



**КОНСУЛЬТАТИВНАЯ
ИНФОРМАЦИЯ ПО
БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (БП)
ГРУППЫ RASG-EUR
RASG-EUR SAFETY ADVISORY–03
(RSA-03)
Ноябрь 2016**

**Методические рекомендации
по формированию нормативной базы системы
сообщений об авиационных событиях**

Дата выпуска:	Ноябрь 2016
Издание №:	Издание первое
Документ №.:	RASG-EUR/IE-REST/IE-TSG/01
Распорядитель:	RASG-EUR

Данные методические рекомендации разработаны в рамках плана работ по реализации инициативы по повышению безопасности полетов IE-REST/TS/02 на основе наработок подгруппы IE-REST по таксономии и анализу данных по БП (IE-TSG) в сотрудничестве с Региональным бюро ИКАО, Европа и Северная Атлантика, и Европейской региональной группой по безопасности полетов (RASG-EUR).

Ведомство гражданской авиации (ВГА) Грузии согласилось выступить ведущей организацией и разработало «Инструктивный материал – Нормативная база системы сообщений об авиационных событиях».

Отказ от ответственности

Данный документ содержит методические рекомендации, адресованные ведомствам, регламентирующим/регулирующим деятельность гражданской авиации (ВГА), эксплуатантам аэродромов, организациям по аэронавигационному обслуживанию воздушного движения (провайдером АНО) и эксплуатантам воздушных судов (ВС) в части реализации обязательной и добровольной систем сбора сообщений, которые являются одним из основных компонентов Государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) согласно положений Приложения 19.

Данный документ не заменяет действующих нормативных документов или рекомендаций, разработанных ВГА, а также требований, прописанных в стандартах и рекомендуемой практике ИКАО. Рассылка и/или публикация данного документа не преуменьшает способность ВГА правоприменять действующие национальные регламентирующие требования. В случае возможных несоответствий между содержанием данного документа и положениями национального/международного законодательства, стандартов, рекомендаций или инструктивных материалов превалирует содержание национального/международного законодательства, стандартов, рекомендаций или инструктивных материалов.

1. Введение

1.1 Единственной целью функционирования систем сбора сообщений о событиях является предотвращение авиационных происшествий и инцидентов, а не возложение вины или ответственности. Любой человек может добровольно сообщить в Ведомство гражданской авиации о любом событии, в котором он или она принимали участие, или свидетелем которого они являлись, в случае если этот человек считает, что данное событие представляет угрозу для БП или негативно влияет на безопасное обслуживание воздушного движения.

1.2 Точное и своевременное предоставление соответствующей информации по угрозам, инцидентам и авиационным происшествиям является основой управления безопасностью полетов.

1.3 Государства должны создать собственный механизм сбора, оценки и хранения подробностей событий, о которых было сообщено.

1.4 Принятие решений на основе данных – одна из наиболее важных характеристик любой системы управления. Данные по БП, которые следует собирать, могут включать авиационные происшествия, инциденты, события, несоответствия, отклонения и сообщения об угрозах. При разработке и реализации СУБП и ГосПБП важно уделить особое внимание качеству данных с целью обеспечения процесса эффективного принятия решений.

2. Дискуссия

2.1 Согласно положений Приложений 13 и 19, каждое государство должно создать обязательную систему сбора сообщений об инцидентах для упрощения сбора информации о фактических и потенциальных несоответствиях в сфере БП, а также добровольную систему сбора сообщений об инцидентах для тех данных, которые не возможно получить через обязательную систему.

3. Рекомендуемые действия

3.1 RASG-EUR призывает Государства принять национальные требования, необходимые для установления ролей и ответственности в Государстве по сбору, расследованию/анализу сообщений о событиях согласно положений Приложений 13 и 19.

3.2 RASG-EUR рекомендует ведомствам, регулирующим/регламентирующим деятельность гражданской авиации, прилагаемый ниже документ в качестве методических рекомендаций по формированию государственной системы сбора сообщений о событиях.

Инструктивный материал – Нормативная база системы сообщений об авиационных событиях

IE-TSG¹ Издание первое

IE-REST²

06-янв-16

¹ Экспертная группа по систематизации и анализу данных о безопасности полётов

² Европейская региональная экспертная группа ИКАО по безопасности полётов

Содержание

ВВЕДЕНИЕ.....	3
1. ОСНОВНЫЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ АКТЫ.....	4
1.1 Применение	4
1.2 Типовой регламент	4
2. ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ АКТЫ	10
2.1 Применение	10
2.2 Типовой регламент	10
Приложение 1. Перечень событий в гражданской авиации, подлежащих обязательному сообщению.....	16
Приложение 2. Формы обязательных отчётов об авиационных событиях	32
3. Процедура обработки информации, получаемой из систем обязательного и добровольного сообщения о событиях в Управление гражданской авиации35	
3.1 Применение	35
3.2 Типовая процедура.....	35
Перечень использованной литературы.....	41

ВВЕДЕНИЕ

Настоящий Инструктивный материал разработан Агентством Гражданской Авиации Грузии (АГА) под эгидой Европейской региональной экспертной группы ИКАО по безопасности полётов (IE-REST) в качестве инициатора проекта.

Документ предназначен для уполномоченных органов в сфере гражданской авиации, в качестве руководства по созданию Системы сообщений об авиационных событиях, произошедших на территории государства региона IE-REST.

Настоящий документ составлен участниками авиационной отрасли в целях повышения эффективности процесса сообщения данных об авиационных событиях. Он не призван заменить собой существующие материалы, изданные Национальным Регулятором или являющиеся частью Международных Стандартов и Рекомендованной Практики ИКАО («ICAO SARPs»). Распространение и публикация данного документа не ограничивает возможности Национального Регулятора по обеспечению соблюдения национальных правил. В случае несоответствия между положениями данного документа и национальных/международных правил, стандартов, рекомендаций или справочных публикаций, содержание таких национальных/международных правил, стандартов, рекомендаций или справочных публикаций будет иметь преимущественную силу.

1. ОСНОВНОЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ АКТЫ

1.1 Применение

Рекомендуется включить нижеприведённый типовой регламент в национальный регламент высокого уровня, относящийся к определению ролей и ответственности в государстве за сбор, расследование/оценку отчётов об авиационных событиях. В данном примере это одна из глав документа высокого уровня (в зависимости от особенностей национальной правовой системы, к примеру: Воздушного кодекса, Постановления Правительства и т.д.), в котором приводится описание распределения ролей и ответственности в государстве.

1.2 Типовой регламент

Статья 1

Термины и определения

Авиационное событие – это событие, связанное с нарушением безопасности полётов, которое ставит под угрозу или которое, если не будет исправлено или устранено, способно поставить под угрозу безопасность воздушного судна (ВС), находящихся на его борту лиц или других лиц, и которое, в частности, включает в себя авиационное происшествие или серьёзный авиационный инцидент;

Организация – это любая организация осуществляющая авиационную деятельность, и/или любая организация, которая пользуется услугами, в том числе на основании трудового договора или договора подряда, лиц, ответственных за представление отчётов об авиационных событиях.

Данные о безопасности полёта – это определённый набор фактов или характеристик безопасности полёта, полученных из различных связанных с авиацией источников, анализ которых используется для поддержания или повышения уровня безопасности полётов.

Примечание: Такие данные о безопасности полётов получают в ходе превентивных или реактивных действий, направленных на обеспечение безопасности полётов, в том числе по результатам:

- а) расследования авиационных происшествий или инцидентов;
- б) отчётов о безопасности полётов;
- в) представления данных о лётной годности;
- г) мониторинга эксплуатационных характеристик;
- д) инспекций, проверок, осмотров; или
- е) исследований или обзоров в сфере безопасности полётов.

Статья 2

Расследование авиационных происшествий, серьёзных инцидентов и инцидентов

1. Происшествие или серьёзный инцидент, произошедшие на территории [наименование государства] или с участием воздушных судов, зарегистрированных в [наименование государства], либо воздушных судов, эксплуатируемых предприятием, зарегистрированным в [наименование государства], расследуются [наименование Авиационных Властей расследования авиационных происшествий и инцидентов].

2. Авиационные происшествия, серьёзные инциденты и инциденты на территории [наименование государства] с участием военных воздушных судов, зарегистрированных в [наименование государства], расследуются [наименование Авиационных Властей расследования авиационных происшествий и инцидентов или Совместной Комиссией по расследованию с участием Военного ведомства].
3. Инциденты расследуются организацией-участницей такого события в рамках Системы управления безопасностью.
4. Инциденты с участием более одной организации расследуются Совместным Комитетом таких организаций.
5. Подробные правила расследования Авиационного происшествия и Серьёзного авиационного инцидента составляются [наименование службы расследования в сфере безопасности полётов] в сотрудничестве с [Военным авиационным ведомством].
6. Подробные правила расследования инцидентов устанавливаются организациями, которые должны иметь Систему управления безопасностью.
7. Инструкция по расследованию инцидентов разрабатывается [Управлением гражданской авиации].

Статья 3

Сообщение об авиационных событиях

1. Единственной целью сообщения об авиационных событиях является предотвращение авиационных происшествий и инцидентов, а не назначение виновных или ответственных сторон.
2. Лицо, которому становится известно о каком-либо авиационном происшествии, обязано в кратчайший срок сообщить об этом [наименование службы расследования в сфере безопасности полётов] и соответствующей [наименование поисково-спасательной службы].
3. Лицо, которому становится известно о каком-либо серьёзном авиационном инциденте, обязано в кратчайший срок оповестить об этом [наименование службы расследования в сфере безопасности полётов].
4. Данные об авиационных происшествиях, серьёзных инцидентах и инцидентах также должны быть сообщены в [Управление гражданской авиации].

Статья 4

Система обязательного и добровольного сообщения об авиационных событиях

1. [Управление гражданской авиации] создаёт систему обязательного представления данных по безопасности полётов, которая повысит эффективность сбора подробных данных об авиационных событиях.
2. [Управление гражданской авиации] создаёт систему добровольного представления данных по безопасности полётов, которая повысит эффективность сбора:
 - а) подробных данных об авиационных событиях, которые могут быть не отражены в рамках системы обязательного представления данных;

- б) другой относящейся к безопасности полетов информации, которую составитель отчёта счёл актуальной или представляющей потенциальную опасность для авиационной безопасности.
3. Подробные правила обязательного и добровольного сообщения об авиационных событиях разрабатываются [Управлением гражданской авиации].

Статья 5

Сбор и хранение информации

1. [Управление гражданской авиации] устанавливает механизм независимого сбора, оценки, обработки, анализа и хранения подробных данных об авиационных событиях, полученных в соответствии с положениями Статьи 4 о Системе обязательного и добровольного сообщения об авиационных событиях.
2. Обработка отчётов организуется таким образом, чтобы предотвратить использование информации в целях, не связанных с анализом безопасности полётов, а также чтобы гарантировать надлежащую конфиденциальность личности составителя отчёта и лиц, упомянутых в отчётах об авиационных событиях, с конечной целью содействия развитию концепции “Just Culture”
3. Актуальные данные об авиационных происшествиях и серьёзных инцидентах, полученные или опубликованные службой расследований в сфере безопасности полётов, также хранятся в национальной базе данных.

Статья 7

Анализ авиационного события и последующие действия

1. [Управление гражданской авиации] разрабатывает процесс анализа информации, относящейся к авиационным событиям, отчёты о которых оно получает напрямую с целью выявления угроз безопасности, сопряжённых с такими авиационными событиями. На основе данного анализа определяются надлежащие корректирующие или превентивные действия, направленные на повышение уровня авиационной безопасности.
2. Если по результатам анализа, упомянутого выше в п. 1., [Управление гражданской авиации] определит надлежащие корректирующие или превентивные действия, призванные устранить фактические или потенциальные недостатки в системе авиационной безопасности, то оно:
 - а) Выполняет эти действия своевременно;
 - б) Устанавливает процесс мониторинга за реализацией и эффективностью данных действий.
3. По каждому авиационному событию или группе событий, которые подвергаются мониторингу в соответствии с положениями п. 2 б) данной статьи, [Управление гражданской авиации] осуществляет надлежащий мониторинг действий, предпринимаемых соответствующими ответственными организациями. Если [Управление гражданской авиации] решит, что реализация и эффективность заявленного действия является недостаточной для устранения фактических или потенциальных недостатков в системе авиационной безопасности, то оно обязано обеспечить принятие и реализацию соответствующей организацией дополнительных адекватных действий.
4. [Управление гражданской авиации] использует информацию, полученную в ходе анализа отчётов об авиационных происшествиях, для определения адекватных корректирующих действий, при их

необходимости, в рамках Государственной программы обеспечения безопасности полётов воздушных судов.

5. В целях информирования общественности об уровне безопасности полётов гражданской авиации, [Управление гражданской авиации] не реже одного раза в год публикует обзор состояния безопасности полётов. Такой обзор должен:
 - а) содержать объединённую и обезличенную информацию о типах авиационных событий и информацию, относящуюся к безопасности полётов, полученную при помощи систем обязательного и добровольного представления данных;
 - б) распознать тенденции;
 - в) указывать принятые меры.

Статья 8

База данных по безопасности полётов

1. [Управление гражданской авиации] создаёт и ведёт национальную базу данных по безопасности полётов для обеспечения эффективного анализа полученной информации о фактических или потенциальных недостатках в системе безопасности полётов, включая информацию из систем сообщения об авиационных инцидентах, а также для принятия решений о необходимых действиях для повышения степени безопасности полётов.
2. [Службы расследований в сфере безопасности полётов] и Управление по делам авиации, ответственное за реализацию Государственной программы обеспечения безопасности полётов воздушных судов, имеют доступ к национальной базе данных.
3. Национальная база данных использует форматы, которые:
 - а) стандартизированы для обмена данными;
 - б) совместимы с программным обеспечением ECCAIRS³ и таксономией ADREP⁴.
4. Контактное лицо для обмена данными об авиационных происшествиях и серьёзных инцидентах с ИКАО - [Служба расследований в сфере безопасности полётов].
5. Контактное лицо для обмена данными об авиационных событиях с другими государствами, а также национальными и международными организациями - [Управление гражданской авиации].

Статья 9

Защита данных о безопасности полётов

1. [Управление гражданской авиации] не предоставляет и не использует данные о безопасности полётов в целях, не связанных с безопасностью полётов, кроме исключительных случаев, когда [соответствующий орган, например, суд] в соответствии с национальным правом, выносит решение о том, что польза от раскрытия или использования такой информации в конкретном случае превышает негативные последствия такого действия для авиационной безопасности.
2. Информация о безопасности полётов не должна использоваться в целях, отличных от целей, для которых она была получена.

³ Европейский координационный центр систем сообщений об авиационных инцидентах

⁴ Система предоставления данных о происшествиях и предпосылках к ним

Статья 10

Обмен данными о безопасности полётов

1. [Управление гражданской авиации] в кратчайшие сроки направляет всю актуальную информацию, связанную с безопасностью полётов, соответствующему органу государства-участника авиационного события, если в процессе сбора подробных данных об авиационном событии, хранения отчётов о нём или анализа оно выявит аспекты безопасности полётов, которые сочтёт:
 - а) представляющими интерес для других государств; или
 - б) с высокой долей вероятности, необходимыми для осуществления другими государствами действий в области безопасности полётов.
2. После получения отчёта об авиационном происшествии [Управление гражданской авиации] вносит его в базу данных и, при необходимости, информирует об этом компетентные органы государства места события, государства регистрации воздушного судна и/или государства сертификации эксплуатанта, в зависимости от обстоятельств.
3. [Служба расследований в сфере авиации] передаёт ИКАО информацию, связанную с авиационными происшествиями и серьёзными инцидентами, следующим образом:
 - а) в ходе расследования: предварительные фактические данные об авиационных происшествиях или серьёзных инцидентах;
 - б) по завершении расследования:
 - i) итоговый отчёт по результатам расследования;
 - ii) при наличии, краткое описание итогового отчёта по результатам расследования на английском языке.
4. [Управление гражданской авиации] вправе принимать участие в обмене данными между компетентными органами других государств с целью составления общей картины типичных опасностей и приводящих к ним причин, а также получения аналитических данных о тенденциях в обеспечении безопасности полётов в различных сферах гражданской авиации.

Статья 11

Защита источника информации

1. [Управление гражданской авиации] обеспечивает, чтобы персональные данные никогда не записывались в национальной базе данных.
2. Без ущерба для действующего национального уголовного права, [Управление гражданской авиации] обязуется воздерживаться от инициирования процессов в отношении непреднамеренного или неосторожного нарушения закона, о котором ему стало известно только в результате получения соответствующей информации в рамках систем обязательного и добровольного сообщения о событиях, за исключением случаев неисполнения обязанностей, приравненных к грубой небрежности или неосторожности.

Статья 12

Штрафы

[Управление гражданской авиации] устанавливает правила применения штрафных санкций за нарушение Системы обязательного сообщения об авиационных событиях. Предусмотренные штрафы должны быть эффективными, пропорциональными и иметь сдерживающее воздействие.

2. ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ АКТЫ

2.1 Применение

Компетентному органу, несущему ответственность за управление системой представления данных об авиационных событиях в государстве, рекомендуется опубликовать нижеприведённый типовой регламент.

Типовой регламент является частью дополнительных требований системы управления безопасностью полётов заинтересованных сторон. Предпочтительно реализовывать инициативы в сфере безопасности полётов в рамках системы управления безопасностью полётов.

2.2 Типовой регламент

Статья 1

Цель

1. Данный Регламент направлен на повышение уровня авиационной безопасности, обеспечивая представление, сбор, хранение, защиту, обмен, распространение и анализ актуальной информации о безопасности полётов в гражданской авиации.
2. Единственной целью представления данных об авиационных событиях является предотвращение авиационных происшествий и инцидентов, а не назначение виновных или ответственных сторон.

Статья 2

Термины и определения

Термины, употребляемые в данном Регламенте, имеют следующее значение:

Организация – это любая организация, осуществляющая авиационную деятельность, и/или любая организация, которая пользуется услугами, в том числе на основании трудового договора или договора подряда, лиц, ответственных за представление отчётов об авиационных событиях;

Обезличивание – это удаление из представленных отчётов всех персональных данных составителя отчёта, а также технических данных, из которых можно логически вывести личность составителя отчёта или личность третьих сторон.

Бортовой самописец – это самопишущий прибор любого типа (CVR/FDR/QAR/PMR/PCMCIA CARD/FLASH DRIVE), устанавливаемый на борту воздушного судна в качестве источника информации, используемой для проведения анализа авиационных событий.

Just Culture – концепция, при которой непосредственные эксплуатанты или другие лица не подвергаются наказанию за действия, бездействие или принятые ими решения, соответствующие их опыту и подготовке, но которая не терпит грубой небрежности, умышленных нарушений и разрушительных действий.

Статья 3

Сфера действия

1. Данный Регламент устанавливает правила, предназначенные для:
 - а) сообщения об авиационных событиях, которые ставят под угрозу или которые, если не будут исправлены или устранены, могут поставить под угрозу воздушное судно, находящиеся на его борту лиц, оборудование или установки, влияющие на работу ВС; представления в этом контексте другой информации, связанной с безопасностью полётов;
 - б) анализа и последующих действий в отношении авиационных событий, представленных в отчётах, и информации, связанной с безопасностью полётов;
 - в) защиты авиационных специалистов;
 - г) надлежащего использования полученной информации о безопасности полётов;
 - д) предоставления обезличенной информации заинтересованным сторонам в целях обеспечения таких сторон информацией, необходимой для повышения уровня авиационной безопасности.
2. Действие данного Регламента распространяется на авиационные события и другую информацию, связанную с безопасностью полётов, с участием гражданских воздушных судов, эксплуатируемых в [наименование воздушного пространства] или зарегистрированных в [наименование государства].

Статья 4

Обязательное сообщение об авиационном событии

1. Данные об авиационных событиях, приведённых в Приложении 1 к данному Регламенту, которые могут представлять значительный риск для авиационной безопасности, должны предоставляться в [Управление гражданской авиации/наименование службы расследования авиационных происшествий] согласно форме, указанной в Приложении 2 к данному документу, следующими лицами:
 - а) командиром воздушного судна или, если он не может самостоятельно представить отчёт об авиационном событии, следующим по должности членом экипажа в цепи командования воздушным судном, зарегистрированным в [наименование государства] или ВС, зарегистрированным за пределами [наименование государства], но находящимся в распоряжении эксплуатанта, за деятельностью которого [наименование государства] осуществляет надзор;
 - б) лицом, занимающимся разработкой, производством, контролем лётной годности, обслуживанием или модификацией воздушного судна либо оборудования или его части под надзором [наименование государства];
 - в) лицом, подписывающим сертификат соответствия лётной годности или сертификат допуска к эксплуатации в отношении воздушного судна либо оборудования или его части под надзором [наименование государства];
 - г) лицом, подписывающим сертификат соответствия технического обслуживания или допуск к эксплуатации в отношении газотурбинного или пассажирского воздушного судна либо его оборудования или его части под надзором [наименование компетентного органа];
 - д) лицом, выполняющим функцию авиадиспетчера, сотрудника службы полётной информации, оператора обработки полётных данных, сотрудника метеорологической службы и сотрудника службы аэронавигационной информации;
 - е) лицом, выполняющим функции, связанные с управлением безопасностью аэропорта;

- ж) лицом, выполняющим функции, связанные с установкой, модификацией, техническим обслуживанием, ремонтом, капитальным ремонтом, проверкой годности к полёту либо осмотром аэронавигационного оборудования;
 - з) лицом, выполняющим функции, связанные с наземным обслуживанием воздушного судна, включая заправку топливом, техническое обслуживание, подготовку сводной загрузочной ведомости, загрузку, разгрузку, противообледенительную обработку и буксирование на территории аэропорта, расположенного в [наименование государства].
2. Лица, перечисленные в п. 1 данной Статьи, должны сообщить об авиационных событиях в течение 72 часов после того, как им станет известно о каком-либо авиационном событии, если этому не помешают обстоятельства исключительного характера.
 3. Лица, перечисленные в п. 1, для своих отчётов обязаны использовать формы обязательных отчётов об авиационном событии из Приложения 2.
 4. Если обстоятельства авиационного события считаются значимыми для безопасности, [наименование службы расследования авиационных происшествий] будет незамедлительно уведомлена о всех его существенных деталях самым быстрым способом информирования. Письменный отчёт направляется в течение 72 часов.
 5. Каждая организация, учреждённая в [наименование государства] и соблюдающая требование наличия Системы управления безопасностью полётов, обязана создать систему обязательного представления данных.

Статья 5

Добровольное сообщение об авиационном событии

1. Любое лицо может добровольно сообщить в [Управление гражданской авиации] об авиационном событии, если такое лицо оказалось его участником или свидетелем и считает, что оно представляло потенциальную опасность для безопасности полёта или поставило под угрозу безопасное управление воздушным движением.
2. Имена составителя отчёта или лица, упоминаемого в отчёте, не раскрываются [Управлением гражданской авиации], кроме случаев, предусмотренных законодательством, или с согласия соответствующего лица на раскрытие его личности.
3. Информация о безопасности полёта, полученная в результате анализа добровольно представленных данных, обезличивается, хранится и предоставляется всем заинтересованным сторонам для использования в целях повышения уровня безопасности в авиации.
4. Любое лицо может направить добровольный отчёт по форме, размещённой по следующей [ссылке](#) на веб-сайте [наименование службы].
5. Кроме того, добровольное сообщение можно также сделать по телефону. Для этого заявителю необходимо связаться с сотрудниками [наименование службы], которые заполняют форму отчёта.
6. Каждая организация, учреждённая в [наименование государства] и соблюдающая требование наличия Системы управления безопасностью полётов, обязана создать систему добровольного представления данных для организации сбора:

- а) подробных данных об авиационных событиях, которые не отражены в системе обязательного сообщения об авиационных событиях;
- б) другой информации, связанной с безопасностью полётов, которую заявитель считает представляющей фактическую или потенциальную угрозу для авиационной безопасности.

Статья 6 **Сбор и хранение информации**

1. Каждая организация, учреждённая в [наименование государства], обязана назначить одного или нескольких лиц для независимого сбора, оценки, обработки, анализа и хранения подробных данных об авиационных событиях, доведённых до её сведения, в соответствии с положениями Статей 4 и 5.
2. Управление отчётами организуется таким образом, который предотвратит использование информации в целях, не связанных с анализом безопасности полётов, а также будет гарантировать надлежащую конфиденциальность личности составителя отчёта и лиц, упомянутых в отчётах об авиационных событиях, с конечной целью содействия развитию «справедливой культуры».

Статья 7 **Анализ авиационного события и последующие действия внутри организации**

1. Все авиационные события, не представляющие интереса для [Службы расследований в сфере безопасности полётов], анализируются организацией-участницей авиационного события в соответствии со своей Системой управления безопасностью полётов с целью определения угроз безопасности полётов, сопряжённых с выявленными авиационными событиями или группами событий.
2. На основании анализа, каждая организация должна определить адекватные корректирующие или превентивные действия, направленные на повышение уровня авиационной безопасности.
3. Если по результатам анализа, упомянутого выше в п. 1. данной Статьи, организация определит надлежащие корректирующие или превентивные действия, призванные устранить фактические или потенциальные недостатки в системе авиационной безопасности, то оно:
 - а) Осуществляет такие действия своевременно;
 - б) Разрабатывает процесс мониторинга за реализацией и эффективностью данных действий.
4. Анализ авиационных событий, которые считаются имеющими значительные последствия для безопасности полётов, проводится незамедлительно, а все необходимые действия по устранению последствий осуществляются организацией-участницей таких событий.
5. Анализ авиационных событий проводится лицом или группой лиц соответствующей компетенции.
6. Должны быть разработаны и зафиксированы рекомендации и корректирующие действия в сфере безопасности полётов, а их реализация должна подвергаться мониторингу.
7. Организация обязана в течение 30 дней с даты получения уведомления об авиационном событии от составителя отчёта, передать предварительные результаты анализа и предпринятых действий в [Управление гражданской авиации].
8. Организация обязана сообщать итоговые результаты анализа в [Управление гражданской авиации] незамедлительно после их получения и, в любом случае, не позднее 90 дней, начиная с даты поступления уведомления об авиационном событии от составителя отчёта.

9. Окончательный отчёт по результатам анализа должен содержать, как минимум, следующую информацию:
 - а) Фактические данные
 - б) Аналитические данные
 - в) Выводы
 - а. Заключение
 - б. Причины
 - г) Рекомендации по обеспечению безопасности полётов
10. Записи о конкретном авиационном событии должны быть доступны и, по требованию, отправлены в [Управление гражданской авиации].
11. Записи должны храниться в течение 7 лет, если [Управлением гражданской авиации] не указано иначе.
12. Эксплуатанты воздушных судов сохраняют данные Бортового самописца, относящиеся к сообщаемому авиационному событию, в течение 30 дней, начиная с даты получения уведомления об авиационном событии, или в течение более длительного периода времени, по просьбе Управления гражданской авиации.
13. Каждая организация, учреждённая в государстве-участнике, обязана регулярно предоставлять своим сотрудникам и подрядчикам информацию об анализе и последующих действиях по авиационным событиям, в отношении которых были приняты превентивные или корректирующие меры.
14. Каждая организация обязана в начале каждого года направлять в [Управление гражданской авиации] обзор состояния безопасности полётов авиации за предыдущий год. Такой обзор должен:
 - а) содержать информацию о типах авиационных событий и информацию, относящуюся к безопасности полётов, полученную при помощи национальных систем обязательного и добровольного сообщения об авиационных событиях;
 - б) описывать тенденции;
 - в) указывать предпринятые действия.

Статья 8

Конфиденциальность и надлежащее использование информации

1. Организации не должны предоставлять или использовать информацию об авиационных событиях:
 - а) для определения виновных или ответственных лиц;
 - б) в целях, не связанных с поддержанием или повышением уровня авиационной безопасности.
2. [Наименование ведомства] должна использовать информацию, полученную с помощью систем обязательного и добровольного сообщения об авиационных событиях исключительно для целей данного Регламента.
3. Независимо от типа или классификации авиационного события, в том числе инцидента или серьёзного инцидента, имена и адреса отдельных лиц не регистрируются в базе данных организации.

Статья 9

Штрафные санкции

1. В случае если какая-либо организация не в состоянии соблюсти положения данного Регламента, то применяются положения *[наименование административно-правового акта или перечня штрафных санкций]*.
2. Организации обязаны воздержаться от возбуждения процессов в отношении непреднамеренных или неумышленных нарушений закона, о которых им становится известно только из отчётов, полученных с помощью систем представления данных об авиационных событиях, за исключением случаев грубой небрежности и умышленного правонарушения.

Статья 16

Вступление в силу

1. Данный Регламент должен быть опубликован в *[Официальной газете]*.
2. Данный Регламент вступает в силу [xxxx дата].

Приложение 1. Перечень событий в гражданской авиации, подлежащих обязательному сообщению.

Замечание: Данное Приложение имеет структуру, при которой соответствующие авиационные события привязаны к категориям действий, в процессе которых такие события обычно наблюдаются, согласно опыту. Данный подход имеет целью повышение эффективности представления данных о таких событиях. Однако такое представление данных не означает, что о событиях не следует сообщать, если они происходят за рамками категорий действий, к которым они привязаны в списке.

СОБЫТИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ ВОЗДУШНОГО СУДНА

1. ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЁТОВ

1.1. Предполётная подготовка

- 1) Использование неверных исходных данных или ошибочный ввод данных в оборудование расчёта навигационных и лётно-технических характеристик, которые поставили или могли поставить под угрозу воздушное судно, лиц, находящихся на его борту, или других лиц.
- 2) Пронос или попытка проноса опасных грузов в нарушение действующего законодательства, включая некорректную маркировку, упаковку и обработку опасных грузов.

1.2. Подготовка воздушного судна

- 1) Некорректный тип топлива или загрязнённое топливо.
- 2) Некорректная или неадекватная противообледенительная обработка или обработка по удалению льда или их отсутствие.

1.3. Взлёт и посадка

- 1) Выкатывание за пределы рулёжной дорожки (РД) или взлётно-посадочной полосы (ВПП).
- 2) Фактический или потенциальный несанкционированный выезд на РД или ВПП.
- 3) Несанкционированный выезд в зону конечного захода на посадку и зону взлёта (FATO).
- 4) Прерванный взлёт.
- 5) Невозможность достичь необходимых или ожидаемых лётно-технических характеристик во время взлёта, захода на второй круг или посадки.
- 6) Фактический или предпринятый взлёт, заход на посадку или посадка с неверными настройками конфигурации.

- 7) Касание хвостовой частью, лопасти винта/законцовки крыла или gondoly двигателя во время взлёта или посадки.
- 8) Продолжение захода на посадку с несоответствием критериям стабилизированного захода на посадку, определённым эксплуатантом.
- 9) Продолжение захода на посадку по приборам со значениями ниже установленных минимумов при недостаточном визуальном ориентире.
- 10) Посадка с мерами предосторожности или вынужденная посадка.
- 11) Посадка с коротким или длинным пробегом по ВПП.
- 12) Жёсткая посадка.

1.4. Любой этап полёта

- 1) Потеря контроля над ВС.
- 2) Опрокидывание, превышение нормального угла тангажа, угла крена или скорости ВС до показателей, не соответствующих условиям полёта.
- 3) Отклонение от заданной высоты полёта более чем на 100 метров.
- 4) Срабатывание защиты ВС от выхода за границы области допустимых режимов полёта, включая предупреждение о приближении к режиму сваливания, вибросигнализатор ручки управления, автомат отдачи ручки вперёд и автоматическую защиту.
- 5) Непреднамеренное отклонение от назначенной или оперативно заданной трассы полёта наименьшей из дважды превышающих требования навигационных характеристик либо на 10 морских миль.
- 6) Превышение предельных ограничений, предписанных Руководством по лётной эксплуатации ВС.
- 7) Эксплуатация ВС с некорректной установкой высотомера.
- 8) Реактивная струя или завихрение от несущего и воздушного винта, которые поставили или могли поставить под угрозу ВС, лиц, находящихся на его борту, или других лиц.
- 9) Неверная интерпретация режима автопилота или любой информации в кабине, отображённой для лётного экипажа, которая поставила или могла поставить под угрозу ВС, лиц, находящихся на его борту, или других лиц.

1.5. Другие авиационные события

- 1) Непреднамеренный сброс груза или другого оборудования наружного крепления.

- 2) Потеря ситуационной осведомлённости (включая осведомлённость об условиях окружающей среды, полётных режимах и системе, пространственную дезориентацию и потерю временного горизонта).
- 3) Авиационное событие, при котором действия персонала непосредственно поспособствовали или могли поспособствовать возникновению авиационного происшествия или серьёзного инцидента.

2. ТЕХНИЧЕСКИЕ СОБЫТИЯ

2.1. Конструкция и системы ВС

- 1) Потеря любой части конструкции ВС в полёте.
- 2) Потеря системы.
- 3) Потеря резервирования системы.
- 4) Утечка любой жидкости, которая привела к опасности возникновения пожара или возможному опасному загрязнению конструкции ВС, систем или оборудования или которая поставила или могла поставить под угрозу ВС, лиц, находящихся на его борту, или других лиц.
- 5) Неисправность или дефект топливной системы, который повлиял на подачу и/или распределение топлива.
- 6) Неисправность или дефект системы индикации, который привёл к некорректной работе индикаторов оповещения лётного экипажа.
- 7) Некорректное функционирование системы управления полётом, например, оповещение об асимметричном положении или о застревании/заедании элементов управления ВС (например: устройств контроля подъемной силой (закрылков/предкрылков), сопротивления воздуха (спойлеров), пространственного положения (элероны, руль высоты, руль направления)).

2.2. Силовая установка (включая системы двигателей, воздушных винтов и роторные системы) и вспомогательные силовые установки (ВСУ)

- 1) Выход из строя или серьёзная неисправность части воздушного винта, ротора или силовой установки либо потеря или сбой в их управлении.
- 2) Повреждение или выход из строя главного/хвостового ротора или трансмиссии и/или эквивалентных систем.
- 3) Отсутствие воспламенения или остановка в полёте любого двигателя или ВСУ при его необходимости (например: ETOPS (Выполнение полетов увеличенной дальности с двумя газотурбинными двигателями), MEL (Минимальный перечень оборудования)).
- 4) Превышение ограничений по эксплуатации двигателей, включая превышение допустимой скорости или невозможность контролировать скорость высокооборотного вращающегося элемента (например: ВСУ, воздушного стартера, турбокомпрессора воздушно-турбинного двигателя, воздушного или несущего винта).
- 5) Выход из строя или неисправность любого компонента двигателя, силовой установки, ВСУ или трансмиссии, приводящая к одному или нескольким их следующих состояний:

- а) система реверса тяги не выполняет команды;
- б) невозможность управлять мощностью, тягой или оборотами (обороты в минуту);
- в) нелокализованное разрушение узлов и агрегатов/разлёт обломков.

2. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ СО СЛУЖБАМИ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ (ANS) И ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОрВД)

- 1) Небезопасное диспетчерское разрешение УВД (Управления воздушным движением).
- 2) Длительное отсутствие связи с ОВД (Службой обслуживания воздушного движения) или пунктом ОрВД.
- 3) Противоречащие друг другу инструкции различных пунктов ОВД, потенциально ведущие к потере эшелонирования.
- 4) Неверное истолкование радио-сообщения, которое поставило или могло поставить под угрозу ВС, лиц, находящихся на его борту, или других лиц.
- 5) Умышленное отклонение от инструкций УВД, которое поставило или могло поставить под угрозу ВС, лиц, находящихся на его борту, или других лиц.

4. ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЕ И ДРУГИЕ КРИТИЧЕСКИЕ СИТУАЦИИ

- 1) Событие, ведущее к объявлению чрезвычайной ситуации (сигнал «Мэйдэй» или «ПЭН»).
- 2) Воспламенение, оплавление, задымление, резкий запах, искрение, перегрев, пожар или взрыв.
- 3) Загрязнение воздуха в кабине пилотов или в пассажирском салоне, которое поставило или могло поставить под угрозу ВС, лиц, находящихся на его борту, или других лиц.
- 4) Неприменение корректной нештатной или чрезвычайной процедуры действий лётным экипажем или бригадой бортпроводников для ликвидации чрезвычайной ситуации.
- 5) Использование аварийного оборудования или нештатной процедуры, влияющих на полётные или посадочные характеристики.
- 6) Выход из строя аварийной системы или системы спасения, который поставил или мог поставить под угрозу ВС, лиц, находящихся на его борту, или других лиц.
- 7) Не поддающееся регулировке давление в кабине.
- 8) Критически низкое количество топлива или количество топлива при прибытии на аэродром пункта назначения ниже требуемого финального резерва топлива.
- 9) Использование экипажем кислородной системы кабины экипажа.

- 10) Потеря трудоспособности любого члена лётного экипажа или бригады бортпроводников, которая приводит к сокращению численности экипажа ниже минимальной сертифицированной численности.
- 11) Усталость экипажа, влияющая или потенциально влияющая на их способность безопасно выполнять свои полётные обязанности.

5. ФАКТОРЫ ВНЕШНЕЙ СРЕДЫ И МЕТЕОРОЛОГИЯ

- 1) Столкновение или опасное сближение, на земле или в воздухе, с другим воздушным судном, земной поверхностью или препятствием.
- 2) Выдача команды уклонения (RA) системой TCAS.
- 3) Непосредственное срабатывание системы предупреждения о столкновении с землёй, такой как GPWS (Система сигнализации о близости земли) / TAWS (Система предупреждения об опасности сближения с землёй).
- 4) Столкновение с объектами живой природы, в том числе с птицами.
- 5) Повреждение посторонними объектами/мусором (ППО)
- 6) Неожиданное попадание в условия неудовлетворительного состояния поверхности ВПП
- 7) Попадание в турбулентный шлейф.
- 8) Создание помех ВС с применением огнестрельного оружия, фейерверков, летающих змеев, лазерного освещения, фонарей высокой мощности, лазеров, дистанционно пилотируемых авиационных систем, авиамоделей или аналогичных средств.
- 9) Удар молнии, который привёл к повреждению ВС либо потере или неисправности любой системы ВС.
- 10) Попадание в область града, которое привело к повреждению ВС либо потере или неисправности любой системы ВС.
- 11) Попадание в область сильной турбулентности или в иные условия, которое приводит к травмам находящихся на борту ВС лиц либо к необходимости «пост-турбулентной проверки» ВС.
- 12) Попадание в область значительного сдвига ветра или в область грозы, которое поставило или могло поставить под угрозу ВС, лиц, находящихся на его борту, или других лиц.
- 13) Попадание в область обледенения, которое приводит к ухудшению управляемости, повреждению ВС либо потере или неисправности любой системы ВС.
- 14) Попадание в облако вулканического пепла.

6. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ

- 1) Угроза взрыва бомбы на борту или угона ВС.

- 2) Сложность в контроле агрессивных, недисциплинированных и находящихся в состоянии алкогольного опьянения пассажиров.
- 3) Обнаружение безбилетного пассажира.

АВИАЦИОННЫЕ СОБЫТИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ТЕХНИЧЕСКИМ СОСТОЯНИЕМ, ТЕХНИЧЕСКИМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ И РЕМОНТОМ ВОЗДУШНОГО СУДНА

1. ПРОИЗВОДСТВО. Изделия, детали или бортовое оборудование, выпущенное производителем с отклонениями от действующей проектной документации, что могло бы привести к возникновению потенциально опасного состояния, как это определено держателем сертификата типа или свидетельства об утверждении конструкции.

2. КОНСТРУКЦИЯ. Отказ, неисправность, дефект или другое событие, связанное с изделием, деталью или бортовым оборудованием, которое привело или могло привести к возникновению опасного состояния.

3. УПРАВЛЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКИМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ И ПОДДЕРЖАНИЕМ ЛЁТНОЙ ГОДНОСТИ

1) Серьёзные повреждения конструкции (например: трещины, постоянная деформация, расслоение, нарушение адгезии, обгорание, чрезмерный износ или коррозия), обнаруженные в ходе технического обслуживания ВС, узла или агрегата.

2) Серьёзная утечка или загрязнение жидкостей (например: гидравлической жидкости, топлива, масла, газа или других жидкостей).

3) Выход из строя или неисправность любой части двигателя или силовой установки и/или трансмиссии, что приводит к одному или нескольким из следующих состояний:

а) нелокализованное разрушение узлов и агрегатов/разлёт обломков;

б) выход из строя конструкции крепления двигателя.

4) Повреждение, выход из строя или дефект воздушного винта, которые в полёте могут привести к отрыву воздушного винта или любой основной части воздушного винта и/или неисправности в механизме управления шагом воздушного винта.

5) Повреждение, выход из строя или дефект редуктора/крепления главного винта, которые в полёте могут привести к отрыву несущего винта и/или неисправности в механизме управления несущего винта.

6) Значительная неисправность критически важной для безопасности системы или оборудования, включая аварийную систему или оборудование, обнаруженная при тестировании во время технического обслуживания, или невозможность запуска этих систем после технического обслуживания.

7) Некорректная сборка или установка узлов или агрегатов ВС, обнаруженная в ходе проверки или испытаний, не предназначавшихся для такой конкретной цели.

8) Неверная оценка серьёзного дефекта или серьёзного несоблюдения процедур MEL и Технического журнала.

9) Серьёзное повреждение Системы разводки электропроводки (EWIS).

- 10) Любой дефект непрерывно контролируемой критической детали, приводящий к её выбытию до истечения назначенного срока службы.
- 11) Использование изделий, узлов, агрегатов или материалов неизвестного, подозрительного происхождения или непригодных к использованию критических важных узлов или агрегатов.
- 12) Ложная, неправильная или недостаточная технико-эксплуатационная информация или процедуры, которые могут привести к существенным ошибкам технического обслуживания, в том числе по причине некорректного межъязыкового перевода.
- 13) Ненадлежащий контроль или применение ограничений по техническому обслуживанию ВС или планового технического обслуживания.
- 14) Допуск ВС к эксплуатации после проведения технического обслуживания в случае обнаружения несоответствия, угрожающего безопасности полёта.
- 15) Серьёзный ущерб, причинённый ВС во время работ по техническому обслуживанию из-за некорректного технического обслуживания или использования несоответствующего или непригодного наземного оборудования, и который требует дополнительных работ по обслуживанию ВС.
- 16) Обнаружение обгорания, оплавления, задымления, возникновения электрической дуги, перегрева или пожара.
- 17) Авиационное событие, при котором действия персонала, в том числе с учётом его усталости, непосредственно поспособствовали или могли поспособствовать возникновению авиационного происшествия или серьёзного инцидента.
- 18) Значительная неисправность, проблема стабильности или периодические проблемы качества записи, затрагивающие работу системы бортовых самописцев (таких как: система автоматической регистрации параметров полёта, система регистрации передачи данных или система бортового речевого самописца), или отсутствие информации, необходимой для обеспечения функционирования системы бортовых самописцев.

АВИАЦИОННЫЕ СОБЫТИЯ, СВЯЗАННЫЕ С АЭРОНАВИГАЦИОННЫМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ И ОБОРУДОВАНИЕМ

1. АВИАЦИОННЫЕ СОБЫТИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ ВС

- 1) Столкновение или опасное сближение, на земле или в воздухе, с другим ВС, земной поверхностью или препятствием, включая ситуации, близкие к столкновению исправного ВС с землёй (ситуации, близкие к CFIT).
- 2) Нарушение минимумов эшелонирования.
- 3) Недостаточное эшелонирование.
- 4) Выдача команды уклонения (RA) системой TCAS.
- 5) Столкновение с объектами живой природы, в том числе с птицами.

- 6) Выкатывание за пределы РД или ВПП.
- 7) Фактический или потенциальный несанкционированный выезд на РД или ВПП.
- 8) Несанкционированный выезд в зону конечного захода на посадку и зону взлёта (FATO).
- 9) Отклонение воздушного судна от параметров диспетчерского разрешения.
- 10) Отклонение ВС от действующего регламента управления воздушным движением (ОрВД):
 - а) отклонение ВС от действующих опубликованных процедур ОрВД;
 - б) нарушение воздушного пространства, включая несанкционированное проникновение в воздушное пространство;
 - в) отклонение от предписанных действующими правилами требований установки и эксплуатации связанного с работой ОрВД оборудования ВС.
- 10) Авиационные события, связанные с неразборчивостью позывного сигнала.

2. УХУДШЕНИЕ КАЧЕСТВА ИЛИ ПОЛНОЕ ПРЕКРАЩЕНИЕ ОБСЛУЖИВАНИЯ ИЛИ ФУНКЦИЙ

- 1) Невозможность предоставления услуг или выполнения функций ОрВД:
 - а) невозможность обеспечить обслуживание воздушного движения или исполнения функций обслуживания воздушного движения;
 - б) невозможность обеспечить услуги по управлению воздушным пространством или исполнять функции управления воздушным пространством;
 - в) невозможность обеспечить услуги по управлению потоками воздушного движения и пропускной способностью или исполнять функции управления потоками воздушного движения и пропускной способностью.
- 2) Отсутствующая или в значительной степени некорректная, искажённая, ненадлежащая или недостоверная информация из любой службы обеспечения полётов, в том числе относящаяся к неудовлетворительным условиям поверхности ВПП.
- 3) Отказ службы связи.
- 4) Отказ службы радиолокации.
- 5) Отказ службы или функции обработки и распространения данных.
- 6) Отказ навигационной (штурманской) службы.
- 7) Отказ системы безопасности ОрВД, который имел или мог иметь прямое негативное воздействие на безопасное предоставления услуги.
- 8) Значительная перегрузка сектора/позиции ОВД, которая ведёт к потенциальному снижению качества предоставления услуг.

9) Некорректное принятие или интерпретация важных сообщений, в том числе непонимание используемого языка, когда это имело или могло иметь прямое негативное воздействие на безопасное предоставление услуг.

10) Длительная потеря связи с воздушным судном или с другим пунктом ОВД.

3. ПРОЧИЕ АВИАЦИОННЫЕ СОБЫТИЯ

1) Объявление о чрезвычайной ситуации (сигнал «Мэйдей» или «ПЭН»).

2) Значительное внешнее вмешательство в аэронавигационное обслуживание (например, вещание радиостанций в диапазоне FM, создающее помехи для ILS (системы посадки по приборам), VOR (всенаправленного азимутального радиомаяка) и связи).

3) Создание помех ВС, пункту ОВД или передаче радиосообщения, в том числе с применением огнестрельного оружия, фейерверков, летающих змеев, лазерного освещения, фонарей высокой мощности, лазеров, дистанционно пилотируемых авиационных систем, авиамodelей или аналогичных средств.

4) Аварийный слив топлива.

5) Угроза взрыва бомбы на борту или угона ВС.

6) Усталость, влияющая или потенциально влияющая на способность персонала безопасно исполнять обязанности по аэронавигации или управлению воздушным движением.

7) Авиационное событие, при котором действия персонала непосредственно поспособствовали или могли поспособствовать возникновению авиационного происшествия или серьёзного инцидента.

АВИАЦИОННЫЕ СОБЫТИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ АЭРОДРОМОВ И НАЗЕМНЫМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ ВС

1. УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЁТОВ НА АЭРОДРОМЕ

1.1. Авиационные события, связанные с эксплуатацией ВС и наличием препятствий

1) Столкновение или опасное сближение, на земле или в воздухе, ВС с другим ВС, земной поверхностью или препятствием.

2) Столкновение с объектами живой природы, в том числе с птицами.

3) Выкатывание за пределы РД или ВПП.

4) Фактический или потенциальный несанкционированный выезд на РД или ВПП.

5) Выкатывание за пределы или несанкционированный въезд в зону конечного захода на посадку и зону взлёта (FATO).

6) Невозможность ВС или средства следовать диспетчерскому разрешению, инструкции или ограничению во время нахождения в зоне движения воздушных судов аэродрома (например: выезд на другую ВПП, РД или в закрытую часть аэродрома).

- 7) Появление постороннего объекта в зоне движения воздушных судов аэродрома, которое поставило или могло поставить под угрозу ВС, лиц, находящихся на его борту, или других лиц.
- 8) Наличие препятствий на аэродроме или в непосредственной близости от него, не опубликованных в Сборнике аэронавигационной информации (САИ) или в коде NOTAM (Извещение пилотам) и/или не имеющих надлежащей пометки или подсветки.
- 9) Появление в зоне руления, буксировки или руления ВС задним ходом помехи в виде транспортного средства, оборудования или человека.
- 10) Оставление пассажиров или несанкционированного лица на перроне без должного контроля.
- 11) Поражающее действие реактивной струи, струи несущего винта или спутной струи воздушного винта.
- 12) Объявление чрезвычайной ситуации (сигнал «Мэйдэй» или «ПЭН»).

2.2. Ухудшение качества или полное прекращение обслуживания или функций

- 1) Потеря или отказ связи между:
 - а) аэродромом, транспортным средством или аэродромным техническим персоналом и пунктом обслуживания воздушного движения или пунктом перронной службы;
 - б) пунктом перронной службы и ВС, транспортным средством или пунктом обслуживания воздушного движения.
- 2) Значительный сбой, неисправность или дефект аэродромного оборудования или системы, которые поставили или могли поставить под угрозу безопасность ВС или находящихся на его борту лиц.
- 3) Значительные нарушения в освещении, нанесении разметки или расстановке знаков на аэродроме.
- 4) Сбой системы оповещения о чрезвычайных ситуациях.
- 5) Отсутствие спасательных и противопожарных служб, предусмотренных действующими правилами.

1.3. Прочие авиационные события

- 1) Пожар, дым, взрывы в зданиях и помещениях аэродрома, его окрестностях и в оборудовании, которые поставили или могли поставить под угрозу ВС, лиц, находящихся на его борту, или других лиц.
- 2) Авиационные события, связанные с обеспечением безопасности полётов на аэродроме (например: противоправное проникновение на территорию аэродрома, саботаж, угроза взрыва бомбы).
- 3) Отсутствие оповещения о значительном изменении эксплуатационных условий аэродрома, которое поставило или могло поставить под угрозу ВС, лиц, находящихся на его борту, или других лиц.
- 4) Некорректная, неадекватная противообледенительная обработка или обработка по устранению льда или их отсутствие.

- 5) Значительный разлив топлива во время заправки.
- 6) Заправка загрязнённого или некорректного типа топлива либо других значимых жидкостей (в том числе кислорода, азота, масла и питьевой воды).
- 7) Неспособность устранить неудовлетворительное состояние поверхности ВПП.
- 8) Авиационное событие, в котором действия персонала непосредственно поспособствовали или могли поспособствовать возникновению авиационного происшествия или серьёзного инцидента.

2. ОБСЛУЖИВАНИЕ ВС НА ЗЕМЛЕ

2.1. Авиационные события, связанные с обслуживанием ВС на аэродроме

- 1) Столкновение или опасное сближение, на земле или в воздухе, ВС с другим ВС, земной поверхностью или препятствием.
- 2) Несанкционированный выезд на ВПП или РД.
- 3) Выкатывание за пределы ВПП или РД.
- 4) Значительное загрязнение конструкции, систем и оборудования ВС, вызванное перевозимым багажом, почтой или грузом.
- 5) Появление в зоне руления, буксировки или руления ВС задним ходом помехи в виде транспортного средства, оборудования или человека.
- 6) Появление постороннего объекта в зоне движения воздушных судов аэродрома, которое поставило или могло поставить под угрозу ВС, лиц, находившихся на его борту, или других лиц.
- 7) Оставление пассажиров или несанкционированного лица на перроне без должного контроля.
- 8) Пожар, дым, взрывы в зданиях и помещениях аэродрома, его окрестностях и в оборудовании, которые поставили или могли поставить под угрозу ВС, лиц, находившихся на его борту, или других лиц.
- 9) Авиационные события, связанные с обеспечением безопасности полётов на аэродроме (например: противоправное проникновение на территорию аэродрома, саботаж, угроза взрыва бомбы).

2.2. Ухудшение качества или полная потеря связи со службами или функциями

- 1) Потеря или отказ связи с ВС, транспортным средством, пунктом обслуживания воздушного движения или пунктом перронной службы.
- 2) Значительный сбой, неисправность или дефект аэродромного оборудования или системы, которые поставили или могли поставить под угрозу безопасность ВС или находившихся на его борту лиц.
- 3) Значительные нарушения в освещении, нанесении разметки или расстановке знаков на аэродроме.

2.3. Особые авиационные события, связанные с наземным обслуживанием ВС

- 1) Ненадлежащая организация или посадка пассажиров, погрузка багажа, почты или груза, которая может серьёзно повлиять на изменение массы и/или центровки ВС (включая значительные ошибки в расчётах сводной загрузочной ведомости).
- 2) Отъезд оборудования посадки-высадки, подвергающий опасности лиц, находящихся на борту ВС.
- 3) Ненадлежащее укладывание и закрепление багажа, почты или груза, способное каким-либо образом подвергнуть опасности ВС, установленное на его борту оборудование или находящихся на его борту лиц либо создать помеху при экстренной эвакуации.
- 4) Транспортировка, попытка транспортировки или обработка опасного груза, которая привела или могла привести к возникновению угрозы безопасности эксплуатации ВС или к возникновению опасного состояния (например: инцидент или происшествие с опасным грузом согласно определению в Технических Инstrukциях ИКАО).
- 5) Несоответствие по результатам сверки данных багажа или пассажиров.
- 6) Невыполнение требуемых процедур наземного обслуживания ВС, в частности, противообледенительной обработки, заправки топливом или погрузки-выгрузки, в том числе некорректное расположение или удаление оборудования.
- 7) Значительный разлив топлива во время заправки.
- 8) Заправка некорректного количества топлива, которое может значительно повлиять на ресурс, лётные характеристики, центровку или конструкционную прочность ВС.
- 9) Заправка загрязнённого или некорректного типа топлива либо других значимых жидкостей (в том числе кислорода, азота, масла и питьевой воды).
- 10) Выход из строя, неисправность или дефект наземного оборудования, применяемого для наземного обслуживания ВС, в результате которых происходит или может произойти повреждение ВС (например: буксировочная штанга или АПА (агрегат аэродромного питания)).
- 11) Некорректная или неадекватная противообледенительная обработка или обработка по удалению льда или их отсутствие.
- 12) Повреждение ВС оборудованием наземного обслуживания или транспортными средствами, включая ранее не заявлявшиеся повреждения.
- 13) Авиационное событие, в котором действия персонала непосредственно поспособствовали или могли поспособствовать возникновению авиационного происшествия или серьёзного инцидента.

АВИАЦИОННЫЕ СОБЫТИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ЛЁГКОЙ АВИАЦИИ, ВКЛЮЧАЯ ПЛАНЕРЫ И ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ ЛЕГЧЕ ВОЗДУХА

1. ВС ЛЁГКОЙ АВИАЦИИ КРОМЕ ПЛАНЕРОВ И ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ ЛЕГЧЕ ВОЗДУХА

1.1. Производство полётов

- 1) Непреднамеренная потеря управления.
- 2) Приземление за пределами назначенной зоны посадки.
- 3) Невозможность обеспечить или ошибка в обеспечении характеристик ВС, требуемых во время взлёта, набора высоты или посадки в нормальных условиях.
- 4) Несанкционированный выезд на ВПП.
- 5) Выкат на пределы ВПП.
- 6) Полет, выполненный ВС, которое не было пригодно к полётам или для которого не была завершена предполётная подготовка, что поставило или могло поставить под угрозу ВС, лиц находящихся на его борту, или других лиц.
- 7) Непреднамеренный залёт в область СМУ (сложных метеорологических условий) ВС, не сертифицированным по ППП (правила полётов по приборам), или пилотом, не подготовленным к ППП, что поставило или могло поставить под угрозу ВС, лиц, находящихся на его борту, или других лиц.
- 8) Непреднамеренный сброс груза.

1.2. Технические события

- 1) Аномально сильная вибрация (например: вибрация воздушного винта, флаттер элерона или руля).
- 2) Любая из систем управления полётом функционирует неправильно или отключена.
- 3) Отказ или существенное ухудшение свойств конструкции ВС.
- 4) Потеря любой части конструкции или установки ВС в полете.
- 5) Неисправность двигателя, ротора, воздушного винта, топливной системы или других жизненно важных систем.
- 6) Утечка любой жидкости, которая привела к опасности возгорания, возможному опасному загрязнению конструкции, систем или оборудования ВС или к возникновению риска для лиц, находящихся на борту ВС.

1.3. Взаимодействие со службами аэронавигационной информации и управления воздушным движением

- 1) Взаимодействие со службой аэронавигационной информации (например: некорректное предоставление услуг, противоречивые сообщения или отклонение от параметров диспетчерского разрешения), которое поставило или могло поставить под угрозу ВС, лиц, находящихся на его борту, или других лиц.
- 2) Нарушение воздушного пространства.

1.4. Чрезвычайные и другие критические ситуации

- 1) Событие, ведущее к объявлению чрезвычайной ситуации.
- 2) Пожар, взрыв, дым, токсичные газы или токсичные пары на борту ВС.
- 3) Потеря трудоспособности пилотом, которая приводит к его неспособности выполнять любые обязанности.

1.5. Факторы внешней среды и метеорология

- 1) Столкновение, на земле или в воздухе, ВС с другим ВС, земной поверхностью или препятствием.
- 2) Опасное сближение, на земле или в воздухе, ВС с другим ВС, земной поверхностью или препятствием, требующее неотложного манёвра уклонения во избежание столкновения.
- 3) Столкновение с объектами живой природы, в том числе с птицами, которое привело к повреждению ВС или потере либо неисправности любой из его жизненно важных систем.
- 4) Создание помех ВС с применением огнестрельного оружия, фейерверков, летающих змеев, лазерного освещения, фонарей высокой мощности, лазеров, дистанционно пилотируемых авиационных систем, авиамоделей или аналогичных средств.
- 5) Удар молнии, который привёл к повреждению ВС или потере его функций.
- 6) Попадание в область сильной турбулентности, которое привело к травме лиц, находящихся на борту ВС, или необходимости послеполётной проверки на повреждения ВС вследствие турбулентности.
- 7) Обледенение, в том числе обледенение карбюратора, которое поставило или могло поставить под угрозу ВС, лиц, находящихся на его борту, или других лиц.

2. ПЛАНЕРЫ

2.1. Производство полётов

- 1) Непреднамеренная потеря управляемости.
- 2) Авиационное событие, когда пилот планера не смог выпустить либо трос лебёдки, либо трос самолёта буксировки и был вынужден прибегнуть для этого к аварийной процедуре.
- 3) Высвобождение троса лебёдки или троса самолёта буксировки, если выпуск угрожает или может угрожать планеру, лицам, находящимся на его борту, или другим лицам.
- 4) В случае мотопланера, отказ двигателя во время взлёта.

5) Полет, выполненный планером, который не был пригоден к полётам или для которого предполётная подготовка не была завершена, что поставило или могло поставить под угрозу планер, лиц, находящихся на его борту, или других лиц.

2.2. Технические события

- 1) Аномально сильная вибрация (например: вибрация воздушного винта, дрожание элерона или руля).
- 2) Любая из систем управления полётом функционирует некорректно или отключена.
- 3) Отказ или существенное ухудшение свойств конструкции планера.
- 4) Потеря любой части конструкции или установки планера в полёте.

2.3. Взаимодействие со службами аэронавигационной информации и управления воздушным движением

- 1) Взаимодействие со службой аэронавигационной информации (например: некорректное предоставление услуг, противоречивые сообщения или отклонение от параметров диспетчерского разрешения), которое поставило или могло поставить под угрозу планер, лиц, находящихся на его борту, или других лиц.
- 2) Нарушение воздушного пространства.

2.4. Чрезвычайные и другие критические ситуации

- 1) Событие, ведущее к объявлению чрезвычайной ситуации.
- 2) Ситуация, при которой отсутствуют свободные безопасные посадочные площадки.
- 3) Пожар, взрыв, дым, токсичные газы или токсичные пары на борту планера.
- 4) Потеря трудоспособности пилотом, которая приводит к его неспособности выполнять любые обязанности.

2.5. Факторы внешней среды и метеорология

- 1) Столкновение, на земле или в воздухе, планера с другим ВС, земной поверхностью или препятствием.
- 2) Опасное сближение, на земле или в воздухе, планера с другим ВС, земной поверхностью или препятствием, требующее неотложного манёвра уклонения во избежание столкновения.
- 3) Создание помех планеру с применением огнестрельного оружия, фейерверков, летающих змеев, лазерного освещения, фонарей высокой мощности, лазеров, дистанционно пилотируемых авиационных систем, авиамоделей или аналогичных средств.
- 4) Удар молнии, который привёл к повреждению планера.

3. ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ ЛЕГЧЕ ВОЗДУХА (ВОЗДУШНЫЕ ШАРЫ И ДЕРИЖАБЛИ)

3.1. Производство полётов

- 1) Полет, выполненный летательным аппаратом легче воздуха, который не был пригоден к полётам или для которого предполётная подготовка не была завершена, что поставило или могло поставить под угрозу ЛА легче воздуха, лиц, находящихся на его борту, или других лиц.
- 2) Непреднамеренное продолжительное затухание малой горелки.

3.2. Производственные события

- 1) Неисправность любой из следующих частей и элементов управления: погружной трубы топливного баллона, блока оболочки, фала управления, привязного каната, протечка уплотнителя клапана на горелке, протечка уплотнителя клапана на топливном баллоне, неисправность карабина, повреждение топливопровода, подъём газового клапана, оболочки или баллонета, неисправность вентилятора, клапана сброса давления (газового баллона), лебёдки (привязанных газовых баллонов).
- 2) Значительная утечка или потеря аэростатного газа (например: газопроницаемость, подъём клапанов аэростатного газа).

3.3. Взаимодействие со службами аэронавигационной информации и управления воздушным движением

- 1) Взаимодействие со службой аэронавигационной информации (например: некорректное предоставление услуг, противоречивые сообщения или отклонение от параметров диспетчерского разрешения), которое поставило или могло поставить под угрозу ЛА легче воздуха, лиц, находящихся на его борту, или других лиц.
- 2) Нарушение воздушного пространства.

3.4. Чрезвычайные и другие критические ситуации

- 1) Событие, ведущее к объявлению чрезвычайной ситуации.
- 2) Пожар, взрыв, дым или токсичные пары на борту ЛА легче воздуха (не предусмотренные нормальной работой горелки).
- 3) Выпадение из корзины или гондолы лиц, находящихся на борту ЛА легче воздуха.
- 4) Потеря трудоспособности пилотом, которая приводит к его неспособности выполнять любые обязанности.
- 5) Непреднамеренный подъём или волочение наземного экипажа, приводящие к смертельному исходу или травме какого-либо лица.

3.5. Факторы внешней среды и метеорология

- 1) Столкновение или опасное сближение, на земле или в воздухе, с ВС, земной поверхностью или препятствием, которое поставило или могло поставить под угрозу ЛА легче воздуха, лиц, находящихся на его борту, или любых других лиц.
- 2) Создание помех ЛА легче воздуха с применением огнестрельного оружия, фейерверков, летающих змеев, лазерного освещения, фонарей высокой мощности, лазеров, дистанционно пилотируемых авиационных систем, авиамоделей или аналогичных средств.
- 3) Неожиданное попадание в область неблагоприятных погодных условий, которое поставило или могло поставить под угрозу ЛА легче воздуха, лиц, находящихся на его борту, или любых других лиц.

Приложение 2. Формы обязательных отчётов об авиационных событиях

В целях обеспечения системности отчётности, а также последующего хранения и анализа данных, [Управлением гражданской авиации] могут быть разработаны Формы представления данных об авиационных событиях. Формат, который будет использоваться авиационным специалистом для сообщения об авиационном событии в свою организацию, определяется государством или организацией в рамках своей Системы управления безопасностью.

В целом, рекомендуется разработать простые и интуитивно понятные формы отчётности, которые не будут озадачивать потенциального составителя, лишая его желания сообщать об авиационных событиях. Целью должно быть облегчение сбора информации от непосредственных свидетелей и участников в Системе управления безопасностью организации или компетентного органа.

При разработке форм представления данных для различных целевых аудиторий необходимо принимать во внимание следующие минимально необходимые поля.

Каждый отчёт должен содержать, по меньшей мере, следующие элементы, в зависимости от конкретного случая:

1. Общие сведения

- а) Заголовок
- б) Дата (UTC)
- в) Место события
- г) Изложение фактов
- д) Контактная информация (дополнительно, в зависимости от используемой системы)

2. Специфические обязательные поля

2.1. Данные о воздушном судне

- а) Позывной воздушного судна
- б) Производство/Модель/Серия воздушного судна
- в) Регистрация воздушного судна
- г) Последний пункт вылета
- д) Планируемый пункт назначения
- е) Этап полёта
- ж) Погодные условия

2.2. Поля данных об аэронавигационном обслуживании

- а) Служба, ответственная за предоставление информации
- б) Название пункта ОВД
- в) Тип воздушного пространства
- г) Класс воздушного пространства
- д) Минимальный интервал в случае нарушения эшелонирования

2.3. Поля данных об аэродроме

а) Указатель аэропорта по системе ИКАО

Государство также может использовать стандартные формы отчётов ИКАО «О сближении воздушных судов», «О столкновении с птицами».

Ниже представлен пример формы отчёта об авиационном событии, которая предназначена для использования диспетчерами.

Пример формы отчёта ОВД об авиационном событии.

Логотип		Отчёт ОВД об авиационном событии						
		тел: факс: e-mail:						
Заголовок:								
Дата:		Время:		Сектор:			Частота:	
Позывной	Тип	Скорость	Рег. №	Крейсерская	Разрешённая	Фактическая	ЛП	SSR
а.								
б.								
в.								
SID/STAR	ВПП	Маршрут				QNH	NM Эшелонирование FT	
а.								
б.								
в.								
Погода				Автоматизированные системы оповещения		Рабочая обстановка		
Загрузка		Время начала смены		Время дежурства		Время последнего перерыва		
						С По		
Описание								
Старший диспетчер			Диспетчер помощник / по планированию			Руководитель		Дата/Время

Наименование полей отчёта ОВД об авиационном событии.

Заполните ВСЕ поля. Если поле не применимо, используйте N/A или если информация не известна, используйте N/K . Избегайте использования технических терминов, сокращений и значков. Важно, чтобы форма была заполнена максимально подробно.	
Заголовок	Наименование авиационного события (Выкат за пределы ВПП, отказ связи и т.п.)
Дата	Дата авиационного события (День Месяц Год)
Время	Время (UTC) авиационного события (Часы Минуты)
Сектор	Рабочее положение, где произошло авиационное событие (если их было более одного, указать)
Частота	Используемая частота на момент возникновения авиационного события, при изменении частоты - указать другие
Позывной	Позывной / летательный аппарат – участник авиационного события
Тип	Тип воздушного судна по классификации ИКАО (например, B735)
Скорость	Скорость воздушного судна ИС, ПС, знак Маха и значение (например, M 0,78)
Reg №	Регистрационный номер участвующего в событии воздушного судна, регистрационный знак участвующего в событии транспортного средства
QNH	QNH, присвоенный воздушным судам а, b, с или при следовании по маршруту с параметром 1013
Эшелон / Высота	Проставляя эшелон или высоту воздушного судна в полях, вместо Эшелона ставьте буквы - (FL) и вместо Высоты - букву - (A), а затем цифры (например, FL340, A7500)
ПП	Правила полётов. Вставьте одно из следующих обозначений: ППП - правила полёта по приборам, ПВП - правила визуального полёта и СВПП - специальные визуальные правила полёта
SSR	Код SSR
а, b, с	Участвующие воздушные суда / транспортные средства
SID/STAR	Стандартный маршрут вылета по приборам (SID), Стандартный маршрут прибытия по приборам (STAR) для движения по ППП или точки входа/выхода в/из диспетчерской зоны для движения по ПВП, заданные для воздушных судов а, b, с
ВПП	Рабочая взлётно-посадочная полоса для воздушных судов а, b, с
Маршрут	Часть Маршрута, где произошло авиационное событие, и Аэропорт вылета и Назначения воздушных судов а, b, с
Расстояние	Минимальное горизонтальное и вертикальное расстояние между участвующими воздушными судами
Погода	Погодные условия, сообщенные Пилоту Оператором УВД, или метеорологическая информация на момент возникновения события
Автоматизированные системы оповещения	Системные предупреждения (если таковые имеются), наземные (STCA (краткосрочное предупреждение о конфликте), MSAW (предупреждение о минимальной безопасной высоте), APW (предупреждение о приближении

	к запрещённой зоне) и т.д.) и/или бортовые (TCAS, GPWS и т.д.), которые сработали во время возникновения авиационного события
Рабочая обстановка	Методы или техника работы. Нормальная – пункт ОрВД работает в нормальных условиях без ухудшения функциональности или нештатных ситуаций; С ухудшенными характеристиками - пункт ОрВД работает в условиях сокращённого обслуживания, вызванного выходом из строя или неисправностью оборудования, или нехваткой персонала, или косвенным влиянием на процедуры недостаточной функциональности одного или нескольких элементов системы; Нештатная – действуют чрезвычайные меры, пункт ОрВД работает в исключительных условиях, таких как забастовка, пандемия, закрытие воздушного пространства для масштабных военных учений, военные операции и т.д.
Загрузка	Воздушная обстановка во время дежурства (Очень интенсивная, Интенсивная, Средняя, Лёгкая) и количество воздушных судов на частоте
Время начала смены	Время начала смены (время UTC)
Время дежурства	Время, когда пункт УВД принял на себя обязанности и передал их (во время авиационного события)
Время последнего перерыва	Период времени, когда у диспетчера УВД был последний перерыв
Описание	Опишите авиационное событие простыми словами
Старший диспетчер	Ф.И.О. старшего диспетчера, находящегося на дежурстве в момент авиационного события
Помощник диспетчера/ по планированию	Ф.И.О. помощника диспетчера/планировщика, находящегося на дежурстве в момент авиационного события
Дата/Время	Дата и время заполнения отчёта об авиационном событии
Руководитель	Ф.И.О. руководителя

3. Процедура обработки информации, получаемой из систем обязательного и добровольного сообщения об авиационных событиях в Управление гражданской авиации

3.1 Применение

Рекомендуется взять следующую процедуру в качестве основы для использования Управлением гражданской авиации, ответственным за управление системой обязательного представления данных об авиационных происшествиях в государстве.

3.2 Типовая процедура

Утверждение документа

В следующей таблице представлены руководящие лица, утвердившие первоначальное издание данного документа.

Полномочия	ФИО/Должность	Дата	Подпись
Подготовлено	Имя и должность лиц, подготовивших документ		
Отредактировано	Имя и должность лиц, отредактировавших документ		
Проверено	Имя и должность лиц, проверивших документ		
Утверждено	Руководитель Управления гражданской авиации		

Регистрация изменений документа

Версия	Дата	Описание	Страницы
0.1	Хх/хх/хх		Все

Содержание

1.	Введение.....	X
2.	Правовая база.....	X
3.	Квалификационные требования.....	X
4.	Уведомление об авиационных событиях.....	X
5.	Конфиденциальность отчётов.....	X
6.	Обработка отчётов об авиационных событиях.....	X
7.	Обмен данными с Региональным мониторинговым агентством (РМА).....	X
8.	Механизм обратной связи.....	X

1. Введение

Целью данного документа является определение необходимых действий для сбора и обработки информации об авиационных событиях в рамках Управления гражданской авиации, а также выработка производственных инструкций для соответствующего персонала.

Настоящее руководство относится ко всем сотрудникам Управления гражданской авиации, вовлечённым в процесс сбора, обработки и представления данных об авиационных событиях.

2. Правовая база

[Указать действующие Правила, применимые к представлению данных об авиационных событиях в государстве]

3. Квалификационные требования

Лица, несущие ответственность за ведение базы данных уведомлений об авиационных событиях, будут выбираться по следующим критериям:

- а) Знание соответствующего языка (в зависимости от языка, используемого в базах данных)
- б) Обязателен опыт в области информационных технологий.
- в) Обязательно удовлетворительное окончание курса обучения технических специалистов [например, ECCAIRS]. (установка тех баз данных, которые будут использоваться в организации)

Лица, несущие ответственность за сбор, обработку и представление данных об авиационных событиях, будут выбираться по следующим критериям:

- а) Знание английского языка
- б) Обязателен опыт в области информационных технологий.
- в) Обязательно удовлетворительное окончание курса обучения конечных пользователей [например, ECCAIRS]. (установка тех баз данных, которые будут использоваться в организации)

4. Уведомление об авиационных событиях

Управление гражданской авиации получает отчёты об авиационных событиях по следующим каналам связи:

- а) По телефону
- б) На выделенный электронный адрес
- в) С помощью обращения через веб-страницу
- г) Через окно уведомления
- д) По прочим каналам

Получение информации по телефону

Уведомления об авиационных событиях принимаются сотрудниками по телефону в любое время суток. Заявитель должен будет сообщить сотрудникам следующую информацию:

- Суть авиационного события (что произошло);
- Время и дата авиационного события (когда произошло);
- Место авиационного события (где произошло);
- Развёрнутое описание авиационного события;
- Имя и контактные данные лица, сообщающего информацию;
- Вопрос конфиденциальности (желает ли заявитель раскрывать персональные данные).

Затем сотрудник передаёт информацию об авиационном происшествии лицу, ответственному за сбор данных об авиационных событиях.

Получение информации через веб-страницу

Информация об авиационных событиях принимается через официальную веб-страницу, предназначенную для добровольного сообщения об авиационных событиях. Данная информация принимается непосредственно лицом, ответственным за сбор данных об авиационных событиях.

Получение информации по электронной почте

Информация об авиационных событиях принимается на выделенный адрес электронной почты [адрес электронной почты]. Данная информация принимается непосредственно лицом, ответственным за сбор данных об авиационных событиях.

Получение информации через окно уведомления

Информация об авиационных событиях принимается через окно уведомления, находящееся в [указать местонахождение]. Лицо, ответственное за сбор данных об авиационных событиях, регулярно проверяет окна уведомлений.

5. Конфиденциальный характер отчётов

Персонал, принимающий участие в сборе отчётов об авиационных событиях, не вправе разглашать имя лица, направившего отчёт, или лица, которого касается такой отчёт.

При необходимости последующих действий по обеспечению безопасности, вытекающих из содержания отчёта, Управление гражданской авиации примет все обоснованные шаги по неразглашению личности составителя отчёта или личности других участников сообщаемого авиационного события.

6. Обработка отчётов об авиационных событиях

6.1 Лицо, ответственное за сбор данных об авиационных событиях, по каждому из сообщаемых событий выполняет следующие действия:

- а) оценивает актуальность каждого полученного отчёта об авиационном событии;
- б) при необходимости, запрашивает дополнительную информацию у составителя отчёта (если составитель был указан) для формирования более чёткой картины произошедшего;
- в) присваивает событию ссылочный номер и вносит обезличенную информацию в базу данных;

Примечание: Для целей получения обратной связи, доступ к персональным данным составителя отчёта возможен только для лица, ответственного за сбор данных об авиационных событиях. После закрытия отчёта персональные данные стираются.

- г) направляет составителю отчёта сообщение с подтверждением получения отчёта, в котором указывается присвоенный ссылочный номер авиационного события (если эта процедура не выполняется системой автоматически);

Примечание: данная процедура невозможна при направлении добровольного отчёта, в котором не указаны контактные данные составителя.

- д) направляет обезличенную информацию:

- а. соответствующему инспектору в Управление гражданской авиации, ответственному за взаимодействие с организацией-участницей авиационного события;

- Примечание: эта процедура выполняется, если организация-участница авиационного события зарегистрирована в [наименование государства].

- б. в Управление гражданской авиации по месту регистрации ВС и осуществляет с ним обмен имеющейся информацией, актуальной для сообщённых авиационных событий;

- е) обновляет и закрывает запись в базе данных после получения отчёта по результатам расследования/анализа от организации-участницы события.

- ж) информирует составителя отчёта о результатах расследования (по просьбе последнего).

- з) в начале каждого года готовит годовой отчёт о состоянии безопасности полётов с учётом сообщённых авиационных событий, в котором отражается анализ статистики и тенденций.

6.2 Соответствующий инспектор по вопросам безопасности полётов проводит проверки, которые он считает необходимыми для подтверждения, что соответствующая организация своевременно принимает необходимые коррективные и превентивные действия в отношении сообщённых авиационных событий, а также для наблюдения за реализацией и эффективностью таких действий;

6.3 Управление гражданской авиации не менее одного раза в год публикует обзор состояния безопасности полётов в целях информирования общественности об уровне безопасности полётов гражданской авиации.

7. Обмен информацией с Региональным Мониторинговым Агентством (РМА).

Данные о Значительном отклонении по высоте (LHD) представляются в РМА дважды в год, в марте и сентябре, лицом, ответственным за сбор данных об авиационных происшествиях. Все указанные мероприятия выполняются в соответствии с процедурой ИКАО.

8. Механизм обратной связи

В целях привлечения заявителей и персонала к участию в обработке авиационного события, связанного с угрозой безопасности полётов, Управление гражданской авиации ежегодно организует семинары, посвящённые прогрессу и результатам работы системы сообщений об авиационных событиях в [наименование государства].

Перечень использованной литературы

- ИКАО, Приложение 19 к Конвенции о Международной Гражданской Авиации, Управление безопасностью полётов
- ИКАО, Документ 9332, Руководство по Системам информирования ИКАО о столкновении с птицами (IBIS)
- ИКАО, Документ 9859, Руководство по управлению безопасностью полётов
- Регламент (ЕС) № 376/2014 Европейского Парламента и Совета по представлению данных, анализу и последующим действиям в отношении авиационных событий в гражданской авиации.
- Регламент (ЕС) 2015/1018, устанавливающий Перечень классификации авиационных событий в гражданской авиации, подлежащих обязательному информированию.
- Инструкция – Регламент (ЕС) № 376/2014 и правила его реализации – Версия 1 (декабрь 2015 г.)