



О внесении изменений и дополнений в приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 июля 2017 года № 505 "Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации"

Приказ и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 26 апреля 2023 года № 297. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 3 мая 2023 года № 32411

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Внести в приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 июля 2017 года № 505 "Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики Казахстан за № 15597) следующие изменения и дополнения:

заголовок изложить в следующей редакции:

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

"преамбулу изложить в следующей редакции:

"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:**";

пункт 1 изложить в следующей редакции:

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

в Правилах расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации, утвержденных указанным приказом:

заголовок изложить в следующей редакции:

"Правила представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации";

пункт 1 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 2 изложить в следующей редакции:

"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";

пункт 3 изложить в следующей редакции:

"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.";

в пункте 5:

дополнить подпунктом 7-1) следующего содержания:

"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;"

подпункт 13) изложить в следующей редакции:

"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;"

дополнить подпунктом 23-1) следующего содержания:

"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;"

подпункты 27), 28) изложить в следующей редакции:

"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;"

дополнить подпунктом 29) следующего содержания:

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

пункт 7 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 27 изложить в следующей редакции:

"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).";

дополнить пунктом 27-1 следующего содержания:

"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.";

пункт 32 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 33 изложить в следующей редакции:

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

пункт 86 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 92 изложить в следующей редакции:

"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

опубликовывается, за исключением случаев, когда продление данного срока одобрено соответствующими государствами. Предлагаемые рекомендации по обеспечению безопасности полетов подлежат включению в проект окончательного отчета.";

пункт 99 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 101 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 104 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 111 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 113 изложить в следующей редакции:

"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.";

дополнить пунктом 113-1 следующего содержания:

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

дополнить пунктом 113-2 следующего содержания:

"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.";

пункт 154 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 169 исключить;

пункт 172 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 174 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 176 изложить в следующей редакции:

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

дополнить пунктом 176-1 следующего содержания:

"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.";

пункт 177 изложить в следующей редакции:

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

пункт 181 изложить в следующей редакции:

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

дополнить пунктом 183 следующего содержания:

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

дополнить пунктом 184 следующего содержания:

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

дополнить пунктом 185 следующего содержания:

"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.";

дополнить пунктом 186 следующего содержания:

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

дополнить пунктом 187 следующего содержания:

"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.";

дополнить пунктом 188 следующего содержания:

"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.";

приложения 2, 25 и 26 изложить в новой редакции согласно приложениям 1, 2, 3 к настоящему приказу;

дополнить приложением 28 согласно приложению 4 к настоящему приказу;

в приложении 1 правый верхний угол изложить в следующей редакции:

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

в приложении 3 правый верхний угол изложить в следующей редакции:

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

в приложении 4 правый верхний угол изложить в следующей редакции:

"Приложение 4
к Правилам представления
данных и расследования
авиационных происшествий

и инцидентов в гражданской
и экспериментальной авиации";

в приложении 5 правый верхний угол изложить в следующей редакции:

"Приложение 5
к Правилам представления
данных и расследования
авиационных происшествий
и инцидентов в гражданской
и экспериментальной авиации";

в приложении 6 правый верхний угол изложить в следующей редакции:

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

в приложении 7 правый верхний угол изложить в следующей редакции:

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

в приложении 8 правый верхний угол изложить в следующей редакции:

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

в приложении 9 правый верхний угол изложить в следующей редакции:

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

в приложении 10 правый верхний угол изложить в следующей редакции:

"Приложение 10
к Правилам представления
данных и расследования
авиационных происшествий
и инцидентов в гражданской
и экспериментальной авиации";

в приложении 11 правый верхний угол изложить в следующей редакции:

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

в приложении 12 правый верхний угол изложить в следующей редакции:

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

в приложении 13 правый верхний угол изложить в следующей редакции:

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

в приложении 14 правый верхний угол изложить в следующей редакции:

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

в приложении 15 правый верхний угол изложить в следующей редакции:

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

в приложении 16 правый верхний угол изложить в следующей редакции:

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

в приложении 17 правый верхний угол изложить в следующей редакции:

"Приложение 17
к Правилам представления
данных и расследования
авиационных происшествий
и инцидентов в гражданской
и экспериментальной авиации";

в приложении 18 правый верхний угол изложить в следующей редакции:

"Приложение 18
к Правилам представления
данных и расследования
авиационных происшествий
и инцидентов в гражданской
и экспериментальной авиации";

в приложении 19 правый верхний угол изложить в следующей редакции:

"Приложение 19
к Правилам представления
данных и расследования
авиационных происшествий
и инцидентов в гражданской
и экспериментальной авиации";

в приложении 20 правый верхний угол изложить в следующей редакции:

"Приложение 20
к Правилам представления
данных и расследования
авиационных происшествий
и инцидентов в гражданской
и экспериментальной авиации";

в приложении 21 правый верхний угол изложить в следующей редакции:

"Приложение 21
к Правилам представления
данных и расследования
авиационных происшествий
и инцидентов в гражданской
и экспериментальной авиации";

в приложении 22 правый верхний угол изложить в следующей редакции:

"Приложение 22
к Правилам представления
данных и расследования
авиационных происшествий
и инцидентов в гражданской
и экспериментальной авиации";

в приложении 23 правый верхний угол изложить в следующей редакции:

"Приложение 23
к Правилам представления
данных и расследования
авиационных происшествий
и инцидентов в гражданской
и экспериментальной авиации";

в приложении 24 правый верхний угол изложить в следующей редакции:

"Приложение 24
к Правилам представления
данных и расследования
авиационных происшествий
и инцидентов в гражданской
и экспериментальной авиации";

в приложении 27 правый верхний угол изложить в следующей редакции:

"Приложение 27
к Правилам представления
данных и расследования
авиационных происшествий
и инцидентов в гражданской
и экспериментальной авиации".

2. Департаменту по расследованию происшествий и инцидентов на транспорте Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан в установленном законодательством порядке обеспечить:

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

2) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

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

исполняющий обязанности

*Министра индустрии
и инфраструктурного развития
Республики Казахстан*

А. Бейспеков

"СОГЛАСОВАН"

Генеральная прокуратура
Республики Казахстан

"СОГЛАСОВАН"

Министерство иностранных дел
Республики Казахстан

"СОГЛАСОВАН"

Комитет национальной безопасности
Республики Казахстан

"СОГЛАСОВАН"

Министерство внутренних дел
Республики Казахстан

Приложение 1
исполняющий обязанности
Министра индустрии
и инфраструктурного развития
Республики Казахстан
от 26 апреля 2023 года № 297

Приложение 2
к Правилам представления
данных и расследования
авиационных происшествий
и инцидентов в гражданской
и экспериментальной авиации

Удостоверение уполномоченного по расследованию

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 2
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

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 затушены с помощью огнегасящих веществ.

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

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

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 невозможность восстановления 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 авиационных агрегатов, 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;

невывпуск 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 3

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

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, Doc. 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 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 перенадув 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 4
 Приложение 28
 к Правилам представления
 данных и расследования
 авиационных происшествий
 и инцидентов в гражданской
 и экспериментальной авиации

Донесение о событии

Дата события				Время	Местное	UTC	Место					
Производитель ВС и тип ВС		Регистрационные знаки UP										
Эксплуатант				Номер АОС								
Количество	смертельно			серьезно				легко				
	экипаж	пассажиры		экипаж	пассажиры		экипаж	пассажиры				

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		Не стандартный заход	Отклонение
	Возврат		Выключение двигателя	Значительное ухудшение управления / летно-технических характеристик

Нестанда

Действия по уклонению (avoiding action)

Пос
адка
с
пре
вы
шен
ием
доп
уст
имо
й
пос
адо
чно
й
мас
сы

					ртная 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
	Событие, связанное с пассажиром/ грузом	Правильное срабатывание предупреждающих/ аварийных систем	Ложное срабатывание предупреждающих/ аварийных систем
	Объявление состояния срочности	Другое (указать)	

И
н
ц
и
д
е
н
т
И
в
в
о
з
д
у
х
е

Идентификационный номер воздушного пространства

--	--	--	--

	Опасность столкновения	Несоблюдение интервала продольного эшелонирования		Не авторизованное занятие высоты		
	Не 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 прибора	Идентификационный номер приборов			Название Тип прибора		
	Отказ	Зона действия/ покрытия недостаточны		Трудности в настройке		
	Излишняя грешность/ отклонение	Ложные 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					

	замечен ных	1	2-10	11-100	100						
Дефект ВС/ Технические подробности		Основной компонент/ система задействованные									
АТА 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			Да	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					
Приложения	Кроки	Отечест	Фотографии	Другое (указать)							