

НАКАЗ

26.03.2010 N 159

Зареєстровано в Міністерстві  
юстиції України  
2 серпня 2010 р.  
за N 590/17885

**Про затвердження Положення про розслідування  
авіаційних подій та інцидентів**

Відповідно до статей 7 та 84 Повітряного кодексу України ([3167-12](#)) та з метою приведення організації та порядку проведення розслідувань авіаційних подій та інцидентів у відповідність із Стандартами і Рекомендованою практикою Міжнародної організації цивільної авіації НАКАЗУ Ю:

1. Затвердити Положення про розслідування авіаційних подій та інцидентів, що додається.

2. Державній авіаційній адміністрації (Овчинников О.В.):

2.1. Забезпечити подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.

2.2. Довести цей наказ до відома всіх підприємств та організацій, зареєстрованих на території України, які здійснюють експлуатацію повітряних суден, аеродромів, аеропортів, використання повітряного простору та обслуговування повітряного руху, а також підготовку авіаційних фахівців.

3. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

4. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника Міністра - голову Державної авіаційної адміністрації Давидова О.М.

Міністр

К.О.Єфименко

ПОГОДЖЕНО:

В.о. Голови  
України з  
політики та підприємництва

Державного  
питань

комітету  
регуляторної  
В.Загородній

Голова  
Служби безпеки України

В.Хорошковський

Міністр  
внутрішніх справ України

А.В.Могильов

Заступник Міністра України з питань  
надзвичайних ситуацій та у справах  
захисту населення від наслідків  
Чорнобильської катастрофи

А.Бондаренко

ЗАТВЕРДЖЕНО  
Наказ Міністерства  
транспорту та зв'язку  
України  
26.03.2010 N 159

Зареєстровано в Міністерстві  
юстиції України  
2 серпня 2010 р.  
за N 590/17885

## ПОЛОЖЕННЯ

### про розслідування авіаційних подій та інцидентів

#### I. Загальні положення

1.1. Це Положення визначає процедуру організації та проведення розслідування авіаційних подій (далі - АП) та інцидентів, що сталися з цивільними повітряними суднами (далі - ПС) України та іноземними цивільними ПС на території України, з цивільними ПС, що зареєстровані, виготовлені, розроблені чи експлуатуються в Україні, що сталися на території іноземних держав з цивільними ПС України, якщо закони країни місця події не передбачають іншого, або за межами території будь-якої держави.

1.2. Вимоги цього Положення поширюються на всіх суб'єктів правовідносин, на яких розповсюджується дія Повітряного кодексу України ( [3167-12](#) ), який регулює відносини в галузі цивільної авіації, в тому числі - підприємства, установи, організації незалежно від форм власності, та фізичних осіб, які здійснюють діяльність, пов'язану з розробленням, виготовленням, експлуатацією, обслуговуванням ПС, підготовкою авіаційного персоналу, зчитуванням та розшифровкою засобів реєстрації польотної інформації (далі - ЗРП), розслідуванням АП та інцидентів, забезпеченням пошуково-рятувальних робіт, виробленням та реалізацією заходів з попередження АП.

1.3. Розслідування АП та інцидентів, що здійснюються згідно з цим Положенням та Правилами розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами в Україні, затвердженими наказом Державіаслужби від 13.12.2005 N 943 ( [z1588-05](#) ), зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 29.12.2005 за N 1588/11868 (далі - ПРАПІУ), виконуються з метою встановлення їх причин і вжиття заходів щодо запобігання таким подіям у майбутньому.

1.4. У тексті цього Положення терміни та визначення вживаються у значенні, визначеному у ПРАПІУ. У цьому Положенні використовуються такі скорочення:

- АДВ - аеродромна диспетчерська вишка;
- АРК - аварійно-рятувальна команда;
- АС КІР - автоматизована система керування повітряним рухом;
- БСПЗ - бортова система попередження зіткнень;
- ВМУ - візуальні метеорологічні умови;
- ВОРЛ - вторинний оглядовий радіолокатор;
- ВЧ - висока частота;
- ДВЧ - дуже висока частота (300-3000 МГц);
- ДСУ - допоміжна силова установка;
- ЕПТ - електронно-променева трубка;
- ЗПС - злітно-посадкова смуга;
- ІАС - інженерно-авіаційна служба;
- ІНС - інерційна навігаційна система;
- КЛЕ - керівництво з льотної експлуатації;
- КОСПАС-САРСАТ - міжнародна космічна система пошуку аварійних суден;
- КПС - командир повітряного судна;
- КСГ - кінцева смуга гальмування;
- КЦПР ЦА - координаційний центр пошуку та рятування цивільної авіації;
- ЛОРАН - система дальньої радіоаеронавігації;

МСА - міжнародна стандартна атмосфера;  
ОПР - обслуговування повітряного руху;  
ПВП - правила візуальних польотів;  
ПММ - паливно-мастильні матеріали;  
ПМУ - приладові метеорологічні умови;  
ППП - правила польотів за приладами;  
ППШ - приладова повітряна швидкість;  
ПРЛ - посадковий радіолокатор;  
РДЦ - районний диспетчерський центр;  
РКЦПР - регіональний координаційний центр пошуку і рятування;  
РПІ - район польотної інформації;  
РТЗ - радіотехнічне забезпечення;  
УВЧ - ультрависока частота (300-3000 МГц);  
Укрaviaпошук - Державна авіаційна пошуково-рятувальна служба;  
Украероцентр - Український центр планування використання повітряного простору України та регулювання повітряного руху;  
УНРАП - управління незалежного розслідування авіаційних подій Державіаадміністрації;  
ЦА - цивільна авіація;  
ЦДС - центральна диспетчерська служба Державіаадміністрації;  
ACARS - бортова система зв'язку адресації та передачі даних;  
АС - змінний струм;  
ACCID - авіаційна подія;  
AD - директива з льотної придатності;  
ADF - автоматичний радіопеленгатор;  
ADI - командний авіагоризонт;  
ADIZ - розпізнавальна зона протиповітряної оборони;  
ADREP - автоматизована система збирання, оброблення, зберігання та розповсюдження інформації про авіаційні події та інциденти;  
ADS - автоматичне залежне спостереження;  
AFIS - аеродромна служба польотної інформації;  
AFTN - мережа авіаційного фіксованого електрозв'язку;  
AGL - над рівнем моря;  
AIC - циркуляр аеронавігаційної інформації;  
AIP - збірник аеронавігаційної інформації;  
AIREP - донесення з борту повітряного судна;  
AMSL - над середнім рівнем моря;  
ANO - аеронавігаційне завдання;  
AOA - кут атаки;  
AOC - сертифікат експлуатанта;  
AOM - керівництво з виконання польотів;  
APP - диспетчерський орган підходу, диспетчерське обслуговування підходу;  
ARTCC - центр диспетчерського ОПР на маршруті;

ASI - показчик повітряної швидкості;  
ASR - оглядовий аеродромний радіолокатор;  
ATFM - організація потоку повітряного руху;  
ATIS - служба автоматичної передачі інформації в районі аеродрому;  
ATPL - свідоцтво лінійного пілота;  
AVASIS - спрощена система візуальної індикації глибини;  
CAA - повноважний орган цивільної авіації;  
CADC - центральний обчислювач повітряних сигналів;  
CAM - мікрофон у кабіні екіпажу;  
CAVOK - "хмарність відсутня і видимість добра" (код зв'язку);  
CFIT - зіткнення справного повітряного судна із землею;  
CPL - свідоцтво пілота комерційної авіації;  
CRM - управління ресурсами кабіни екіпажу;  
CTA - диспетчерський район;  
CVR - реєстратор переговорів у кабіні, бортовий мовний реєстратор;  
DA - абсолютна висота прийняття рішення;  
DA/H - абсолютна/відносна висота прийняття рішення;  
DC - постійний потік;  
DFDR - цифровий реєстратор польотних даних;  
DH - відносна висота прийняття рішення;  
DME - далекомірне обладнання;  
ECAM - електронний централізований бортовий монітор;  
EICAS - система індикації роботи двигуна та попередження екіпажу;  
EFIS - електронна система пілотажного обладнання повітряного судна;  
EGPWS - вдосконалена система попередження про близькість землі;  
EGT - температура вихлопних газів;  
ELT - аварійний привідний передавач;  
EMI - електромагнітне спряження;  
EPR - ступінь підвищення тиску в двигуні;  
ETA - розрахунковий час прибуття;  
ETD - розрахунковий час вильоту;  
FAF - контрольна точка кінцевого заходу на посадку;  
FAP - точка кінцевого етапу заходу на посадку;  
FAR - федеральні авіаційні правила;  
FCOM - керівництво з виконання польотів льотного екіпажу;  
FD - пілотажний командний прилад;  
FDAU - блок виділення польотних даних;  
FDM - оптимізація роботи екіпажу в кабіні;  
FDR - реєстратор польотних даних;  
FIS - польотно-інформаційне обслуговування;

FL - ешелон польоту;  
FMC - електронно-обчислювальна машина управління польотом;  
FMS - система управління польотом;  
FOD - пошкодження стороннім предметом;  
FSS - станція служби забезпечення польотів;  
GNSS - глобальна навігаційна супутникова система;  
GPS - глобальна система визначення місцеположення;  
GPWS - система попередження про близькість землі;  
HSI - авіагоризонт;  
IAF - контрольна точка початкового етапу заходу на посадку;  
IAS - швидкість за приладами;  
ICAO - Міжнародна організація цивільної авіації;  
IC - уповноважений з розслідування;  
ILS - система посадки за приладами;  
IMY - метеорологічні умови за приладами;  
IRS - інерційна система координат;  
INCID - інцидент;  
FDR - реєстратор польотних даних;  
FPL - план польоту;  
LED - світловипромінювальний діод;  
LF - низька частота (30 to 300 кГц);  
LLWS - зсув вітру на малих висотах;  
LOFT - льотна підготовка в умовах, наближених до реальних;  
MAC - середня аеродинамічна хорда;  
MDA - мінімальна абсолютна висота зниження;  
MDA/H - мінімальна абсолютна/відносна висота зниження;  
MDH - мінімальна відносна висота зниження;  
MEL - перелік мінімального обладнання;  
MET - метеорологія, метеорологічне обслуговування;  
MLS - мікрохвильова система посадки;  
MMEL - основний перелік мінімального обладнання;  
MOC - мінімальна висота прольоту перешкод;  
MOPS - стандарти мінімальних експлуатаційних характеристик;  
MSA - мінімальна абсолютна висота в секторі;  
MSL - середній рівень моря;  
N - число обертів турбіни високого тиску;  
1  
N - число обертів вентилятора;  
2  
NDB - всенаправлений радіомаяк;  
NDT - неруйнівний контроль;  
NOTAM - повідомлення для пілотів;  
OAT - температура зовнішнього повітря;  
OCA - абсолютна висота прольоту перешкод;  
OCH - відносна точка прольоту перешкод;

OCL - мінімальна (безпечна) висота прольоту перешкод;  
OCS - поверхня висоти прольоту перешкод;  
OPS - виконання польотів;  
RA - радіовисотомір або рекомендації щодо вирішення загрози зіткнення;  
RCC - координаційний центр пошуку та рятування;  
RF - радіочастота;  
RFFS - служба рятування та боротьби з пожежею;  
RMI - радіомагнітний показчик курсових кутів;  
RNAV - зональна навігація;  
RPM - число обертів за хвилину;  
RTF - радіотелефон;  
RVR - дальність видимості на ЗПС;  
SAR - пошук та рятування;  
SAS - система підвищеної стійкості;  
SB - експлуатаційний бюлетень;  
SCAS - система стабілізації та управління підвищенням стійкості;  
SDR - повідомлення про важкість обслуговування;  
SEM - електронний сканувальний мікроскоп;  
SID - стандартний маршрут вильоту за приладами;  
SIGMET - важливе метеозведення;  
SL - бюлетень про обслуговування;  
SMC - контроль за наземним рухом;  
SMR - радіолокатор контролю наземного руху;  
S/N - заводський номер;  
SPECI - спеціальне авіаційне метеозведення;  
SRA - захід на посадку за оглядовим радіолокатором;  
STAR - стандартний маршрут прибуття за приладами;  
STOL - короткий зліт та посадка;  
SVR - дальність похилої видимості;  
TAF - прогноз погоди по аеродрому;  
TAR - оглядовий радіолокатор зони аеродрому;  
TAS - дійсна повітряна швидкість;  
TAWS - система попередження про небезпеку зближення із землею;  
TCAS - система видачі інформації про повітряний рух та попередження зіткнень;  
TCH - висота прольоту порога ЗПС;  
TDP - точка прийняття рішення при зльоті;  
TDZ - зона приземлення;  
TMA - термінальний диспетчерський район;  
ULB - підводний привідний маяк;  
UD - індикація на лобовому склі;  
UTC - всесвітній скоординований час;

VASIS - система візуальної індикації глибини;  
 VOR - всенаправлений ДВЧ маяк;  
 VSI - варіометр;  
 VTOL - вертикальний зліт та посадка;  
 V - швидкість прийняття рішення;  
 1  
 V - мінімальна безпечна швидкість вітру;  
 2  
 V - мінімальна еволютивна швидкість у повітрі;  
 MCA  
 V - мінімальна еволютивна швидкість заходу на посадку;  
 MCL  
 V /M - максимальна допустима експлуатаційна  
 MO MO швидкість/мінімальна допустима експлуатаційна швидкість;  
 V - граничнодопустима повітряна швидкість перед NE  
 руйнуванням;  
 V - швидкість у момент відриву носового колеса; R V -  
 розрахункова швидкість заходу на посадку зі всіма  
 REF двигунами, що працюють; V - мінімальна приладова  
 швидкість у польоті за час маневру  
 S  
 звалювання;  
 V - швидкість звалювання (злітна конфігурація).  
 S1

1.5. Розслідування АП спрямовується на виявлення всіх імовірних основних та безпосередніх системних причин події і підготовку рекомендацій з виконання заходів безпеки польотів, направлених на уникнення існуючої небезпеки чи усунення виявлених недоліків. Під час розслідування необхідно виявляти та враховувати інші небезпечні фактори та недоліки авіаційної системи, які не були безпосередньо пов'язані з причинами цієї події.

1.6. Під час будь-якого розслідування необхідно встановити факти, умови та обставини стосовно виживання чи не виживання осіб, які перебували на борту ПС, та, у разі потреби, розробити заходи щодо підвищення міцності конструкцій ПС до ударних навантажень з метою уникнення чи зведення до мінімуму тілесних ушкоджень осіб, що перебувають на борту ПС, у результаті можливої АП у майбутньому.

1.7. Якщо в ході розслідування були виявлені протиправні дії чи бездіяльність окремих осіб чи організацій, голова комісії з розслідування УНРАП зобов'язаний повідомити про це органи



прокуратури.

1.8. Розслідування не повинно обмежуватися розглядом лише тих факторів, що стали причинами події. Розслідування проводиться за принципом багатофакторності, що передбачає виявлення відхилень від нормального функціонування авіаційно-транспортної системи та оцінку впливу цих відхилень на завершення польоту ПС.

1.9. Остаточний звіт, що надається за результатами розслідування, містить офіційні висновки, інформацію про подію та рекомендації.

## II. Орган з розслідування авіаційних подій та інцидентів

2.1. АП та інциденти, що сталися з цивільними ПС України або іноземних держав на території України, розслідуються Державіаадміністрацією до створення в Україні незалежного органу з розслідування АП та інцидентів.

УНРАП здійснює розслідування АП та інцидентів, що сталися на території інших держав з цивільними ПС, що зареєстровані, експлуатуються, виготовлені чи розроблені в Україні, та у випадках, коли внаслідок події загинули чи були травмовані громадяни України, за взаємною домовленістю та згодою держави місця події. Якщо розслідування з цивільними ПС, що зареєстровані, експлуатуються, виготовлені чи розроблені в Україні, та у випадках, коли внаслідок події загинули чи були травмовані громадяни України, проводить держава місця події, Державіаадміністрація направляє свого уповноваженого представника та його радників для участі у розслідуванні.

2.2. За рішенням УНРАП організація та проведення розслідування інцидентів можуть бути покладені на експлуатанта ПС, аеропорт чи підприємство ОПР. У разі коли розслідування проводить експлуатант, аеропорт чи підприємство ОПР, УНРАП здійснює контроль за проведенням розслідування та готує висновок за результатами розслідування за формою, визначеною ПРАПУ.

2.3. Державіаадміністрація в межах законодавства забезпечує об'єктивність та незалежність діяльності УНРАП.

2.4. Завданнями комісії з розслідування є встановлення причин АП чи інциденту та підготовка рекомендацій з попередження АП у майбутньому.

2.5. Фахівцям УНРАП надаються оперативний та необмежений доступ до всієї інформації, що необхідна для якісного проведення розслідування, і повноваження виконувати свої функції на місці події, під час роботи з речовими доказами та засобами об'єктивного контролю.

2.6. Метою проведення розслідування АП та інцидентів не є встановлення чиєїсь вини чи відповідальності.

2.7. Для розслідування АП та інцидентів згідно з вимогами ПРАПУ створюються комісії з розслідування (далі - комісія).

2.8. До участі в розслідуванні АП та інцидентів залучаються фахівці, які мають спеціальну підготовку з розслідування АП та інцидентів за затвердженою програмою та періодично підвищують свою кваліфікацію.

На час проведення розслідування члени комісії звільняються від виконання своїх обов'язків. До складу комісії повинні входити досвідчені фахівці з практичним досвідом розслідувань. До участі у роботі комісії з розслідування АП та інцидентів також залучаються експерти.

Фахівці УНРАП та авіаційний персонал, що залучаються до складу комісій з розслідування, повинні мати практичний досвід роботи в авіації за напрямками пілот, інженер або технік з обслуговування ПС, менеджер з організації виконання польотів, фахівець з льотної придатності, ОПР, авіаційної метеорології, спеціаліст у галузі людського фактора, авіаційної медицини, повітряного права та інші.

Крім необхідної кваліфікації, до фахівців УНРАП висуваються вимоги щодо особистих якостей.

### III. Обладнання та оснащення розслідувача АП

3.1. Розслідувач АП повинен бути забезпечений мобільним телефонним зв'язком, упакованими комплектами спеціального спорядження та набором основних речей і засобів, які дають змогу оперативно вирушити до місця події.

3.2. Комплект спорядження розслідувача АП повинен містити обладнання, достатнє для огляду місця події, визначення точок зіткнення і характеру руйнування, ідентифікації частин та запису інформації. Вимоги до обладнання та оснащення розслідувача АП зазначені в додатку 1 до цього Положення.

#### IV. Планування розслідування

4.1. Організація розслідування АП здійснюється відповідно до вимог розділу 6 ПРАПУ.

4.2. Для забезпечення незалежного, об'єктивного та кваліфікованого розслідування АП чи інциденту воно повинно бути належним чином сплановане та організоване. Основні етапи розслідування плануються таким чином, щоб члени комісії розуміли поставлені перед ними завдання.

4.3. Організація та забезпечення незалежного розслідування АП та інцидентів, що сталися з цивільними ПС на території України, покладаються на УНРАП, за потреби за участю розробника ПС, виробника ПС, експлуатантів ПС, провайдерів аеродромного обслуговування та ОПП і за згодою інших підприємств, організацій і установ України.

4.4. Комісія проводить розслідування АП чи інцидентів із залученням за потреби спеціалістів, керуючись вимогами законодавства України.

4.5. Розслідування АП з ПС української реєстрації повинно проводитись у стислі строки та не перевищувати 30 діб для розслідування аварій, 60 діб - для розслідування катастроф, 90 діб - для розслідування АП з іноземними ПС, 20 діб - для розслідування серйозних інцидентів та 15 діб - для розслідування інцидентів.

Якщо для встановлення причин АП чи інциденту необхідне проведення спеціальних досліджень, то термін розслідування може бути продовжений головою Державіаадміністрації за поданням голови комісії.

4.6. Зіткнення двох або кількох ПС розслідується як одна АП, а класифікується і зараховується окремо для кожного ПС залежно від наслідків. За результатами розслідування оформляється один остаточний звіт.

4.7. Для розслідування події, що сталася з ПС, яке призначене для перевезення 15 та більше пасажирів, для виконання усіх етапів розслідування формується комісія, яка складається з кількох груп спеціалістів, об'єднаних за фаховою ознакою. При розслідуванні події з іншими ПС кількість фахівців, які залучаються до розслідування, зменшується, але функції роботи комісії залишаються

незмінними.

4.8. Керівники робочих груп (підкомісій) повинні бути ознайомлені з системою організації розслідування та чітко знати завдання, які поставлені перед їх групами.

Для ефективного та оперативного проведення розслідування до робочої групи залучаються фахівці, які необхідні для вивчення конкретних обставин події, виявлення безпосередніх причин та надання рекомендацій з усунення виявлених недоліків і запобігання їх виникненню в майбутньому.

4.9. На запит УНРАП щодо залучення фахівців підприємств, установ та організацій незалежно від форми власності до участі в розслідуванні АП за згодою їх керівників, до яких направлені запити, направляються у розпорядження голови комісії фахівці, кандидатури яких узгоджуються з УНРАП, на термін, необхідний для виконання робіт в інтересах розслідування АП.

Інформація про кандидатів до складу комісії передається до УНРАП протягом трьох годин після одержання запиту.

При виникненні катастроф та аварій за поданням керівника Укрвіапошуку до складу комісій включаються фахівці Укрвіапошуку.

Система організації розслідування повинна забезпечувати ефективну роботу фахівців при проведенні розслідування.

Системою організації розслідування є блок-схема, яка відображає послідовний ряд дій і полегшує організацію розслідування АП та інцидентів. Блок-схема повинна забезпечувати задану послідовність дій учасниками розслідування.

Під час організації розслідування щодо кожної події УНРАП складає контрольну карту, яка містить ряд завдань та заходів, які необхідно виконати комісії. Завдання і заходи складаються залежно від місця та умов проведення розслідування. Форма контрольної карти розслідування АП з ПС наведена в додатку 2 до цього Положення.

Голова комісії з розслідування АП чи серйозного інциденту згідно з контрольною картою ставить перед кожною підкомісією конкретні завдання.

Блок-схема та контрольні карти допомагають керівнику організувати роботу своєї групи, а керівнику УНРАП і голові комісії - оцінити досягнуті результати.

Ефективність системи організації розслідування залежить від дотримання розслідувачем у роботі блок-схеми та контрольних карт.

V. Взаємодія Державіаадміністрації з органами державної влади, місцевого самоврядування

та засобами масової інформації

5.1. Державіаадміністрація забезпечує постійне надання до відповідного органу прокуратури інформації про виникнення АП з цивільними ПС, що сталися на території України, та цивільними ПС України, що сталися за кордоном.

5.2. При виникненні АП чи інциденту голова комісії через УНРАП підтримує постійний зв'язок з іншими уповноваженими органами, в першу чергу з підрозділами з безпеки польотів аеропортів, експлуатантів та органів ОПР для взаємодії у випадку виникнення АП чи інциденту.

5.3. УНРАП розробляє план дій на випадок виникнення АП чи інциденту. Такий план розробляється з урахуванням планів дій, що готуються аеропортами, експлуатантами та органами чи підприємством ОПР.

5.4. При виникненні АП голова комісії через УНРАП взаємодіє з відповідними органами прокуратури, МВС, МНС, органами місцевого самоврядування тощо, у межах компетенції яких визначено надання допомоги при розслідуванні події.

5.5. Голова комісії з розслідування АП після його призначення наказом Державіаадміністрації повинен проінформувати про це відповідні правоохоронні органи, що проводять перевірку або здійснюють досудове слідство.

5.6. Усі дії членів комісії, підкомісій і робочих груп, що спрямовані на збирання доказових матеріалів (вилучення і передачу на збереження записів бортових та наземних реєстраторів, іншого обладнання, частин повітряного судна тощо), а також пов'язані з похованням або кремацією загиблих, повинні проводитися за узгодженням із правоохоронним органом, що здійснює досудове слідство.

5.7. Відповідно до вимог Повітряного кодексу України ( [3167-12](#) ) місцеві органи влади, підприємства, організації та установи зобов'язані всебічно сприяти комісії в охороні місця події, пошуку елементів конструкції ПС, забезпеченні транспортом, засобами зв'язку, приміщеннями для роботи і відпочинку, продуктами харчування, спеціальним спорядженням і одягом, засобами для виконання такелажних і вантажних робіт, транспортування уламків санітарної обробки місцевості, в забезпеченні безпечних умов

роботи на місці події.

5.8. Під час розслідування УНРАП особливу увагу приділяє речовим доказам, які вимагають негайної реєстрації та аналізу, зокрема обстеження й упізнання жертв, зчитування записів реєстрації польотної інформації.

5.9. Елементи ПС, що пройшли дослідження, після затвердження остаточного звіту зберігаються протягом трьох місяців, якщо у подальшому зберіганні немає потреби. Місце збереження визначається Державіаадміністрацією.

5.10. Під час проведення розслідування голова комісії через УНРАП регулярно ознайомлює засоби масової інформації (далі - ЗМІ) з фактами, які можуть бути опубліковані без шкоди для розслідування.

5.11. УНРАП призначає координатора зв'язків з пресою. Таким координатором може бути голова комісії або визначена ним особа.

5.12. Координатор зв'язків з пресою повинен ознайомлювати ЗМІ з об'єктивними даними про хід розслідування та стежити за тим, щоб інформація, що надходить у ЗМІ, не заважала проведенню розслідування, а також перевіряти інформацію, яка надходить від інших підприємств, установ, організацій, що причетні до АП (наприклад експлуатанта, аеропорту, аварійних служб, виробників ПС та інших).

5.13. У процесі розслідування (до затвердження остаточного звіту) розповсюдження інформації обмежується тільки фактичними даними про обставини АП.

5.14. Для зв'язків із ЗМІ координатор використовує прес-бюлетені.

Прес-бюлетень повинен бути коротким, конкретним та містити тільки підтвержені факти. Усі неправильні публікації чи заяви ЗМІ повинні бути спростовані прес-бюлетенем.

Координатор повинен надавати журналістам ЗМІ лише ті факти, які є підтвердженими. У прес-бюлетенях не повинні використовуватися технічні терміни.

5.15. Прес-бюлетені поширюються електронною поштою до всіх зацікавлених ЗМІ. Прес-бюлетень повинен включати дату видання і, за потреби, час.

5.16. Якщо прес-бюлетені призначені для міжнародного розсилання, вони повинні бути перекладені англійською або будь-якою іншою іноземною мовою за узгодженням із заінтересованими державами. Якщо передбачається присутність іноземних журналістів на прес-конференціях, то інформаційний матеріал і виступ також готуються англійською чи іншою іноземною мовою.

5.17. Перший прес-бюлетень готується, як тільки прийнято рішення розпочати розслідування. Мета першого бюлетеня полягає в тому, щоб сповістити, що керівництво Державіадміністрації володіє усією належною інформацією і розпочало розслідування АП. У бюлетені повинна бути відображена така інформація:

- що сталося;
- де сталося;
- коли сталося;
- якими є безпосередні наслідки;
- чого можна очікувати;
- початок розслідування;
- час і місце проведення прес-конференції (за потреби).

Якщо на момент видачі прес-бюлетеня відома кількість жертв, їх імена та кількість поранених, така інформація повинна бути офіційно заявлена.

5.18. Подальші бюлетені випускаються за потреби. У наступних бюлетенях повідомляються подальші епізоди з урахуванням обставин події і процесу розслідування. Увага не повинна бути спрямована на окремі деталі події. У бюлетені мають бути зазначені дата й час видання наступного бюлетеня або проведення прес-конференції.

5.19. Комісія повинна надавати відповідну інформацію потерпілим, членам їх сім'ї та близьким родичам та сторонам, причетним до події.

5.20. Заключний бюлетень випускається у формі короткого викладу остаточного звіту за результатами розслідування, коли розслідування закінчене.

5.21. Офіційна інформація про АП та результати розслідування доводиться до відома юридичних осіб та громадян повноважним органом, який призначив комісію, після завершення розслідування.

5.22. Не підлягають публікації та оголошенню в ЗМІ відомості про:

- будь-які заяви осіб, отримані в процесі розслідування;

будь-яке листування між особами, що причетні до експлуатації ПС;

медичні або конфіденційні відомості, які стосуються осіб - учасників АП;

записи бортових мовних реєстраторів переговорів екіпажу та розшифрування таких записів.

5.23. Доступ ЗМІ до документів та матеріалів, отриманих під час розслідування, надається УНРАП тільки за наявності рішення голови Державіаадміністрації (або особи, яка його замінює).

5.24. Якщо члени сім'ї та близькі родичі жертв події звертаються до членів комісії з розслідування, їм необхідно надати всю наявну інформацію.

5.25. На початку розслідування організується зустріч з членами сім'ї чи близькими родичами потерпілих без участі преси. За їх бажанням вони можуть бути доставлені до місця події. Членам сім'ї та близьким родичам потерпілих надається інформація про обставини АП. Об'єм інформації, яка може бути поширена, визначає голова комісії з розслідування АП за погодженням з УНРАП.

5.26. Якщо внаслідок АП загинули або були травмовані громадяни іноземної держави, Державіаадміністрація забезпечує надання інформації про наслідки та хід розслідування представникам відповідних іноземних держав.

У ході розслідування АП, внаслідок яких загинули чи отримали травми іноземні громадяни, комісія через УНРАП взаємодіє з повноважними органами з розслідування заінтересованих держав.

## VI. Забезпечення збереження інформації

6.1. Згідно з ПРАПУ командир ПС відповідає за збереження засобів реєстрації польотної інформації (далі - ЗРПІ) та повинен ужити всіх заходів для їх збереження, для чого забезпечує пломбування ЗРПІ на місці їх встановлення на ПС та своєчасне вимкнення.

6.2. Розкривати та прослуховувати наземні і бортові реєстратори, а також розшифровувати записи бортових реєстраторів до прибуття голови комісії забороняється. Розкриття та прослуховування бортових реєстраторів проводиться тільки за рішенням голови комісії.



6.3. Керівники підприємств, установ, організацій розробника, виробника, експлуатанта авіаційної техніки, а також організацій, що виконували ремонт, ОПР, технічне та аеродромне забезпечення польотів, зобов'язані після отримання інформації про АП чи інцидент ужити заходів щодо забезпечення збереження документації, яка належить до розроблення, випробувань, виробництва, ремонту й експлуатації ПС, а також усіх видів забезпечення польоту ПС, з яким сталася подія.

6.4. Головне завдання осіб, які першими прибули до місця АП, полягає в порятунку та наданні своєчасної допомоги особам, які постраждали, а також в охороні майна ПС та його уламків. Їх узгоджені дії повинні забезпечити збереження картини події до прибуття комісії.

6.5. З моменту прибуття комісії на місце АП відповідальним за всі дії з розслідування є голова комісії.

Комісія після прибуття на місце АП вчиняє дії щодо охорони уламків ПС, які передбачають:

- захист населення від проявів небезпечних факторів, що можуть бути обумовлені уламками ПС та вантажами (у тому числі небезпечними);

- недопущення переміщення уламків ПС (включаючи тіла загиблих, вантажі, обладнання);

- охорону майна;

- санкціонований допуск осіб до місця події;

- забезпечення захисту і збереження всіх слідів, залишених ПС на землі;

- охорону, пломбування та доставку бортових реєстраторів до місця обробки.

При відсутності в Україні засобів зчитування конкретних типів бортових реєстраторів (CVR, FDR) Державіаадміністрація забезпечує зчитування та дешифрування бортових записів, використовуючи засоби, що можуть бути надані іншою державою (державами). При визначенні держави, засоби зчитування записів бортових реєстраторів якої будуть використані, необхідно враховувати:

- наявність та можливості засобів зчитування;

- своєчасність зчитування записів;

- відстань до розташування засобів зчитування.

6.6. Порядок повідомлення про АП та інциденти визначено у главі 6.2 розділу 6 ПРАПУ.

6.7. Охорона місця АП організовується та забезпечується:

командиром ПС (одним із членів екіпажу, що заміщує командира у випадку його загибелі) - безпосередньо після АП до прибуття пошуково-рятувальної команди;

керівником пошуково-рятувальних робіт на місці АП;

територіальними підрозділами МВС на місці АП.

За наявності підстав, що на борту ПС могли знаходитись небезпечні вантажі, радіоактивні та вибухові речовини, боєприпаси, корозійні рідини чи тверді отруйні речовини, бактеріологічні культури, необхідно дотримуватись особливої обережності і розміщати охорону на безпечній відстані від уламків. Потенційно небезпечну зону слід позначити і зберігати знаки до тих пір, поки експерти не оцінять відповідну небезпеку.

Охорона місця АП здійснюється цілодобово до завершення всіх робіт спеціалістами, аж до евакуації частин ПС та обробки району місця АП. Підставою для зняття охорони є дозвіл голови комісії.

6.8. Розслідувачі АП повинні бути проінформовані про наявність потенційної небезпеки на місці події й про те, які запобіжні заходи слід застосовувати. У зв'язку із цим голова комісії призначає координатора заходів безпеки на місці події. Голова комісії або координатор заходів безпеки на місці події повинен проінструктувати групу з розслідування щодо всіх відомих і потенційних небезпек і встановити заходи безпеки. Для надання оцінки існуючої й потенційної небезпеки й відповідного інструктування групи з розслідування слід залучати представників протипожежної служби й фахівців, які підготовлені до робіт з небезпечними вантажами.

6.9. Якщо АП сталася в міській смузі, небезпеку можуть становити пошкоджені лінії електропередач (далі - ЛЕП), витік природного газу, опалювального мазуту або інших легкозаймистих рідин й газів, а також будинки, що втратили структурну цілісність у результаті пожежі або падіння ПС. Перед входом у зону події або в будинок необхідно перевірити ступінь небезпеки.

6.10. Протягом усього періоду підвищеної небезпеки виникнення пожежі на місці події необхідно тримати в готовності засоби пожежогасіння й заборонити паління в зоні, що охороняється.

Наявні на ПС акумуляторні батареї необхідно якомога швидше відключити, а в тому випадку, якщо паливні баки ПС не пошкоджені, необхідно злити паливо. Кількість палива, що зливається з кожного бака, слід заміряти й записати. У випадку значного витоку палива розслідувачі повинні уважно стежити за будь-якою діяльністю, яка може призвести до загоряння, наприклад за переміщенням частин уламків. Необхідно уважно стежити за такими можливими джерелами

загоряння, як статична електрика. Не допускається використання радіо- й електроустаткування, а також аварійно-рятувальної техніки доти, доки не буде оцінена й усунута небезпека виникнення пожежі.

6.11. Комісія повинна визначити, чи перевозилися на ПС небезпечні вантажі. Про це можна дізнатися, зробивши попередню перевірку вантажного маніфесту, направивши запит експлуатантові.

До небезпечних вантажів можуть належати вантажоперевезення з радіоактивними речовинами, вибухові речовини, боєприпаси, корозійні рідини, рідкі або тверді отруйні речовини, бактеріологічні культури.

Якщо встановлено, що перевозилися радіоактивні матеріали, необхідно негайно вжити заходів щодо їх видалення кваліфікованим персоналом до того, як вони можуть заподіяти шкоду особам, що працюють у безпосередній близькості від уламків. Можливість пошкодження контейнера під час АП мінімальна через обмежену кількість радіоактивних матеріалів, що допускається до перевезення на борту ПС, міцності пакувального комплексу й використання засобів екранування. Якщо упаковка й екранування не пошкоджені, то небезпека радіоактивного впливу малоімовірна. Однак виникаюча у результаті події пожежа може пошкодити упаковку й екран, а в результаті нагрівання радіоактивний матеріал може перейти в газоподібну форму і радіація може поширитися. У таких випадках усі учасники пошуково-рятувальних і протипожежних операцій повинні проходити перевірку, дезактивацію і, за необхідності, проводиться медичне обстеження. До огляду уламків слід приступати тільки тоді, коли буде замірний рівень радіації й місце події буде оголошено безпечним.

Якщо АП трапилася з ПС, зайнятими на авіаційно-хімічних роботах, виникає вплив небезпечних матеріалів у вигляді пестицидів та інсектицидів, агрохімікатів. Хімічні речовини мають токсичні властивості навіть у невеликих кількостях. На місці події необхідно використовувати спеціальне устаткування для захисту персоналу, який повинен носити респіратори, що обладнані фільтрами.

6.12. Робота з уламками пов'язана з безпекою й вимагає використання захисного одягу та відповідного устаткування. Уламки можуть переміститися, завалитися, висіти на деревах, тому необхідно їх зафіксувати. Переміщення великих частин уламків повинно контролюватися розслідувачами й здійснюватися кваліфікованим персоналом з використанням відповідного устаткування. Особливо це стосується випадків, коли використовуються підйомні крани. У цих випадках розслідувачам АП доцільно перебувати з підвітряного боку від уламків для того, щоб

на них не летіли сажа, пил й інші підняті в повітря речовини. Якщо з якої-небудь причини частина уламків залишена в піднятому стані, під ними або поблизу них ніякі роботи проводитися не повинні на той випадок, якщо кабелі й ланцюги тріснуть або уламки зрушаться.

Серед багатьох джерел небезпеки, характерних для уламків, присутні ізобаричні контейнери, сигнальні ракети, генератори й акумулятори. До ізобаричних контейнерів належать балони зі стислим киснем, балони для надування евакуаційних трапів, вогнегасники й захисне дихальне устаткування. При активації хімічних кисневих генераторів із твердим наповнювачем вони можуть досягати температури 400 град.С. Усі такі речі необхідно знешкоджувати й видаляти з місця робіт.

Небезпечними є:

пневматики, які можуть бути пошкоджені при ударі або жорсткій посадці, тому можуть у будь-який час вибухнути. До пневматиків слід наближатися ззаду або спереду, і їх необхідно якомога швидше спустити;

повітряні гвинти, деякі з них мають підпружинене з'єднання, і якщо втулка тріснула, вона може із силою зруйнуватися. Розслідувачі не повинні намагатися розбирати вузол повітряного гвинта. Розбирання й огляд найкраще робити в обладнаному належним чином місці;

акумуляторні батареї, які слід відключати й видаляти з місця робіт. При відключенні й видаленні батарей слід бути обережними, тому що іскри можуть підпалити розлите паливо й інші займісті матеріали. Крім того, акумуляторна кислота є надзвичайно кородуючою речовиною;

займісті рідини й газу, які можуть займатися або вибухати. Вдихання випаровувань палива або безпосередній контакт палива зі шкірою шкідливі. Паливо з ПС слід злити, а кількість злитого палива зареєструвати. Паління на місці події забороняється;

вогнепальна зброя й боєприпаси, які повинні видалятися експертами;

військове ПС може мати на борту крісла, що катапультуються, озброєння, піротехніку або боєприпаси. На його борту можуть також перебувати екзотичні або важкі метали, гідрозин або інші речовини, які можуть становити небезпеку при загорянні. Таке устаткування повинно знешкоджуватися й видалятися з місця події фахівцями з боєприпасів;

збіднений уран, який іноді використовується на великих ПС як центрувальний вантаж. Він може становити небезпеку у випадку пошкодження захисного покриття;

радіоактивні матеріали, які можуть перевозитися як вантаж або використовуватися в агрегатах ПС, наприклад у датчиках зледеніння двигунів на деяких ПС;

сажа й ізоляційні матеріали, які можуть становити небезпеку в закритих приміщеннях, наприклад у кабіні або вантажних відсіках. При роботі в таких місцях слід носити спеціальні маски й засоби захисту очей.

Композитні матеріали складаються з вуглецю/графіту або бору/вольфраму та входять до складу багатьох частин ПС, включаючи обшивку, аеродинамічні площини, панелі доступу, матеріали кабіни, крісла, лопаті несучих гвинтів і лопаті повітряних гвинтів. Окремі типи ПС повністю зроблені з композитних матеріалів. Скловолокно входить до складу звукопоглинальних панелей, панелей у кабіні екіпажу й пасажирській кабіні, оббивки вантажних відсіків та інших оздоблювальних матеріалів на борту ПС. Композитні матеріали й скловолокно становлять небезпеку для очей, шкіри й дихальної системи, особливо в тому випадку, якщо уламки пошкоджені пожежею.

При роботі з композитними матеріалами й скловолокном в уламках слід вживати таких заходів безпеки:

- при роботі із цими матеріалами розслідувачі повинні перебувати з підвітряного боку й носити окуляри та спеціальні маски;

- можуть знадобитися комбінезони разового використання. Забруднений одяг слід прати окремо;

- уламки пошкоджених панелей зі скловолокна й композитних матеріалів можуть нанести ушкодження, тому з ними слід працювати в рукавичках;

- якщо композитні матеріали й скловолокно пошкоджені пожежею, то їх слід обдати водою або 50%-ним розчином акрилової вакси для натирання підлог.

6.13. На місці події існує небезпека зараження розслідувачів, що має біологічну природу, в тому числі такими патогенами, що перебувають у крові, як вірус імунодефіциту людини (ВІЛ) і вірус гепатиту В. Джерела біологічної небезпеки можуть перебувати в уламках кабіни екіпажу й пасажирської кабіни, а також на землі в тих місцях, де лежали тіла загиблих і тих, що вижили. Оскільки визначити заражену кров та інші перемішані патологічні рідини неможливо, необхідно вживати запобіжних заходів при роботі серед уламків, в уламках, при вивченні уламків на місці і при дослідженні та тестуванні частин уламків поза місцем події.

Необхідно вживати заходів безпеки для того, щоб не допустити проникнення вірусів у слизові оболонки (наприклад очей, носа й рота) або в такі ушкоджені ділянки шкіри, як відкриті порізи й садна. На місці події можуть перебувати кров у рідкому, напіврідкому й сухому вигляді, інші патологічні рідини, уламки кісток, м'які тканини й внутрішні органи. У висушеному вигляді часточки цих речовин можуть перебувати в повітрі й попадати в

незахищені очі, ніс і рот.

6.14. На етапі планування розслідування необхідно взяти належних заходів обережності. Розслідувачі й інші особи, які працюють на місці події або досліджують і тестують частини уламків за його межами, повинні пройти курс із вивчення заходів запобігання біологічній небезпеці, і їм також повинно бути зроблене щеплення від вірусу гепатиту В.

6.15. Державіаадміністрація розробляє й реалізує:  
систему обліку підготовки й проведення щеплень;  
процедуру виявлення ділянок, що представляють біологічну небезпеку, і дотримання запобіжних заходів протягом усього періоду розслідування;  
облік засобів індивідуального захисту;  
порядок носіння, зняття й видалення заражених засобів індивідуального захисту;  
способи виконання робіт, що зводять до мінімуму можливість зараження;  
порядок знезаражування використовуваного при розслідуванні устаткування й частин уламків;  
порядок доставки заражених частин уламків ПС до місць їх стаціонарного дослідження й тестування;  
порядок дій на випадок, коли має місце біологічне зараження.

6.16. У розпорядженні кожного розслідувача АП повинен бути комплект засобів індивідуального захисту. До складу цього комплексу повинні входити повний захисний костюм, декілька пар рукавичок з латексу, робочі рукавиці, захисні маски, окуляри, захисні панчохи, чоботи, хімікати для дезінфекції й пакет для видалення речовин, що представляють біологічну небезпеку. Вимоги до засобів індивідуального захисту від біологічної небезпеки зазначені в додатку 3 до цього Положення.

6.17. Порядком дій на місці АП повинен передбачатися початковий огляд для виявлення небезпечних біологічних речовин у формі, що піддається виявленню, крові й інших тілесних виділень. Якщо є особи із серйозними тілесними ушкодженнями або загиблі, то часто на тому місці, де перебували тіла загиблих і поранені, залишаються патологічні рідини. Ділянки, забруднені пролітою кров'ю або патологічною рідиною, повинні виявлятися, огорожуватися канатами й мати тільки одне місце входу й виходу. Вхід на заражені ділянки повинен бути дозволений тільки особам, що використовують засоби індивідуального захисту. З усіма компонентами, що видаляються з місця події для дослідження й

тестування, слід поводитися так само обережно, як і на місці події.

6.18. Розслідувачі АП повинні завжди виходити з припущення, що тканини людського тіла й патологічні рідини заражені, тому при дослідженні уламків, що містять кров або інші рідини, вони повинні як мінімальний запобіжний захід надягти протигаз, а під робочі рукавиці - рукавички з латексу. Найбільш часто зараженими є всі компоненти внутрішнього оздоблення кабіни, тобто прив'язні ремені, подушки сидінь, інші елементи оббивки й оздоблення та приладові панелі. У період носіння засобів індивідуального захисту в зоні біологічної небезпеки розслідувачі не повинні вживати їжу, пити або курити, наносити косметику, губну помаду або сонцезахисні креми, торкатися до обличчя, очей, носа або рота, вставляти або виймати контактні лінзи.