвольной форме Технический акт проведенных работ и их результаты.

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

Порядок проведения исследования отказавших объектов авиационной техники в организациях гражданской авиации и авиационной промышленности определяется с учетом требований настоящих Правил.

138. Организация-исполнитель по получении объекта для проведения исследования определяет дату начала исследования и направляет уведомление об этом организациям-соисполнителям с приглашением принять участие в исследовании, при необходимости.

Срок начала исследования определяется с учетом возможности прибытия представителей организаций-соисполнителей. Этот срок не превышает пяти суток с момента получения объекта.

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

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

139. Исследование полетной информации, объектов авиационной техники и расшифровка средств объективного контроля, в том числе при расследовании авиационного инцидента с иностранными воздушными судами проводится на базе организаций гражданской авиации, имеющих допуск на проведение этих работ.

При отсутствии технических возможностей проведения таких работ в Казахстане они могут быть выполнены в МАК или в других государствах по согласованию, в присутствии полномочных представителей Комиссии на месте проведения работ.

140. По результатам исследования составляется отчет, который подписывается участниками исследования, утверждается руководителем организации-исполнителя и направляется в Комиссию.

Отчет по результатам исследования является неотъемлемой частью материалов расследования. Отчет по расследованию составляется с учетом результатов исследования по их завершению. Утверждать и опубликовывать Отчет по расследованию авиационного инцидента до получения отчета по результатам исследования не разрешается.

141. Объекты авиационной техники, в том числе носители полетной информации бортовых самописцев вместе с тарифовочными (градуировочными) данными, прошедшие исследования, хранятся в головной организации-исполнителе исследования в течение трех месяцев после утверждения Отчета по результатам расследования.

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

142. В случае если по факту авиационного инцидента проводилось следственное действие, эксплуатант (владелец) воздушного судна согласует с правоохранительными органами вопрос об утилизации объекта и сообщает о принятом решении организации-исполнителю исследования.

Утилизация объектов, прошедших исследование, осуществляется только с разрешения владельца воздушного судна.

#### **Глава 4. Расследование авиационного происшествия или инцидента при перевозке опасных грузов**

143. Уведомление об авиационном происшествии или инциденте с воздушным судном, связанным с перевозкой опасных грузов, передается в Комитет и полномочный орган по расследованию и содержит следующую информацию:

- 1) дату и время авиационного происшествия или инцидента;
- 2) наименование авиакомпания - эксплуатанта воздушного судна;
- 3) наименование грузоотправителя опасного груза;
- 4) описание соответствующих опасных грузов;
- 5) краткое описание авиационного происшествия или инцидента;
- 6) количество граждан, которые получили смертельные или серьезные телесные повреждения, и степень повреждения имущества;
- 7) об опасности, которая сохраняется для безопасности, здоровья или окружающей среды в результате происшествия;
- 8) в какой степени Республика Казахстан будет по отношению полномочного органа по расследованию проводить расследование или предполагает передать его другому государству;
- 9) наименование органа, выпустившего уведомление.

144. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации при получении уведомления об авиационном происшествии или инциденте, связанном с перевозкой опасных грузов воздушным судном Республики Казахстан или воздушным судном иностранного государства, вылетевшего из аэропорта Республики Казахстан, незамедлительно сообщает государству места события любую имеющуюся информацию об опасных грузах, перевозимых этим воздушным судном.

145. Если при расследовании авиационного происшествия или инцидента, происшедшего на территории Республики Казахстан, становится известно, что причиной были опасные грузы, решением уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в состав Комиссии включается специалист, который занимается расследованием обстоятельств, связанных с опасными грузами.

146. Для расследования обстоятельств и факторов, связанных с опасными грузами создается рабочая группа. По результатам ее работы готовится отчет в произвольной форме, который является составной частью расследования авиационного происшествия или инцидента и прилагается к Окончательному отчету по результатам расследования.

147. В случае авиационного происшествия с воздушным судном, перевозившим радиоактивные материалы, необходимо немедленно принять меры по их удалению квалифицированным персоналом до того, как они могут причинить вред лицам,

работающим в непосредственной близости от места происшествия. К осмотру места происшествия следует приступать после замера уровня радиации, когда место происшествия будет объявлено безопасным.

148. По результатам расследования авиационного происшествия, связанного с опасными грузами, Комиссией составляется Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия в гражданской и экспериментальной авиации по форме, установленной приложением 24 к настоящим Правилам.

По результатам расследования авиационного инцидента, связанного с опасными грузами, Комиссией составляется Окончательный отчет по результатам расследования авиационного инцидента в гражданской и экспериментальной авиации по форме, установленной приложением 27 к настоящим Правилам.

149. Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия или инцидента, связанного с опасными грузами, рассылается в соответствии с порядком, установленным настоящими Правилами, а также дополнительно направляется в адрес авиационной администрации государства-отправителя опасного груза.

Если результаты расследования свидетельствуют о недостатках требований Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284 AN/985 ИКАО), такая информация указывается в Окончательном отчете.

## **Глава 5. Разработка рекомендаций и мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия или инцидента**

150. Комиссия по расследованию авиационных происшествий или инцидентов, на основании анализа информации, полученной в ходе расследования, разрабатывает рекомендации по обеспечению безопасности полетов с целью предотвращения их в будущем.

151. Рекомендации могут включать вопросы совершенствования системы технического обслуживания, ремонта и эксплуатации авиационной техники, повышения уровня профессиональной подготовки летного и наземного авиационного персонала, обслуживания воздушного движения и наземного обеспечения полетов, и другие аспекты авиационной деятельности.

152. Организации гражданской авиации, к компетенции которых относятся рекомендации Комиссии, после получения Окончательного отчета, разрабатывают и утверждают планы мероприятий, предусматривающие принятие профилактических мер на уровне организаций гражданской авиации. Утвержденные планы мероприятий в течение трех суток направляются в Комитет и в полномочный орган по расследованию.

153. При составлении плана мероприятий все рекомендации Комиссии принимаются. Планы мероприятий или иные распорядительные документы, предусматривают принятие профилактических мер, направленных на повышение

безопасности полетов. В план мероприятий могут быть внесены дополнительные меры, направленные на устранение недостатков, выявленных при расследовании, которые не указаны в рекомендациях Комиссии.

154. Контроль реализаций рекомендаций по безопасности полетов осуществляется полномочным органом по расследованию и уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации. План межведомственных мероприятий по реализации рекомендаций разрабатывается исполнителями совместно с соисполнителями. Соисполнители работ при отсутствии замечаний и предложений согласовывают проект плана мероприятий в течение трех рабочих дней, либо представляют свои замечания и предложения в письменном виде. Решение по спорным вопросам принимают руководители, утверждающие план мероприятий.

**Сноска. Пункт 154 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

155. Срок разработки плана мероприятий по реализации рекомендаций Комиссии по расследованию авиационного происшествия составляет пятнадцать календарных дней для внутриведомственных планов, тридцать календарных дней - для межведомственных планов.

156. Срок разработки плана мероприятий по реализации рекомендаций Комиссии по расследованию авиационного инцидента составляет десять календарных дней для внутриведомственных планов и двадцать календарных дней - для межведомственных планов. Срок исчисляется с момента получения рекомендаций.

157. Комиссия, на любом этапе расследования авиационного происшествия или инцидента рекомендует Комитету, заинтересованным органам и организациям, осуществить необходимые предупредительные меры для повышения безопасности полетов.

Если рекомендации по обеспечению безопасности касаются положений действующих документов ИКАО, то они направляются в эту организацию.

158. В случае получения Республикой Казахстан рекомендаций по обеспечению безопасности от государства, проводившего расследование, уполномоченный орган в сфере гражданской авиации в течение девяноста календарных дней с момента их получения информирует это государство о принятых или рассматриваемых предупредительных мерах или о причинах непринятия каких-либо мер.

159. В отдельных случаях оперативные мероприятия по рекомендациям Комиссии разрабатываются и внедряются до завершения расследования и утверждения Окончательного отчета, контроль за реализацией которых возлагается на уполномоченный орган в сфере гражданской авиации.

160. По завершению расследования председателем Комиссии или замещающим его лицом проводится разбор у эксплуатанта или в организации гражданской авиации, где произошло авиационное происшествие или инцидент. Целью разбора является доведение до сведения эксплуатанта, обстоятельств, причин и способствующих факторов авиационного события, а также рекомендаций по их предотвращению в будущем. Разборы могут быть закрытыми, когда рассматриваются материалы, не предназначенные для открытой публикации.

## **Глава 6. Классификация и учет авиационных происшествий или инцидентов**

161. Авиационные происшествия в зависимости от тяжести наступивших последствий подразделяются на:

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

162. Авиационные инциденты в зависимости от тяжести наступивших последствий подразделяются на:

- 1) серьезный инцидент;
- 2) инцидент.

163. Авиационные происшествия и (или) инциденты с гражданскими воздушными судами Республики Казахстан подлежат учету, учет осуществляет полномочный орган по расследованию, эксплуатанты (владельцы) воздушных судов и организации гражданской авиации.

164. Столкновение (опасное сближение) двух или нескольких воздушных судов расследуется как одно событие и классифицируется для каждого воздушного судна в соответствии с наступившими последствиями. По результатам расследования оформляется Окончательный отчет на каждое воздушное судно.

При вовлечении в авиационное происшествие или инцидент нескольких воздушных судов, последствия для каждого из них должны классифицироваться отдельно.

165. Окончательное решение по классификации авиационного события принимает полномочный орган по расследованию.

166. Учет авиационных происшествий или инцидентов включает в себя:

- 1) количество произошедших авиационных происшествий и авиационных инцидентов, их классификацию и причины;
- 2) рекомендации по повышению безопасности полетов.

## **Глава 7. Порядок представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах**

167. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации создает систему представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах в целях

содействия сбору информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов.

168. Экспуатанты (организации гражданской авиации) представляют в Комитет и полномочный орган по расследованию материалы анализа по безопасности полетов ежеквартально к 10 числу месяца, следующего за отчетным периодом, а также анализ за прошедший год на 10 января следующего года.

169. Исключен приказом и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

170. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации, авиакомпания (экспуатанты), используют добровольные сообщения в целях предотвращения авиационных происшествий и инцидентов в будущем.

171. Каждая информация об авиационных происшествиях и инцидентах, добровольно представленная лицами, подлежит проверке полномочным органом по расследованию, в том числе с выездом на место предполагаемого авиационного события.

Все события рассматриваются уполномоченным органом в сфере гражданской авиации и по ним принимаются решения, какие из них подлежат расследованию, а какие нет. Критериями такого решения служит возможность выявления возможных аварийных факторов, влияющих на безопасность полетов.

172. Система обязательного и добровольного представления данных об авиационных событиях не ориентирована на применение наказания и предусматривают конфиденциальность сообщений и защиту источников информации в связи с тем, что целью расследования авиационных инцидентов являются установление причины событий и принятие мер по их предотвращению в будущем.

Полученные в представленных данных об авиационных событиях персональные данные и сведения о частной жизни, затрагивающие честь и достоинство гражданина Республики Казахстан или способные причинить вред его законным интересам не разглашаются, не вносятся в базы данных и являются информацией ограниченного доступа, за исключением случаев установленных законодательством Республики Казахстан.

Сноска. Пункт 172 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

173. Всем лицам уполномоченного органа в сфере гражданской авиации рекомендуется содействовать и поощрять добровольное предоставление информации о событиях, которые могут оказать отрицательное влияние на безопасность полетов.

174. Для приема представленных данных об авиационных событиях, их анализа и разработки предложений по устранению опасных факторов, негативно влияющих на обеспечение безопасности полетов, в полномочном органе по расследованию и уполномоченной организации в сфере гражданской авиации, а также в предприятиях и организациях Республики Казахстан в сфере гражданской авиации назначаются должностные лица, ответственные за функционирование системы представления данных об авиационных событиях, включая сбор, оценку, обработку, анализ и хранение подробной информации об авиационных событиях. Организации гражданской авиации представляют в полномочный орган по расследованию обязательное и добровольное Донесение о событии по форме согласно приложению 28 к настоящим Правилам.

**Сноска. Пункт 174 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

175. Порядок выполнения требований СДС в предприятиях и организациях, указанных в пункте 174 настоящих Правил регламентируется в их руководствах по управлению безопасностью полетов.

176. Посредством системы добровольного представления данных принимается информация о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов.

**Сноска. Пункт 176 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

176-1. Полномочный орган по расследованию и уполномоченная организация в сфере гражданской авиации используют данные, которые направлены через систему добровольного представления данных в целях сбора информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов, которые не фиксируются в рамках системы обязательного представления данных об авиационных событиях.

**Сноска. Правила дополнены пунктом 176-1 в соответствии с приказом и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

177. Порядок добровольного представления данных о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов предоставляет любое физическое или юридическое лицо Республики Казахстан.

Сноска. Пункт 177 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

178. Сообщение может быть передано письменно или устно по следующим каналам :

- 1) по почте;
- 2) на адрес электронной почты;
- 3) специальный почтовый ящик;
- 4) по телефону или факсимильной связи;
- 5) при личном обращении к представителям уполномоченного органа в сфере гражданской авиации.

179. К сведению принимаются и анонимные сообщения.

180. При получении сообщения о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов, уполномоченным органом в сфере гражданской авиации производится учет и первичная обработка сообщения.

По результатам первичной обработки, сообщения о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов предоставляются в адрес Транспортной прокуратуры, МВД РК и КНБ РК для последующего рассмотрения и принятия, соответствующих мер в рамках компетенции, установленной законодательством.

181. Полученные данные рассматриваются лицом полномочного органа по расследованию и уполномоченной организации в сфере гражданской авиации, и вырабатываются меры по устранению выявленного опасного фактора.

Сноска. Пункт 181 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

182. Информация о результатах работы СДС размещается на официальном сайте уполномоченного органа в сфере гражданской авиации, включается в годовые и полугодовые анализы состояния безопасности полетов и доступна всем физическим и юридическим лицам Республики Казахстан.

183. В целях унификации данных об авиационных событиях, при классификации и категоризации авиационных событий используется таксономия ИКАО ADREP.

Сноска. Правила дополнены пунктом 183 в соответствии с приказом и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

184. Расследованию подлежат авиационные события (столкновения различных видов) дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС) с гражданскими воздушными судами полномочным органом по расследованию.

Сноска. Правила дополнены пунктом 184 в соответствии с приказом и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

185. Регистрация входящих и исходящих почтовых отправлений в рамках осуществляемой с организациями гражданской авиации и другими государствами переписки по контролю выполнения рекомендаций по безопасности полетов ведется в файлах (на электронных носителях) расследования авиационных происшествий и инцидентов полномочным органом по расследованию.

Сноска. Правила дополнены пунктом 185 в соответствии с приказом и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

186. У полномочного органа по расследованию действуют процедуры мониторинга хода реализации мер, принятых в ответ на получение рекомендаций по безопасности полетов.

Сноска. Правила дополнены пунктом 186 в соответствии с приказом и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

187. Если после закрытия расследования, даже после выпуска окончательного отчета, появляются новые и существенные данные или обнаруживается ошибка, допущенная в ходе первоначального анализа, полномочный орган по расследованию возобновляет расследование в целях изучения новых данных или проверки ошибочных анализов. Если этого требуют результаты возобновленного расследования, полномочный орган по расследованию вносит исправления в фактологический протокол расследования и публикует пересмотренный окончательный отчет на интернет-ресурсе уполномоченного органа в сфере гражданской авиации.

Сноска. Правила дополнены пунктом 187 в соответствии с приказом и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

188. Государство, проводящее расследование авиационного происшествия с человеческими жертвами, организует проведение патологоанатомом, предпочтительно имеющим опыт в расследовании происшествий, посредством аутопсии полного обследования погибших членов летного экипажа и, при особых обстоятельствах,

погибших пассажиров и бортпроводников. Такое обследование проводится оперативно и в полном объеме.

Примечание: инструктивный материал, относящийся к аутопсии, подробно представлен в Руководстве по авиационной медицине (Дос 8984) и в Руководстве по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Дос 9756), причем в первом из них содержатся подробные рекомендации по проведению токсикологического обследования.

**Сноска. Правила дополнены пунктом 188 в соответствии с приказом и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

Приложение 1  
к Правилам представления  
данных и расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в гражданской  
и экспериментальной авиации

**Сноска. Правый верхний угол - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

### **Полномочия комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента в гражданской и экспериментальной авиации**

1. Председатель комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента является должностным лицом, распоряжения и указания которого подлежат исполнению всеми лицами, связанными с расследованием происшествия или инцидента.

2. Председатель Комиссии:

1) по прибытию на место происшествия или инцидента:

информирует местный исполнительный орган (акима);

проводит организационное заседание комиссии для ознакомления членов комиссии с информацией о происшествии или инциденте, заслушивает лиц, осуществлявших первоначальные действия на месте авиационного события, образует подкомиссии, рабочие группы и назначает председателей, определяет необходимость дополнительного привлечения специалистов к работе в комиссии, определяет порядок работ и основные задачи на ближайшие сутки;

осматривает место авиационного происшествия или инцидента, при необходимости принимает дополнительные меры по его охране и сохранению доказательных материалов;

обеспечивает по согласованию с представителями МВД изъятие и передачу на ответственное хранение носителей информации бортовых средств объективного контроля, фоторегистраторов, наземных магнитофонов, летной, технической и метеорологической документации, относящейся к данному полету;

в случае авиационного происшествия ознакомливает всех участников расследования с техникой безопасности и охране труда, с записью в протоколе заседания комиссии;

утверждает план работы Комиссии и подкомиссий;

2) в процессе работы Комиссии:

определяет основные направления работы Комиссии, и координирует её работу;

обеспечивает согласованность и координацию совместных действий всех лиц, принимающих участие в расследовании авиационного происшествия или инцидента;

систематически проводит заседания Комиссии с целью решения основных организационных, методических и практических вопросов расследования авиационного происшествия или инцидента;

координирует и контролирует работу подкомиссий, обобщает и анализирует полученные результаты;

своевременно принимает решение о проведении исследований и испытаний, необходимых для установления причин авиационного происшествия или инцидента, дает поручения об отправке объектов авиационной техники, других материалов в соответствующие организации для проведения исследований;

обеспечивает составление окончательного отчета комиссии в установленные сроки;

лично докладывает уполномоченному органу в сфере гражданской авиации о ходе работ;

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

принимает окончательные решения по всем организационным, методическим и практическим вопросам расследования авиационного происшествия или инцидента;

дает для исполнения распоряжения и указания всем членам Комиссии и привлеченным к расследованию специалистам и экспертам, а также должностным лицам авиационных организаций по вопросам, связанным с расследованием авиационного происшествия или инцидента;

предоставляет рекомендации о проведении срочных мероприятий по обеспечению безопасности полетов, необходимость которых определена в процессе расследования авиационного происшествия или инцидента;

назначает проведение испытаний и исследований, необходимых для установления причин авиационного происшествия или инцидента;

привлекает к работе в Комиссии через руководителей соответствующих министерств, ведомств и организаций гражданской авиации, необходимых специалистов и технические средства;

дает рекомендации об отстранении от исполнения служебных обязанностей лиц, действия которых негативно влияют на работу Комиссии;

направляет, в соответствии с решением Комиссии, материалы, отдельные детали, агрегаты и элементы конструкции воздушного судна, а также документацию на них для проведения специальных исследований;

запрашивает от местных исполнительных органов, авиакомпаний и организаций независимо от организационно-правовой формы необходимые материалы и документы, связанные с проведением расследования авиационного происшествия или инцидента;

опрашивает очевидцев авиационного происшествия или инцидента, лиц, которые имеют или могут иметь отношение к авиационному происшествию или инциденту, получает необходимую информацию;

изучает все вопросы разработки, испытаний, производства, эксплуатации и ремонта потерпевшего бедствие воздушного судна, подготовки лиц из числа авиационного персонала, организации воздушного движения, выполнения и обеспечения воздушных судов;

отстраняет от участия в расследовании авиационного происшествия или инцидента лиц (за исключением членов комиссии), допустивших действия, приведшие к порче или утрате вещественных доказательств, умышленному искажению документации, или систематически не выполняющих распоряжения председателя комиссии, с немедленным сообщением об этом уполномоченному органу в сфере гражданской авиации и руководителю соответствующего органа исполнительной власти;

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

назначает заместителя председателя Комиссии и определяет порядок ее работы.

Председатель Комиссии обеспечивает объективность, качество и сроки расследования авиационного происшествия или инцидента, правильность оформления документов, обоснованность принятых решений по вопросам расследования авиационного происшествия или инцидента и выданных рекомендаций.

Заместитель председателя Комиссии обеспечивает проведение работ, порученных им председателем Комиссии, а в отсутствие председателя Комиссии выполняет функции председателя.

### 3. Начальник штаба Комиссии:

организовывает взаимодействие подкомиссий, рабочих групп и осуществляет контроль за материально-техническим обеспечением комиссии;

организовывает заседания Комиссии и ведет протокол, а перед подписанием протокола председателем Комиссии - знакомит с ним членов комиссии;

инструктирует председателей подкомиссий в части правильного оформления документов и материалов;

оказывает помощь членам Комиссии, подкомиссий и экспертам в подготовке документов;

контролирует своевременное представление подкомиссиями качественных материалов расследования;

комплектует и оформляет для рассылки материалы расследования авиационного происшествия или инцидента;

готовит проект Окончательного отчета;

возвращает в подкомиссии и рабочие группы на доработку неправильно оформленные материалы.

Начальник штаба Комиссии осуществляет рассылку материалов расследования авиационного происшествия или инцидента.

4. Председатель подкомиссии:

определяет основные направления работы подкомиссии и рабочих групп по расследованию авиационного происшествия;

готовит предложения по составу подкомиссии и рабочих групп, составляет план работы подкомиссии, представляет его на утверждение председателю Комиссии и утверждает планы работ рабочих групп;

организовывает и обеспечивает координацию деятельности рабочих групп в соответствии с планами работы Комиссии, подкомиссии и рабочих групп;

регулярно проводит заседания подкомиссии;

обеспечивает полноту и объективность расследования авиационного происшествия, представление отчета подкомиссии, отчетов рабочих групп и других документов в штаб комиссии по расследованию в установленный срок;

вносит в Комиссию предложения о направлении на исследование объектов авиационной техники и других материалов;

проводит инструктаж по технике безопасности специалистов, работающих на месте авиационного происшествия.

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

запрашивает через председателя Комиссии необходимые материалы у должностных лиц и организаций;

привлекает по согласованию с председателями других подкомиссий специалистов этих подкомиссий для проведения экспертиз и участия в совещаниях подкомиссии, рабочих групп;

ознакамливается со всеми материалами расследования авиационного происшествия.

5. Члены Комиссии:

участвуют в работе одной из подкомиссий или рабочих групп;

исполняют распоряжения и указания руководства Комиссии, подкомиссии (рабочей группы);

полно и объективно проводят расследование авиационного происшествия, согласуя все свои действия с председателем подкомиссии (руководителем рабочей группы);

участвуют в составлении документов по расследованию авиационного происшествия или инцидента, подписывать отчет подкомиссии (рабочей группы).

ознакамливаются со всеми материалами, относящимися к расследованию авиационного происшествия или инцидента;

вносят предложения, направленные на улучшение работы Комиссии;

вносят предложения об участии в расследовании специалистов и экспертов, истребовании необходимых материалов, исследовании составных частей воздушного судна с указанием цели исследования, а также по другим вопросам, связанным с расследованием авиационного происшествия;

отражают свое мнение в протоколах заседаний Комиссии (подкомиссии), требуют уточнения формулировок выводов и заключений;

при несогласии с содержанием и заключением акта расследования авиационного происшествия прикладывают к нему особое мнение в письменной форме;

требуют приобщения к окончательному отчету дополнительных материалов и документов.

#### б. Члены подкомиссии (рабочей группы):

выполняют указания председателя Комиссии, подкомиссии (руководителя рабочей группы), связанные с расследованием авиационного происшествия;

проводят необходимые исследования, отбирать вещественные доказательства для направления на исследования (испытания), участвовать в составлении программ испытаний (исследований) и их проведения;

участвуют в составлении документации по расследованию, подписывать отчет подкомиссии.

через председателя подкомиссии ознакамливаются с материалами, относящимися к расследованию;

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

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

при несогласии с решением подкомиссии (рабочей группы) излагают свое особое мнение в протоколе заседания подкомиссии или в особом мнении к отчету подкомиссии (рабочей группы);

требуют приложение к отчету подкомиссии (рабочей группы) дополнительных документов.

к Правилам представления  
данных и расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в гражданской  
и экспериментальной авиации

## Удостоверение уполномоченного по расследованию

Сноска. Приложение 2 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Лицевая сторона (размер 85 x 55 мм)

Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан Департамент по расследованию происшествий и инцидентов на транспорте	Государственный символ	Удостоверение уполномоченного по расследованию в сфере гражданской авиации	
Фото владельца удостоверения	Фамилия:	Имя:	
	Пол:	Гражданство:	Дата рождения:
	Место работы:	Должность:	
	№ удостоверения	Срок действия:	
	Подпись владельца:		

Примечание: допускается заполнение на английском языке

## Обратная сторона

Республика Казахстан Машино-читываемая зона (не заполняется, если удостоверение не предназначено для машинного считывания)		
Владелец данного пропуска беспрепятственно проходит во все контролируемые зоны аэропортов Республики Казахстан, к воздушным судам и объектам организаций гражданской авиации, включая ангары, хранилища топлива, служебные помещения эксплуатантов и авиационные учебные центры для выполнения служебных обязанностей в соответствии со статьями 93 и 93-1 Закона Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации".		
Должностное лицо уполномоченного органа в сфере гражданской авиации	Подпись	Фамилия, имя, отчество (при его наличии)
Место и дата выдачи		

Примечание: допускается заполнение на английском языке

Приложение 3  
к Правилам представления  
данных и расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в гражданской  
и экспериментальной авиации

Сноска. Правый верхний угол - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

## **Функции и результаты рабочей группы по составлению схемы (кроков) места авиационного происшествия**

1. Рабочая группа выполняет следующие функции:

определяет координаты места авиационного происшествия, его местоположение относительно ближайших географических пунктов, высоту над уровнем моря, характеристики местности;

определяет 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 рабочей 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 (взлетно-посадочная полоса, рулежная дорожка, огни), если происшествие произошло на аэродроме;

профиль и характер местности по направлению движения воздушного судна (при необходимости);

другие характерные признаки, свидетельствующие о характере столкновения воздушного судна с землей (препятствиями) и его разрушения в зависимости от конкретных обстоятельств авиационного происшествия.

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

Приложение 4  
к Правилам представления  
данных и расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в гражданской  
и экспериментальной авиации

**Сноска. Правый верхний угол - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

#### **Функции и результаты рабочей группы опроса**

1. Рабочая группа опроса выполняет следующие функции:

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

по согласованию или совместно с органами Транспортной 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.

2. По результатам работы рабочей группы опроса составляется отчет, в котором указывается:

1) список выявленных и опрошенных лиц;

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

3. К отчету прикладываются:

1) протоколы опроса должностных лиц, свидетелей и очевидцев;

2) схема расположения очевидцев авиационного происшествия.

Приложение 5  
к Правилам представления  
данных и расследования

Сноска. Правый верхний угол - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Форма

Протокол опроса рабочей группы

\_\_\_\_\_ (место опроса)

\_\_\_\_\_ (дата)

Мы, нижеподписавшиеся,

\_\_\_\_\_ (фамилии, инициалы членов группы опроса)

В присутствии представителей и МВД РК

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

опросили:

1. Фамилия, имя, отчество (при его наличии) \_\_\_\_\_

2. Год рождения \_\_\_\_\_

3. Место работы, должность, телефон (рабочий/домашний) \_\_\_\_\_

4. Место жительства \_\_\_\_\_

5. Опрос начат в \_\_\_\_\_ час. \_\_\_\_\_ мин.

6. 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 рабочей группы опроса \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (подпись, фамилия, инициалы)

В опросе участвовали \_\_\_\_\_

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

Приложение 6  
к Правилам представления  
данных и расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в гражданской  
и экспериментальной авиации

**Сноска. Правый верхний угол - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

### **Функции и результаты рабочей группы поисковых и аварийно-спасательных работ**

1. Рабочая группа поисковых и аварийно-спасательных работ в процессе расследования определяет:

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;

численность личного состава и количество технических средств, применявшихся при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ;

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

общее состояние поисково-спасательной службы в организации гражданской авиации.

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

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 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 предприятии;

выписка из записей наземных магнитофонов с информацией, касающейся аварийно-спасательной службы;

выписка из рабочего журнала диспетчера пожарной связи отряда военизированной охраны.

Приложение 7  
к Правилам представления  
данных и расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в гражданской  
и экспериментальной авиации

**Сноска. Правый верхний угол - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

### **Функции и результаты рабочей группы расчета и анализа**

1. Рабочая группа расчета и анализа выполняет следующие функции:

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.

проводит расшифровку и анализ записей бортовых самописцев параметров полетной информации, бортовых и наземных (совместно с группой ОВД) 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.

2. По результатам работы рабочая 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.

3. 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 органом обслуживания воздушного движения, 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;  
автоматические записи систем наблюдения.

Приложение 8  
к Правилам представления  
данных и расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в гражданской  
и экспериментальной авиации

Сноска. Правый верхний угол - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Форма  
Рассмотрен  
на заседании комиссии  
"\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ года  
Протокол № \_\_\_\_\_

#### Отчет летной подкомиссии

\_\_\_\_\_

(вид авиационного происшествия)  
с самолетом (вертолетом) \_\_\_\_\_

(тип, государственный учетный и заводской номер,  
принадлежность)

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(дата и место авиационного происшествия)

#### 1. Основные работы, проделанные подкомиссией.

Приводится полный перечень основных работ, выполненных подкомиссией, с указанием прилагаемых отчетных документов. Например: изучена подготовка экипажа к данному полету и уровень организации летной работы в подразделении (отчет летной группы прилагается); проведена расшифровка записей бортовых средств объективного контроля (отчетные материалы прилагаются) и т.д.

#### 2. Анализ.

В настоящем разделе, являющимся основным в отчете подкомиссии, излагаются возможно более полные обоснования выводов о правильности действий экипажа, специалистов служб обеспечения полетов, причинах имеющихся отклонений и

нарушений, обобщаются результаты, полученные рабочими группами подкомиссии и другими подкомиссиями (если это необходимо).

В разделе содержится следующая информация:

состав экипажа, характер выполняемого задания, краткая характеристика уровня профессиональной подготовки членов экипажа, его соответствие установленным требованиям с указанием всех отклонений, оказавших влияние на правильность действий в полете, наличие и обоснованность допуска к выполнению данного вида авиационной деятельности (если при расследовании авиационного происшествия выявлены недостатки в деятельности служб обеспечения полета, оказавшие влияние на его исход, то аналогичные данные приводятся о персонале этих служб);

описание подготовки к полету с указанием всех выявленных отклонений от установленных требований, допущенных экипажем, персоналом служб обеспечения и другими должностными лицами, оказавших влияние на возникновение и развитие особой ситуации;

оценка метеорологических условий (простые, сложные), состояние аэродрома, обоснованность принятия решения о вылете и посадке;

краткое описание полета до начала развития особой ситуации с указанием его особенностей (отклонений);

подробное хронологическое описание возникновения и развития особой ситуации, описание действий экипажа и персонала служб обеспечения с оценкой правильности этих действий, указание всех отклонений, оказавших влияние на исход полета;

анализ и обоснование причин неправильных действий экипажа и персонала служб обеспечения.

В ходе анализа приводится вся информация, необходимая для понимания и обоснования причин авиационного происшествия.

3. В разделе в краткой форме приводятся выводы:

уровень профессиональной подготовки членов экипажа, соответствие их квалификации выполняемому заданию, недостатки в подготовке экипажа и порядке допуска его к полетам;

уровень профессиональной подготовки персонала органа обслуживания воздушного движения и обеспечения полетов, ее соответствие установленным требованиям;

оценка действий экипажа при выполнении полета, в том числе в процессе возникновения и развития особой ситуации, с указанием всех допущенных отклонений, оказавших влияние на исход полета;

выводы подкомиссии о причинах неправильных действий экипажа;

оценка действий персонала обслуживания воздушного движения и обеспечения полетов с указанием всех допущенных отклонений, оказавших влияние на исход полета ;

выводы подкомиссии о причинах неправильных действий персонала органа обслуживания воздушного движения и обеспечения полетов;

общая оценка организации летной работы, организации и оснащенности органа обслуживания воздушного движения, метеорологического, аэродромного и других видов обеспечения.

#### 4. Другие недостатки, выявленные при расследовании.

Указываются все недостатки и нарушения в подготовке и действиях экипажа, служб обеспечения и управления полетом, в организационных и эксплуатационных документах, 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 недостатков, в том числе:

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

рекомендации, направленные на устранение недостатков, которые не оказали влияния на исход полета, но отрицательно влияют на безопасность полетов в целом.

Председатель подкомиссии \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(подпись, фамилия, имя, отчество (при его наличии))

Члены подкомиссии: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(подпись, фамилия, имя, отчество (при его наличии))

Приложение 9  
к Правилам представления  
данных и расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в гражданской  
и экспериментальной авиации

**Сноска. Правый верхний угол - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

### **Основные задачи и виды рабочих групп, создаваемых летной подкомиссией**

#### 1. Основными задачами летной подкомиссии являются:

установление уровня профессиональной подготовки экипажа, качества организации, обеспечения полета и обслуживания воздушного движения 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 от действующих норм подготовки, обеспечения и выполнения полета.

2. Летная подкомиссия состоит из следующих рабочих групп:

летная рабочая группа;

группа обслуживания воздушного движения, радиосветотехнического, метеорологического и аэродромного обеспечения;

группа авиационной медицины.

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

3. Летная рабочая группа определяет:

уровень профессиональной подготовки членов экипажа, наличие недостатков в общей и специальной подготовке, допуске к полетам, формировании экипажа;

регулярность и качество контроля за уровнем подготовки экипажа в процессе его предыдущей работы, характерные ошибки и отклонения, допускаявшиеся членами экипажа ранее, индивидуальные особенности членов экипажа в технике пилотирования и эксплуатации авиатехники;

качество подготовки экипажа к данному полету;

состояние дисциплины членов экипажа, случаи нарушения дисциплины, отмечавшиеся ранее;

отклонения от нормативных документов в действиях экипажа при подготовке к данному полету и при его выполнении;

наличие факторов, которые могли способствовать неправильным действиям членов экипажа;

наличие недостатков в документации, регламентирующей подготовку экипажа, организацию и выполнение полетов.

4. Летная рабочая 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, систем наблюдения и т.д.);

показания членов экипажа и очевидцев происшествия;

показания должностных лиц, готовивших экипаж к полетам, в том числе к данному полету;

документацию, характеризующую качество выполнения экипажем полетов в прошлом (результаты расшифровок записей средств объективного контроля, журналы разборов и т.д.);

состояние организации летной работы в организации, где произошло авиационное происшествие;

документацию, регламентирующую организацию, подготовку и выполнение данного вида полетов;

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 рабочая группа по результатам работы составляет отчет, который должен содержать:

сведения о характере выполняемого задания;

данные о полетной массе и центровке воздушного судна перед вылетом (по сведениям, указанным в полетной документации, а также определенным по данным средств объективного контроля, показаниям экипажа, очевидцев и по другой информации);

сведения о каждом члене экипажа;

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

выявленные 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 очевидцев, а также другой информации) с указанием всех отклонений;

анализ возможных причин неправильных действий экипажа;

оценка документации, регламентирующей подготовку экипажа, организацию и выполнение полетов, с указанием выявленных в ней недостатков;

оценка профессиональной подготовки членов экипажа с учетом их действий в сложившейся ситуации.

Летная рабочая группа постоянно взаимодействует с группой расчета и анализа и группой опроса, использует в своей работе информацию других рабочих групп комиссии по расследованию. При необходимости летная рабочая группа составляет акт об обнаружении и изъятии полетной документации.

6. К отчету летной рабочей группы прилагаются следующие документы:

задание на полет и штурманский бортовой журнал;

служебные характеристики на членов экипажа;

акты об изъятии и передаче полетной документации;

справка о проверке организации летной работы в авиакомпании, где произошло авиационное происшествие (при необходимости);

отчеты об экспериментах, исследованиях и облетах, проводившихся летной группой;

объяснительные записки членов экипажа.

7. Рабочая группа обслуживания воздушного движения, радиосветотехнического, метеорологического и аэродромного обеспечения определяют:

качество обслуживания воздушного движения данного полета;

уровень профессиональной подготовки специалистов служб обслуживания воздушного движения и обеспечения полетов;

наличие и состояние документации, определяющей организацию и осуществление обслуживания воздушного движения;

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

состояние взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, места стоянок, посадочных площадок, оснащенность аэродромной службы техническими средствами;

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

наличие данных о работе средств радиотехнического оборудования, связи и светотехнического оборудования на рабочих местах специалистов обслуживания воздушного движения (таблицы норм перехода на резервные источники питания, графики дальности действия средств РТО и связи и т.д.);

соблюдение правил ведения радиосвязи и фразеологии радиообмена;

обеспечение воздушного судна по маршруту полета запасными аэродромами;

наличие отклонений воздушного судна от заданного маршрута;

общую метеорологическую обстановку по маршруту полета, на основных и запасных аэродромах;

фактическую погоду в районе происшествия (при необходимости - на основных и запасных аэродромах) во время возникновения особой ситуации;

наличие у экипажа и диспетчеров ОВД необходимой информации о метеорологической обстановке и ее достоверность;

соответствие метеорологического обеспечения полета установленным требованиям;

факты запуска в районе авиационного происшествия беспилотных средств и проведения стрельб, а также при необходимости орнитологическую обстановку.

8. По результатам работы рабочей группы обслуживания воздушным движением, радиосветотехнического, метеорологического и аэродромного обеспечения представляет отчет, который содержит:

сведения о лицах служб обслуживания воздушного движения, метеорологического, радиосветотехнического и аэродромного обеспечения полетов, в действиях которых отмечены отклонения от требований нормативных документов;

выявленные при расследовании недостатки в подготовке персонала служб обеспечения полетов, его допуске к самостоятельной работе;

общую характеристику организации и состояния обслуживания воздушного движения, метеорологического, радиосветотехнического и аэродромного обеспечения полетов, организации рабочих мест специалистов ОВД с перечислением всех отклонений от установленных требований;

выявленные в ходе расследования недостатки в документах, регламентирующих порядок ОВД и обеспечения полетов;

описание действий должностных лиц служб ОВД и обеспечения полетов, оказавших влияние на исход полета;

отклонения в действиях должностных лиц служб ОВД и обеспечения полетов, выявленные в ходе расследования, независимо от их влияния на исход полета;

прогнозируемую и фактическую в момент происшествия погоду в районе авиационного происшествия (при необходимости - по маршруту полета, на основных и запасных аэродромах);

недостатки в использовании средств РТО, связи и СТО, их работоспособность или отклонения в технических характеристиках, если они оказали влияние на качество ОВД и обеспечение полетов;

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

9. К отчету рабочей группы обслуживания воздушного движения, радиосветотехнического, метеорологического и аэродромного обеспечения прилагаются следующие материалы:

в случае если авиационное происшествие произошло в пределах аэродрома:

выписка из журнала состояния летного поля;

акт об осмотре летного поля и контрольном замере коэффициента сцепления сразу 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 сразу после авиационного происшествия;

сведения о фактической погоде по данным ближайших метеостанций и сообщениям экипажей других воздушных судов;

метеорологическая документация, которая использовалась при подготовке и консультации экипажа;

сведения о штормовых предупреждениях и оповещениях (если они были);

справка о проверке служб обслуживания воздушного движения и обеспечения полетов (при необходимости);

объяснительные записки специалистов органа обслуживания воздушного движения и служб обеспечения, копии протоколов их опроса (при необходимости);

справка о наличии или отсутствии запусков радиозондов, беспилотных средств, производстве стрельб и др. (при необходимости).

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

индивидуальных психологических особенностей членов экипажа, их общего физического развития, морально-психологического состояния за последний месяц (семейные и служебные конфликты, злоупотребление алкоголем, лекарственными и наркотическими веществами, курением и др.);

состояния здоровья членов экипажа (психологического и физического) накануне происшествия и в день вылета, данных ежеквартальных и ежегодных медицинских освидетельствований, а также историй болезней в медицинских учреждениях за последние 3 года, результатов предполетного медицинского контроля;

полноценности отдыха, сна и питания в течение 3 суток, предшествовавших авиационному происшествию;

своевременности использования отпусков, выходных дней, а также летной нагрузки накануне, в день происшествия, в течение последнего месяца и соответствия ее установленным нормам;

результатов токсикологического исследования на алкоголь, карбоксигемоглобин (карбосимиоглобин) 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 медика - 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.

11. Рабочая группа авиационной медицины составляет отчет, который содержит (для каждого члена экипажа и специалиста службы обеспечения полетов):

результаты прохождения годовых и квартальных освидетельствований за последние 2 года (наличие отклонений, ограничений и т.п.) с учетом обращения в другие лечебные учреждения;

сведения об отстранении от полетов в результате предполетного медицинского контроля;

данные об индивидуальных физических и психофизиологических особенностях членов экипажа, в том числе о злоупотреблении алкоголем, лекарственными веществами и курением;

сведения о предшествующих заболеваниях и травмах;

краткую характеристику бытовых условий;

данные о своевременности использования отпусков и выходных дней, о полноценности отдыха, сна и питания за последние 3 суток;

результаты патологоанатомических, токсикологических, биохимических, морфологических, медика-трассологических и других специальных исследований;

сведения о наличии стрессового состояния, внезапного заболевания в полете;

оценку возможности влияния состояния здоровья, психофизиологического состояния и индивидуальных особенностей на работоспособность и характер действий членов экипажа при возникновении и развитии особой ситуации;

схему расположения тел погибших членов экипажа;

перечень выявленных в медицинском обеспечении полета недостатков;

перечень выявленных в нормативной документации по медицинскому обеспечению полетов недостатков;

перечень недостатков конструкции воздушного судна, спецодежды, средств защиты и спасения, оказавших влияние на работоспособность экипажа или явившихся причиной полученных травм.

Рабочая группа авиационной медицины постоянно взаимодействует с медицинской группой административно-штабной подкомиссии.

12. К отчету рабочей группы авиационной медицины прилагаются 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 тел погибших членов экипажа;

справка о режиме труда и отдыха членов экипажа.

В случае если авиационное происшествие связано с нарушением работоспособности членов экипажа в полете, к отчету прилагаются также:

медицинские книжки и контрольные карты членов экипажа;

медицинские характеристики на членов экипажа;

данные о налете за последние 3 месяца (отдельно за каждый месяц); выписка из журнала предполетного медицинского контроля.

13. По результатам работы летной подкомиссии составляется отчет, в котором на основании обобщения и анализа материалов рабочих групп делаются выводы о

правильности действий экипажа и специалистов служб обеспечения полета, при наличии отклонений - об их причинах, а также вносятся рекомендации по устранению недостатков, выявленных в ходе расследования.

14. К отчету летной подкомиссии прилагаются:

отчеты рабочих групп, включенных в состав летной подкомиссии, с приложениями; списки членов летной подкомиссии и ее рабочих групп.

15. Перечень обязательных сведений о членах экипажа воздушного судна, указываемых в отчете летной подкомиссии:

занимаемая должность;

фамилия, имя, отчество (при его наличии);

дата рождения;

класс;

общее образование;

специальное образование (когда и какие авиационные учебные заведения окончил);

налет со времени окончания летного училища, налет на воздушном судне данного типа (общий и самостоятельный);

при каком минимуме погоды допущен к полетам, дата последней проверки техники пилотирования в условиях, соответствующих присвоенному допуску;

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

налет за последние 3 месяца, налет и количество полетов в день происшествия, были ли перерывы в полетах в течение последнего года на воздушном судне данного типа и их причины;

даты последних проверок техники пилотирования и навигации, кем проверялся, в каких метеоусловиях, характерные ошибки и оценки при полетах днем и ночью;

когда и в каком объеме проводилась подготовка к полету;

кто и когда проверял подготовку к полету;

отдых (условия, продолжительность, выходные дни, условия и продолжительность предполетного отдыха);

время нахождения на аэродроме перед вылетом;

регулярность прохождения квартальных медицинских осмотров, дата последнего ежегодного медицинского освидетельствования и заключение комиссии, 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.).

Сноска. Правый верхний угол - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Форма  
Рассмотрен  
на заседании комиссии  
"\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ года  
Протокол № \_\_\_\_\_

Отчет  
инженерно-технической подкомиссии

\_\_\_\_\_  
(вид авиационного происшествия)  
с самолетом (вертолетом)

\_\_\_\_\_  
(тип, государственный учетный и заводской номер, принадлежность)

\_\_\_\_\_  
(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 параметров на бортовом устройстве регистрации (протокол с осциллограммами прилагается);

проведен анализ записей бортовых средств объективного контроля и т.п.

2. Основные сведения о воздушном судне

Самолет (вертолет) \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(тип, государственный учетный и заводской номера)

Принадлежит \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(наименование организации - владельца воздушного судна)

Выполнял полет в организации \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(наименование организации)

Выпущен \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (наименование предприятия, дата выпуска)

и налетал с начала эксплуатации \_\_\_\_\_ часов \_\_\_\_\_ минут.

После последнего ремонта налетал \_\_\_\_\_ часов \_\_\_\_\_ минут,

произвел \_\_\_\_\_ посадок. Последний ремонт

проведен \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (наименование предприятия, дата ремонта)

Имеет следующие назначенные ресурсы и сроки службы:

общий (до списания) \_\_\_\_\_ часов, \_\_\_\_\_ посадок, \_\_\_\_\_

лет;

до первого ремонта \_\_\_\_\_ часов, \_\_\_\_\_ посадок в течение \_\_\_\_\_

лет;

межремонтный \_\_\_\_\_ часов, \_\_\_\_\_ посадок в течение \_\_\_\_\_

лет.

Имеет свидетельство о государственной регистрации № \_\_\_\_\_, выданное

\_\_\_\_\_ (дата выдачи и наименование органа, выдавшего свидетельство)

действительное по \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (дата окончания срока действия свидетельства)

(При необходимости приводятся аналогичные данные по каждому отказавшему двигателю (агрегата).

На самолете (вертолете) в организации \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ выполнено техническое обслуживание (регламентные работы)

\_\_\_\_\_ (наименование последнего выполненного вида технического обслуживания, дата)

после чего самолет (вертолет) налетал \_\_\_\_\_ часов \_\_\_\_\_

минут и произвел \_\_\_\_\_ посадок.

Перед последним вылетом \_\_\_\_\_

(дата)

самолет (вертолет) прошел подготовку к полету в \_\_\_\_\_.

(наименование организации)

3. Описание места авиационного происшествия

Приводится описание места авиационного происшествия. Указывается место первого касания воздушного судна о землю или препятствия, размеры и направление зоны разброса фрагментов воздушного судна, наличие и расположение зоны наземного пожара. Приводится краткое описание расположения основных элементов конструкции

Описывается характер столкновения воздушного судна с землей или препятствиями, общий характер разрушения конструкции. С использованием этих данных, а также анализа записей бортовых средств объективного контроля определяется положение воздушного судна в пространстве в момент столкновения с землей или препятствиями. Указывается конфигурация воздушного судна в момент происшествия.

#### 4. Анализ

В настоящем разделе, являющемся основным в отчете инженерно-технической подкомиссии, излагаются более полные обоснования выводов о работоспособности авиационной техники, о наличии и причинах отказов, качестве технической эксплуатации воздушного судна, обобщаются результаты, полученные рабочими группами подкомиссии (при необходимости с использованием данных других подкомиссий).

Раздел включает следующую информацию:

краткое описание подготовки воздушного судна к полету (включая последние виды технического обслуживания и подготовки к полету) с указанием всех допущенных при этом недостатков и нарушений, которые оказали влияние на работоспособность авиационной техники;

краткое описание работы авиационной техники во время полета до начала развития особой ситуации с указанием всех особенностей и отклонений;

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

подробный анализ работоспособности авиационной техники по основным функциональным системам (планер, система управления, топливная система, гидравлическая система, система кондиционирования и жизнеобеспечения, противообледенительная система, силовые установки, авиационное и радиоэлектронное оборудование, система вынужденного покидания).

В случае отсутствия отказов приводятся доказательства работоспособности каждой функциональной системы, при выявлении отказов приводится подробный анализ их причин. В случае если авиационное происшествие связано с возникновением пожара, приводятся анализ причин его возникновения, описание места возникновения и характерные признаки пожара.

Если в ходе работы подкомиссии установлено, что отказы были вызваны недостатками в техническом обслуживании (ремонте) воздушного судна, то

приводится описание этих недостатков, а при необходимости - данные о специалистах, осуществлявших ремонт или обслуживание воздушного судна и его подготовку к полету.

#### 5. Выводы:

Дается краткая оценка работоспособности авиационной техники в последнем полете. При наличии отказов указываются их причины, последовательность возникновения и взаимосвязь.

Дается краткая оценка качества технического обслуживания и ремонта воздушного судна.

#### 6. Состояние воздушного судна

Дается краткое описание состояния функциональных систем воздушного судна после авиационного происшествия.

#### 7. Другие недостатки, выявленные при расследовании

Указываются недостатки в конструировании, производстве, ремонте и техническом обслуживании воздушного судна, 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 недостатков, в том числе:

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

рекомендации, направленные на устранение недостатков, которые не оказали влияния на исход полета, но отрицательно влияют на безопасность полетов в целом.

Председатель подкомиссии \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (подпись, фамилия, имя, отчество (при его наличии))

Члены подкомиссии: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (подпись, фамилия, имя, отчество (при его наличии))

Приложение 11  
к Правилам представления  
данных и расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в гражданской  
и экспериментальной авиации

**Сноска. Правый верхний угол - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по**

истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

### **Основные задачи и виды рабочих групп, создаваемых инженерно-технической подкомиссией**

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;  
проведение специальных исследований и испытаний с целью установления причин отказа авиационной техники.

2. Инженерно-техническая подкомиссия состоит из следующих рабочих групп:  
анализа выполнения правил эксплуатации, технического обслуживания и ремонта авиационной техники;  
планера и систем;  
силовой установки;  
авиационного и радиоэлектронного оборудования.

В случае необходимости в инженерно-технической подкомиссии могут быть образованы и другие рабочие группы.

3. Рабочая группа анализа выполнения правил эксплуатации, технического обслуживания и ремонта авиационной техники определяет:

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 над обслуживанием авиационной техники со стороны руководящего инженерно-технического состава;

количество и качество заправляемых горюче-смазочных материалов;

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. Рабочая группа анализа выполнения правил эксплуатации, технического обслуживания и ремонта авиационной техники изучает и анализирует:

формуляры самолета (вертолета), двигателей и их агрегатов, техническую документацию, документацию на обслуживание, ремонт воздушного судна и его доработки по бюллетеням промышленности, указаниям, 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, рабочая группа составляет отчет, в котором отражают:

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;

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 горюче-смазочных материалов, находящихся на борту воздушного судна перед полетом;

если при расследовании авиационного происшествия выявлена возможность отказа систем и агрегатов воздушного судна, то приводится перечень имевшихся ранее отказов и неисправностей этих систем и агрегатов с оценкой способов их устранения;

общую оценку качества технической эксплуатации воздушного судна.

6. 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 горюче-смазочным материалом;  
акты отбора проб горюче-смазочных материалов;  
анализы горюче-смазочных материалов (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, обслуживавших это воздушное судно;

объяснительные записки специалистов инженерно-авиационной службы и копии протоколов их опроса (при необходимости).

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

Рабочие этих групп (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 рабочей 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 (с разрешения председателя комиссии);

отбирают пробы горюче-смазочных материалов 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;

определяют наличие, причины и последствия пожара или взрыва, дают оценку работы систем пожаротушения.

8. По результатам работ рабочих групп составляются отчеты, в которых приводится :

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.

9. 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.

10. К отчету рабочей группы авиационного и радиоэлектронного оборудования кроме этого прикладываются:

акты на обнаружение и изъятие бортового самописца (магнитофона), согласно формы 1 настоящего Приложения;

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

11. Инженерно-техническая подкомиссия по результатам работы рабочих групп оформляет отчет, в котором на основании обобщения и анализа материалов рабочих

групп делает выводы о работоспособности авиационной техники, а при наличии отказов - об их последовательности, взаимовлияниях и причинах, а также дает оценку организации и качеству технического обслуживания и ремонта авиационной техники.

12. К отчету инженерно-технической подкомиссии прикладываются протоколы заседания подкомиссии, отчеты рабочих групп, входящих в состав подкомиссии, с приложениями, сведения по воздушному судну (двигателям), а также обязательные сведения по технической эксплуатации, которые включают:

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 технического обслуживания;

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

наработка после последнего оперативного технического обслуживания;

перечень отказов и неисправностей, устранявшихся при последнем оперативном и периодическом техническом 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.

Приложение 12  
к Правилам представления  
данных и расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в гражданской  
и экспериментальной авиации

Сноска. Правый верхний угол - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Форма

АКТ

на обнаружение и изъятие бортового самописца

Комиссия в составе: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(должность, фамилия, инициалы)

\_\_\_\_\_

при расследовании авиационного происшествия с ВС \_\_\_\_\_

(тип, номер)

обнаружила на месте происшествия контейнер (элементы 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 с оттиском

\_\_\_\_\_ И  
передан  
В \_\_\_\_\_

Контейнер самописца сдали: _____ (подпись, фамилия, инициалы, дата)	Контейнер самописца принял: _____ (должность, подпись, фамилия, инициалы, дата)
---	--

Приложение 13  
к Правилам представления  
данных и расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в гражданской  
и экспериментальной авиации

Сноска. Правый верхний угол - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и  
инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по  
истечении десяти календарных дней после дня его первого официального  
опубликования).

Форма  
Рассмотрен  
на заседании комиссии  
"\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ года  
Протокол № \_\_\_\_\_

Отчет  
административной подкомиссии

(вид авиационного происшествия)  
с самолетом (вертолетом)

---

(тип, государственный учетный и заводской номера,  
принадлежность)

---

(дата и место происшествия)

#### 1. Основные работы, проделанные подкомиссией.

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

#### 2. Анализ.

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

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

общее количество пассажиров на борту воздушного судна, в том числе взрослых и детей с указанием тяжести последствий для них в результате происшествия (в том числе смертельных, серьезных, незначительных);

общее количество груза, багажа и ручной клади на борту воздушного судна, состояние после авиационного происшествия;

общее фактическое количество коммерческой загрузки и его соответствие перевозочным документам;

соответствие количества коммерческой загрузки, ее размещение и крепление нормам загрузки и центровки;

наличие и характер опасных грузов на борту воздушного судна;

наличие неоформленных пассажиров на борту воздушного судна;

при выявлении отклонений от норм загрузки и центровки, наличия неоформленных пассажиров или опасных грузов подробно описываются приведшие к этому действия должностных лиц службы организации перевозок;

анализ и обоснование причин неправильных действий;

количество и гражданство пассажиров, погибших и получивших телесные повреждения (с указанием их тяжести) в процессе возникновения и развития особой ситуации, в момент приземления (столкновения с землей), при эвакуации из воздушного судна после авиационного происшествия, с указанием причин смерти и характера полученных травм;

описание особенностей конструкции воздушного судна, условий полета, средств и методов спасения, оказавших неблагоприятное воздействие на выживаемость пассажиров или явившихся причиной получения травм;

состояние здоровья пассажиров, пострадавших при авиационном происшествии, прогноз лечения.

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

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

### 3. Выводы:

правильность действий лиц и членов экипажа по организации и выполнению перевозки служебных пассажиров и груза;

причины травмирования или гибели людей, влияние на их выживаемость особенностей конструкции воздушного судна, средств и способов спасения, условий полета;

эффективность поисково-спасательных работ (если в состав административной подкомиссии входит рабочая группа поисковых и аварийно-спасательных работ).

### 4. Другие недостатки, выявленные при расследовании.

Указываются все недостатки в организации и выполнении перевозки служебных пассажиров и грузов и действиях должностных лиц и членов экипажа, которые не оказали непосредственного влияния на исход полета, но отрицательно влияют на безопасность полетов в целом. Если в состав административной подкомиссии входит группа поисково-спасательных работ, то также указываются недостатки в работе поисковой и аварийно-спасательной служб.

### 5. Рекомендации:

Приводятся рекомендации административной подкомиссии (без указания исполнителей и сроков исполнения), направленные на устранение выявленных недостатков, в том числе:

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

рекомендации, направленные на устранение недостатков, которые не оказали непосредственного влияния на исход полета, но влияют на безопасность полетов в целом.

Председатель подкомиссии \_\_\_\_\_

(подпись, фамилия, имя, отчество (при его наличии))

Члены подкомиссии: \_\_\_\_\_

(подписи, фамилия, имя, отчество (при его наличии))

Приложение 14  
к Правилам представления  
данных и расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в гражданской  
и экспериментальной авиации

**Сноска. Правый верхний угол - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

### **Основные задачи и виды рабочих групп, создаваемых административной подкомиссией**

1. Основными задачами административной подкомиссии являются:

определение причин гибели, травм и других нарушений здоровья, находившихся на борту воздушного судна пассажиров;

установление количества и характера коммерческой загрузки на борту воздушного судна, определение правильности ее размещения, упаковки и крепления, выявление отклонений от норм загрузки, центровки и крепления;

выявление наличия на борту воздушного судна опасных грузов с характеристикой их свойств, веществ и предметов, запрещенных к перевозке, установление нарушений правил досмотра вещей, находящихся при пассажирах, багажа и личного досмотра пассажиров (совместно с органами внутренних дел);

установление личности пассажиров, погибших при авиационном происшествии (совместно с органами внутренних дел);

проведение мероприятий по оказанию помощи пострадавшим и их родственникам, удовлетворение заявленных претензий (совместно с рабочей группой материально-технического обеспечения);

установление ущерба от авиационного происшествия;

ликвидация последствий происшествия.

2. В Административную подкомиссию входят: пассажирская рабочая группа; почтово-грузовая рабочая группа, медицинская рабочая группа, рабочая группа содействия пострадавшим и их родственникам.

3. Пассажирская рабочая 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 рабочая 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.

5. 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 оформляется согласно Формам 4, 5 приложения 15 и приложения 16;

сводная загрузочная ведомость и центровочный график;

схема загрузки;

в случаях установления неоформленных пассажиров или нарушения правил оформления и досмотра прикладывается 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.

6. Почтово-грузовая рабочая 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 рабочая группа с обязательным участием представителей органов Транспортной 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 МВД организует их осмотр и хранение;

производит уничтожение остатков коммерческой загрузки, пришедшей в негодность, с участием представителей МВД с составлением акта по форме 10 приложения 21.

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

фактическое количество груза, почты, багажа и вещей, находившихся при пассажирах и находившееся на борту воздушного судна;

общее состояние груза, почты, багажа и вещей, находившихся при пассажирах после авиационного происшествия;

наличие в местах коммерческой загрузки опасных и запрещенных к перевозке веществ и предметов;

места размещения (с указанием массы) груза, багажа, почты и вещей, находившихся при пассажирах на борту воздушного судна;

все выявленные в ходе расследования недостатки и нарушения в принятии, оформлении, досмотре груза, почты, багажа и вещей, находившихся при пассажирах, упаковке и размещении мест коммерческой загрузки на борту воздушного судна.

К отчету рабочей группы прикладываются: акты по формам 8, 9 приложения 19 и приложения 20, почтово-грузовая ведомость, почтово-грузовые накладные, справка о свойствах груза, объяснительные записки работников грузовой службы.

8. Медицинская рабочая группа выполняет следующие функции:

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

организует совместно с органами Транспортной 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 Транспортной 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 рабочей группы прикладывается схема расположения пассажиров на борту воздушного судна с указанием тяжести и причин полученных травм по Форме 5 настоящего Приложения и перечень работ, проведенных при уборке и санобработке места авиационного происшествия.

9. Рабочая 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 Транспортной прокуратуры производит выдачу сохранившегося груза, почты, багажа, личных вещей, ценностей и документов пассажиров (после установления их принадлежности).

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

Рабочая группа координирует свои действия с председателем административной подкомиссии.

10. Документы о гибели пассажиров или получении ими телесных повреждений выдаются за подписью или печатью руководителя организации гражданской авиации, эксплуатирующей воздушное судно.

11. 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 Транспортной прокуратуры.

12. По результатам работы административная подкомиссия составляет отчет, согласно настоящего Приложения, 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.

13. К отчету административной подкомиссии прилагаются отчеты рабочих групп, входящих в состав административной подкомиссии и списки членов административной подкомиссии и рабочих групп.

Приложение 15  
к Правилам представления  
данных и расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в гражданской  
и экспериментальной авиации

**Сноска. Правый верхний угол - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

Форма

## СПИСОК

пассажиров и других лиц, погибших при авиационном происшествии с самолетом (вертолетом)

(тип, опознавательный знак)

"\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ года в районе \_\_\_\_\_

(место происшествия)

№ п.п.	Фамилия, имя, отчество (при его наличии)	Наименование, номер и дата выдачи документа, на основании которого был выдан авиабилет	Номер авиабилета, где выдан, место занимаемое на борту воздушного судна	Откуда и куда следовал	Профессия, должность, место работы, адрес предприятия (учреждения)	Адрес места жительства	Причина гибели в соответствии с актом судебно-медицинских исследований
--------	--	--	---	------------------------	--	------------------------	--

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

(подпись, фамилия, инициалы, дата)

Приложение 16  
к Правилам представления  
данных и расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в гражданской  
и экспериментальной авиации

Сноска. Правый верхний угол - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Форма

СПИСОК

пассажиров и других лиц, получивших телесные  
повреждения при авиационном происшествии  
с самолетом (вертолетом) \_\_\_\_\_

(тип, опознавательный знак)

"\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ года \_\_\_\_\_

(место происшествия)

№ п.п.	Фамилия, имя, отчество (при его наличии)	Г о д рождения	Номер авиабиле та, где выдан, место занимаем ое на борту	Откуда и куда следовал	Професс и я , должност ь, место работы, адрес предприя тия ( учрежден ия)	Адрес места жителя ства	Врачебн ы й диагноз. Степень телесног о поврежде ния ( серьезное , незначит ельное)	Причина, источник получени я телесног ( поврежде ния	Какие приняты меры помощи ( направле н в больницу , к месту жительства и т.д.)
--------	--	-------------------	---	------------------------------	--	----------------------------------	--	---	---

Председатель административной подкомиссии

\_\_\_\_\_  
(подпись, фамилия, инициалы, дата)

Приложение 17  
к Правилам представления  
данных и расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в гражданской  
и экспериментальной авиации

Сноска. Правый верхний угол - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Форма

АКТ

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

\_\_\_\_\_

(место составления)

\_\_\_\_\_

(дата)

Комиссия в составе:

\_\_\_\_\_

(должность, фамилия, инициалы)

и представитель МВД \_\_\_\_\_

(должность, фамилия, инициалы)

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

\_\_\_\_\_

(тип воздушного судна, опознавательный знак)

\_\_\_\_\_

(дата происшествия)

№ п.п	Общее состояние упаковки	Принадлежность (фамилия, имя, отчество (при его наличии))	Наименование и состояние (разбиты, обгоревшие и т.п.)		
			документов (серия, номер)	Ценностей (штук)	(денег (купюр) достоинством)
1	2	3	4	5	6

Председатель административной подкомиссии

\_\_\_\_\_

(подпись, фамилия, инициалы, дата)

Приложение 18  
к Правилам представления  
данных и расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в гражданской  
и экспериментальной авиации

Сноска. Правый верхний угол - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Форма

### СХЕМА

расположения пассажиров на воздушном судне

Приводится компоновочная схема воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие, с указанием места, занимаемого каждым пассажиром, с

указанием номеров по спискам пассажиров, погибших и получивших телесные повреждения, указываются последствия для каждого пассажира в соответствии со следующими условными обозначениями:

невредим;

получил телесные повреждения при авиационном происшествии;

получил телесные повреждения в процессе эвакуации;

погиб при авиационном происшествии (или скончался от полученных травм);

погиб в процессе эвакуации (или скончался от полученных травм)

Пример:

номера по спискам места не заняты

пассажиров

3	63	83		1	9				12	11
2	4	7		5	10		14			

Приложение 19  
к Правилам представления  
данных и расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в гражданской  
и экспериментальной авиации

Сноска. Правый верхний угол - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Форма

### АКТ

о состоянии и массе коммерческой загрузки на воздушном судне

\_\_\_\_\_

(место составления)

\_\_\_\_\_

(дата)

Комиссия в составе:

\_\_\_\_\_

(должность, фамилия, инициалы)

и представитель МВД \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(должность, фамилия, инициалы)

\_\_\_\_\_ проверила состояние

коммерческой загрузки на воздушном судне, потерпевшем авиационное происшествие

\_\_\_\_\_

(место и дата происшествия)

и установила следующие данные о состоянии коммерческой загрузки на воздушном

судне.

## Общее состояние коммерческой загрузки

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

Опись отдельных личных вещей пассажиров, обнаруженных на месте происшествия

№ п.п.	Наименование вещи (указать цвет, материал, форму, размер и другие приметы)	Количество	Масса	В каком состоянии (в исправном, поврежденном частично, полностью разбитом, обгоревшем и т.д.)
--------	---	------------	-------	---

### Груз

№п.п	По документам значится						Фактически оказалось			
	Номера грузовых квитанций	Наименование груза, получатель	Количество мест	Наименование упаковок	Масса, кг	Сумма объявленной ценности и сум	Количество мест	Масса, кг	Состояние упаковки каждого места в отдельности каждой отправке (частично, полностью) разбитая, обгоревшая	Место размещения на воздушном судне

### Почта

	По документам значится					Фактически оказалось			
	Наименов.				Сумма			Состояние упаковки каждого места в отдельности	Место

№ п.п	Номера почтовых накладных	упаковок и (мешок, посылки, пакеты)	Пункт назначения	Количество мест	Масса, кг	объявленной ценности и сум	Количество мест	Масса, кг	по каждой отправке (частично, полностью)	размещения на воздушном судне
-------	---------------------------	-------------------------------------	------------------	-----------------	-----------	----------------------------	-----------------	-----------	--	-------------------------------

### Багаж и ручная кладь

№ п.п	По документам значится						Вещи, наход. при пассаж. Масса, кг
	Номера багажных квитанций (билета)	Фамилия владельца багажа	Багаж			Сумма объявлен. ценности, сум	
			Кол-во мест	Масса, кг.			

### Продолжение

Фактически оказалось				
Багаж		Вещи, наход. При пассаж. Масса, кг	Состояние упаковки каждого места в отдельности по каждой отправке: исправная, поврежденная (частично, полностью), разбитая, обгоревшая	Место размещения на воздушном судне
Кол-во мест	Масса, кг.			

Председатель административной подкомиссии

(подпись, фамилия, инициалы, дата)

Приложение 20  
к Правилам представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации

Сноска. Правый верхний угол - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Форма

Акт

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

\_\_\_\_\_ (место составления)

\_\_\_\_\_ (дата)

Мы, нижеподписавшиеся \_\_\_\_\_

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

с участием представителя МВД \_\_\_\_\_

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

вскрыли поврежденные места коммерческой загрузки с самолета  
(вертолета) \_\_\_\_\_,

(тип, опознавательный знак)

потерпевшего авиационное происшествие \_\_\_\_\_

(место, дата 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 почтово-грузов. накладных, маркировки	Принадлежность почты	Пункт отправки	Пункт назначения	Вид упаковки	Наименование предметов, оказавшихся при вскрытии	Состояние предметов, оказавшихся при вскрытии (исправны, повреждены, приведены 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)
---	-------------------------------------	----------------------	----------------	------------------	--------------	--	--

Председатель административной подкомиссии

\_\_\_\_\_  
(подпись, фамилия, инициалы, дата)

Приложение 21  
к Правилам представления  
данных и расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в гражданской  
и экспериментальной авиации

Сноска. Правый верхний угол - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Форма

Акт

об уничтожении остатков коммерческой загрузки

\_\_\_\_\_  
(место составления)

\_\_\_\_\_  
(дата)

Комиссия в составе: \_\_\_\_\_

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

и представитель МВД \_\_\_\_\_

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

составила настоящий акт об уничтожении остатков коммерческой загрузки самолета (вертолета), \_\_\_\_\_

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

потерпевшего авиационное происшествие \_\_\_\_\_ 20 года

\_\_\_\_\_ 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, фамилия, инициалы)

Представитель МВД: \_\_\_\_\_

(подпись, фамилия, инициалы)

Багаж и ручная кладь

№ п.п	По документам значится					Вещи, наход. при пассаж. Масса, кг.
	Номера багажных квитанций (билета)	Фамилия владельца багажа	Багаж			
Кол-во мест			Масса, кг.	Сумма объявлен. ценности, сум		

Продолжение

Фактически оказалось				
Багаж		Вещи, наход. при пассаж. Масса, кг.	Состояние упаковки каждого места в отдельности по каждой отправке: исправная, поврежденная частично, полностью), разбитая, обгоревшая	Место размещения ( на воздушном судне
Кол-во мест	Масса, кг.			

Приложение 22  
к Правилам представления  
данных и расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в гражданской  
и экспериментальной авиации

Сноска. Правый верхний угол - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Форма

Акт

о прекращении работ на месте авиационного происшествия

\_\_\_\_\_

(место составления)

\_\_\_\_\_

(дата)

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

\_\_\_\_\_

(тип, опознавательный знак)

\_\_\_\_\_ о прекращении работ на  
месте авиационного происшествия члены подкомиссии \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(указываются

\_\_\_\_\_

члены подкомиссии, фамилия, инициалы)

\_\_\_\_\_

с участием работников Транспортной прокуратуры \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(указываются должность, фамилия, инициалы)

\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_

(подпись, фамилия, инициалы)

Приложение 23  
к Правилам представления  
данных и расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в гражданской  
и экспериментальной авиации

Сноска. Правый верхний угол - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и  
инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по  
истечении десяти календарных дней после дня его первого официального  
опубликования).

Форма  
Руководитель  
предприятия-исполнитель

\_\_\_\_\_

(фамилия, имя, отчество (при  
его наличии), (подпись)  
" \_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ года

**Отчет**  
**по результатам исследования**  
Исследуется \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (указывается полное наименование исследуемого объекта)

**1. Объект исследования**

(в скобках указывается наименование документа, на основании которого приводятся сведения об объекте исследования, исходящий номер документа и дата)

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ В разделе, как правило, приводятся следующие сведения:

наименование объекта исследования, откуда поступил, тип самолета (вертолета); завод-изготовитель, дата изготовления авиатехники;

продолжительность эксплуатации (общая наработка, наработка после последнего ремонта, после выполнения регламентных работ).

При целесообразности прилагаются фотографии объекта в состоянии поступления на исследование.

**2. Обстоятельства обнаружения отказа, неисправности**

(в скобках указывается наименование документа, на основании которого приводятся сведения об обстоятельствах отказа, исходящий номер документа и дата)

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ В разделе излагаются основные сведения об обстоятельствах и последствиях отказа:

дата отказа;

характер, место и условия проявления или обнаружения отказа (неисправности);

последствия отказа;

какие предварительные работы производились при расследовании до направления объекта на исследование и их краткие результаты.

Приводятся данные о количестве ранее имевших место подобных отказов или указывается, что таковых не было или что сведений о них не поступало.

**3. Цель исследования**

(в скобках приводится наименование документа, в котором поставлена цель исследования, исходящий номер и дата) \_\_\_\_\_

В разделе указывается цель исследования, изложенная в поступившей документации. Если в поступившей документации цель исследования не определена, то ее определяет начальник головного отдела.

#### 4. Результаты исследования

В данном разделе последовательно излагаются результаты основных работ, выполняемых в процессе проведения исследования объекта в целом.

Например:

анализ внешнего состояния объекта в целом и его частей, включая контроль неразрушающими методами;

контрольные испытания агрегатов, приборов или частей объекта;

изменения геометрических размеров;

контрольные анализы и испытания физико-механических свойств материалов;

расчет на прочность, анализ статистических данных и т.д.

#### 5. Анализ (обобщение) материалов исследования

Выполняется при наличии достаточного объема материалов по данному исследованию.

#### 6. Заключение

Заключение по результатам исследования должно отвечать на вопросы, поставленные в цели исследования. Заключение составляется в форме отдельных пунктов, которые должны быть конкретными, однозначными и не требующими дополнительных пояснений.

#### 7. Рекомендации

В разделе излагаются требования и рекомендации предприятиям и организациям промышленности по предупреждению отказов и доработке конструкции с целью безусловного обеспечения безопасности полетов.

Рекомендации эксплуатирующим и ремонтным предприятиям гражданской авиации должны быть конкретными и учитывать возможности их реализации. Рекомендации конструкторским бюро, предприятиям (организациям) промышленности, как правило, должны быть выражены в виде технических требований.

Рекомендации должны непосредственно вытекать из основных результатов работ, приведенных в заключении и выводах.

#### 8. Отчет разослать

Перечисляются организации и предприятия, в которые направляется заключение. Перечень определяется организацией-исполнителем с учетом причин, обстоятельств и последствий отказа.

Подписи \_\_\_\_\_

Примечание:

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 контролки 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 24  
к Правилам представления  
данных и расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в гражданской  
и экспериментальной авиации

Сноска. Правый верхний угол - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Форма  
Утверждаю

\_\_\_\_\_  
(должность)

\_\_\_\_\_  
(фамилия, инициалы)

"\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ года

**Окончательный отчет**  
**по результатам расследования авиационного происшествия**  
**в гражданской и экспериментальной авиации**

---

(вид авиационного происшествия)

---

самолета (вертолета)

---

(тип, государственный регистрационный опознавательный знак  
и принадлежность)

---

дата и место авиационного происшествия

**Общие сведения**

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

Указываются адресаты, которым были направлены уведомления об авиационном происшествии.

Расследование проведено комиссией, назначенной приказом

\_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_  
(должность лица, назначившего комиссию) (дата)

в составе:

Председателя \_\_\_\_\_  
(должность, фамилия, имя, отчество (при его наличии))

Заместителя председателя \_\_\_\_\_  
(должность, фамилия, имя, отчество (при его наличии))

Членов комиссии \_\_\_\_\_  
(должность, фамилия, имя, отчество (при его наличии))

Сроки проведения расследования:

начало \_\_\_\_\_  
(дата)

окончание \_\_\_\_\_  
(дата утверждения отчета)

В расследовании принимали участие представители:

---

(перечислить министерства, государственные комитеты, ведомства,

---

учреждения, предприятия, организации)

досудебное расследование проводилось \_\_\_\_\_

(наименование правоохранительного органа)

## 1. Фактическая информация

### 1. История полета

Приводятся краткое описание, содержащее следующую информацию:

дата происшествия, тип воздушного судна, государственный регистрационный знак, принадлежность воздушного судна и экипажа (авиакомпания);

выполняемое задание, номер рейса, маршрут полета, количество людей на борту, их гражданство, характер коммерческой загрузки, ее количественные и качественные характеристики;

последний аэропорт вылета, время вылета (местное или по UTC), намеченный пункт посадки;

этап полета, на котором произошло происшествие, время (местное или по UTC, день, ночь), метеоусловия (простые, сложные);

подготовка к полету, описание полета и обстоятельств авиационного происшествия;

место происшествия относительно легко определяемого географического пункта (широта, долгота), его высота над уровнем моря, краткая характеристика местности.

### 2. Телесные повреждения

Заполняется следующий бланк (цифрами).

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

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

### 3. Повреждения воздушного судна

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

### 4. Прочие повреждения

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

### 5. Сведения о личном составе

Данные об экипаже.

О каждом из членов экипажа приводятся следующие сведения:

должность;

фамилия, имя, отчество (при его наличии);

дата рождения;

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

метеоминимум (для командиров воздушных судов);

общий налет, налет на данном типе, в данной должности, налет по данному виду работ (для 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 обслуживания воздушного движения (приводится только в тех случаях, когда авиационное происшествие связано с неправильными действиями этих служб):

должность;

фамилия, имя, отчество (при его наличии);

дата рождения;

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

время работы в данной должности, специальная подготовка, квалификация.

О персонале службы обслуживания воздушного движения, кроме этого, указывается: наличие нарушений по обслуживанию воздушного движения в прошлом, прохождение медицинского контроля и инструктажа перед заступлением на дежурство, последняя проверка теоретических знаний и практических навыков.

Краткая оценка уровня профессиональной подготовки персонала наземных служб.

## 6. Сведения о воздушном судне

тип, государственный регистрационный опознавательный знак;

заводской номер, завод-изготовитель и дата выпуска;

краткие сведения о летной годности (наличие и срок действия свидетельств о годности к эксплуатации и регистрации);

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

налет с начала эксплуатации, количество посадок;

количество ремонтов, ремонтный завод и дата последнего ремонта, налет и количество посадок после последнего ремонта;

виды последнего периодического и оперативного технического обслуживания;

количество и тип горюче-смазочных материалов, 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, известные до полета и во время полета, если они имеют отношение к авиационному происшествию.

Если происшествие 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;

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

#### 7. Метеорологическая информация

Приводится прогнозируемая и фактическая погода на месте авиационного происшествия: условия естественного освещения во время авиационного происшествия, видимость горизонтальная и вертикальная, облачность, наличие осадков, направление и скорость ветра, температура воздуха, точка росы, влажность воздуха, атмосферное давление, наличие опасных метеоявлений, коэффициент сцепления на ВПП. В случае необходимости указывается также прогнозируемая и фактическая погода на основных и запасных аэродромах, по маршруту полета, прилагается анализ синоптической обстановки.

Краткая оценка метеобеспечения полета, наличие метеоинформации у экипажа.

#### 8. Средства радиотехнического обеспечения полетов

Наличие по табелю оснащения, исправность, использование. Отмечаются случаи отказа или неправильного использования средств радиотехнического обеспечения полетов.

#### 9. Средства связи

Информация о средствах авиационной связи, оценка их работоспособности.

#### 10. Данные об аэродроме

(если авиационное происшествие произошло в его пределах)

Состояние, вид покрытия, уклоны, длина и ширина ВПП, свободных зон торможения, полос свободных от препятствия, свободных зон, (если происшествие связано с выкатыванием за ее пределы), расположение препятствий в районе аэродрома, светосигнальное оборудование и т.д. (если происшествие связано с преждевременным снижением или столкновением с препятствием в зоне аэродрома).

#### 11. Бортовые самописцы

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

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.

13. Медицинские сведения и краткие результаты патологоанатомических исследований.

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

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, вдыханием дыма и продуктов горения, разгерметизацией.

15. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд

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

16. Испытания и исследования

Приводится краткое описание результатов испытаний и исследований.

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

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

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

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

18. Дополнительная информация

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

## 2. Анализ

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

Раздел должен содержать:

хронологическое описание событий, имевших место в процессе возникновения и развития особой ситуации с раскрытием причинно-следственных связей между ними;

анализ всех выявленных в процессе расследования отклонений в действиях должностных лиц, работе авиатехники, отклонений от норм 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 происшествия.

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

## 3. Заключение

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

После формулировки причины происшествия 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.

## 4. Недостатки, выявленные при расследовании

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

## 5. Рекомендации по повышению безопасности

В разделе приводятся рекомендации (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 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)

Члены комиссии \_\_\_\_\_ (подписи)

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

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 25  
к Правилам представления  
данных и расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в гражданской  
и экспериментальной авиации

**Категории авиационных событий в гражданской и экспериментальной авиации, подлежащих оповещению через систему обязательного представления данных и расследованию уполномоченным органом в сфере гражданской авиации**

**Сноска. Приложение 25 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

К серьезным инцидентам, подлежащим оповещению через систему обязательного представления данных и расследованию относятся инциденты следующих категорий:

1. Опасные сближения, при которых для предотвращения столкновения или опасной ситуации требуется выполнить маневр уклонения, или когда целесообразно предпринять действия по уклонению.

2. Столкновения, не классифицируемые как авиационные происшествия.

3. Ситуация, в которой едва удалось избежать столкновения исправного ВС с землей. Такие, как касание наземных препятствий (мачты, трубы, антенны, линии электропередач, деревья, местные повышения рельефа и т.д.) любым элементом конструкции ВС.

4. Прерванные взлеты с закрытой или занятой ВПП, РД\* или неназначенной ВПП.

5. Взлеты с закрытой или занятой ВПП, РД\* или неназначенной ВПП.

6. Посадки или попытки выполнить посадку на закрытую или занятую ВПП, РД\*, неназначенную ВПП или на места вынужденной посадки, такие как автомобильные дороги.

Примечание: \*За исключением санкционированных полетов вертолетов.

7. Складывание стойки шасси или посадка с убраным шасси, в результате чего произошло лишь повреждение обшивки в том случае, если воздушное судно после незначительного ремонта или установки заплат можно безопасно выпустить в полет к месту выполнения последующего более масштабного ремонта для полного восстановления, которые не классифицируются как авиационное происшествие.

8. Касание при посадке законцовкой крыла, гондолой двигателя или любой другой частью ВС в случаях, когда это не классифицируется как авиационное происшествие.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

разрушение или рассоединение трансмиссии (для вертолетов);

обрыв внешней подвески или самопроизвольный сброс груза;

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

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

14. Случаи потери трудоспособности членами летного экипажа в полете:

применительно к полетам на самолетах с одним пилотом (включая внешнего пилота), или

применительно к полетам с несколькими пилотами, в отношении которых безопасность полетов была ослаблена из-за значительного увеличения рабочей нагрузки имеющегося экипажа.

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

16. Несанкционированные выезды на ВПП, отнесенные по серьезности последствий к категории А. (Информация, касающаяся классификации серьезности последствий, содержится в Руководстве по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП, Дос. 9870).

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

посадка воздушного судна вне границ ВПП или выкатывание воздушного судна за пределы ВПП на пробеге и разбеге;

касание земли крылом, лопастью винта и т.д.;

взлет с застопоренными рулями.

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

невозможность отклонения рулевых поверхностей на требуемый угол;

флюгирование или самопроизвольное отклонение одной или более секций рулевых поверхностей;

разрушение или рассоединение проводки управления;

неизменение, самопроизвольное или ошибочное изменение передаточного отношения от органов управления к рулевым поверхностям;

невведение ограничения или невозстановление полного диапазона углов отклонения руля высоты или руля направления. Нарушение нормальной реакции ВС на управляющие воздействия;

невозможность отклонения, самопроизвольное отклонение, флюгирование стабилизатора;

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

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

потеря пространственной ориентировки, создавшая трудности в управлении воздушным судном (приведшая к нарушению правил эшелонирования и т.п.);

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

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

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

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

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

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

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

К инцидентам, подлежащим расследованию относятся:

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

2) нарушение метеоминимумов при взлете, посадке или полете;

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

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

разрушение элементов амортизационных стоек шасси, подкосов, тележек;

разрушение любого количества авиашин, приведшее к повреждениям конструкции ВС или повреждению (отказу) двигателя;

4) выходы из строя систем ВС. Такие, как:

изменение (неизменение) заданных параметров работы двигателя либо срабатывание предупреждающей сигнализации, приведшие к необходимости выключения двигателя в полете;

течь топлива в полете;

невыпуск одной или более стоек шасси от основной системы. Неуборка одной или более стоек шасси. Самопроизвольный выпуск или уборка стойки шасси. Незакрытие или самопроизвольное открытие створок шасси;

нарушение связи между проводками управления (для ВС и вертолетов с двойной проводкой);

отказ или невключение одной и более навигационных систем;

несрабатывание системы опасного сближения с землей;

ложное срабатывание системы пожаротушения или сигнализации о пожаре, дыме или повышенной температуре. Появление дыма, запаха гари, паров жидкостей, запахов едких веществ в пилотской кабине ВС;

5) нарушения требований руководящих документов, регламентирующих выполнение полетов и использование воздушного пространства. Такие, как:

полет ВС, осуществляемый без заявок и разрешения органов ОВД;

выпуск обледеневшего ВС в полет;

выключение двигателя, не предусмотренное заданием;

б) грубое приземление.

Примечание: к авиационным инцидентам не относятся отказы и неисправности систем, приборов и оборудования ВС, включенные в перечень минимального оборудования (Minimum Equipment List - MEL), с которыми разрешена эксплуатация соответствующего воздушного судна.

Приложение 26  
к Правилам представления  
данных и расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в гражданской  
и экспериментальной авиации

**Категории авиационных событий в гражданской и экспериментальной авиации, подлежащих оповещению через систему обязательного представления данных и расследованию эксплуатантами воздушных судов (организациями гражданской авиации) в гражданской и экспериментальной авиации**

**Сноска. Приложение 26 - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по**

истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1. Потеря радиосвязи в полете.

2. Несанкционированные выезды на ВПП, отнесенные по серьезности последствий к категориям В, С, D. (Информация, касающаяся классификации серьезности последствий, содержится в Руководстве по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП, Дос. 9870).

3. Срабатывание сигнализации о минимальном остатке топлива в расходном баке в полете.

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

5. Выход из строя наземного радиосветотехнического оборудования при обеспечении полета ВС, приведший к уходу на второй круг или запасной аэродром.

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

разрушение половины и более авиационных на одной из стоек шасси;

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

повреждение ВС градом, приведшее к повреждению элементов конструкции ВС, требующего незначительного ремонта, или к локализованному отказу двигателя;

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

7. Выходы из строя систем ВС. Такие, как:

локализованные отказы двигателя, ВСУ или их агрегатов;

нарушение питания двигателя топливом;

отказ системы очистки стекол кабины экипажа, который не создал трудности в управлении воздушным судном;

отказ системы управления колесами передней стойки шасси;

отказ системы измерения расхода или количества топлива, не дающий экипажу возможность определения расхода или остатка топлива;

отказ радиолокатора в условиях полета в опасных метеоявлениях;

невыработка топлива из отдельных баков, его неравномерная выработка или распределение его по бакам, неустраняемые мерами, предусмотренными РЛЭ;

невключение, невыключение, самопроизвольное включение или выключение реверса тяги;

недопустимое возрастание (уменьшение) усилий, перекомпенсация на органах управления;

невозможность гидроусиления (переход на безбустерное управление рулевыми поверхностями), невозможность триммирования усилий на органах управления;

полет в условиях обледенения на ВС с ограничениями допуска к полетам в условиях обледенения, на ВС с отказавшей или невключенной ПОС;

ложное срабатывание сигнализации опасных режимов;

несрабатывание или ложное срабатывание сигнализации положения стоек шасси;

отказ основной системы торможения. Самопроизвольное затормаживание или растормаживание колес;

невыпуск, неуборка, флюгирование, самопроизвольный выпуск или уборка механизации крыла (предкрылков, закрылков, гасителей подъемной силы (спойлеров), интерцепторов, щитков) на земле;

несрабатывание или ложное срабатывание сигнализации и (или) индикации положения стабилизатора или механизации крыла;

невозможность определения по одному прибору относительной высоты полета, приборной или истинной скорости полета;

отказ одного авиагоризонта на ВС с одним или двумя авиагоризонтами; отказ одного авиагоризонта в сочетании с отказом системы контроля; отказ любого количества авиагоризонтов, о котором не появилось сигнала (или если сигнализация не предусмотрена); отказ системы контроля авиагоризонтов с выдачей ложных сигналов;

отказы или самопроизвольное отключение автоматической системы управления полетом, приводящие к отклонению одного и более параметров полета (высотно-скоростных параметров, перегрузок, углов крена, тангажа, атаки, скольжения, траекторных параметров) от заданных;

разгерметизация гидросистемы. Падение давления в одной и более гидросистемах без разгерметизации;

утечка горячего воздуха из магистралей, изменение температуры воздуха в гермокабине, уменьшение подачи воздуха в гермокабину, падение давления или перенаддув гермокабины, приведшие к необходимости смены эшелона;

недопустимое нарушение характеристик электропитания постоянным и (или) переменным током от одного и более распределительных устройств системы электроснабжения. Переход на аварийное питание постоянным или переменным током;

несрабатывание системы опознавания или системы сигнализации опасного сближения.

8. Нарушения требований руководящих документов, регламентирующих выполнение полетов и использование воздушного пространства. Такие, как:

нарушение установленных правил и схем набора высоты, выхода из зоны аэродрома, снижения или захода на посадку;

изменение заданной высоты полета без согласования с диспетчером;  
изменение плана и маршрута полета после вылета ВС без согласования с органами ОВД;

нарушение установленных интервалов вертикального или горизонтального эшелонирования;

отклонение от оси маршрута ОВД на расстояние более допустимой нормы, а также за пределы МВЛ;

нарушение минимума погоды при взлете, посадке или полете по трассам МВЛ (маршрутам);

полет на обледеневшем ВС (при наличии несбрасываемого льда на поверхностях, защищенных ПОС, а также на других поверхностях ВС, при сходе снега или льда с которых возможно их попадание в двигатель);

нарушение порядка и сроков передачи на борт ВС штормовых предупреждений или информации о состоянии погоды по маршруту полета, в пунктах взлета и посадки, требующей изменения плана полета;

посадка на незапланированный (незаявленный) аэродром (посадочную площадку);

прием и выпуск ВС с неподготовленной ВПП;

выпуск ВС в полет с незавершенным техническим обслуживанием;

вылет ВС, не считающегося исправным;

заправка ВС некондиционным ГСМ;

вылет ВС при наличии отказов, не входящих в перечень, разрешенных для вылета, установленных РЛЭ соответствующего типа ВС;

нарушение норм загрузки или центровки ВС, установленных РЛЭ, смещение груза в полете, приведшее к нарушению центровки;

взлет, полет или посадка ВС с конфигурацией, не соответствующей требованиям РЛЭ;

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

невыполнение указаний органа обслуживания воздушного движения эксплуатантами ВС за исключением случаев явной угрозы безопасности полетов и предотвращения авиационного происшествия;

9. Ошибочные действия авиационного персонала. Такие, как:

ошибочное отклонение стабилизатора;

невключение экипажем системы управления колесами передней стойки шасси;

ошибочный выпуск или уборка шасси;

ошибочный выпуск или уборка механизации крыла (предкрылков, закрылков, гасителей подъемной силы (спойлеров), интерцепторов, щитков), не создавшие трудностей в управлении воздушным судном;

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

ошибочное включение или выключение реверса тяги;

выкатывание ВС за пределы ВПП (кроме взлета и посадки), РД, перрона при рулении или буксировке;

столкновение или угроза столкновения ВС с объектами на земле (людьми, животными, транспортными средствами или наземными препятствиями на РД, перронах).

Примечание: к инцидентам не относятся отказы и неисправности систем, приборов и оборудования ВС, включенные в перечень минимального оборудования (Minimum Equipment List - MEL), с которыми разрешена эксплуатация соответствующего ВС.

Приложение 27  
к Правилам представления  
данных и расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в гражданской  
и экспериментальной авиации

**Сноска. Правый верхний угол - в редакции приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

Форма  
Утверждаю

\_\_\_\_\_  
(должность)

\_\_\_\_\_  
(инициалы, фамилия)  
"\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ года

### **Окончательный отчет по результатам расследования авиационного инцидента в гражданской и экспериментальной авиации**

\_\_\_\_\_  
(тип ВС, государственный регистрационный опознавательный знак)

\_\_\_\_\_  
(место составления отчета)

\_\_\_\_\_  
(дата)

Комиссия в составе:

Председателя: \_\_\_\_\_

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

Членов комиссии \_\_\_\_\_

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

Назначенная приказом \_\_\_\_\_

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

от \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_, с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_  
(дата) (дата) (дата)

провела расследование инцидента с самолетом (вертолетом)

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

\_\_\_\_\_ происшедшего \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (дата, место)

#### 1. Обстоятельства

В произвольной форме излагается следующая информация:

дата события, принадлежность воздушного судна, 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), метеоусловия (простые, сложные);

место события относительно легко определяемого географического пункта, его высота над уровнем моря, краткая характеристика местности, характер грунта;

что конкретно произошло;

последствия события для людей и воздушного судна (количество получивших телесное повреждение из числа пассажиров, в том числе отдельно взрослых и детей, и членов экипажа), а также степень тяжести, указать травмы, полученные при эвакуации из потерпевшего бедствие воздушного судна и других лиц, степень повреждения воздушного судна.

Другие необходимые данные приводятся в зависимости от обстоятельств события.

#### 2. Фактическая информация

##### 2.1. Данные об экипаже

Данные об экипаже включают следующие сведения: должность, 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)

Данные о персонале наземных служб включают: должность, 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 в сфере управления воздушным движением 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 знаки;

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 метеорологические данные, необходимые при расследовании авиационного инцидента.

Дается краткая оценка метеорологического обеспечения полета.

2.5. Данные о средствах радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи (если событие связано с ними)

Указываются наличие по табелю оснащения, исправность, использование.

Отмечаются случаи отказа или неправильного использования средств радиотехнического обеспечения полетов.

Дается краткая оценка радиосветотехнического обеспечения полета.

2.6. Данные об аэродроме

Если событие связано с выкатыванием воздушного судна за пределы взлетно-посадочной полосы или грубой посадкой, указывается: состояние, вид покрытия, уклоны, длина и ширина взлетно-посадочной полосы и ее элементов.

Если событие связано с преждевременным снижением или столкновением, либо угрозой столкновения с препятствиями в районе аэродрома, указывается: расположение препятствий в районе аэродрома, тип и состояние светосигнального оборудования и т.д.

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 и характер 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 горюче-смазочных материалов. Дается анализ полетной информации по 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.

О персонале службы обслуживания воздушного движения, кроме этого, указывается: наличие нарушений при обслуживании воздушного движения 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.

### 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, обеспечения 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 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) события. Формулировка должна включать в себя все отклонения, приведшие к возникновению и развитию особой ситуации.

После формулировки причины события указываются обобщенные группы причин и способствующие факторы, оказавшие влияние на исход полета.

### 5. Недостатки, выявленные при расследовании

Указываются все недостатки и нарушения в подготовке и действиях экипажа, персонала служб обеспечения и обслуживания воздушного движения, 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 сроков 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, инициалы, фамилия)

Члены комиссии \_\_\_\_\_

(подписи, инициалы, фамилии)

К Отчету расследования прикладываются материалы расследования.

Приложение 28  
к Правилам представления  
данных и расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в гражданской  
и экспериментальной авиации

## Донесение о событии

**Сноска. Правила дополнены приложением 28 в соответствии с приказом и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 26.04.2023 № 297 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

Дата события				Время	Местное	UTC	Место					
Производитель ВС и тип ВС				Регистрационные знаки UP								
Эксплуатант				Номер АОС								
Количество	смертельно			серьезно				легко				
												экипаж

Эксплуатационные детали Другое (указать)

Номер рейса/ позывные			Высота	Используемая ВПП	

Пункт отправления				Пункт назначения	Ближайший пункт доклада (БПД)	
Расстояние и пеленг БПД		NM		пвп ППП ВМУ		ПМУ
Вид полета	По расписанию ИЛИ \ Вне расписания	Внутренние ИЛИ \ Международные		ETOPS		
	Пассажирский из А в А	Пассажирский из А в В		Только грузовой		
	Сельскохозяйственный	Другие авиационные работы		Корпоративный		
	Тренировочный парный	Тренировочный одиночный		Контрольно-испытательный или без груза/перелет (positioning)		
	Частный	Выброска парашютистов		Медицинский		
	Другой (указать)					
	На стоянке		Руление		Взлет	
	Набор		Зависание (для вертолетов)		Полет на эшелоне	
	Полет на кругу		Воздушная акробатика		Полет в зоне ожидания	
	Снижение		Подход		Посадка	
Влияние на полет		Никакое		Полет отложен / отменен		Прерванный взлет
		Невозможность выполнить взлет		Экстренное снижение		Аварийная посадка
		Уход на второй круг		Нестандартный заход		Отклонение
				Выключени		Значительное ухудшение управления

		Возврат	е двигателя	ия / летно-технических характеристик
		Действия по уклонению (avoiding action)	Посадка с превышением допустимой посадочной массы	Нестандартная посадка
		Выкатывание за пределы ВПП	Другое (указать)	

### Описание события

Ф.И.О. КВС	Номер свидетельства		
Налет за последние 90 дней		Налет на данном типе	Общий налет
Последняя проверка	ППП	ПВП выполнена (Ф.И.О. проверяющего)	
Дата проверки	Идентификационный номер проверяющего		

### Тип события

Происшествие/инцидент	Столкновение с объектам	Отказ прибора/системы	Потеря управления
	Потеря мощности двигателя	Повреждение ВС	Повреждение планера
	Огонь/ взрыв/ дым	Событие, связанное с топливом/ другими жидкостями	Болезнь члена летного экипажа/ членом летного экипажа выполнить свои служебные обязанности
	Ранение человека	Отказ аварийного оборудования	Покидание ВС
		Правильное срабатывание	

	Событие, связанное с пассажиром/ грузом	предупреждающих/ аварийных систем	Ложное срабатывание предупреждающих/ аварийных систем
	Объявление состояния срочности	Другое (указать)	
И н д е н т и ф и к а ц и о н н о м е р	Идентификационный номер воздушного пространства		
	Опасность столкновения	Несоблюдение интервала продольного эшелонирования	Не авторизованное занятие высоты
	Н е авторизованный полет в воздушном пространстве	Нарушение других разрешений	Трудности у пилота при планировании полета
	Недостаток в разрешении/ указании	Недостаток полетной информации	Другое (указать)
	Предупреждение ССОС	Рекомендации ССОС (RA)	Информация ССОС (ТА)
Отказ прибо ра	Идентификационный номер приборов		Название Тип прибора
	Отказ	Зона действия/ покрытия недостаточны	Трудности в настройке
	Излишняя грешность/ отклонение	Л о ж н ы е показания расстояния	Трудности в опознавании
	Трудности в чтении показаний	Помехи	Другое (указать)
Событие на аэродроме	Недостаток физической поверхности	Недостаток маркировки	Вторжение представителей живой природы
	Физические разрушения	Трудности подключения/ использования оборудования	Трудность в опознавании

		Недостаток защиты людей		Другое (указать)					
Опасные грузы	Утечка/ просыпка		Дым/ газ/ огонь		Ошибка/ не декларирование		Другое (указать)		
	Опасность столкновения с птицами	Столкновение	Опасность столкновения Разновидность						
	Размер	Небольшая		Средняя		Большая			
	Количество ударивших	1	2-10		11-100		100		
	Количество замеченных	1	2-10		11-100		100		
Дефект ВС/ Технические подробности		Основной компонент/ система задействованные							
ATA код		Дефектная часть							
Производитель			Модель						
Номер часть			Серийный номер						
TTIS		Часов	Циклов TSO		Часов	Циклов TSI	Часов	Циклов	
Дефект определен			Вне плана			Плановое обслуживание производитель проинформирован		Дата	Нет
Организация по техническому обслуживанию				Client ID		Ph			
Степень повреждения ВС			Разрушен	Значительные	Незначительные	Другое (указать)			
Состояние ВС			Списано	В ремонте	Неизвестно	Другое (указать)			
Техническое описание инцидента									
Сведения о подписавшем									
Имя	Client ID			P Ph			Дата		
Приложение	Кроки	Отеч	Фотографии		Другое (указать)				

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»  
Министерства юстиции Республики Казахстан