

ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету Міністрів України
від 20 травня 2022 р. № 610

ПРАВИЛА ТА ПОРЯДОК
технічного розслідування авіаційних подій
та інцидентів у цивільній авіації

Загальні питання

1. Ці Правила та порядок (далі — Правила) встановлюють вимоги до технічного розслідування авіаційних подій, серйозних інцидентів, інцидентів, надзвичайних подій та пошкоджень повітряних суден на землі у цивільній авіації (далі — авіаційні події та інциденти) та спрямовані на підвищення рівня безпеки польотів шляхом забезпечення високого рівня ефективності, ретельності і якості розслідувань авіаційних подій та інцидентів з метою встановлення їх причин і вжиття заходів до запобігання таким авіаційним подіям та інцидентам у майбутньому.

2. У цих Правилах терміни вживаються в такому значенні:

бортовий реєстратор — будь-який вид реєстратора, встановленого на повітряному судні з метою сприяння розслідуванню авіаційних подій та інцидентів;

експерт — особа, яка призначається або залучається уповноваженим органом з питань розслідування для участі у проведенні технічного розслідування за наявності у неї спеціальних знань, навичок та досвіду;

жертва авіаційної події — особа на борту повітряного судна чи будь-яка особа поза повітряним судном, яка є ненавмисним безпосереднім учасником авіаційної події та інциденту. Жертвами можуть бути члени екіпажу, пасажери та треті особи;

Конвенція — Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., що набула чинності для України 9 вересня 1992 р., додатки та Протоколи до неї;

конфлікт інтересів — наявні та потенційні суперечності між посадовими чи професійними обов'язками особи та інтересами органу, який вона представляє як радник чи експерт, що можуть вплинути на добросовісне виконання нею своїх повноважень, об'єктивність та неупередженість прийняття рішень або на вчинення чи невчинення дій під час виконання зазначених повноважень;

міжнародні стандарти і рекомендована практика — міжнародні стандарти і рекомендована практика у сфері розслідування авіаційних подій та інцидентів, що прийняті відповідно до статті 37 Конвенції;

міжнародна подія — авіаційна подія чи інцидент, що сталися на території держави — члена Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) з повітряним судном, зареєстрованим в іншій державі — члені ІКАО;

попередній звіт — повідомлення, що складається уповноваженим органом з питань розслідування для негайного поширення інформації, отриманої на початкових етапах розслідування авіаційних подій та інцидентів;

причетна особа — власник повітряного судна, член екіпажу, експлуатант повітряного судна, з яким сталася авіаційна подія чи інцидент; будь-яка особа, задіяна в процесі технічного обслуговування, проектування чи конструювання зазначеного повітряного судна або підготовки його екіпажу; будь-яка особа, задіяна в наданні диспетчерського обслуговування повітряного руху, польотно-інформаційного чи аеродромного обслуговування або здійснювала обслуговування повітряного судна; фахівці Державіаслужби;

причини — дії, бездіяльність, обставини, умови або їх сукупність, що призвели до авіаційної події чи інциденту;

радник — особа, призначена уповноваженим органом з питань розслідування за наявності у неї відповідної кваліфікації з метою надання допомоги уповноваженому представнику під час розслідування;

рекомендація з безпеки польотів — пропозиція, яка надається уповноваженим органом з питань розслідування, заснована на інформації, яку отримано під час розслідування авіаційних подій та інцидентів чи з інших джерел, таких як дослідження у сфері безпеки польотів, з метою запобігання авіаційним подіям та інцидентам;

серйозне тілесне ушкодження — будь-яке ушкодження, заподіяне особі внаслідок авіаційної події та яке призводить до таких наслідків:

госпіталізації більш як на 48 годин протягом семи днів після дати отримання тілесних ушкоджень;

перелому будь-якої кістки (крім простих переломів пальців рук, ніг або носа);

ушкодження, пов'язаного з розривами тканини, що викликало сильну кровотечу, або ушкодження нервів, м'язів чи сухожилля;

пошкодження будь-якого внутрішнього органу;

опіки другого або третього ступеня або опіки, що охоплюють більш як 5 відсотків поверхні тіла;

ушкодження внаслідок дії токсичних речовин або радіоактивного випромінювання;

уповноважений з розслідування — особа, призначена уповноваженим органом з питань розслідування, якій за наявності в неї відповідної кваліфікації доручено організацію і проведення розслідування, а також здійснення контролю за його ходом;

уповноважений орган з питань розслідування — орган, призначений державою — членом ІКАО відповідальним за організацію та проведення розслідування авіаційних подій та інцидентів відповідно до додатка 13 до Конвенції, в Україні — спеціалізована експертна установа з розслідування авіаційних подій;

уповноважений представник — особа, призначена уповноваженим органом з питань розслідування держави — члена ІКАО за наявності у неї відповідної кваліфікації для участі в розслідуванні, що проводиться іншою державою.

3. Інші терміни, що використовуються у цих Правилах, вживаються у значенні, наведеному у Повітряному кодексі України.

Сфера застосування Правил

4. Дія цих Правил застосовується під час розслідування авіаційних подій та інцидентів:

що сталися з цивільними повітряними суднами на території України та над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами України покладена на Україну;

що сталися з цивільними повітряними суднами України за межами України, якщо відповідно до додатка 13 до Конвенції держава місця події делегувала проведення розслідування Україні;

у разі, коли відповідно до додатка 13 до Конвенції Україна призначила уповноваженого представника для участі у розслідуванні як держава реєстрації, держава експлуатанта, держава розробника, держава-виробника або держава, що надає відомості щодо події, обладнання чи експертів на прохання держави, яка проводить розслідування;

коли Україна призначає експерта для участі у розслідуванні внаслідок загибелі чи травмування її громадян під час авіаційної події чи інциденту, що сталася на території держави — члена ІКАО.

Перелік подій, що класифікуються як серйозні інциденти, наведений у додатку 1.

5. Розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації здійснює уповноважений орган з питань розслідування України самостійно або в рамках угод з уповноваженими органами з питань розслідування держав — членів ІКАО. Уповноважений орган з питань розслідування України забезпечується державою необхідними ресурсами, що дають змогу

неупереджено і в повному обсязі проводити розслідування, використовуючи власні ресурси чи за участю уповноважених органів з питань розслідування держав — членів ІКАО.

6. Уповноважений орган з питань розслідування України здійснює збір та облік інформації, що стосується безпеки польотів, з метою запобігання авіаційним подіям чи інцидентам у майбутньому шляхом наданням висновків та рекомендацій. Облік інформації ведеться в електронних базах даних, сумісних з ADREP ІКАО (Accident/Incident Data Reporting), відповідно до DOC 9962 “Керівництво з розслідування авіаційних подій та інцидентів: політика та процедури”.

Уповноважений орган з питань розслідування України не приймає рішення про вину чи відповідальність юридичних або фізичних осіб.

7. З метою інформування громадськості про загальний рівень безпеки польотів уповноважений орган з питань розслідування України публікує щороку на своєму веб-сайті результати аналізу стану безпеки польотів.

8. Під час проведення розслідування як на території України, так і за її межами, а також якщо проведення розслідування делеговане Україні державою, на території якої сталася авіаційна подія чи інцидент, уповноважений орган з питань розслідування України може звернутися за допомогою до уповноважених органів з питань розслідування інших держав — членів ІКАО.

Взаємодія між уповноваженим органом з питань розслідування України та державами — членами ІКАО здійснюється відповідно до положень додатка 13 до Конвенції.

9. Під час проведення розслідування на території України уповноважений орган з питань розслідування України може повністю або частково делегувати проведення розслідування авіаційної події чи інциденту уповноваженому органу з питань розслідування держави — члена ІКАО (крім Російської Федерації як держави-агресора, Міждержавного авіаційного комітету СНД та інших держав, які визнані Верховною Радою України державами-агресорами) за письмовим договором між такими органами, у якому зазначається обсяг та умови такого делегування.

10. Якщо держава місця авіаційної події чи інциденту не призначає і не проводить розслідування авіаційної події чи інциденту з повітряним судном, що зареєстроване, експлуатується, розроблене чи виготовлене в Україні, та не передає повноваження на проведення розслідування іншій державі чи регіональній організації з розслідування авіаційних подій та інцидентів, уповноважений орган з питань розслідування України має право звернутися до держави місця події чи інциденту з письмовим запитом щодо передачі йому повноважень на проведення такого розслідування відповідно до пункту 5.1.3 додатка 13 до Конвенції.

Участь Державіаслужби та уповноважених органів з питань цивільної авіації держав — членів ІКАО в розслідуваннях

11. Керівник уповноваженого органу з питань розслідування України у разі потреби може для виконання окремих заходів залучати до проведення розслідування Державіаслужбу та уповноважені органи з питань цивільної авіації держав — членів ІКАО, які можуть призначити своїх представників як:

1) радника чи експерта уповноваженого з розслідування для участі у розслідуванні, що проводить уповноважений орган з питань розслідування як на території України, так і за її межами, якщо проведення розслідування делеговане Україні державою, на території якої сталася авіаційна подія чи інцидент;

2) радника уповноваженого представника для участі у розслідуванні, що проводить держава — член ІКАО за межами України.

Державіаслужба на запит керівника уповноваженого органу з питань розслідування України протягом доби з моменту отримання такого запиту направляє свого представника для участі у розслідуванні.

Керівник уповноваженого органу з питань розслідування України перед залученням радника чи експерта до проведення розслідування, а уповноважений з розслідування під час проведення розслідування зобов'язані переконатися у тому, що у залученої особи відсутній конфлікт інтересів.

Радник чи експерт не має права провадити діяльність за наявності конфлікту інтересів.

У разі виникнення конфлікту інтересів керівник уповноваженого органу з питань розслідування України вирішує питання щодо потреби у продовженні роботи радника чи експерта.

У разі виникнення конфлікту інтересів у радника чи експерта та за умови надання дозволу на продовження виконання такою особою завдання вчинення нею дій, розгляд справ, підготовка та прийняття нею рішень під час участі у проведенні розслідування здійснюється у присутності уповноваженого з розслідування та/або визначеного працівника уповноваженого органу з питань розслідування України.

12. Представники, зазначені у пункті 11 цих Правил, мають право за дорученням уповноваженого органу з питань розслідування України:

1) відвідувати місце авіаційної події чи інциденту та оглядати уламки повітряного судна;

2) пропонувати напрями опитування та отримувати інформацію від свідків;

3) отримувати копії документів, що стосуються справи, та відповідну інформацію;

4) знайомитися із записаною інформацією після її зчитування, крім переговорів у кабіні екіпажу та інформації з відеореєстраторів;

5) брати участь у заходах з розслідування за межами місця авіаційної події чи інциденту, таких як дослідження елементів повітряного судна, випробування та моделювання, технічні інструктажі та зустрічі під час розслідування, крім таких, що пов'язані з визначенням причин та формулюванням рекомендацій з безпеки польотів.

13. З метою уникнення конфлікту інтересів фахівці Державіаслужби, які беруть участь у розслідуванні, не повинні мати відношення до діяльності із забезпечення льотної придатності, експлуатації, обслуговування повітряного руху та технічного обслуговування повітряного судна, з яким сталася авіаційна подія чи інцидент; сертифікації, ліцензування, нагляду за суб'єктом авіаційної діяльності, експлуатації аеродрому, що має відношення до авіаційної події чи інциденту та будь-якої діяльності, що може вплинути на роботу провайдерів аеронавігаційного обслуговування, авіаційного персоналу та повітряного судна, що мають відношення до авіаційної події чи інциденту.

Під час участі у відповідному етапі розслідування фахівці Державіаслужби, залучені до участі в розслідуванні, не виконують жодних функцій, що пов'язані з діяльністю Державіаслужби.

Фахівці Державіаслужби, інших уповноважених органів та суб'єктів авіаційної діяльності, які беруть участь у розслідуванні, підписують письмове зобов'язання про дотримання законів, інших нормативно-правових актів, політики та процедур у сфері розслідування, а також щодо своєї незалежності, об'єктивності та відсутності конфлікту інтересів протягом періоду розслідування, в якому вони беруть участь.

Повідомлення про авіаційні події чи інциденти

14. Кожна причетна або інша особа, якій стало відомо про виникнення авіаційної події чи інциденту, використовуючи найбільш оперативні засоби зв'язку (телефон, телефакс, електронну пошту тощо), негайно повідомляє про це уповноваженому органу з питань розслідування України.

Повідомлення про авіаційну подію чи інцидент подається українською або англійською мовою та повинно містити інформацію, наведену у додатку 2.

15. Уповноважений орган з питань розслідування України не пізніше ніж протягом доби з часу виникнення авіаційної події чи інциденту інформує ІКАО та заінтересовані держави відповідно до додатка 13 до Конвенції, а також Мінінфраструктури та Державіаслужбу про авіаційну

подію чи інцидент, що підлягає розслідуванню згідно з цими Правилами. Крім того, у разі загибелі чи отримання серйозних тілесних ушкоджень громадянами України та особами без громадянства під час авіаційної події уповноважений орган з питань розслідування України невідкладно інформує СБУ, МВС (Національну поліцію), а у разі загибелі іноземців чи отримання ними серйозних тілесних ушкоджень — МЗС.

Участь у міжнародному розслідуванні

16. Після отримання повідомлення про авіаційну подію чи інцидент, що сталися за межами території України з повітряними суднами, що зареєстровані, експлуатуються, розроблені чи виготовлені в Україні, уповноважений орган з питань розслідування України повідомляє державі, на території якої сталася авіаційна подія чи інцидент, про призначення уповноваженого представника відповідно до міжнародних стандартів та рекомендованої практики. Таке повідомлення надсилається електронною поштою чи телефаксом.

17. Для надання допомоги уповноваженому представнику уповноважений орган з питань розслідування України призначає одного чи кількох радників, які беруть участь у розслідуванні під керівництвом уповноваженого представника в такому обсязі, який необхідний для забезпечення ефективної участі уповноваженого представника у розслідуванні.

Статус уповноваженого з розслідування

18. Уповноважений з розслідування відповідає за організацію розслідування авіаційних подій та інцидентів, постановку задач особам, які беруть участь у розслідуванні, та управління таким розслідуванням.

19. Уповноважений з розслідування реалізує свої права, не перешкоджаючи досудовому розслідуванню.

20. Особа, яка бере участь у розслідуванні, на весь період розслідування підпорядковується уповноваженому з розслідування або уповноваженому представнику, які гарантують такій особі повну незалежність у проведенні розслідування, підготовці результатів розслідування, рекомендацій та звіту, а також захист від будь-яких санкцій після повернення до своїх повсякденних обов'язків.

Координація розслідувань

21. Розслідування на території України авіаційних подій та інцидентів проводяться у взаємодії з органами досудового розслідування.

Уповноважений з розслідування забезпечує відстеження та збереження бортових реєстраторів і речових доказів. Орган досудового розслідування може призначити свого представника для супроводження бортових реєстраторів або речових доказів до місця їх обробки та аналізу.

Зчитування, обробка, дослідження або аналіз бортових реєстраторів чи речових доказів, внаслідок чого вони можуть зазнати змін, пошкоджень чи бути знищеними, здійснюються уповноваженим з розслідування за погодженням з органом досудового розслідування. Якщо таке погодження не буде отримано протягом двох тижнів після надання запиту, уповноважений з розслідування має право провести експертизу або аналіз без такого погодження.

У разі коли орган досудового розслідування утримує будь-який речовий доказ, уповноваженому з розслідування надається безперешкодний та необмежений доступ та можливість використання такого доказу.

22. Якщо в ході розслідування стає відомо або виникає підозра про те, що авіаційна подія чи інцидент супроводжувався незаконним втручанням у діяльність цивільної авіації, уповноважений з розслідування невідкладно повідомляє про це Мінінфраструктури, Державіаслужбі та органу, який проводить досудове розслідування на території України. За умови дотримання вимог пунктів 26 – 28 цих Правил відповідна інформація та матеріали, зібрані під час розслідування авіаційної події чи інциденту, передаються Мінінфраструктури, Державіаслужбі та органу, який проводить досудове розслідування на території України, протягом доби або в інший строк, визначений цими органами. Після передачі такої інформації та матеріалів уповноважений орган з питань розслідування України продовжує розслідування у сфері безпеки в координації з цими органами.

Збереження речових доказів

23. Після виникнення авіаційної події чи інциденту уповноважений орган з питань розслідування України у взаємодії з центральними органами виконавчої влади, підприємствами, установами, організаціями та фізичними особами забезпечує обережне поводження з речовими доказами, захист та збереження таких речових доказів, організовує зберігання повітряного судна, його вмісту та уламків протягом періоду, необхідного для розслідування авіаційної події чи інциденту. З метою збереження речових доказів, що можуть бути вилучені, знищені, втрачені або зіпсовані, здійснюється їх фото- та відеофіксація. Безпечне зберігання включає захист від подальшого пошкодження, несанкціонованого доступу, крадіжки чи руйнування.

Для організації належного зберігання повітряного судна, його вмісту та уламків під охороною протягом періоду, необхідного для розслідування авіаційної події чи інциденту, уповноважений орган з питань розслідування України може звернутися до правоохоронних органів.

24. До прибуття уповноваженого з розслідування не дозволяється змінювати будь-що на місці авіаційної події чи інциденту, брати проби, переміщувати повітряне судно, його вміст або уламки, брати зразки з них чи вилучати речові докази, крім випадків, коли це вимагається в інтересах безпеки або надання допомоги жертвам авіаційної події, за погодженням з уповноваженим органом з питань розслідування України. У разі необхідності здійснення слідчим органом досудового розслідування процесуальних дій на місці авіаційної події чи інциденту до прибуття уповноваженого з розслідування про такі дії повідомляється уповноваженому органу з питань розслідування України.

25. Усі причетні особи повинні вжити заходів для збереження документів, матеріалів і записів, пов'язаних з авіаційною подією чи інцидентом, та не допускати стирання записів переговорів і аварійних сигналів після польоту.

На запит уповноваженого з розслідування керівники експлуатанта повітряного судна, експлуатанта аеродрому, провайдера аеронавігаційного обслуговування надають уповноваженому органу з питань розслідування України пояснення щодо обставин авіаційної події чи інциденту та всі наявні речові докази.

Захист конфіденційної інформації щодо безпеки польотів

26. Виключно з метою розслідування використовуються:

- 1) заяви осіб, отримані уповноваженим органом з питань розслідування України під час розслідування;
- 2) листування між особами, які мають відношення до експлуатації повітряного судна, медична інформація та персональні дані учасників авіаційної події чи інциденту;
- 3) записи бортових мовних реєстраторів та розшифровка таких записів;
- 4) думки, висловлені під час проведення аналізу інформації, у тому числі записів бортових реєстраторів.

27. Виключно з метою розслідування та з метою забезпечення безпеки польотів використовуються:

- 1) переговори між особами, що були залучені до експлуатації повітряного судна;

2) записи та виписки із записів переговорів органів управління повітряним рухом, в тому числі документи і матеріали, що містять або становлять службову інформацію;

3) рекомендації щодо безпеки польотів;

4) сповіщення, визначені статтями 21 і 22 Повітряного кодексу України.

Записи бортового реєстратора надаються або використовуються виключно з метою розслідування, визначення льотної придатності чи технічного обслуговування, крім випадків, коли такі записи знеособлені та розголошуються відповідно до статті 122 Повітряного кодексу України.

28. За рішенням судового органу в Україні або судового органу за кордоном, що визнається Україною відповідно до положень міжнародних договорів між Україною та відповідною державою, може бути встановлено, що переваги від розкриття відомостей, зазначених у пунктах 26 і 27 цих Правил, для будь-яких інших дозволених законом цілей переважають негативний внутрішній та міжнародний вплив від таких дій на поточне або подальше розслідування авіаційних подій чи інцидентів. Такі відомості можуть бути розголошені виключно в обсягах, що передбачені відповідним рішенням суду та після набрання ним законної сили.

Розкриття відомостей

29. Уповноважений з розслідування чи особи, залучені до участі в розслідуванні, зобов'язані зберігати професійну таємницю, зокрема щодо знеособлення причетних до авіаційної події чи інциденту.

30. З урахуванням вимог пунктів 34—44 цих Правил та з метою запобігання авіаційним подіям чи інцидентам уповноважений орган з питань розслідування України може розкривати інформацію з безпеки польотів суб'єктам авіаційної діяльності, які здійснюють обслуговування та експлуатацію повітряних суден чи забезпечують підготовку персоналу.

Розголошення чи оприлюднення інформації з безпеки польотів здійснюється за умови дотримання вимог статті 122 Повітряного кодексу України.

31. Інформація, зазначена у пункті 26 цих Правил або яка може стати причиною конфлікту інтересів, не передається органам, зазначеним у пункті 15 цих Правил. Інформація, надана Державіаслужбі та уповноваженим органам з питань цивільної авіації держав — членів ІКАО, захищається відповідно до положень статті 122 Повітряного кодексу України.

32. Уповноважений орган з питань розслідування України має право письмово інформувати жертв авіаційної події чи інциденту, їх родичів чи представників про хід розслідування авіаційної події чи інциденту,

встановлені факти, попередні звіти, висновки та/або рекомендації щодо безпеки польотів.

33. Інформація, зазначена у пункті 32 цих Правил, надається уповноваженим органом з питань розслідування України у спосіб, що не перешкоджає виконанню завдань розслідування авіаційної події чи інциденту, та відповідно до законодавства у сфері захисту персональних даних.

34. Доступ до документів, що стосуються технічного розслідування та захисту персональних даних, здійснюється згідно із Законами України “Про доступ до публічної інформації” та “Про захист персональних даних”.

Звіт за результатами розслідування

35. За результатами розслідування уповноважений орган з питань розслідування України складає звіт за формою, встановленою у додатку 13 до Конвенції. У звіті зазначається, що єдиним завданням розслідування є запобігання авіаційним подіям та інцидентам у майбутньому, а не встановлення вини чи розподіл відповідальності. У разі потреби звіт містить рекомендації щодо безпеки польотів.

36. Звіт повинен захистити анонімність всіх фізичних осіб, причетних до авіаційної події чи інциденту.

37. Звіти, які складаються до завершення розслідування, перед оприлюдненням надсилаються уповноваженим органом з питань розслідування України до уповноважених органів з питань розслідування держав — членів ІКАО, які залучені до розслідування авіаційної події чи інциденту, та Державіаслужби для висловлення зауважень і пропозицій, а також через Державіаслужбу — до відповідного утримувача схвалення організації виробника, схвалення організації розробника та сертифіката експлуатанта і аеродрому. На зазначені органи поширюються застосовані правила професійної таємниці.

38. Перед затвердженням остаточного звіту уповноважений орган з питань розслідування України пропонує Державіаслужбі та уповноваженим органам з питань розслідування держав — членів ІКАО, які залучені до розслідування авіаційної події чи інциденту, і через них — відповідним утримувачам схвалення організації виробника, схвалення організації розробника та сертифіката експлуатанта і аеродрому, дотримуючись правил професійної таємниці, висловити протягом 60 днів свої суттєві та обґрунтовані зауваження з урахуванням положень додатка 13 до Конвенції.

39. Уповноважений орган з питань розслідування України оприлюднює протягом дванадцяти місяців з дати авіаційної події чи інциденту на своєму веб-сайті остаточний звіт.

40. Якщо остаточний звіт не може бути оприлюднений протягом дванадцяти місяців, уповноважений орган з питань розслідування України щороку, починаючи з дати авіаційної події чи інциденту, складає проміжний звіт з детальним викладом ходу розслідування і всіх наявних питань безпеки польотів, які були порушені та можуть бути зазначені на цьому етапі розслідування.

41. Уповноважений орган з питань розслідування України розсилає копії остаточного звіту та рекомендацій з безпеки:

1) Державіаслужбі, уповноваженим органам з питань цивільної авіації держав — членів ІКАО, уповноваженим органам з питань розслідування держав — членів ІКАО та ІКАО, а також державам, передбаченим пунктом 6.4 додатка 13 до Конвенції;

2) одержувачам рекомендацій з безпеки польотів, що містяться в звіті.

42. Якщо держава, яка проводить розслідування, не оприлюднює остаточний чи проміжний звіт про розслідування в строки, визначені додатком 13 до Конвенції, уповноважений орган з питань розслідування України у разі участі у розслідуванні письмово звертається до зазначеної держави з вимогою надати згоду на оприлюднення ним повідомлення про всі обставини авіаційної події чи інциденту та виявлену інформацію, що стосується безпеки польотів. Якщо держава, яка проводить розслідування, дає згоду або не відповідає на такий запит протягом 30 днів від дати реєстрації запиту в цій державі, уповноважений орган з питань розслідування України оприлюднює таке повідомлення у координації з іншими державами, які беруть участь у розслідуванні.

Рекомендації з безпеки польотів

43. У процесі розслідування уповноважений орган з питань розслідування України надсилає рекомендації з безпеки польотів Мінінфраструктури, Державіаслужбі, іншим органам виконавчої влади та суб'єктам авіаційної діяльності, яких стосуються результати розслідування, уповноваженим органам держав — членів ІКАО щодо заходів із запобігання авіаційним подіям чи інцидентам, які повинні бути терміново розглянуті для підвищення рівня безпеки польотів.

44. Уповноважений орган з питань розслідування України може розробляти рекомендації з безпеки польотів на основі досліджень або аналізу завершених розслідувань, або будь-яких інших заходів, виконаних згідно з пунктом 6 цих Правил.

45. Одержувачі рекомендацій з безпеки польотів, зазначені у пункті 43 цих Правил, протягом 90 днів з дня отримання рекомендацій зобов'язані розробити відповідні рекомендації і надіслати їх користувачам повітряного простору України, експлуатантам повітряних суден та іншим

заінтересованим особам для розроблення профілактичних заходів щодо запобігання авіаційним подіям та інцидентам. Протягом зазначеного строку одержувачі рекомендацій з безпеки польотів повинні письмово підтвердити їх отримання та поінформувати уповноважений орган з питань розслідування України про вжиті або заплановані заходи та про строк, необхідний для їх виконання, а також, якщо заходи не вжиті, про причини їх невиконання.

46. Протягом 60 днів після одержання відповіді уповноважений орган з питань розслідування України аналізує заплановані заходи на предмет їх відповідності наданій рекомендації та інформує одержувача рекомендацій про прийнятність чи неприйнятність таких заходів із відповідним обґрунтуванням.

47. Уповноважений орган з питань розслідування України розробляє та реалізує процедуру обліку вжитих заходів до виконання виданих ним рекомендацій з безпеки польотів.

48. Кожен одержувач рекомендації з безпеки польотів, зазначений у пункті 43 цих Правил, впроваджує процедури контролю виконання заходів, вжитих відповідно до рекомендацій з безпеки польотів, наданих уповноваженим органом з питань розслідування України.

49. Уповноважений орган з питань розслідування України веде облік усіх рекомендацій щодо безпеки польотів, виданих відповідно до пунктів 43 і 44 цих Правил, а також відповідей на них та всіх рекомендацій щодо безпеки, отриманих від держав — членів ІКАО.

Інформація про осіб та небезпечні вантажі на борту

50. Експлуатанти, що виконують польоти в пункти призначення чи з пунктів відправлення, що розташовані на території України, впроваджують такі процедури:

1) не пізніше ніж протягом двох годин після повідомлення про авіаційну подію та інцидент, що сталися з повітряним судном, надавати уповноваженому органу з питань розслідування України та органу досудового розслідування в Україні затверджений список жертв авіаційної події, які були на повітряному судні; та

2) одразу після повідомлення про авіаційну подію чи інцидент, що сталися з повітряним судном, надавати уповноваженому органу з питань розслідування України затверджений список небезпечних вантажів, що перебували на борту повітряного судна.

51. Список жертв авіаційної події, зазначений у підпункті 1 пункту 50 цих Правил, надається правоохоронним органам для здійснення зв'язку з родичами жертв авіаційної події та у разі потреби медичним закладам, яким необхідна така інформація, для надання відповідної допомоги.

52. З метою оперативного інформування родичів жертв авіаційної події експлуатанти пропонують пасажиром зазначати ім'я та контактні дані осіб, з якими можна зв'язатись у разі виникнення авіаційної події. Така інформація використовується експлуатантами виключно у разі виникнення авіаційної події та не передається третім особам і не використовується з комерційною метою.

53. Імена жертв авіаційної події не розголошуються до того часу, поки їх родичам не буде повідомлено правоохоронними органами. Конфіденційність списку жертв авіаційної події, зазначеного у підпункті 1 пункту 50 цих Правил, охороняється відповідно до законодавства і кожне ім'я у цьому списку розголошується лише за згодою родичів особи, що перебувала на борту.

Поновлення розслідування

54. Якщо після завершення розслідування авіаційної події чи інциденту з'ясовуються нові та важливі факти, уповноважений орган з питань розслідування України поновлює таке розслідування з одночасним повідомленням про це суб'єктам, зазначеним у пункті 41 цих Правил.

55. У разі коли повітряне судно, яке після припинення офіційного пошуку визнано зниклим, а згодом виявлено, уповноважений орган з питань розслідування України може розглянути питання про поновлення розслідування.

Додаток 1
до Правил та порядку

ПЕРЕЛІК

авіаційних подій у цивільній авіації, що класифікуються як серйозні інциденти

Небезпечні зближення, що потребують маневру ухилення для уникнення зіткнення або небезпечної ситуації, або ситуація, в якій заходи ухилення є доцільними

Зіткнення, що не класифікуються як авіаційні події

Ситуації, під час яких вдалося уникнути зіткнення справного повітряного судна із землею

Перервані зльоти із закритої чи зайнятої злітно-посадкової смуги, руліжної доріжки, крім санкціонованих польотів вертольотів, чи непризначеної злітно-посадкової смуги

Зліт із закритої чи зайнятої злітно-посадкової смуги, руліжної доріжки, крім санкціонованих польотів вертольотів, чи непризначеної злітно-посадкової смуги

Посадка чи спроба здійснити посадку на закриту чи зайняту злітно-посадкову смугу, руліжну доріжку, крім санкціонованих польотів вертольотів, непризначену злітно-посадкову смугу чи на місця вимушеної посадки, наприклад автомобільні дороги

Складання опори шасі чи посадка з прибралим шасі, які не класифікуються як авіаційна подія

Чиркання під час посадки закінцівкою крила, гондолою двигуна чи іншою частиною повітряного судна, коли це не класифікується як авіаційна подія

Явна нездатність досягти необхідних характеристик під час розбігу при зльоті чи на початковому етапі набору висоти

Пожежі та/або випадки появи диму в кабіні екіпажу, пасажирському салоні, вантажних відсіках чи пожежа двигуна, навіть якщо її було ліквідовано за допомогою вогнегасних засобів

Ситуації, що вимагають використання членами льотного екіпажу аварійного кисню

Випадки пошкодження конструкції повітряного судна чи руйнування двигуна, у тому числі нелокалізовані відмови газотурбінних двигунів, що не класифікуються як авіаційні події

Численні відмови однієї чи більше бортових систем, що впливають на експлуатацію повітряного судна

Продовження додатка 12

Випадки втрати працездатності членами льотного екіпажу під час польоту щодо польотів на повітряному судні з одним пілотом, у тому числі зовнішнім пілотом

Випадки втрати працездатності членами льотного екіпажу під час польоту щодо польотів з кількома пілотами, стосовно яких безпека була послаблена внаслідок значного збільшення робочого навантаження на екіпаж

Кількість пального чи ситуація з розподілом палива, що потребує оголошення пілотом аварійної обстановки, така як недостатня кількість палива, повний виробіток палива, недостатня подача палива чи неможливість використовувати наявне на борту паливо у повному обсязі

Несанкціоновані проникнення на злітно-посадкову смугу, що належать до класу А за серйозністю наслідків, як визначено Doc 9897 ІКАО

Інциденти під час зльоту та посадки

Інциденти, такі як недоліт чи викочування повітряного судна за межі злітно-посадкової смуги

Відмови систем, зокрема втрата потужності або тяги, потрапляння в зону небезпечних метеоявищ, вихід за межі встановлених льотних обмежень та інші ситуації, що створили чи можуть створити труднощі у керуванні повітряним судном

Відмова більш як однієї системи в системі резервування, що необхідна для керування повітряним судном та навігації під час польоту

Ненавмисне чи як аварійний захід навмисне скидання вантажу, що перевозиться на зовнішній підвісці, чи іншого вантажу, що перевозиться із зовнішнього боку повітряного судна

Зазначений перелік не є вичерпним і залежно від ситуації елементи, що наведені у переліку, можуть не підпадати під категорію “серйозний інцидент”, якщо збереглися захисні механізми, які не дають змогу інциденту розвиватися за імовірно негативним сценарієм.

Рішення про остаточну класифікацію події приймає уповноважений орган з питань розслідування України.

Додаток 2
до Правил та порядку

ІНФОРМАЦІЯ,
яку повинно містити повідомлення про авіаційну подію
чи інцидент (Form of Occurrence Notification)

Повідомлення про авіаційну подію чи інцидент (далі — повідомлення) повинно містити таку кількість інформації, яка відома відправнику на момент його складення. Повідомлення не повинне містити припущення про обставини та причини події. Відсутність будь-яких із перелічених відомостей не повинна затримувати передачу повідомлення.

1. Скорочення ACCID — для позначення авіаційних подій, SINCID — для позначення серйозних інцидентів, INCID — для позначення інцидентів (for accidents the identifying abbreviation ACCID, for serious incidents SINCID, for incidents INCID).

2. Виробник, модель, державний та реєстраційний знаки і серійний номер повітряного судна (Manufacturer, model, nationality and registration marks, and serial number of the aircraft).

3. Найменування власника, експлуатанта та у разі наявності орендаря повітряного судна (Name of owner, operator and hirer, if any, of the aircraft).

4. Кваліфікація командира повітряного судна, громадянство членів екіпажу та пасажирів (Qualification of the pilot-in-command, and nationality of crew and passengers).

5. Дата і час (місцевий або UTC) авіаційної події чи інциденту (Date and time (local time or UTC) of the accident or incident).

6. Останній пункт вильоту та запланований пункт посадки повітряного судна (Last point of departure and point of intended landing of the aircraft).

7. Місцезнаходження повітряного судна відносно будь-якого географічного пункту, що легко визначається, широта і довгота (Position of the aircraft with reference to some easily defined geographical point and latitude and longitude).

8. Кількість членів екіпажу і пасажирів; кількість осіб на борту, які загинули та отримали серйозні тілесні ушкодження; кількість інших осіб, які загинули та отримали серйозні тілесні ушкодження (Number of crew and passengers; aboard, killed and seriously injured; others, killed and seriously injured).

9. Опис авіаційної події чи інциденту і ступінь пошкодження повітряного судна, відома на час складення повідомлення (Description of the accident or incident and the extent of damage to the aircraft so far as is known).

10. Фізичні характеристики місцевості авіаційної події чи інциденту, а також інформація про складнощі доступу до нього або особливі умови, що стосуються доступу до місця події (Physical characteristics of the accident or incident area, as well as an indication of access difficulties or special requirements to reach the site).

11. Наявність і опис небезпечних вантажів на борту повітряного судна (Presence and description of dangerous goods on board the aircraft).

12. Посада, прізвище, ініціали, підпис особи, яка підписала повідомлення (Position, surname, initials, signature of the person who signed the notification of the occurrence).
