

УТВЕРЖДЕНО

Приказом оператора опытного района
ООО «Транспорт будущего Самара»
от « 09 » ноября 2023 г. № 8

Генеральный директор
ООО «Транспорт будущего Самара»

 — Козаренко Ю.В.

ПРАВИЛА

**расследования авиационных происшествий и инцидентов
с участием беспилотных воздушных судов в опытном районе**

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Авиационные события с участием беспилотных воздушных судов подразделяются на:

- а) авиационные происшествия;
- б) авиационные инциденты;
- в) чрезвычайные и наземные происшествия.

2. Авиационные происшествия в зависимости от их последствий подразделяются на:

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

3. Авиационные инциденты в зависимости от степени их опасности и последствий подразделяются на авиационные инциденты и авиационные инциденты с повреждением беспилотного воздушного судна.

4. Основные термины и определения, используемые в настоящих правилах:

авиационное происшествие - событие, связанное с летной эксплуатацией беспилотного воздушного судна, которое имеет место с момента включения бортовой сети БВС перед стартом до момента выключения бортовой сети БВС после посадки, и в ходе которого:

- а) какое-либо лицо получает телесные повреждения в результате эксплуатации БВС;
- б) какое-либо имущество третьих лиц (ПВС, БВС, объекты инфраструктуры и т.д.) получает повреждения в результате эксплуатации БВС;
- в) БВС получает повреждение или происходит разрушение его конструкции;
- г) БВС пропадает без вести или оказывается в таком месте, где доступ к нему невозможен;

авиационный инцидент - событие, связанное с летной эксплуатацией беспилотного воздушного судна, которое могло создать или создало угрозу целостности беспилотного воздушного судна и (или) жизни лиц, находящихся в непосредственной близости к БВС, но не закончилось авиационным происшествием;

авиационный инцидент с повреждением беспилотного воздушного судна - авиационный инцидент, при котором восстановление беспилотного воздушного судна, получившего повреждение, возможно и экономически целесообразно;

беспилотное воздушное судно считается утраченным, когда:

- произошло полное разрушение беспилотного воздушного судна;
- местонахождение беспилотного воздушного судна (его обломков) не установлено и его официальные поиски прекращены;
- эвакуация беспилотного воздушного судна с места его вынужденной посадки невозможна или нецелесообразна независимо от полученных им повреждений;
- восстановление беспилотного воздушного судна невозможно или экономически нецелесообразно;

наземное происшествие - событие, связанное с обслуживанием, хранением или транспортировкой беспилотного воздушного судна, при котором произошла утрата БВС или его компонентов;

опытный район (ОР) – территория, на которой устанавливается экспериментальный правовой режим в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем;

причины (факторы) авиационного происшествия или авиационного инцидента - действия, бездействие, обстоятельства, условия или их сочетание, которые привели к авиационному происшествию или авиационному инциденту;

расследование авиационного происшествия - процесс, который включает в себя выявление, сбор и изучение информации о фактах, условиях и обстоятельствах, относящихся к рассматриваемому событию, проведение исследований и экспертиз, обобщение и анализ полученных данных, подготовку по результатам проведенных работ заключения о причинах авиационного происшествия и разработку мер по их предотвращению в будущем;

рекомендации по результатам расследования авиационного происшествия - предложения, сделанные на основе информации, полученной при расследовании, и направленные на предотвращение авиационных происшествий;

субъект опытного района – организации, выполняющие следующие функции в рамках опытного района:

а) оператор опытного района;

б) предприятие-разработчик и изготовитель, эксплуатант беспилотных авиационных систем, предоставляющий функциональные сервисы, несущий расходы и ответственность за эксплуатацию беспилотных авиационных систем, аренду объектов инфраструктуры, получение необходимых разрешений и допусков;

в) организации, выполняющие обучение, аттестацию и допуск к осуществлению деятельности персонала (внешних пилотов беспилотных воздушных судов и специалистов по техническому обслуживанию) беспилотных авиационных систем в рамках экспериментального правового режима, в соответствии с положениями, определенными в разделе IX настоящей Программы (авиационные учебные центры);

г) организации, выполняющие работы по оценке годности беспилотных авиационных систем к эксплуатации и выдающие акт оценки годности беспилотных авиационных систем к эксплуатации;

д) организация, выполняющая работы по организации и обеспечению полетов беспилотных воздушных судов;

е) организация, выполняющая работы по оценке надежности и информационному сопровождению поддержания летной годности беспилотных авиационных систем при их эксплуатации;

чрезвычайное происшествие - не относящееся к авиационному происшествию событие, связанное с эксплуатацией беспилотного воздушного судна, при котором наступило одно из следующих последствий:

- утрата беспилотного воздушного судна или гибель людей, находившихся в непосредственной близости, во время эксплуатации, в ходе террористического акта, угона или попытки угона;

- утрата беспилотного воздушного судна при вмешательстве в управление или в результате

противодействия, во время несанкционированного применения посторонними лицами или попытки ими применения беспилотного воздушного судна;

- гибель людей, находившихся в непосредственной близости к БВС, в результате неблагоприятных воздействий внешней среды, вызванных его вынужденной посадкой вне посадочной площадки.

БАС - беспилотная авиационная система;

БВС - беспилотное воздушное судно;

ВВФ - воздействие внешних непрогнозируемых факторов;

МВМ – максимальная взлетная масса;

ОВД - орган воздушного движения;

ОрВД - организация воздушного движения

ОФ - опасные факторы;

ПВС – пилотируемое воздушное судно;

СМУ - сложные метеорологические условия.

II. ВЫЯВЛЕНИЕ И РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

5. Выявление авиационных инцидентов обязательно для всех должностных лиц, участвующих в подготовке, проведении и обеспечении полетов, а также контролирующих их проведение.

6. Для выявления авиационных инцидентов используются:

- личные наблюдения и доклады лиц, организующих, выполняющих, обеспечивающих и обслуживающих полеты;
- материалы объективного контроля;
- сообщения лиц, контролирующих полеты;
- бортовая и техническая документация;
- свидетельства очевидцев.

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

8. Перечень авиационных событий, которые относятся к авиационным инцидентам и подлежат расследованию, приведен в приложении №5.

9. Права и обязанности лиц, участвующих в расследовании авиационных инцидентов, приведены в приложении №1.

10. Срок расследования авиационного инцидента, как правило, не должен превышать 30 календарных дней. Продлить установленный срок расследования вправе должностное лицо, назначившее комиссию. Продление должно осуществляться с указанием даты окончания расследования.

11. В случаях, требующих проведения специальных исследований, окончательный вывод о причинах авиационного инцидента делается после получения заключения о результатах этих исследований.

12. При расследовании авиационных инцидентов с повреждением БВС к работе в комиссии могут привлекаться представители организаций-разработчиков и организаций-изготовителей беспилотной авиационной системы.

2.1. Оповещение об авиационном происшествии

13. В случае авиационного происшествия, а также при потере радиосвязи с БВС и пропадании отметки от БВС на экранах управления полетом, руководитель, осуществляющий руководство (управление) полетом БВС, обязан немедленно доложить об этом ответственному за безопасность полетов сотруднику организации эксплуатанта БАС.

14. В устном докладе указывается информация согласно приложению №2. Отсутствие какой-либо информации не является основанием для задержки доклада.

15. Об авиационном происшествии или о потере радиосвязи с БВС и пропадании отметки от БВС на экране управления полетом докладывается немедленно оператору опытного района, ответственному сотруднику за безопасность полетов.

16. Письменное донесение об авиационном происшествии эксплуатант БАС представляет в течение 24 часов оператору опытного района или организации (по принадлежности воздушного

судна). В письменном донесении указывается информация в составе, предусмотренном приложением №2 к настоящим Правилам. Отсутствие какой-либо информации не является основанием для задержки представления донесения.

2.2. Первоначальные действия при авиационном происшествии

17. Поиск беспилотного воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие организует и осуществляет оператор опытного района во взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти, на которые возложены обязанности по формированию и содержанию служб поиска и спасания.

18. Организация охраны потерпевшего авиационное происшествие БВС и его эвакуация возлагаются на руководителя эксплуатанта ОР.

19. С момента авиационного происшествия и до прибытия комиссии ответственность за проведение первоначальных мероприятий возлагается на руководителя эксплуатанта ОР.

20. Каждый эксплуатант БАС должен разработать специальную инструкцию, регулиующую действия должностных лиц при авиационном происшествии.

21. В случае авиационного происшествия, вынужденной посадки вне посадочной площадки, внешний пилот принимает меры по обеспечению неприкосновенности БВС и носителей полетной информации, организует охрану места происшествия и сообщает о случившемся оператору опытного района.

22. Без разрешения председателя комиссии запрещается производить какие-либо работы на месте авиационного происшествия, за исключением работ по тушению пожара, эвакуации раненых и погибших, а также фиксации следов, которые могут быть утрачены (отложений льда, копоти, следов движения БВС по грунту и т.п.).

23. Сотрудник эксплуатанта, ответственный за безопасность полетов, при получении сообщения об авиационном происшествии обязан провести первоначальные мероприятия:

1) организовать поисково-спасательные работы в соответствии с инструкцией по организации поисково-спасательного обеспечения полетов;

2) доложить немедленно непосредственному руководителю данные о БВС, внешних пилотах и выполняемом задании, обстоятельствах, метеоусловиях, последствиях авиационного происшествия, а также о принятых мерах;

3) определить необходимость принятия дополнительных мер по спасанию БВС, сотрудников, тушению (предупреждению) пожара, сохранению вещественных доказательств;

4) организовать охрану места авиационного происшествия, запретить допуск к нему посторонних лиц, обеспечить неприкосновенность БВС, его содержимого или его обломков (за исключением случаев, когда необходимо извлечь из-под обломков пострадавших). Перемещение БВС или его обломков до прибытия комиссии допускается только в случаях, если они препятствуют безопасному движению транспортных средств. При необходимости такого перемещения принимаются меры по документированию (путем фотографирования, видеосъемки, составления акта осмотра, схем и т. п.) положения и общего состояния БВС (его обломков);

5) сообщить о факте авиационного происшествия оператору опытного района;

6) дать указание об эвакуации пострадавших после предварительного фотографирования и составления схемы их расположения относительно основных частей БВС, избегая разборки и повреждения обломков;

7) принять меры по сохранению бортовых средств объективного контроля, документов, оказавшихся на месте авиационного происшествия, организовать поиск обломков БВС на прилегающей к месту авиационного происшествия местности и обеспечить их сохранность на месте обнаружения. Если бортовые средства объективного контроля находятся в агрессивных жидкостях или в очаге пожара, их необходимо немедленно оттуда изъять, предварительно по возможности сфотографировав (задокументировав) место изъятия, принять меры к сохранению информации, составить акт об изъятии и внешнем состоянии накопителей полетной информации. В других случаях изъятие бортовых средств объективного контроля до прибытия комиссии запрещается;

8) организовать опечатывание инструмента, контрольных проб топлива (если применимо), средств наземного обеспечения полетов, которые использовались при подготовке БВС к полету;

9) организовать изъятие и хранение летной, технической и другой документации, имеющей отношение к полету, который закончился авиационным происшествием (плановые таблицы полетов, метеорологическая документация, формуляры и журнал подготовки БВС и т.д.);

10) зафиксировать метеорологические условия на стартово-посадочной площадке, по маршруту полета и в месте авиационного происшествия;

11) организовать проведение медицинского осмотра внешнего пилота, с которым произошло авиационное происшествие, лиц, осуществлявших руководство полетом и непосредственную подготовку БВС к нему, получить письменные объяснения их действий;

12) организовать выявление БВС, выполнявших полеты в районе авиационного происшествия в период, близкий к моменту происшествия, и принять меры по сохранению информации бортовых средств объективного контроля этих воздушных судов;

13) установить очевидцев авиационного происшествия и взять у них объяснения для последующего представления комиссии.

24. Все полученные в результате первоначальных мероприятий материалы должны быть переданы в комиссию.

25. Считывание информации с наземных и бортовых средств объективного контроля, а также внесение каких-либо дополнений, изменений или поправок в документацию, относящуюся к полету и его обеспечению, запрещаются. Работы с наземными и бортовыми средствами объективного контроля проводятся только по указанию председателя комиссии.

26. Материалы наземных средств объективного контроля при необходимости могут использоваться до прибытия комиссии в целях организации поисково-спасательных работ. Ответственность за их использование в этом случае возлагается на должностное лицо, ответственное за проведение первоначальных мероприятий, который должен принять меры по сохранению информации и составить акт об изъятии и внешнем состоянии наземных средств объективного контроля.

27. Руководители организаций-разработчиков и организаций-изготовителей беспилотной авиационной системы, с которой произошло авиационное происшествие, а также организаций, выполнявших ремонт и техническое обслуживание, обязаны по получении информации об авиацион-

ном происшествии принять меры по обеспечению сохранности документации, относящейся соответственно к разработке, испытаниям, производству, ремонту и эксплуатации этого БВС и обеспечению его полета.

2.3. Организация расследования

28. Расследование авиационных происшествий с беспилотными воздушными судами, эксплуатируемыми в категории «Специальная» и «Сертифицированная», организует оператор опытного района.

29. Расследование авиационных происшествий с беспилотными воздушными судами, эксплуатируемыми в категории «Открытая», организуют эксплуатанты БАС опытного района, с последующим предоставлением актов расследования оператору ОР.

30. Расследование авиационного происшествия проводится комиссией, назначаемой приказом оператора опытного района или эксплуатанта БАС опытного района.

31. В состав комиссии помимо сотрудников эксплуатанта ОР могут включаться представители организаций-разработчиков и изготовителей БАС.

32. Комиссия состоит из председателя, заместителя председателя и членов комиссии.

33. В состав комиссии назначаются лица, имеющие соответствующую квалификацию.

34. Права и обязанности лиц, участвующих в расследовании авиационного происшествия, приведены в приложении №1.

35. Для работы в комиссии и в ее рабочих органах могут по согласованию с соответствующими руководителями привлекаться представители федеральных органов исполнительной власти и организаций независимо от их организационно-правовой формы.

36. Лица, участвующие в расследовании авиационного происшествия, должны иметь соответствующую квалификацию и не должны быть причастными к организации, выполнению, обеспечению или обслуживанию полета, по которому проводится расследование.

37. Члены комиссии и ее рабочих органов не могут представлять интересы страховых компаний, имеющих финансовые обязательства перед юридическими или физическими лицами, причастными к авиационному происшествию.

38. Авиационные происшествия в результате столкновения БВС (в том числе БВС с ПВС) расследуются как одно событие, а классифицируются и учитываются для каждого БВС отдельно. По результатам расследования оформляется, как правило, одно дело расследования.

39. Комиссия проводит расследование авиационного происшествия, руководствуясь Воздушным кодексом Российской Федерации, указами и распоряжениями Президента Российской Федерации, постановлениями и распоряжениями Правительства Российской Федерации, настоящими Правилами и иными нормативными правовыми актами, регулирующими деятельность в области гражданской авиации и использования воздушного пространства Российской Федерации.

40. Члены комиссии имеют права, установленные воздушным законодательством Российской Федерации, в том числе:

1) беспрепятственно проходить на территорию района, где потерпело бедствие БВС для выяснения обстоятельств авиационного происшествия;

2) обследовать потерпевшее бедствие БВС, его составные части, имущество, вовлеченное в авиационное происшествие извне, независимо от принадлежности этого имущества, а также средства и объекты обеспечения полетов БВС;

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

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

5) изучать все вопросы разработки, испытаний, производства, эксплуатации и ремонта потерпевшего бедствие БВС, подготовки лиц из числа персонала, участвовавших в организации воздушного движения, выполнения и обеспечения полетов БВС;

6) проводить исследование психофизиологического состояния соответствующих лиц из числа авиационного персонала.

41. Доставку членов комиссии и лиц, привлекаемых к расследованию, к месту авиационного происшествия и обратно организует оператор опытного района или организация по принадлежности воздушного судна.

42. Продолжительность работы комиссии при расследовании авиационного происшествия, как правило, не должна превышать 30 суток. Началом работы комиссии считается дата авиационного происшествия, окончанием - дата подписания акта расследования авиационного происшествия.

43. Если для установления причин происшествия необходимо проведение специальных исследований, завершение которых в указанные сроки невозможно, то по ходатайству председателя комиссии срок ее работы может быть продлен оператором опытного района.

44. Расследование считается законченным после утверждения акта расследования авиационного происшествия.

2.4. Порядок работы комиссии по расследованию авиационного происшествия

45. По прибытии на место авиационного происшествия председатель комиссии проводит заседание, на котором объявляет состав комиссии, заслушивает должностных лиц, осуществлявших первоначальные действия, об обстоятельствах происшествия и проделанной работе, создает рабочие органы комиссии и назначает их руководителей, определяет основные направления работ на начальном этапе расследования, дает указания по планированию работы комиссии и другим оперативным вопросам.

46. Председатель комиссии организует, проводит и контролирует работу на всех этапах расследования, координирует действия всех участников расследования. Решения по основным организационным и методическим вопросам расследования принимаются комиссией, при этом председатель комиссии обладает правом принятия окончательного решения. Член комиссии, несогласный с принятым решением, имеет право письменно изложить особое мнение, которое прилагается к акту расследования.

47. Заседания комиссии при наличии разногласий по обсуждаемым вопросам, а также в других необходимых случаях оформляются протоколами. Протокол подписывается всеми членами комиссии, присутствовавшими на заседании.

48. Комиссия определяет объекты для проведения аналитических, лабораторных и других исследований, которые вместе с описанием обстоятельств авиационного происшествия, необходимой документацией и техническим заданием на проведение исследований направляет в научные организации.

49. Исследования аварийной техники как в научных организациях, так и на месте авиационного происшествия проводятся, как правило, совместно с представителями организаций-разработчиков и организаций-изготовителей беспилотной авиационной системы. В случае неприбытия представителей в течение 5 дней с момента авиационного происшествия исследования проводятся без их участия.

50. Специалисты, проводившие исследования, как правило, в 10-дневный срок после получения от комиссии объектов исследования и технического задания проводят необходимые работы и направляют заключение оператору опытного района.

51. Полный отчет по результатам проведенных исследований аварийной техники составляется в 25-дневный с даты поступления материала на исследование срок, подписывается специалистами, участвующими в исследованиях, утверждается руководителем организации, проводившей исследования, и рассылается адресатам.

52. Эксперт (экспертная группа) в соответствии с планом работы комиссии получает в письменной форме задание от председателя комиссии (подкомиссии) с перечнем вопросов, требующих ответа.

53. Результаты работы оформляются в виде заключения, подписываемого экспертом (членами экспертной группы), которое приобщается к делу расследования.

54. Итоговым документом работы комиссии является акт расследования авиационного происшествия, который составляется на основании материалов и выводов, содержащихся в отчетах подкомиссий и рабочих групп, результатов исследований и экспертиз, а также с учетом других имеющихся в распоряжении комиссии материалов.

55. Каждый экземпляр акта расследования авиационного происшествия подписывается членами комиссии.

56. Член комиссии, несогласный с содержанием или выводами акта расследования авиационного происшествия, в течение суток представляет председателю комиссии письменно особое мнение с обоснованием и конкретными предложениями.

57. Для рассмотрения особого мнения комиссией создается специальная группа, которая готовит по нему мотивированное заключение. Если особое мнение не учитывается комиссией, член комиссии, представивший его, подписывает акт расследования с пометкой «с особым мнением». Особое мнение вместе с мотивированным заключением по нему приобщается к акту расследования.

58. Аналогичный порядок должен соблюдаться при составлении и подписании отчетов подкомиссий и рабочих групп.

59. По результатам работы комиссии оформляется дело расследования авиационного происшествия (приложение №3).

60. Дело расследования оформляется, как правило, в 2 экземплярах, которые рассылаются:

- 1) первый с первым экземпляром акта расследования авиационного происшествия – оператору опытного района;
- 2) второй – эксплуатанту БАС.

61. Если по факту авиационного происшествия возбуждено уголовное дело, то оформляется третий экземпляр дела расследования для представления в орган, проводящий предварительное следствие.

62. Экземпляр дела расследования, находящийся у оператора опытного района, является документом постоянного хранения, хранится у оператора опытного района до конца срока действия экспериментального правового режима и далее передается в уполномоченный орган в области гражданской авиации. Срок хранения остальных экземпляров - 10 лет.

2.5. Проведение разбора и окончательное заключение по результатам расследования

63. После завершения расследования авиационного происшествия председатель комиссии или его заместитель проводит разбор с целью доведения до заинтересованных организаций и лиц информации об обстоятельствах, причинах, опасных факторах и недостатках, выявленных в результате расследования, а также рекомендаций по предотвращению авиационных происшествий.

64. Решение о времени и порядке проведения разбора, а также о привлекаемых к участию в нем лиц принимается председателем комиссии.

65. Участники разбора имеют право задавать вопросы, представлять в письменной форме свои предложения и рекомендации, вытекающие из результатов расследования и направленные на повышение безопасности полетов.

66. Окончательное заключение о причинах авиационного происшествия делает должностное лицо, назначившее комиссию, при утверждении им акта расследования авиационного происшествия.

III. РАЗРАБОТКА ПРОФИЛАКТИЧЕСКИХ МЕРОПРИЯТИЙ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

67. На основании анализа информации, полученной в ходе расследования авиационного происшествия, комиссия обязана разработать предложения и рекомендации по повышению безопасности полетов. При разработке рекомендаций учитываются все опасные факторы, в том числе не оказавшие непосредственного влияния на возникновение и развитие особой ситуации в полете, но представляющие угрозу безопасности полетов.

68. Официальным основанием для разработки профилактических мероприятий является утвержденный акт расследования авиационного происшествия.

69. Ответственными за организацию разработки профилактических мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия являются совместно оператор опытного района и эксплуатант БАС.

70. Профилактические мероприятия разрабатываются на основе предложений и рекомендаций комиссии и оформляются в виде планов таких мероприятий.

71. Допускается разработка объединенного плана профилактических мероприятий по результатам расследования нескольких авиационных происшествий.

72. План профилактических мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с беспилотным воздушным судном утверждает должностное лицо, назначившее комиссию.

73. В установленные планом профилактических мероприятий сроки исполнители докладывают о реализации профилактических мероприятий ответственному за разработку плана или не позднее чем за 5 календарных дней до истечения установленного срока представляют письменное уведомление о причинах его невыполнения. Ответственный за разработку плана обобщает информацию о выполнении пунктов плана профилактических мероприятий и докладывает должностному лицу, утвердившему план.

74. Итоговые выводы и общие рекомендации по повышению безопасности полетов в опытном районе оператор ОР публикует на своем сайте.

ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ ЛИЦ, УЧАСТВУЮЩИХ В РАССЛЕДОВАНИИ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ (АВИАЦИОННОГО ИНЦИДЕНТА)

1. Председатель комиссии

1. Председатель комиссии организует и руководит расследованием авиационного происшествия (авиационного инцидента) и несет ответственность за объективное установление причин авиационного происшествия. Распоряжения и указания председателя комиссии, касающиеся расследования, подлежат обязательному выполнению всеми лицами, участвующими в расследовании авиационного происшествия (авиационного инцидента).

2. Председатель комиссии обязан:

- проинструктировать членов комиссии по технике безопасности при работе на месте авиационного происшествия (авиационного инцидента);
- осмотреть место авиационного происшествия (авиационного инцидента) и дать оценку действиям должностных лиц по проведению поисково-спасательных работ;
- принять решение о месте обработки средств объективного контроля;
- организовать разработку плана расследования авиационного происшествия (авиационного инцидента) и утвердить его;
- утвердить состав подкомиссий и рабочих групп;
- организовать работу комиссии в соответствии с требованиями настоящих Правил и планом расследования;
- обеспечить согласованность в работе членов комиссии, координацию их действий в ходе расследования;
- регулярно проводить заседания комиссии, на которых заслушивать доклады о результатах работ, проведенных членами комиссии, и в соответствии с этим координировать дальнейшую работу по расследованию;
- периодически информировать о ходе расследования авиационного происшествия оператора опытного района;
- осуществлять контроль за полнотой, своевременностью, всесторонностью и объективностью расследования авиационного происшествия (авиационного инцидента) и правильным оформлением документов расследования;
- проанализировать данные, полученные в ходе расследования, и на итоговом заседании комиссии сделать выводы о причинах авиационного происшествия (авиационного инцидента);
- подготовить в установленные сроки доклад и акт о результатах расследования авиационного происшествия (авиационного инцидента);
- провести с руководящим составом эксплуатанта разбор обстоятельств авиационного происшествия (авиационного инцидента);

3. Председатель комиссии имеет право:

- принимать решение о вызове на место авиационного происшествия (авиационного инцидента), привлекать в установленном порядке для участия в расследовании или проведения консультаций экспертов и специалистов научных организаций и образовательных организаций;
- создавать подкомиссии и рабочие группы по основным направлениям расследования, определять их состав, назначать председателей подкомиссий и старших групп;
- давать обязательные для исполнения указания членам комиссии и привлеченным к расследованию экспертам и специалистам;
- принимать решение о проведении исследований и экспертиз;
- принимать решение о возможности эвакуации поврежденного БВС или его остатков с места происшествия;
- запрашивать в установленном порядке у должностных лиц необходимую документацию, относящуюся к авиационному происшествию (авиационному инциденту);
- направлять в научные и другие организации материалы бортовых и наземных средств объективного контроля, детали и агрегаты воздушного судна, потерпевшего бедствие, и других объектов, связанных с авиационным происшествием (авиационным инцидентом), для проведения аналитических, лабораторных и других исследований;
- получать объяснения от всех лиц, причастных к авиационному происшествию (авиационному инциденту);
- вносить предложения о проведении у субъектов опытного района срочных мероприятий по предотвращению авиационных происшествий (авиационных инцидентов), необходимость которых определена в процессе расследования.

4. Заместитель председателя комиссии по указанию председателя комиссии участвует в организации и проведении ее работы в соответствии с планом расследования, а в отсутствие председателя исполняет его обязанности.

II. Член комиссии, специалист, эксперт

5. **Член комиссии** по расследованию авиационного происшествия (авиационного инцидента) **обязан:**

- проводить полное и объективное исследование обстоятельств и факторов авиационного происшествия (авиационного инцидента) по профилю своей специальности в соответствии с планом работы комиссии;
- докладывать председателю комиссии (председателю подкомиссии, старшему рабочей группы) о результатах проведенных исследований и вносить соответствующие предложения;
- участвовать в рассмотрении материалов расследования и обсуждении акта расследования авиационного происшествия (авиационного инцидента).

6. Член комиссии имеет право:

- вносить предложения, направленные на улучшение работы комиссии;
- вносить предложения о вызове специалистов и экспертов, о запросе необходимых материалов для проведения расследования, о проведении дополнительного исследования в научных организациях с указанием объектов и целей исследования;
- при несогласии с выводами комиссии о причинах авиационного происшествия (авиационного инцидента) представлять председателю комиссии в письменной форме особое мнение с изложением доказательств и фактов, подтверждающих неприемлемость предлагаемых комиссией выводов, и высказывать свое мнение о причинах авиационного происшествия (авиационного инцидента).

7. Специалист и эксперт обязаны:

- проводить полное и объективное исследование всех материалов согласно плану работ и заданию председателя комиссии (подкомиссии);
- участвовать в определении объектов и задач исследований, в отработке программ их проведения, представлять предложения по вопросам, выносимым на экспертизу;
- выполнять распоряжения и указания председателя комиссии (подкомиссии), обрабатывать необходимую документацию по результатам расследования;
- своевременно представлять заключение по проведенным исследованиям (экспертизе) председателю комиссии (подкомиссии).

Приложение 2

СОСТАВ ИНФОРМАЦИИ, ПРЕДСТАВЛЯЕМОЙ ПРИ ДОКЛАДАХ ОБ АВИАЦИОННОМ ПРОИСШЕСТВИИ (АВИАЦИОННОМ ИНЦИДЕНТЕ)

№ п/п	Устный доклад об авиационном происшествии	Письменное донесение об авиационном происшествии	Доклад об авиационном инциденте
1	2	3	4
1.	Вид авиационного события		
2.	Дата, время авиационного события (местное/московское)		
3.	Тип беспилотного воздушного судна		
4.	Эксплуатант беспилотного воздушного судна		
5.	Стартово-посадочная площадка базирования		
6.	Стартово-посадочная площадка вылета		
7.	Метеоусловия (ДПМУ, ДСМУ, ДУМП, НПМУ, НСМУ, НУМП)		
8.	Полетное задание, содержание полетного задания		
9.	Этап полета		
10.	Данные о внешнем пилоте (должность, фамилия, имя, отчество (при наличии), пол, дата рождения, номер свидетельства)		
11.	Вид и описание специального оборудования на подвеске БВС		
12.	Наличие опасных грузов и их характеристики	Характер повреждения БВС. Последствия авиационного происшествия для внешнего пилота, третьих лиц и окружающей среды	Характер повреждения БВС
13.	Обстоятельства авиационного события	Обстоятельства авиационного события, описание действий внешнего пилота и группы руководства полетами	
14.	-	Данные об авиационной технике	
15.	-	Данные о лицах группы руководства полетами (органа единой системы ОрВД), если авиационное событие связано с их действиями	
16.	Место авиационного события:		
	координаты точки потери радиосвязи и пропадания отметки от БВС на экране радиолокационной станции;	координаты точки потери радиосвязи и пропадания отметки от БВС на экране радиолокационной станции; координаты места падения БВС; описание места авиационного происшествия	стартово-посадочная площадка

	описание места авиационного происшествия		
17.	Данные о поисково-спасательных работах и необходимости оказания дополнительной помощи в их проведении		
18.	Выявленные последствия авиационного события (повреждения, разрушения, прочий ущерб третьим лицам и окружающей среде)		
19.		Предложение (решение) о порядке расследования авиационного события, включая состав комиссии по его расследованию	

В позиции 9 для классификации этапа полета используются следующие определения:

- не установлен;
- запуск двигателей;
- опробование двигателей (если применимо);
- взлет;
- набор высоты;
- висение;
- полет по маршруту;
- горизонтальный полет;
- пилотирование в зоне;
- предпосадочное снижение;
- заход на посадку;
- посадка;
- выключение двигателей.

ДЕЛО РАССЛЕДОВАНИЯ

_____ БВС
(вид авиационного происшествия)

(тип)

пилотируемого (находившегося под управлением) _____
(должность),

фамилия, имя, отчество (при наличии) внешнего пилота

происшедшей _____
(дата и место авиационного происшествия)

Расследование проведено комиссией, назначенной приказом
_____ от _____ № _____,
(должность лица, назначившего комиссию) (дата)

в составе:

председателя _____
(должность, воинское звание, инициалы и фамилия)

членов комиссии _____
(должность, воинское звание, инициалы и фамилия)

Сроки работы комиссии:

начало _____
(дата авиационного происшествия)

окончание _____
(дата подписания акта расследования)

В расследовании принимали участие представители:

(перечисляются специалисты оператора опытного района,
научно-исследовательских организаций и предприятий
с указанием должности, воинского звания, инициалов и фамилии)

1. Опись документов и материалов, вошедших в дело расследования авиационного происшествия:

- а) акт расследования авиационного происшествия (форма прилагается);
- б) приложения к акту расследования (если применимо):
 - версии авиационного происшествия с описанием выводов по результатам их проработки;
 - протокол осмотра места падения (вынужденной посадки) БВС и аварийных деталей;
 - данные анализа материалов объективного контроля;
 - схема (траектория) полета (аварийного участка полета);
 - модель возникновения и развития особой ситуации в полете;
 - модель причинно-следственных связей;
 - особые мнения членов комиссии о причинах авиационного происшествия с обоснованиями и предложениями об иных причинах авиационного происшествия;
 - протоколы заседаний комиссии, на которых возникли разногласия по вопросам расследования;

- в) отчеты по специальным исследованиям;
- г) служебная информация;
- д) экспертные заключения;
- е) донесения об авиационном происшествии и результатах его расследования;
- ж) копии приказов по результатам расследования авиационного происшествия;
- з) профилактические мероприятия по результатам расследования авиационного происшествия;
- и) доклады о выполнении планов профилактических мероприятий и устранении вскрытых недостатков;
- к) заключение о возможности открытого опубликования.

2. Все документы и материалы дела расследования включаются в него по мере поступления и брошюруются в папку, обеспечивающую установленные сроки хранения.

Экз. № _____

УТВЕРЖДАЮ

(должность, инициалы и фамилия должностного лица, утверждающего
акт расследования)

" ____ " _____ 20__ г.

АКТ РАССЛЕДОВАНИЯ

(вид авиационного происшествия, тип БВС)

(наименование эксплуатанта,

опытного района)

(дата события, день недели, время суток, время события: местное/московское/по UTC)

(место авиационного происшествия, его географические координаты)

I. Фактическая информация

1. Данные об организации полетов

Полнота и своевременность мероприятий по организации полетов.
Выводы о соответствии организации полетов нормативным требованиям.

2. Данные о внешнем пилоте

№ п/п	Штатная должность	Фамилия, Имя, Отчество	Последствия для внешнего пилота (погиб, ранен, невредим, не найден)
1	2	3	4

Дается оценка профессиональной подготовленности внешнего пилота и делается вывод о соответствии его уровня подготовки полетному заданию.

3. Данные об авиационной технике

Данные о БВС (БАС): тип, заводской номер, завод-изготовитель, дата выпуска, налет с начала эксплуатации, количество посадок и ремонтов, дата последнего ремонта, налет и количество посадок после него.

Данные о двигателе (двигателях): тип, заводской номер, завод-изготовитель, дата выпуска, наработка с начала эксплуатации, количество ремонтов и дата последнего ремонта, наработка после последнего ремонта.

Дается оценка соответствия технической эксплуатации БВС (БАС) установленным требованиям.

4. Метеорологическая и орнитологическая информация

Приводятся данные о прогнозе погоды и фактических метеорологических и орнитологических условиях на стартово-посадочной площадке, по маршруту полета и на месте авиационного происшествия.

Дается краткая оценка метеорологического и орнитологического обеспечения полета.

5. Данные о стартово-посадочной площадке

Приводятся данные о характеристиках стартово-посадочной площадки.

Дается краткая оценка технической эксплуатации стартово-посадочной площадки.

6. Данные о средствах связи и радиотехнического обеспечения полетов

Приводятся данные об использованных в процессе полета средствах связи, навигации, посадки и ОВД (управления полетами), в ходе которого произошло авиационное происшествие.

Дается краткая оценка соответствия технической эксплуатации средств связи и радиотехнического обеспечения полетов установленным требованиям.

7. Действия аварийной поисково-спасательной службы

Указываются количество сил и средств, привлекаемых к проведению поисково-спасательных работ, своевременность их приведения в готовность, результаты поисково-спасательных работ.

Дается краткая оценка проведенным поисково-спасательным работам и работам по ликвидации последствий авиационного происшествия.

8. Состояние внешнего пилота и пострадавших лиц после авиационного происшествия

Устанавливаются причины гибели людей. Указывается количество человек, получивших телесные повреждения.

9. Другая информация

Приводится вся фактическая информация, полученная из других источников, необходимая для установления обстоятельств авиационного происшествия и составления заключения о причинах этого события.

II. Обстоятельства авиационного происшествия

Указываются с соблюдением (по возможности) хронологии событий:

- задание на полет, какой по очередности, на каком часу летной смены и в каких условиях выполнялся полет;
- время суток, время (местное/московское/по UTC) и стартово-посадочная площадка;
- по истечении какого времени после взлета, в каком месте (название пункта, где произошло событие, или азимут и расстояние от характерного ориентира), на каком этапе полета, в чьей зоне ответственности, на какой высоте и скорости полета, при каких условиях возникла и как протекала особая ситуация;
- действия внешнего пилота в особой ситуации, степень влияния этих действий на исход полета;

- действия руководителя полетами (командира группы и других лиц, управляющих полетом) в особой ситуации;
- характер падения (посадки) БВС (положение БВС, угол падения, траектория полета до удара о землю и др.);
- последствия для людей в зоне события;
- последствия для инфраструктуры в зоне события;
- последствия для БВС;
- последствия для окружающей среды на месте авиационного происшествия.

III. Недостатки и упущения, выявленные при расследовании авиационного происшествия, и их влияние на возникновение, развитие особой ситуации и исход полета

Приводятся все отклонения в функционировании авиационной системы по направлениям проведенных исследований с указанием, что и кем было нарушено:

- в организации полетов;
- в обслуживании воздушного движения (управлении полетами);
- в действиях внешнего пилота;
- в обеспечении полетов;
- в проектировании, изготовлении и ремонте авиационной техники;
- в испытаниях авиационной техники и регламентации летной работы;
- в проектировании, изготовлении и ремонте средств обеспечения полетов;
- другие недостатки и упущения.

Выводы о влиянии недостатков и упущений на возникновение и развитие особой ситуации и исход полета.

IV. Заключение

В произвольной форме излагаются причины авиационного происшествия.
Формулировка причин должна исключать двусмысленное их толкование.

V. Рекомендации и предложения комиссии

Приводятся рекомендации и предложения, направленные на устранение выявленных при расследовании опасных факторов (недостатков).

Председатель комиссии

(подпись, инициалы и фамилия)

Заместитель председателя комиссии

(подпись, инициалы и фамилия)

Члены комиссии

(подпись, инициалы и фамилия)

ФАКТОРЫ (ПРИЧИНЫ) АВИАЦИОННЫХ СОБЫТИЙ

I. Нарушения (упущения) сотрудников эксплуатанта при производстве полетов

1. Нарушения (упущения) в организации полетов:

- а) нарушения (упущения) установленных порядка и правил организации полетов;
- б) недостаточная профессиональная подготовка должностных лиц эксплуатанта;
- в) нарушения (упущения) в разработке документов по производству полетов сотрудниками эксплуатанта).

2. Нарушения (упущения) при управлении воздушным движением, руководстве полетами (НРП):

- а) нарушения (упущения) в соблюдении установленных порядка и правил руководства полетами (обслуживания воздушного движения);
- б) недобросовестность должностных лиц (органов ОВД (управления полетами) при личной подготовке к руководству полетами;
- в) недостаточная профессиональная подготовка должностных лиц (ОВД (органа управления полетами));
- г) нарушения (упущения) взаимодействия должностных лиц (ОВД (органа управления полетами));
- д) нарушения (упущения или ошибки) должностных лиц (ОВД (органа управления полетами) вследствие снижения работоспособности.

3. Нарушения (ошибки) внешнего пилота:

- а) нарушения (упущения) в соблюдении установленных порядка и правил выполнения полетного задания;
- б) нарушения (ошибки) внешнего пилота в технике пилотирования;
- в) нарушения (ошибки) персонала в эксплуатации авиационной техники;
- г) недобросовестность персонала при личной подготовке к полетам;
- д) недостаточная профессиональная подготовка персонала;
- е) нарушения (упущения) взаимодействия персонала;
- ж) нарушения (ошибки) персонала вследствие снижения работоспособности;
- з) причина нарушений (ошибок) не установлена.

4. Нарушения (упущения) в обеспечении полетов (НОБП):

- а) нарушения (упущения) в обеспечении аэронавигационной информацией;
- б) нарушения (упущения) в штурманском обеспечении;
- в) нарушения (упущения) в инженерно-авиационном обеспечении;
- г) нарушения (упущения) в техническом обеспечении;
- д) нарушения (упущения) в радиотехническом (светотехническом) обеспечении;
- е) нарушения (упущения) в метеорологическом (орнитологическом) обеспечении;
- ж) нарушения (упущения) в медицинском обеспечении.

II. Отказы авиационной техники, не связанные с действиями персонала, участвующего в производстве полетов

5. Конструктивно-производственные недостатки авиатехники (КПН):

- а) конструктивные (в том числе эргономические) недостатки авиационной техники;
- б) производственные недостатки авиационной техники.

6. Недостатки ТО авиационной техники:

- а) нарушения (упущения) правил и условий организации и технологии ТО, установленных рабочей технологической документацией;

- б) недостаточная профессиональная подготовка исполнителей выполняемых работ;
- в) несоответствие технологии ТО авиационной техники требованиям нормативной документации;
- г) нарушения (упущения) установленных порядка и правил подготовки авиационной техники к полетам после выполнения ТО.

7. Отказы авиационной техники, причины которых не установлены, но могут быть наиболее вероятными (ОПНУ):

- а) конструктивно-производственные недостатки авиационной техники;
- б) недостатки ТО авиационной техники;
- в) недостатки инженерно-авиационного обеспечения полетов;
- г) недостатки технического обеспечения полетов;
- д) недостатки в заправке / зарядке силовой установки;
- е) недостаточный уровень заряда;
- ж) не учет температуры окружающей среды (резкий разряд, терморазгон);
- з) воздействие внешних факторов.

III. Другие причины

8. Недостатки испытаний авиационной техники и регламентации летной работы (НИРЛ):

- а) невыявление недостатков авиационной техники при проведении испытаний;
- б) проведение испытаний не в полном объеме, нарушение порядка и правил выполнения испытательных полетов;
- в) недостатки документов, регламентирующих организацию летной работы;
- г) недостатки документов, регламентирующих управление полетами;
- д) недостатки документов, регламентирующих обеспечение полетов;
- е) недостатки документов, регламентирующих летную и техническую эксплуатацию БВС (БАС).

9. Недостатки средств обеспечения полетов (НСОП):

- а) конструктивные и эргономические недостатки средств наземного обеспечения полетов;
- б) низкая эксплуатационная надежность средств наземного обеспечения полетов;
- в) низкое качество ремонта средств наземного обеспечения полетов.

10. События, причины которых не установлены, но могут быть наиболее вероятными (ПНУ):

- а) неправильные действия персонала;
- б) отказ авиационной техники;
- в) воздействие внешних факторов.

11. Воздействие внешних непрогнозируемых факторов (ВВФ):

- а) столкновение с инородными телами в атмосфере;
- б) столкновение с птицами;
- в) воздействие атмосферного электричества;
- г) турбулентность;
- д) сдвиг ветра;
- е) воздействие различного вида помех;
- ж) потеря работоспособности внешнего пилота.

Приложение 5

ПЕРЕЧЕНЬ АВИАЦИОННЫХ СОБЫТИЙ, КОТОРЫЕ ОТНОСЯТСЯ К АВИАЦИОННЫМ ИНЦИДЕНТАМ И ПОДЛЕЖАТ РАССЛЕДОВАНИЮ

Авиационные инциденты

1. Столкновение беспилотных воздушных судов (в том числе с пилотируемыми).
2. Столкновение БВС с наземным (водным) препятствием.
3. Повреждение (поражение) беспилотного воздушного судна разрядом атмосферного электричества. Попадание БВС в опасные явления погоды.
4. Вывод БВС на режим сваливания, потеря управляемости.
5. Превышение эксплуатационных ограничений БВС с возникновением остаточных деформаций конструкции.
6. Потеря внешним пилотом пространственной или визуальной ориентировки, потеря связи и контроля над БВС.
7. Вынужденная посадка БВС вне площадки целевого назначения, стартово-посадочной площадки.
8. Резкое снижение или потеря работоспособности внешнего пилота.
9. Пожар на БВС.
10. Отказы авиационной техники, приведшие к прекращению (невыполнению) полетного задания (отказ силовой установки, разряд аккумуляторов, отказы систем управления БВС и т.д.).
11. Разрушение или открытие или срыв створок, лючков, капотов или обтекателей.
12. Появление недопустимых трещин на силовых элементах БВС.
13. Полет на обледеневшем БВС (при наличии льда на поверхностях, защищенных противообледенительной системой). Полет в условиях обледенения на БВС, не оборудованных противообледенительной системой.
14. Нарушение безопасной высоты полета, установленных правил вертикального, продольного и бокового эшелонирования.
15. Нарушение установленного минимума погоды при взлете и посадке.
16. Выполнение посадок на площадки, подобранные с воздуха, которые не отвечают требованиям, установленным руководством по летной эксплуатации БВС.
17. Выполнение посадок, не предусмотренных заданием. Посадка вне границ посадочной площадки, стартово-посадочной площадки.
18. Заправка БВС некондиционными ГСМ, жидкостями и газами (если применимо).
19. Прием и выпуск БВС с неподготовленных стартово-посадочных площадок.
20. Отказ основных и дублирующих средств связи и радиотехнического обеспечения полетов, повлиявший на выполнение полетного задания.
21. Другие события, которые привели к возникновению сложной ситуации или к причинению вреда здоровью персоналу эксплуатанта и/или других людей.
22. Попытка выполнения взлета БВС с конфигурацией, не соответствующей требованиям руководства по летной эксплуатации воздушного судна.
23. Столкновение БВС с птицами.
24. Течь топлива в пожароопасных местах БВС (для БВС, оснащенных топливной системой).
25. Выпуск в полет БВС с незавершенным техническим обслуживанием.