



П Р И К А З

об утверждении регулирования деятельности в области гражданской авиации
«Регламент об отчетности, анализе и последующих действиях,
касающихся происшествий в области гражданской авиации»

№ 119 от 02.07.2020

Мониторул Официал № 188-192/620 от 24.07.2020

* * *

ЗАРЕГИСТРИРОВАН
Министерством юстиции РМ
№ 1578 от 10 июля 2020 г.
министр _____ Фадей Нагачевски

Примечание: См. Поправку из Monitorul Oficial № 205-211 от 14.08.2020, стр.94 (номер «1528» следует читать «1578»).

На основании статьи 46 пунктов (1) и (3) [Авиационного кодекса Республики Молдова № 301/2017](#) (Официальный монитор, 2018 год, № 95-104, ст.189)

ПРИКАЗЫВАЮ:

Данный приказ перелагает:

- Регламент (ЕС) № 376/2014 Европейского парламента и Совета от 3 апреля 2014 года об отчетности, анализе и последующих действиях гражданской авиации, вносящий поправки в Регламент (ЕС) № 996/2010 Европейского парламента и Совета и отменяющий директиву 2003/42/ЕС Европейского парламента и Совета, и Регламентов Комиссии (ЕС) № 1321/2007 и (ЕС) № 1330/2007 (текст, имеющий отношение к ЕЭП), опубликованный в Официальном журнале Европейского Союза L 122 от 24 апреля 2014 г. с последними изменениями, внесенными Регламентом (ЕС) 2018/1139 Европейского парламента и Совета от 4 июля 2018 г.;

- Исполнительный Регламент Комиссии (ЕС) 2015/1018 от 29 июня 2015 года по установлению классификационного списка происшествий в области гражданской авиации, о которых необходимо в обязательном порядке сообщать в соответствии с Регламентом (ЕС) № 376/2014 Европейского парламента и Совета (текст, имеющий отношение к ЕЭП), опубликованный в Официальном журнале Европейского Союза L 163 от 30 июня 2015 года.

1. Утвердить регулирование деятельности в области гражданской авиации «Регламент об отчетности, анализе и последующих действиях касающихся происшествий в области гражданской авиации RAC-RAASEAC» (прилагается).

2. Контроль над исполнением настоящего приказа возложить на государственного секретаря в данной области.

3. Авиационные правила RAC-REAC – Уведомление происшествий гражданской авиации, утвержденные Приказом директора [Государственной администрации гражданской авиации № 06/GEN от 15 января 2007 г.](#), признать утратившими силу.

МИНИСТР

Сергей РАЙЛЯН

№ 119. Кишинэу, 2 июля 2020 г.

Утверждено
Приказом министра экономики и инфраструктуры
№ 119 от 2 июля 2020 года

РЕГЛАМЕНТ
об отчетности, анализе и последующих действиях, касающихся
происшествий в области гражданской авиации

Глава I
ЦЕЛЬ

1. Настоящий Регламент направлен на улучшение авиационной безопасности путем обеспечения отчетности, сбора, хранения, защиты, обмена, распространения и анализа соответствующей информации о безопасности гражданской авиации.

Настоящий Регламент предусматривает:

1) незамедлительно утвердить, в случае необходимости, меры безопасности, основанные на анализе собранной информации;

2) постоянную доступность информации о безопасности посредством введения правил, касающихся конфиденциальности и надлежащего использования информации, а также согласованную и усиленную защиту докладчика и лиц, упомянутых в отчетах о происшествиях; и

3) изучение и обработку рисков авиационной безопасности на национальном уровне.

2. Единственной целью отчетности происшествий является предотвращение несчастных случаев и инцидентов, а не установление вины или ответственности.

Глава II
ОПРЕДЕЛЕНИЯ

3. В контексте настоящего Регламента применяются следующие определения:

«обеспечение анонимности» – означает удаление из отчетов о происшествии всех идентификационных данных докладчика и лиц, упомянутых в отчетах о происшествии, и любых подробностей, включая название организации (организаций), участвующих в происшествии, которые могут раскрыть личность докладчика или третьих лиц, или которые могут привести к сокращению информации из отчета о происшествии;

«административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации» – для целей настоящего Регламента этим органом является Орган гражданской авиации;

«орган, ответственный за расследования в области безопасности» – постоянный национальный орган, ответственный за расследования в области безопасности полетов гражданской авиации, который проводит расследования или осуществляет надзор за расследованиями в области безопасности, как указано в статье 46 [Авиационного кодекса № 301/2017](#);

«политика беспристрастности» – режим, при котором операторы первой линии или другие лица не подвергаются наказанию за действия, бездействие или решения, которые соразмерны их опыту или подготовке, но в которых не допускаются серьезная халатность, преднамеренные нарушения и деструктивные действия;

«происшествие» – любое связанное с безопасностью происшествие, которое представляет опасность или которое, в случае его неустранения, будет представлять опасность для воздушного судна, его пассажиров или других лиц, включая несчастные случаи и серьезные инциденты;

«серьезный инцидент» – инцидент, произошедший при обстоятельствах, которые свидетельствуют о высокой вероятности аварии, связанный с эксплуатацией воздушного судна, и который, в случае пилотируемого воздушного судна, происходит между моментом, когда человек садится на борт воздушного судна с намерением выполнить полет, и моментом, когда все лица высадились; или который, в случае беспилотного летательного аппарата, происходит между моментом, когда воздушное судно приводится в движение с целью взлета и моментом, когда воздушное судно останавливается в конце полета и основная движительная система глушится. В приложении приведен список примеров серьезных инцидентов;

«сведения, из которых удалены идентификационные данные» – сведения из отчетов о происшествии, из которых были удалены все данные личного характера, такие как имена или адреса физических лиц;

«организация» – любая организация, которая поставяет авиационную продукцию и/или использует, заключает контракты или прибегает к услугам лиц, обязанных сообщать о происшествиях в соответствии с пунктом 10;

«малая организация» – любая организация, поставяющая авиационную продукцию, и в штате которой на постоянной основе работает не более 21 сотрудника.

«центральный специализированный орган гражданской авиации» – в контексте настоящего Регламента это Министерство экономики и инфраструктуры.

«заинтересованная сторона» – любое физическое или юридическое лицо, или официальный орган, обладающий или нет правосубъектностью, способный содействовать улучшению авиационной безопасности за счет доступа к сведениям о зарегистрированных происшествиях, и включенный в одну из категорий заинтересованных сторон, установленных в приложении 2;

«опасность» – ситуация или предмет, которые могут привести к смерти или травме человека, повреждению оборудования или конструкции, потере материалов или снижению способности человека выполнять намеченную функцию;

«контактный центр» – административный орган по осуществлению и реализации политики в области гражданской авиации, если информация запрашивается заинтересованной стороной, находящейся в Республике Молдова, или центральный специализированный орган, если информация запрашивается заинтересованной стороной, находящейся за пределами Республики Молдова;

«докладчик» – физическое лицо, сообщающее о происшествии или о других сведениях, связанных с безопасностью в соответствии с настоящим Положением.

Глава III

ОБЪЕКТ И ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

4. Настоящий Регламент устанавливает правила касательно:

1) сообщений о происшествиях, которые представляют опасность или которые, в случае их неустранения, могут представлять опасность для воздушного судна, его пассажиров или других лиц, оборудования или установок, которые влияют на эксплуатацию воздушного судна; а также сообщение о любых других подобных сведениях о безопасности полетов в данном контексте;

2) анализа и последующих действий, касающихся зарегистрированных происшествий и других сведений, связанных с безопасностью;

3) защитой авиационного персонала;

4) соответствующего использования собранных сведений о безопасности;

5) введения сведений в Национальную базу данных;

6) распространения среди заинтересованных сторон сведений, которые позволяют обеспечить анонимность, в целях предоставления этим заинтересованным сторонам сведений, необходимых для повышения безопасности полетов.

5. Настоящий Регламент применяется к происшествиям и другим сведениям, касающимся безопасности гражданских воздушных судов, к которым применяется [Авиационный кодекс № 301/2017](#). Однако настоящий Регламент не применяется к происшествиям и другим сведениям, касающимся безопасности беспилотных летательных аппаратов, для которых не требуется сертификат или декларация в соответствии с нормами использования беспилотных летательных аппаратов, за исключением случаев, когда происшествие или другие сведения о безопасности, касающиеся беспилотного летательного аппарата, привели к смертельной или серьезной травме человека или другого воздушного судна, не являющегося беспилотным летательным аппаратом.

Глава IV

ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ОТЧЕТНОСТЬ

6. Лица, перечисленные в пункте 10, посредством систем обязательного оповещения о происшествиях в соответствии с настоящей главой, должны сообщать о происшествиях, которые могут представлять значительный риск для авиационной безопасности, и которые подпадают под следующие категории:

1) происшествия, связанные с эксплуатацией воздушного судна, такие как:

a) происшествия, связанные со столкновениями;

b) происшествия, связанные с взлетом и посадкой;

c) происшествия, связанные с топливом;

d) происшествия, которые произошли во время полета;

e) происшествия в отношении связи;

f) происшествия, связанные с травмами, чрезвычайными ситуациями и другими критическими ситуациями;

g) неспособность экипажа и другие происшествия, связанные с экипажем;

h) погодные условия или происшествия, связанные с безопасностью;

2) происшествия, связанные с техническим состоянием, техническим обслуживанием и ремонтом воздушного судна, такие как:

a) дефекты конструкции;

b) неправильная работа систем;

c) проблемы обслуживания и ремонта;

d) проблемы с двигательной установкой (включая двигатели, винты и роторные системы) и проблемы со вспомогательным питанием;

3) происшествия, связанные с аэронавигационными средствами и службами, такие как:

a) столкновения, квази-столкновения или потенциальные столкновения;

b) определенные происшествия, связанные с управлением воздушным движением и аэронавигационными службами (АТМ (Управление воздушным движением)/ ANS (Аэронавигационная система));

c) эксплуатационные происшествия, связанные с АТМ/ANS;

- 4) происшествия, связанные с аэродромами и наземным обслуживанием, такие как:
- a) происшествия, связанные с аэродромной деятельностью и объектами;
 - b) происшествия, связанные с перегрузкой пассажиров, обработкой багажа, корреспонденции и грузов;
 - c) происшествия, связанные с наземным обслуживанием воздушных судов и сопутствующими услугами.

7. Каждая организация должна создать систему обязательной отчетности для облегчения сбора подробной информации о происшествиях, указанных в пункте 6.

8. Посредством административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации центральный специализированный орган гражданской авиации должен создать систему обязательной отчетности для облегчения сбора подробной информации о происшествиях, включая сбор подробных сведений о происшествиях, собранных в соответствии с пунктом 7 организациями, которые были сертифицированы, уполномочены или утверждены административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

9. Списки классификации происшествий, о которых должны сообщать в рамках отчетности в соответствии с пунктом 6, приведены в приложениях IV-VII, а отдельный список классификации происшествий, применяемый для воздушных судов, за исключением сложных моторных воздушных судов, можно найти в приложении 8.

10. Физические лица, перечисленные в данном пункте, должны сообщать о происшествиях, упомянутых в пункте 6, посредством системы, созданной в соответствии с пунктом 7 организацией, которая наняла, заключила договор или воспользовалась услугами докладчика, или, как альтернативный вариант, посредством системы, созданной в соответствии с пунктом 8 административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации:

1) пилот-командир воздушного судна или, если пилот-командир не может сообщить о происшествии, любой другой член экипажа, следующий за ним в цепочке командования воздушным судном, зарегистрированным в Республике Молдова или воздушным судном, зарегистрированным за пределами Республики Молдова, но используемым оператором, чьи действия подлежат контролю со стороны административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации или оператором, учрежденным и находящимся в Республике Молдова;

2) любое лицо, занимающееся проектированием, изготовлением, мониторингом летной годности, техническим обслуживанием или модификацией воздушного судна или какого-либо оборудования или его части под надзором административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации;

3) любое лицо, подписывающее сертификат проверки летной годности или разрешение на сдачу в эксплуатацию воздушного судна или какого-либо оборудования или его части под надзором административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации;

4) любое лицо, выполняющее функцию, для которой требуется от административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации разрешение для деятельности в качестве члена экипажа поставщика услуг в сфере воздушного движения с обязанностями, связанными с аэронавигационным обслуживанием или обязанностями диспетчера службы летной информации;

5) любое лицо, выполняющее функции, связанные с управлением безопасностью аэропорта в Республике Молдова;

б) любое лицо, выполняющее функции, связанные с установкой, модификацией, техническим обслуживанием, ремонтом, ревизией, проверкой или инспектированием аэронавигационного оборудования, надзор за которым осуществляет административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации;

7) любое лицо, выполняющее функции, связанные с наземным обслуживанием воздушных судов, включая дозаправку, обслуживание, подготовку и заполнение погрузочных накладных, погрузку, противообледенительную обработку и буксировку в аэропорту Республики Молдова;

11. Лица, указанные в пункте 10, должны сообщать о происшествиях в течение 72 часов после того, как им стало известно о них, за исключением особых препятствующих обстоятельств.

12. После уведомления о происшествии любая организация, не упомянутая в пункте 13, сообщает административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации подробные сведения о происшествиях, полученные в соответствии с пунктом 7, в кратчайшее время, и в любом случае не позднее 72 часов с того момента, как стало известно о происшествии.

13. После уведомления о происшествии каждая организация, которая сертифицирована, уполномочена или утверждена административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, представляет подробную информацию о происшествиях, полученную в соответствии с пунктом 7, в кратчайшее время, и в любом случае не позднее 72 часов с того момента, как стало известно о происшествии.

Глава V

ДОБРОВОЛЬНАЯ ОТЧЕТНОСТЬ

14. Каждая организация устанавливает систему добровольной отчетности для облегчения сбора следующей информации:

1) подробных сведений о происшествиях, которые не могут быть зафиксированы через систему обязательной отчетности;

2) другой информации о безопасности, воспринимаемой докладчиком как реальная или потенциальная угроза авиационной безопасности.

15. Посредством административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, центральный специализированный орган гражданской авиации должен создать систему добровольной отчетности для облегчения сбора следующей информации:

1) подробных сведений о происшествиях, которые не могут быть зафиксированы через систему обязательной отчетности;

2) другой информации о безопасности, воспринимаемой докладчиком как реальная или потенциальная угроза авиационной безопасности.

Данная система также включает, помимо прочего, сбор информации, передаваемой организациями в соответствии с пунктом 18.

16. Системы добровольной отчетности используются для облегчения сбора подробной информации о происшествиях и информации о безопасности:

1) сообщать о которых не является обязательным условием в соответствии с пунктом 6;

2) полученных от лиц, не указанных в пункте 10.

17. Любая организация, которая сертифицирована, уполномочена или утверждена административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, должна незамедлительно сообщать ему подробные сведения о происшествиях и другие сведения, связанные с безопасностью, полученные в соответствии с пунктом 14.

18. Любая организация, которая не сертифицирована, уполномочена или утверждена административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, должна незамедлительно сообщать ему подробные сведения о происшествиях и другие сведения, связанные с безопасностью, полученные в соответствии с пунктом 14.

19. Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации и организации может создавать другие системы сбора и обработки сведений о безопасности с целью сбора подробной информации о происшествиях, которые могут не регистрироваться системами отчетности, упомянутыми в главе IV и в пунктах 14 и 15. Подобные системы могут включать в себя отчетность перед другими организациями, кроме тех, что указаны в пункте 24¹, и могут включать активное участие:

- 1) сектора авиационной промышленности;
- 2) профессиональных организаций авиационного персонала.

Примечание: См. Поправку из Monitorul Oficial № 212-220 от 21.08.2020, стр.205 (в пункте 19 цифру «24» следует читать «24¹»)

20. Информация, полученная после добровольной и обязательной отчетности, может быть интегрирована в единую систему.

Глава VI СБОР И ХРАНЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ

21. Каждая организация назначает одного или нескольких лиц для самостоятельного управления сбором, оценкой, обработкой, анализом и хранением подробной информации о происшествиях, представленных в главах IV и V.

22. Центральный специализированный орган гражданской авиации, посредством административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, должен создать механизм для самостоятельного сбора, оценки, обработки, анализа и хранения подробной информации о происшествиях, о которых сообщается в главах IV и V.

23. Управление отчетами, указанными в пунктах 21 и 22, осуществляется с целью предотвращения использования информации в иных целях, отличных от целей безопасности, и обеспечивает конфиденциальность личности докладчика и лиц, упомянутых в отчетах о происшествиях, в целях продвижения «политики беспристрастности».

24. С согласия компетентного органа малые организации могут создать упрощенный механизм сбора, оценки, обработки, анализа и хранения подробных сведений о происшествиях. Малые организации могут делиться этими задачами с организациями аналогичного характера, соблюдая при этом правила конфиденциальности и защиты в соответствии с настоящим Регламентом.

24¹. Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации предназначен для управления механизмом сбора, оценки, обработки, анализа и хранения, упомянутом в пункте 22.

Примечание: См. Поправку из Monitorul Oficial № 212-220 от 21.08.2020, стр.205 (пкт.«24» следует читать пкт.«24¹»)

25. Организации хранят в одной или нескольких базах данных отчеты о происшествиях, составленные на основе подробных сведений о происшествиях, полученных на основании глав IV и V.

26. Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации хранит в национальной базе данных отчеты о происшествиях, составленные на основе подробной информации о происшествиях, собранных на основании глав IV и V.

27. Соответствующие сведения об авариях и серьезных инцидентах, собранные или выданные органами, ответственными за расследования в области безопасности, также хранятся в национальной базе данных.

28. Орган, ответственный за расследования безопасности, должен иметь полный доступ к национальной базе данных, указанной в пункте 26, для выполнения своих обязанностей в соответствии с национальным законодательством.

Глава VII

КАЧЕСТВО И СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТОВ О ПРОИСШЕСТВИЯХ

29. Отчеты о происшествиях, упомянутые в главе VI, должны содержать, по меньшей мере, информацию, указанную в приложении 1.

30. Отчеты о происшествиях, упомянутые в пунктах 25 и 26, должны включать классификацию риска рассматриваемого происшествия. Эта классификация должна пересматриваться и корректироваться по мере необходимости и утверждаться Административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в соответствии с системой классификации рисков, упомянутой в пункте 33.

31. Организации и административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации должны установить процедуры проверки качества данных в целях повышения согласованности данных, в частности между первоначально собранной информацией и отчетом, хранящимся в базе данных.

32. Базы данных, указанные в пунктах 25 и 26, должны использовать следующие форматы:

- 1) стандартизированные, для облегчения обмена информацией; а также
- 2) совместимые с программным обеспечением Essairs и таксономией ADREP.

33. Система классификации рисков, позволяющая организациям и административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации классифицировать происшествия с точки зрения риска, представлена в приложении № 9.

[Пкт.33 в редакции Приказа Министерства экономики и инфраструктуры N 10 от 25.01.2021, в силу 09.05.2021]

Глава VIII

РАСПРОСТРАНЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ, ХРАНЯЩЕЙСЯ В НАЦИОНАЛЬНОЙ БАЗЕ ДАННЫХ

37. Субъекты с регулирующими обязанностями в области безопасности гражданской авиации или органы, ответственные за расследования безопасности, должны иметь полный и безопасный онлайн-доступ к информации о происшествиях, содержащихся в Национальной базе данных, которая используется в соответствии с главами XII и XIII.

38. Заинтересованные стороны, перечисленные в приложении 2, могут запросить доступ к определенной информации, содержащейся в Национальной базе данных.

39. Заинтересованные стороны, учрежденные в Республике Молдова, направляют запросы на информацию в административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

40. Заинтересованные стороны, учрежденные за пределами Республики Молдова, направляют свои запросы в центральный специализированный орган гражданской авиации.

41. Центральный специализированный орган гражданской авиации информирует административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации по поводу любого запроса в соответствии с пунктом 38.

42. Информация, содержащаяся в Национальной базе данных о текущих расследованиях в области безопасности, проводимых в соответствии с нормативной базой для расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской авиации, не подлежит разглашению до завершения расследования.

43. Из соображений безопасности заинтересованные стороны не имеют прямого доступа к Национальной базе данных.

Глава IX ОБРАБОТКА ЗАПРОСОВ И РЕШЕНИЙ

44. Запросы на информацию, содержащуюся в Национальной базе данных, передаются с использованием форм, утвержденных контактным центром. Эти формы должны содержать, по меньшей мере, элементы, указанные в Приложении 3.

45. Контактный центр, получивший запрос, подтверждает, что:

- 1) запрос поступил от заинтересованной стороны;
- 2) является достаточно компетентным, чтобы рассматривать этот запрос.

46. Контактный центр, получающий запрос, должен в каждом отдельном случае оценить, является ли запрос обоснованным и выполнимым.

47. Контактные центры могут предоставлять заинтересованным сторонам информацию на бумаге или с использованием безопасных электронных средств связи.

48. Если запрос принят, контактный центр должен определить объем и уровень предоставляемой информации. Не нарушая положения глав XII и XIII, информация ограничивается тем, что строго соответствует цели запроса.

49. Информация, не относящаяся к сфере деятельности, оборудованию или операциям заинтересованной стороны, предоставляется только в обобщенном виде или анонимно. Необобщенная информация может быть предоставлена, если заинтересованная сторона представит подробное письменное обоснование. Эта информация должна использоваться в соответствии с главами XII и XIII.

50. Контактные центры предоставляют заинтересованным сторонам, перечисленным в пункте 2 приложения 2, только информацию об их сфере деятельности, оборудовании или операциях.

51. Контактный центр, получающий запрос от заинтересованной стороны, указанной в пункте 1 приложения 2, может принять общее решение о предоставлении информации на регулярной основе данной заинтересованной стороне при соблюдении следующих условий:

- 1) запрашиваемая информация относится к собственному оборудованию и операциям или сфере деятельности заинтересованной стороны;
- 2) общее решение не предоставляет доступ ко всему содержимому базы данных;
- 3) общее решение касается только доступа к информации, которая позволяет обеспечить анонимность.

52. Заинтересованная сторона использует информацию, полученную в соответствии с настоящей главой, на следующих условиях:

1) заинтересованная сторона использует информацию только для целей, указанных в форме запроса, которая должна быть совместима с целью настоящего Регламента, изложенной в главе I; а также

2) заинтересованная сторона не раскрывает полученную информацию без письменного согласия лица, предоставившего ее, и принимает необходимые меры для обеспечения необходимой конфиденциальности в отношении полученной информации.

53. Решение распространять информацию в соответствии с данной главой ограничивается тем, что строго необходимо для целей их пользователя.

54. Контактные центры должны регистрировать каждый полученный запрос и действия, предпринятые по данному запросу.

Глава X

АНАЛИЗ ПРОИСШЕСТВИЙ И ПОСЛЕДУЮЩИХ ДЕЙСТВИЙ НА НАЦИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ

55. Каждая организация должна разработать процедуру анализа сведений о происшествиях, собранных в соответствии с пунктами 7 и 14, для выявления угроз безопасности, связанных с выявленными происшествиями или группами происшествий.

56. На основе анализа, указанного в пункте 55, каждая организация устанавливает соответствующие корректирующие или предупреждающие меры, необходимые для повышения авиационной безопасности.

57. Если в результате анализа, упомянутого в пункте 55, организация определяет корректирующие или предупреждающие меры, необходимые для устранения фактических или потенциальных недостатков авиационной безопасности, она должна:

1) быстро принять меры; а также

2) установить порядок мониторинга реализации и эффективности принятых мер.

58. Каждая организация должна периодически предоставлять своим сотрудникам и контрактным сотрудникам информацию об анализе и последующих действиях, предпринятых по происшествиям, в отношении которых предпринимаются превентивные или корректирующие меры.

59. Если организация, не включенная в пункт 62, выявляет в результате анализа происшествий или группы происшествий, о которых было доложено в соответствии с пунктами 12 и 18, реальный или потенциальный риск для авиационной безопасности, она сообщает административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в течение 30 дней с момента получения сведений от докладчика следующую информацию:

1) предварительные результаты анализа, проведенного в соответствии с пунктом 55, если таковые имеются; а также

2) любые действия, предпринимаемые в соответствии с пунктом 57.

60. Организация, указанная в пункте 59, должна сообщать об окончательных результатах анализа, когда они достоверны, как только они становятся доступны и в течение 3 месяцев с момента уведомления о происшествии.

61. Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации может запросить организацию предоставить предварительные или окончательные результаты анализа любого происшествия, в отношении которого он был

уведомлен, но по которому не получил последующей информации или получил только предварительные результаты.

62. Если организация, сертифицированная, уполномоченная или утвержденная административным органом по осуществлению и реализации политики в области гражданской авиации, выявляет в результате анализа происшествия или группы происшествий, о которых сообщается в соответствии с пунктами 13 и 17, реальный или потенциальный риск для авиационной безопасности, она сообщает административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в течение 30 дней с момента получения сведений от докладчика следующую информацию:

1) предварительные результаты анализа, проведенного в соответствии с пунктом 55, если таковые имеются; а также

2) любое действие, предпринятое в соответствии с пунктом 57.

63. Организация, сертифицированная, уполномоченная или утвержденная Административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, должна представить ему окончательные результаты анализа, в зависимости от обстоятельств, как только они будут доступны и, в основном, в течение максимум трех месяцев с момента уведомления о происшествии.

64. Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации может запросить у организации предварительные или окончательные результаты анализа любого происшествия, в отношении которого он был уведомлен, но, в связи с которым он получил последующую информацию или получил только предварительные результаты.

65. Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации должен разработать процедуру анализа информации о происшествиях, сообщенных ему в соответствии с пунктами 10 и 15, с целью выявления угроз безопасности, связанных с данными происшествиями. На основе этого анализа он устанавливает корректирующие или профилактические меры, необходимые для повышения авиационной безопасности.

66. Если после анализа, упомянутого в пункте 65, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации определяет корректирующие или профилактические меры, необходимые для устранения фактических или потенциальных недостатков в области безопасности, он должен:

1) незамедлительно принять соответствующие меры; а также

2) установить порядок мониторинга реализации и эффективности меры.

67. Для каждого происшествия или группы происшествий, отслеживаемых в соответствии с пунктами 59 или 62, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации имеет доступ к проведенному анализу и соответствующим образом контролирует меры, принятые организациями, за которые он несет ответственность.

68. Если Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации устанавливает, что применение и эффективность переданных мер нецелесообразно для устранения фактических или потенциальных недостатков в области безопасности, он должен обратиться к соответствующей организации с просьбой принять и внедрить соответствующие дополнительные меры.

69. При возможности, информация об анализе каждого происшествия или группы происшествий и последующих действий, предпринятых в соответствии с данным пунктом,

переносится в Национальную базу данных в соответствии с пунктами 35 и 36, незамедлительно и в течение двух месяцев после ее внесения в базу данных.

70. Центральный специализированный орган гражданской авиации, совместно с административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации использует информацию, полученную в результате анализа отчетов о происшествиях, для определения возможных корректирующих мер, которые должны быть приняты в рамках программы национальной безопасности.

71. Чтобы информировать общественность об уровне безопасности гражданской авиации, центральный специализированный орган гражданской авиации, должен публиковать, по крайней мере, один раз в год, отчет о безопасности, который:

1) содержит совокупную информацию, позволяющую обеспечить анонимность в отношении типов происшествий и информацию, связанную с безопасностью, сообщаемую через системы обязательной и добровольной отчетности;

2) выявляет тенденции;

3) определяет принятые меры.

72. Центральный специализированный орган гражданской авиации может также публиковать отчеты о происшествиях, обеспечивая анонимность, а также результаты анализа рисков.

73. Центральный специализированный орган гражданской авиации и административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации сотрудничают и периодически участвуют в обмене и анализе информации, содержащейся в Национальной базе данных.

74. Не нарушая требования конфиденциальности, изложенные в настоящем Регламенте, могут быть приглашены наблюдатели в каждом определенном случае, при необходимости.

75. Центральный специализированный орган гражданской авиации должен включать информацию о результатах анализа информации, указанной в пункте 73, в ежегодный отчет о безопасности, указанный в статье 41 (5) [Авиационного кодекса 301/2017](#).

Глава XI

КОНФИДЕНЦИАЛЬНОСТЬ И ПРАВИЛЬНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФОРМАЦИИ

76. Центральный специализированный орган гражданской авиации, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, а также организации должны принять необходимые меры для обеспечения соответствующего уровня конфиденциальности в отношении подробной информации о доложенных происшествиях, которую они получают в соответствии с главами IV, V и IX.

77. Центральный специализированный орган гражданской авиации, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, а также другие организации должны обрабатывать персональные данные только в той мере, в какой это необходимо для целей настоящего Регламента, и, не нарушая нормативно-правовую базу по защите персональных данных.

78. Не нарушая положения о защите информации о безопасности, изложенные в нормативной базе по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в гражданской авиации, информация из отчетов о происшествиях должна использоваться исключительно для той цели, для которой она была собрана.

79. Центральный специализированный орган гражданской авиации, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, а также организации не предоставляют или не используют информацию о происшествиях для:

- 1) установления вины или ответственности;
- 2) любой другой цели, кроме поддержания или повышения авиационной безопасности.

80. При выполнении обязательств, изложенных в главе XI, в отношении информации, включенной в Национальную базу данных, центральный специализированный орган гражданской авиации и административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации:

- 1) обеспечивают конфиденциальность информации; а также
- 2) ограничивают использование информации тем, что является строго необходимым для выполнения их обязательств по обеспечению безопасности, не приписывая вину или ответственность; в этом контексте информация используется, в частности, для управления рисками и анализа тенденций в области безопасности, на основании которых можно разработать рекомендации по безопасности или действия по устранению фактических или потенциальных недостатков в области безопасности.

Глава XII

ЗАЩИТА ИСТОЧНИКОВ ИНФОРМАЦИИ

81. Для целей настоящей главы «идентификационные данные» включают, в частности, имя и/или контактные данные физического лица (телефон, адрес, электронная почта и т.д.).

82. Каждая организация должна удостовериться, что все идентификационные данные доступны для персонала соответствующей организации, за исключением лиц, назначенных в соответствии с пунктом 21, только в том случае, когда это абсолютно необходимо для расследования происшествий, направленного на повышение авиационной безопасности.

83. В рамках организации, при необходимости, распространяется информация, из которой удаляются идентификационные данные.

84. Центральный специализированный орган гражданской авиации должен убедиться, что идентификационные данные никогда не регистрируются в национальной базе данных, упомянутой в пункте 26. Соответствующим сторонам должна предоставляться информация, из которой удаляются идентификационные данные, например, чтобы они могли выполнять свои обязательства в отношении повышения безопасности полетов.

85. Информация, содержащаяся в отчетах о происшествиях, не используется против:

- 1) докладчиков; или
- 2) лиц, упомянутых в отчетах о происшествиях.

86. За исключением случаев применения пункта 87, сотрудники и персонал по контракту, которые сообщают о происшествиях или которые упомянуты в отчетах о происшествиях, собранных в соответствии с главами IV и V, не могут считаться своими работодателями или организацией, для которой они предоставляют услуги, причиной ущерба, на основании информации, предоставленной докладчиком.

87. Защита согласно пунктам 85 и 86 не применяется в следующих ситуациях:

- 1) в случае умышленного проступка;
- 2) когда имел место явный и серьезный недосмотр наличия очевидного риска и серьезного нарушения профессиональной ответственности по принятию мер, явно необходимых при данных обстоятельствах, с причинением предсказуемого ущерба человеку или имуществу, или с серьезным нарушением уровня авиационной безопасности.

88. После консультации с представителями персонала, каждая организация принимает внутренние правила, описывающие, каким образом гарантируются и применяются принципы «политики беспристрастности» в данной организации, в частности принцип, упомянутый в пункте 86.

89. Орган, назначенный в соответствии с пунктом 90, может потребовать пересмотра внутренних правил организаций, прежде чем применять соответствующие правила.

90. Административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации является орган, ответственный за выполнение пунктов 86 и 88.

91. Сотрудники и контрактные работники могут сообщать административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации о любых предполагаемых нарушениях правил, изложенных в данной главе.

92. Сотрудники и контрактные работники не могут быть оштрафованы за сообщение о предполагаемых нарушениях.

93. В случае сообщения об этих предполагаемых нарушениях административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, сотрудники и контрактные работники могут проинформировать центральный специализированный орган гражданской авиации.

94. Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, в случае необходимости, дает рекомендации соответствующим государственным органам об исправительных мерах или санкциях.

Глава XIII

ДОСТУП К ДОКУМЕНТАМ И ЗАЩИТА ПЕРСОНАЛЬНЫХ ДАННЫХ

95. Форма отчетности, подлежащая заполнению на основании настоящего Регламента, представлена в приложении № 10.

[Пкт.95 в редакции Приказа Министерства экономики и инфраструктуры N 10 от 25.01.2021, в силу 09.05.2021]

96. Настоящий Регламент должен применяться без нарушения национальной нормативно-правовой базы в области защиты прав потребителей.

97. Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации совместно с органом, ответственным за расследование авиационных происшествий и инцидентов, разрабатывает и предоставляет на утверждение в центральный специализированный орган гражданской авиации, формы отчетности, которые должны заполняться в соответствии с настоящим Регламентом.

98. Несоблюдение положений настоящего Регламента влечет за собой ответственность в соответствии с [Кодексом о правонарушениях Республики Молдова](#).

Приложение 1
к Регламенту об отчетности, анализе и последующих
действиях, касающихся происшествий в
области гражданской авиации

СПИСОК
требований, применимых к системам обязательных

и добровольных докладов о происшествиях

1. Поля данных должны заполняться необходимой информацией. Если компетентный орган не имеет возможности включить данную информацию, поскольку она не была предоставлена организацией или докладчиком, поле может быть заполнено значением «неизвестно». Однако чтобы обеспечить передачу соответствующей информации, следует по возможности избегать использования значения «неизвестно», и, по возможности, отчет должен быть позже дополнен недостающей информацией.

2. ПОЛЯ ДАННЫХ, ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ К ЗАПОЛНЕНИЮ

При вводе в соответствующую базу данных информации о происшествиях, о которых докладывается в обязательном порядке, и, насколько это возможно, происшествиях, о которых докладывается в добровольном порядке, организации и компетентный орган должны обеспечить содержание следующей информации в отчетах о происшествиях, зарегистрированных в их базах данных:

- 1) Наименование
 - Наименование
- 2) Информация для классификации
 - Ответственная организация
 - Номер дела
 - Статус происшествия
- 3) Когда
 - Дата UTC
- 4) Где
 - Страна/область, в которой происходит происшествие
 - Место, где происходит происшествие
- 5) Классификация
 - Класс происшествия
 - Категория происшествия
- 6) Изложение
 - Язык изложения
 - Изложение
- 7) Происшествия
 - Тип происшествия
- 8) Классификация рисков

3. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОЛЯ ДАННЫХ, ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ К ЗАПОЛНЕНИЮ

3.1. Поля данных о воздушном судне

При вводе в соответствующую базу данных информации о происшествиях, о которых докладывается в обязательном порядке, и, насколько это возможно, происшествиях, о которых докладывается в добровольном порядке, организации и компетентный орган должны обеспечить содержание следующей информации в отчетах о происшествиях, зарегистрированных в их базах данных:

- 1) Идентификация воздушного судна
 - Государство регистрации
 - Марка/модель/серия
 - Серийный номер воздушного судна
 - Регистрационный номер воздушного судна
 - Позывной

- 2) Эксплуатация воздушного судна
 - Оператор
 - Тип эксплуатации
- 3) Описание воздушного судна
 - Категория воздушного судна
 - Тип двигателя
 - Весовая группа
- 4) Летный (бортовой) журнал
 - Последняя отправная точка
 - Запланированный пункт назначения
 - Фаза полета
- 5) Погода
 - Соответствующие погодные условия

3.2. Поля данных об аэронавигационном обслуживании

При вводе в соответствующую базу данных информации о происшествиях, о которых докладывается в обязательном порядке, и, насколько это возможно, происшествиях, о которых докладывается в добровольном порядке, организации и компетентный орган должны обеспечить содержание следующей информации в отчетах о происшествиях, зарегистрированных в их базах данных:

- 1) Связь со АТМ
 - Вклад АТМ
 - Затронутая способность предоставлять услуги (влияние на службу АТМ)
- 2) Название организации АТS

3.2.1 Поля данных, относящиеся к нарушению/потере минимального интервала эшелонирования и воздушного пространства

При вводе в соответствующую базу данных информации о происшествиях, о которых докладывается в обязательном порядке, и, насколько это возможно, происшествиях, о которых докладывается в добровольном порядке, организации и компетентный орган должны обеспечить содержание следующей информации в отчетах о происшествиях, зарегистрированных в их базах данных:

- 1) Воздушное пространство
 - Тип воздушного пространства
 - Класс воздушного пространства
 - Наименования FIR (нижнее воздушное пространство)/UIR (верхнее воздушное пространство)

3.3. Поля данных, относящиеся к аэродрому

При вводе в соответствующую базу данных информации о происшествиях, о которых докладывается в обязательном порядке, и, насколько это возможно, происшествиях, о которых докладывается в добровольном порядке, организации и компетентный орган должны обеспечить содержание следующей информации в отчетах о происшествиях, зарегистрированных в их базах данных:

- 1) Индикатор местоположения (Индикатор аэропорта ИКАО/ ICAO)
- 2) Расположение на аэродроме

3.4. Поля данных, относящиеся к повреждениям воздушного судна или травмам людей

При вводе в соответствующую базу данных информации о происшествиях, о которых докладывается в обязательном порядке, и, насколько это возможно, происшествиях, о которых докладывается в добровольном порядке, организации и компетентный орган

должны обеспечить содержание следующей информации в отчетах о происшествиях, зарегистрированных в их базах данных:

- 1) Степень тяжести
 - Наиболее серьезный ущерб
 - Уровень травм
- 2) Травмы, полученные людьми
 - Количество травм на земле (смертельные, серьезные, незначительные)
 - Количество травм в воздушном судне (смертельные, серьезные, незначительные)

Приложение 2
к Регламенту об отчетности, анализе и последующих
действиях, касающихся происшествий в области
гражданской авиации

Заинтересованные стороны

1. Список заинтересованных сторон, которые могут получить информацию на основании решения, принимаемого от случая к случаю в соответствии с пунктом 48, или на основании общего решения в соответствии с пунктом 51:

1) Производители: разработчики и производители воздушных судов, двигателей, лопастных винтов и деталей, и устройств для воздушных судов и их соответствующих объединений; разработчики и производители систем и компонентов для управления воздушным движением (ATM); разработчики и производители систем и компонентов аэронавигационного обслуживания (ANS); разработчики и производители систем и оборудования, используемых в зоне эксплуатации аэродрома;

2) Техническое обслуживание: организации, занимающиеся техническим обслуживанием или ревизией воздушных судов, двигателей, лопастных винтов и деталей, и устройств воздушных судов, установкой, модификацией, техническим обслуживанием, ремонтом, ревизией, инспекцией в полете или инспекцией аэронавигационных средств или техническим обслуживанием или ревизией систем, компонентов и оборудования в зонах воздушных операций аэродромов;

3) Операторы: авиакомпании, эксплуатанты воздушных судов, объединения авиакомпаний и операторов; эксплуатанты аэродромов и объединения эксплуатантов аэродрома;

4) Поставщики аэронавигационного обслуживания и поставщики специальных функций Управления воздушным движением;

5) Поставщики услуг аэропорта: организации, ответственные за наземное обслуживание воздушных судов, включая заправку топливом, обслуживание, подготовку погрузочных накладных, погрузку, противообледенительную обработку и буксировку на территории аэродрома, а также спасательные и противопожарные или другие службы в случае чрезвычайных ситуаций;

6) Организации по подготовке аэронавигационного персонала;

7) Организации из других стран: государственные органы гражданской авиации и органы, ответственные за расследование происшествий в других странах;

8) Международные организации гражданской авиации;

9) Исследования: лаборатории, государственные или частные исследовательские центры или организации, или университеты, проводящие исследования или разработки в области безопасности гражданской авиации;

2. Список заинтересованных сторон, которые могут получить информацию на основании решения, принятого в каждом конкретном случае в соответствии с пунктами 48 и 50 Регламента:

1) Пилоты (в личном порядке)

2) Авиационные диспетчеры (в личном порядке) и другие категории персонала ATM/ANS с обязанностями в области безопасности.

3) Инженеры/техники/персонал, ответственный за электронные устройства безопасности воздушного движения/администраторы в области авиации (или аэропорта) (в личном порядке)

4) Органы профессионального представительства персонала, занимающегося вопросами безопасности.

Приложение 3
к Регламенту об отчетности, анализе и последующих
действиях, касающихся происшествий в области
гражданской авиации

Запрос информации из национальной базы данных

1. Имя:

Должность/пост:

Организация:

Адрес:

Телефон:

E-mail:

Дата:

Тип деятельности:

Категория заявителя (см. приложение 2 к Регламенту):

2. Запрашиваемая информация (пожалуйста, предоставьте как можно более точную информацию, указав интересующую вас дату/период):

3. Причина запроса:

4. Укажите цель, для которой будет использоваться информация:

5. Укажите, до какой даты запрашивается информация:

6. Заполненная форма отправляется по электронной почте: (в контактный центр)

7. Доступ к информации

Контактный центр не обязан предоставлять запрашиваемую информацию. Он может сделать это только в том случае, если он убежден, что запрос соответствует правилам Регламента об отчетности, анализе и последующих действиях, касающихся происшествий в области гражданской авиации. Заявитель обязуется лично, а также организация, к которой он принадлежит, ограничить использование полученной информации исключительно в целях, описанных в пункте 4 настоящего приложения. Также следует подчеркнуть, что информация, предоставленная на основе этого запроса, предоставляется только с целью безопасности полетов, как это предусмотрено в Регламенте об отчетности, анализе и

последующих действиях, касающихся происшествий в области гражданской авиации, а не для других целей, в частности, таких как установление вины или ответственности или для коммерческих целей.

Заявитель не имеет права разглашать полученную информацию без письменного согласия контактного центра.

Несоблюдение этих условий может привести к отказу в доступе к другой информации из Национальной базы данных и к применению санкций, в зависимости от обстоятельств.

8. Дата, место и подпись:

Приложение 4
к Регламенту об отчетности, анализе и последующих
действиях, касающихся происшествий в области
гражданской авиации

Происшествия, связанные с работой воздушного судна

1. Данное приложение структурировано таким образом, чтобы соответствующие происшествия соотносились с категориями видов деятельности, в ходе которых, на основании полученного опыта, они рассматриваются в обычном режиме, с целью упрощения процедуры отчетности о происшествиях. Однако данное структурирование не означает, что о происшествиях не следует сообщать, если они происходят вне категории видов деятельности, с которыми они связаны в списке.

2. ВОЗДУШНЫЕ ОПЕРАЦИИ

2.1. Подготовка к полету

1) Использование неверных или неправильно введенных данных в оборудование, используемое для навигации или расчета технических характеристик, что может или могло бы представлять опасность для воздушного судна, его пассажиров и экипажа или других лиц.

2) Транспортировка или попытка транспортировки опасных грузов, с нарушением действующего законодательства, включая маркировку, упаковку и ненадлежащее обращение с опасными грузами.

2.2. Подготовка воздушного судна

1) Неправильный тип топлива или загрязненное топливо.

2) Противообледенительная обработка не выполнена, выполнена неправильно или ненадлежащим образом.

2.3. Взлет и посадка

1) Уход с траектории или взлетно-посадочной полосы.

2) Несанкционированное проникновение, фактическое или потенциальное, на траекторию или на взлетно-посадочную полосу.

3) Несанкционированное проникновение в зону конечного участка захода на посадку и зону взлета (FATO).

4) Любой прерванный взлет.

5) Неспособность достичь требуемой или ожидаемой производительности во время взлета, маневра «уход на второй круг» или посадки.

6) Эффективный взлет, заход на посадку или попытка посадки с неправильной конфигурацией воздушного судна.

7) Удар по таким частям воздушного судна как хвост, лопасти или законцовки крыла или гондола двигателя во время взлета или посадки.

8) Продолжение сближения с нарушением критериев стабилизированного сближения, установленных аэронавигационным оператором.

9) Продолжение сближения по приборам в условиях не соответствующих опубликованным минимальным значениям и в непригодных для полета условиях видимости.

10) Превентивная или принудительная посадка.

11) Слишком короткая или слишком длинная посадка.

12) Грубая посадка.

2.4. Любой этап полета

1) Потеря управления.

2) Полет вне нормальных параметров, превышение нормального тангажа, балансирующего положения или скорости, не соответствующей условиям.

3) Отклонение от уровня полета.

4) Активирование любой защиты летной шины, включая предупреждение о превышении критического угла атаки, вибрации штурвальной колонки, толкателя штурвальной колонки (stick pusher) и автоматической защиты.

5) Принудительное отклонение от намеченной или прогнозируемой траектории со значением, равным удвоенной требуемой производительности навигации или 10 морским милям, если последнее значение меньше первого.

6) Превышение пределов, установленных в руководстве по летной эксплуатации воздушного судна.

7) Эксплуатация с неправильно настроенным альтиметром.

8) Происшествия, связанные с работой реактивных двигателей, несущего винта или лопастного винта, которые представляют опасность или могут представлять опасность для воздушного судна, его пассажиров или других лиц.

9) Неправильное толкование автоматического режима или любой информации в отношении кабины пилота, предоставленной летному экипажу, которое представляет опасность или может представлять опасность для воздушного судна, его экипажа, пассажиров или других лиц.

2.5. Другие типы происшествий

1) Непреднамеренная выгрузка перевозимого груза или другого оборудования за пределы воздушного судна.

2) Потеря осознания ситуации (в том числе неспособность распознать окружающую среду, режим и систему, пространственную дезориентацию и потерю времени).

3) Любое происшествие, в котором человеческая деятельность непосредственно привела или могла привести к несчастному случаю или серьезному инциденту.

3. ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРОИСШЕСТВИЯ

3.1. Конструкция и системы

1) Потеря во время полета любой части конструкции воздушного судна.

2) Потеря одной из систем.

3) Потеря избыточности одной из систем.

4) Утечка жидкости, вызвавшая опасность пожара или потенциально опасное загрязнение конструкции, систем или оборудования воздушного судна, что создало опасность или могло создать опасность для воздушного судна, его пассажиров или других лиц.

5) Поломки или неисправности топливной системы, влияющие на подачу и/или распределение топлива.

6) Неправильное функционирование или отказ индикаторной системы, если это приводит к указаниям, которые могут ввести экипаж в заблуждение.

7) Неправильное функционирование команд управления полетом, например блокировка или асимметричное функционирование команд управления полетом [например, элементы управления подъемной тяги (лопасти/закрылки), аэродинамическое сопротивление (спойлеры), пространственное положение (элероны, рули высоты, рули направления)].

3.2. Двигатели (включая двигатели, лопастные винты и системы управления несущим винтом) и вспомогательные силовые установки (ВСУ)

1) Выход из строя или неисправная работа какой-либо части или команды управления лопастным винтом, несущим винтом или винтомоторной группы.

2) Повреждение или выход из строя главного несущего винта/рулевого винта или трансмиссии и/или эквивалентных систем.

3) Заглохание двигателя, остановка в полете любого двигателя или вспомогательной силовой установки, когда их работа необходима [например: ETOPS (полеты на увеличенную дальность самолетов с двумя газотурбинными силовыми установками), MEL (список минимального оборудования)].

4) Превышение пределов работы двигателя, включая заброс оборотов двигателя или невозможность контролировать скорость вращения любого компонента с высоким оборотом (например: вспомогательная силовая установка, воздушный стартер, установка кондиционирования, лопастной винт или несущий винт).

5) Неправильная работа или повреждение части двигателя, винтомоторной группы, вспомогательной силовой установки или трансмиссии, что приводит к одной или нескольким из следующих ситуаций:

(a) отказ системы реверсирования тяги;

(b) неспособность контролировать силу, тягу или скорость вращения;

(c) неспособность удерживать компоненты или остатки внутри.

4. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С АЭРОНАВИГАЦИОННЫМИ СЛУЖБАМИ (ANS) И УПРАВЛЕНИЕМ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ (АТМ)

1) Небезопасное разрешение АТМ (управление воздушным движением).

2) Длительное прерывание связи с АТС (службами воздушного движения) или АТМ (управлением воздушным движением).

3) Противоречивые инструкции от различных органов АТС, которые могут привести к потере интервала между воздушными судами.

4) Неправильное толкование радиопередачи, которое представляет угрозу или могло бы представлять угрозу для воздушного судна, его пассажиров или других лиц.

5) Преднамеренное отклонение от инструкции АТС представляет угрозу или могло бы представлять угрозу для воздушного судна, его пассажиров или других лиц.

5. ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ И ДРУГИЕ КРИТИЧЕСКИЕ СИТУАЦИИ

1) Любое происшествие, приводящее к объявлению чрезвычайного положения (сигналы «MAYDAY» или «PAN»).

2) Любой тип возгорания, плавления, задымления, парообразования, образования электрической дуги, перегрева, пожара или взрыва.

3) Присутствие загрязненного воздуха в кабине пилотов или салоне, что представляет угрозу или может представлять угрозу для воздушного судна, его пассажиров или других лиц.

4) Отказ летного экипажа или бортпроводников применить специальную или экстренную процедуру для устранения чрезвычайной ситуации.

5) Использование аварийного оборудования или специальных процедур, влияющих на летные или посадочные характеристики.

6) Повреждение любой аварийной или спасательной системы или оборудования, которое представляет опасность или может представлять опасность для воздушного судна, его пассажиров или других лиц.

7) Невозможность контролировать давление в кабине.

8) Критически сниженное количество топлива или количество топлива в пункте назначения ниже окончательного нормативного запаса топлива.

9) Любое использование экипажем кислородной системы.

10) Нетрудоспособность любого члена летного или салонного экипажа, что приводит к уменьшению общего числа членов экипажа на борту ниже минимального сертифицированного числа.

11) Усталость экипажа, влияющая или способная повлиять на его способность безопасно выполнять свои задачи в полете.

6. НАРУЖНАЯ СРЕДА И МЕТЕОРОЛОГИЯ

1) Столкновение или ближайшее столкновение, на земле или в воздухе, с другим воздушным судном, с землей или препятствием (препятствия включают транспортные средства).

2) ACAS RA (бортовая система оповещения для предотвращения столкновений).

3) Активация системы предотвращения столкновений с землей, аналогичной системе GPWS (система раннего предупреждения близости земли) или TAWS (система предупреждения столкновения с землей).

4) Столкновение с птицами или дикими животными.

5) Повреждения, вызванные посторонними предметами/обломками (FOD).

6) Неожиданное столкновение с опасным состоянием поверхности взлетно-посадочной полосы.

7) Турбулентность в спутном следе.

8) Помехи на воздушном судне, вызванные огнестрельным оружием, фейерверками, воздушными змеями, лазерным осветительным оборудованием, лампами высокой мощности, лазерами, системами дистанционного управления воздушным судном, авиамоделями или другими подобными средствами.

9) Удар молнии, который вызвал повреждение воздушного судна или потерю или неисправность любой системы воздушного судна.

10) Град, который вызвал повреждение воздушного судна или потерю или неисправность любой системы воздушного судна.

11) Сильная турбулентность или любая ситуация, причинившая вред пассажирам воздушного судна или в результате которой считается необходимой «проверка после турбулентности» воздушного судна.

12) Сдвиг ветра или гроза, с отключением электроэнергии, которые могут или могли бы представлять угрозу для воздушного судна, его пассажиров или других лиц.

13) Обледенение, вызывающее трудности при управлении, повреждение воздушного судна, потерю или неисправность работы систем воздушного судна.

14) Осадки вулканического пепла.

7. БЕЗОПАСНОСТЬ

- 1) Угон воздушного судна;
- 2) Обнаружение огнестрельного оружия и боеприпасов;
- 3) Обнаружение взрывчатых веществ;
- 4) Обнаружение запрещенных предметов, умышленно спрятанных пассажиром для обхода системы безопасности;
- 5) Обнаружение запрещенных предметов;
- 6) Несанкционированное проникновение:
 - a) в ZSAR;
 - b) в воздушное судно;
 - c) к важным объектам инфраструктуры (ANS, помещения грузовых и почтовых служб, помещения поставщиков авиабилетов, другие);
- 7) Заявления о бомбе;
- 8) Нападения на:
 - a) аэропорт;
 - b) воздушное судно;
 - c) важные объекты инфраструктуры (ANS, помещения грузовых и почтовых служб, помещения поставщиков авиабилетов, другие);
- 9) Недисциплинированные пассажиры;
- 10) Кибернетические атаки/инциденты;
- 11) Другие инциденты безопасности не перечислены в данном списке, но о которых нужно сообщать.

Приложение 5
к Регламенту об отчетности, анализе и последующих
действиях, касающихся происшествий в области
гражданской авиации

Происшествия, связанные с техническими условиями, обслуживанием и ремонтом воздушного судна

1. ПРОИЗВОДСТВО

Изделия, детали или приборы, введенные в эксплуатацию производственным предприятием, имеющие отклонения от применимых проектных данных и способные поставить под угрозу безопасность, выявленные вместе с владельцем типового сертификата типа или утверждения проекта.

2. ПРОЕКТИРОВАНИЕ

2.1. Авария, неисправная работа, повреждение или другие происшествия, связанные с изделием, деталью или оборудованием, которые ставят под угрозу или могут поставить под угрозу безопасность воздушного судна.

2.2. Этот список применяется к происшествиям, связанным с изделием, деталью или устройством, на которые распространяется типовой сертификат, сертификат ограниченного типа, сертификат дополнительного типа, авторизация ETSO, утверждение проекта капитального ремонта или любое другое соответствующее утверждение, которое считается выданным в соответствии с Положениями о поддержании летной годности воздушных

судов и авиационных изделий, частей и устройств и авторизации предприятий и персонала с полномочиями в данной сфере, а также сертификации проектных и производственных организаций.

3. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И УПРАВЛЕНИЕ ПОДДЕРЖАНИЕМ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

1) Серьезные повреждения конструкции (например, трещины, постоянная деформация, отслаивание, отделение, горение, чрезмерный износ или коррозия), обнаруженные во время операций по техническому обслуживанию воздушного судна или любой его части.

2) Значительная утечка или сильное загрязнение жидкостей (например, гидравлические жидкости, топливо, масло, газ или другие жидкости).

3) Неисправная работа или повреждение части двигателя, винтомоторной группы и/или трансмиссии, что приводит к одной или нескольким из следующих ситуаций:

(a) отделение разъединенных частей/остатков;

(b) повреждение конструкции крепления двигателя.

4) Повреждение, авария или выход из строя лопастного винта, что могло бы привести к отсоединению во время полета воздушного винта или его важной части и/или к неправильной работе контроля лопастным винтом.

5) Повреждение, авария или выход из строя трансмиссии или крепления главного несущего винта, которые могут привести к отсоединению во время полета сборки несущего винта и/или неправильной работе системы управления несущим винтом.

6) Серьезный сбой системы безопасности или основного оборудования, обеспечивающего безопасность, включая аварийную систему или оборудование во время испытаний по техническому обслуживанию, или невозможность активировать данные системы после технического обслуживания.

7) Неправильная сборка или установка компонентов воздушного судна, обнаруженная во время процедуры проверки или испытания, которая не была специально задумана для этой цели.

8) Неправильная оценка серьезного дефекта или серьезное отклонение от MEL (список минимального оборудования) и эксплуатационных технических процедур.

9) Серьезное повреждение системы аварийной эвакуации и внутренней связи (EWIS).

10) Повреждение важных составных частей с ограниченным сроком службы, которое привело к их изъятию из эксплуатации до полного истечения их срока службы.

11) Использование изделий, составных частей или материалов неизвестного или подозрительного происхождения, или основных компонентов, непригодных для использования.

12) Применение неправильных или недостаточных данных или процедур обслуживания, которые могут привести к значительным ошибкам в ходе обслуживания, включая лингвистические проблемы.

13) Неправильный контроль или неправильное применение ограничений или регламента технического обслуживания воздушного судна.

14) Ввод в эксплуатацию воздушного судна, прошедшего техническое обслуживание, в случае несоответствия, ставившего под угрозу безопасность полета.

15) Серьезные повреждения, нанесенные воздушному судну во время технического обслуживания из-за неправильного проведения работ по техническому обслуживанию или использования ненадлежащего или непригодного наземного вспомогательного оборудования, требующего дополнительного технического обслуживания.

16) Выявление случаев возгорания, плавления, задымления, образования электрической дуги, перегрева или пожара.

17) Любое происшествие, во время которого человеческая деятельность, включая усталость персонала, непосредственно может привести или могла бы привести к аварии или серьезному инциденту.

18) Значительные нарушения в работе, проблемы с надежностью или повторяющиеся проблемы качества записи, влияющие на регистратор полетных данных (такой как, система регистрации полетных данных, система передачи данных или бортовой магнитофон) или отсутствие информации, необходимой для обеспечения надлежащей работы регистратора полетных данных.

Приложение 6
к Регламенту об отчетности, анализе и последующих
действиях, касающихся происшествий в области
гражданской авиации

**Происшествия, связанные с услугами
и средствами воздушной навигации**

1. Данное приложение структурировано таким образом, чтобы соответствующие происшествия соотносились с категориями видов деятельности, в ходе которых, на основании полученного опыта, они рассматриваются в обычном режиме, с целью упрощения процедуры отчетности о происшествиях. Однако данное структурирование не означает, что о происшествиях не следует сообщать, если они происходят вне категории видов деятельности, с которыми они связаны в списке.

2. ПРОИСШЕСТВИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ

1) Столкновение или ближайшее столкновение, на земле или в воздухе, с другим воздушным судном, с землей или препятствием (препятствия включают транспортные средства), включая ближайшее столкновение с землей во время управляемого полета (ближайшее CFIT (столкновение с землей в управляемом полете)).

2) Несоблюдение минимальных интервалов эшелонирования между воздушными судами (это ситуация, когда минимальные интервалы эшелонирования не сохраняются между двумя воздушными судами или между воздушным судном и воздушным пространством, к которому применяются минимальные интервалы).

3) Несоответствующее эшелонирование (при отсутствии регламентированных минимальных интервалов эшелонирования, ситуация, при которой интервал между двумя воздушными судами считается недостаточным, чтобы пилоты могли обеспечить безопасное эшелонирование).

4) Сигналы системы ACAS (система предупреждения столкновений в воздухе).

5) Столкновение с птицами или дикими животными.

6) Уход с траектории или взлетно-посадочной полосы.

7) Несанкционированное проникновение, фактическое или потенциальное, на траекторию или на взлетно-посадочную полосу.

8) Несанкционированное проникновение в зону конечного участка захода на посадку и зону взлета (FATO).

9) Отклонение воздушного судна от предписаний АТС (управления воздушным движением).

10) Отклонение воздушного судна от применимых правил организации воздушного движения (АТМ):

(a) несоблюдение воздушным судном процедур, подлежащих применению и опубликованных АТМ;

(b) нарушение воздушного пространства, в том числе несанкционированный вход в воздушное пространство;

(c) несоблюдение требований, касающихся транспортировки и использования авиационного оборудования, связанных с АТМ, предусмотренных применимыми правилами.

11) Происшествия, вызванные путаницей в позывных.

3. ПОВРЕЖДЕНИЕ ИЛИ ПОЛНЫЙ ВЫХОД ИЗ СТРОЯ СЛУЖБ ИЛИ ФУНКЦИЙ

1) Невозможность предоставлять услуги АТМ или выполнять функции АТМ:

(a) неспособность обеспечивать обслуживание воздушного движения или выполнять соответствующие функции АТМ;

(b) неспособность предоставлять услуги по управлению воздушным пространством или выполнять соответствующие функции АТМ;

(c) неспособность предоставлять услуги по управлению пропускной способностью воздушного движения или обеспечивать функции управления пропускной способностью воздушного движения.

2) Неполная или преимущественно неверная, искаженная, несоответствующая или вводящая в заблуждение информация, полученная от служб поддержки (например, службы воздушного движения (ATS), служба автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS), метеорологические службы, навигационные базы данных, карты, графики, служба аэронавигационной информации (AIS), руководства), включая информацию о ненадежном состоянии поверхности взлетно-посадочной полосы.

3) Несоответствующее функционирование службы связи.

4) Несоответствующее функционирование службы наблюдения.

5) Несоответствующее функционирование службы или функции обработки и распределения данных.

6) Несоответствующее функционирование службы навигации.

7) Отказ системы безопасности АТМ, который оказал или мог оказать напрямую отрицательно повлиять на безопасное предоставление услуги.

8) Значительная перегрузка сектора или позиций ATS, что может отрицательно сказаться на предоставлении услуг.

9) Неправильный прием или толкование важных сообщений, в том числе неправильное понимание используемого языка, которое повлияло или могло напрямую отрицательно повлиять на безопасное предоставление услуги.

10) Длительное прерывание связи с воздушным судном или другой единицей ATS.

4. ДРУГИЕ ПРОИСШЕСТВИЯ

1) Объявление о чрезвычайной ситуации («MAYDAY» или «PAN»).

2) Значительное внешнее вмешательство в передачу информации аэронавигационными службами [например, радиостанции, передающие в диапазоне FM и создающие помехи для системы посадки по приборам (ILS), всенаправленного радиомаяка ОБЧ (азимутального радиомаяка VOR) и сообщений].

3) Помехи на воздушном судне, подразделении ATS или в системе радиосвязи, вызванные огнестрельным оружием, фейерверками, воздушным змеем, лазерным освещением, лампами высокой интенсивности, лазерами, системами дистанционного пилотирования воздушным судном, авиамоделями или другими подобными средствами.

4) Утечка топлива в воздушное пространство.

5) Угроза о наличии бомбы или угроза угона.

6) Усталость, которая влияет или могла бы повлиять на способность выполнять безопасную навигацию и прочие функции воздушного движения.

7) Любое происшествие, в котором человеческая деятельность непосредственно приводит или могла бы привести к несчастному случаю или серьезному инциденту.

Приложение 7
к Регламенту об отчетности, анализе и последующих
действиях, касающихся происшествий в области
гражданской авиации

**Происшествия, связанные с аэродромной деятельностью
и наземным обслуживанием**

1. УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ АЭРОДРОМА

Данное приложение структурировано таким образом, чтобы соответствующие происшествия соотносились с категориями видов деятельности, в ходе которых, на основании полученного опыта, они рассматриваются в обычном режиме, с целью упрощения процедуры отчетности о происшествиях. Однако данное структурирование не означает, что о происшествиях не следует сообщать, если они происходят вне категории видов деятельности, с которыми они связаны в списке.

1.1. Происшествия, связанные с воздушными судами и препятствиями

1) Столкновение или ближайшее столкновение на земле или в воздухе с другим воздушным судном, землей или препятствием (препятствия включают транспортные средства).

2) Столкновение с птицами или дикими животными.

3) Уход с траектории или взлетно-посадочной полосы.

2) Несанкционированное проникновение, фактическое или потенциальное, на траекторию или на взлетно-посадочную полосу.

3) Несанкционированное проникновение в зону конечного участка захода на посадку и зону взлета (FATO).

6) Несоблюдение воздушным судном или транспортным средством разрешений, инструкций или ограничений при передвижении по зоне движения аэродрома (например, ошибка на взлетно-посадочной полосе, траектории или ограниченной зоны аэродрома).

7) Посторонний предмет, находящийся в зоне движения аэродрома, который подвергает или мог бы подвергнуть опасности воздушное судно, его пассажиров или другие лица.

8) Наличие на аэродроме или рядом с ним препятствий, которые не опубликованы в AIP (сборник аэронавигационной информации) или NOTAM (оперативная информация для пилотов) и/или которые не имеют надлежащей маркировки или светосигнального оборудования.

9) Помехи, причиненные транспортными средствами, оборудованием или лицами во время процедур буксировки воздушного судна хвостом вперед от аэровокзала (push-back), руления воздушного судна задним ходом с применением реверса тяги (powerback) или пробега.

10) Несанкционированные пассажиры или лица, оставленные без присмотра на платформе.

11) Ударная волна от реактивного двигателя, несущего винта или лопастного винта.

12) Объявление о чрезвычайной ситуации («MAYDAY» или «PAN»).

1.2. Ухудшение функционирования или полный выход из строя служб или функций

1) Прерывание или нарушение связи между:

(а) персоналом аэродрома, персоналом на борту транспортного средства или на земле, а также отделом обслуживания воздушного движения или службой управления платформой;

(б) отдел, отвечающий за службу управления платформой и воздушное судно, транспортное средство или отдел службы воздушного движения.

2) Авария, неправильная работа или серьезное повреждение оборудования или системы аэродрома, которые могут создать опасность или могли бы создать опасность для воздушного судна или его пассажиров.

3) Существенные недостатки маркировки аэродрома, светосигнального оборудования или систем сигнализации аэродрома.

4) Отказ системы аварийного оповещения аэродрома при чрезвычайных ситуациях.

5) Недоступность аварийно-спасательных и противопожарных служб в соответствии с действующими требованиями.

1.3. Другие происшествия

1) Пожар, задымление или взрыв в аэродромных установках, на окружающей территории и в оборудовании аэродрома, которые создают опасность или могли бы создать опасность для воздушного судна, его пассажиров или других лиц.

2) Происшествия, связанные с безопасностью аэродрома (например, незаконное проникновение, саботаж, заявление о наличии бомбы).

3) Несообщение информации о значительных изменениях условий работы аэродрома, что представляет опасность или могло бы представлять опасность для воздушного судна, его пассажиров или других лиц.

4) Противообледенительная обработка не выполнена, выполнена неправильно или ненадлежащим образом.

5) Значительная утечка топлива во время заправки.

6) Заправка загрязненным топливом или неправильным видом топлива или другими необходимыми жидкостями (включая кислород, азот, масло и питьевую воду).

7) Неспособность управлять ненадежным состоянием поверхности взлетно-посадочной полосы.

8) Любое происшествие, в котором человеческая деятельность непосредственно привела или могла привести к несчастному случаю или серьезному инциденту.

2. НАЗЕМНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА

Данный раздел структурирован таким образом, чтобы соответствующие происшествия соотносились с категориями видов деятельности, в ходе которых, на основании полученного опыта, они рассматриваются в обычном режиме, с целью упрощения процедуры отчетности о происшествиях. Однако данное структурирование не

означает, что о происшествиях не следует сообщать, если они происходят вне категории видов деятельности, с которыми они связаны в списке.

2.1. Происшествия, связанные с воздушными судами и аэродромами

1) Столкновение или ближайшее столкновение на земле или в воздухе с другим воздушным судном, землей или препятствием (препятствия включают транспортные средства).

2) Несанкционированное проникновение на траекторию или полосу для пробега.

3) Несанкционированный уход с траектории или полосы для руления.

4) Значительное загрязнение конструкции воздушного судна, его систем и оборудования в результате перевозки багажа, почты или груза.

5) Помехи, причиненные транспортными средствами, оборудованием или лицами во время процедур буксировки воздушного судна хвостом вперед от аэровокзала (push-back), руления воздушного судна задним ходом с применением реверса тяги (powerback) или пробега.

6) Посторонний предмет, находящийся в зоне движения аэродрома, который подвергает или мог бы подвергнуть опасности воздушное судно, его пассажиров или другие лица.

7) Несанкционированные пассажиры или лица, оставленные без присмотра на платформе.

8) Пожар, задымление или взрыв в аэродромных установках, на окружающей территории и в оборудовании аэродрома, которые создают опасность или могли бы создать опасность для воздушного судна, его пассажиров или других лиц.

9) Происшествия связанные с безопасностью аэродрома (например, незаконное проникновение, саботаж, угроза применения взрывчатого устройства).

2.2. Неправильная работа или полный выход из строя служб или функций

1) Прерывание или сбой связи с воздушным судном, транспортным средством, подразделением, ответственным за обслуживание воздушного движения, или подразделением, ответственным за обслуживание управления платформой.

2) Авария, неправильная работа или серьезное повреждение оборудования или системы аэродрома, которые могут создать опасность или могли бы создать опасность для воздушного судна или его пассажиров.

3) Существенные недостатки маркировки аэродрома, светосигнального оборудования или систем сигнализации аэродрома.

2.3. Происшествия, относящиеся к наземному обслуживанию воздушных судов:

1) Наземное обслуживание воздушного судна или неправильная погрузка пассажиров, неправильная загрузка багажа, почты или грузов, которые могут оказать существенное влияние на массу и/или баланс воздушного судна (включая существенные ошибки в расчетах погрузочного листа).

2) Изъятие посадочного оборудования, что создает опасность для пассажиров воздушного судна.

3) Неправильная укладка или крепление багажа, почты или груза, которые могут каким-либо образом создать опасность для воздушного судна, авиационного оборудования или его пассажиров, или могут помешать аварийной эвакуации.

4) Транспортировка, попытка перевозки или наземное обслуживание воздушных судов с опасными грузами, которые представляют или могут представлять угрозу для безопасности эксплуатации, или которые создали опасную ситуацию [например: инцидент или аварию из-за опасных грузов, согласно определению Технических инструкций ИКАО

(Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов на воздушном транспорте (ИКАО – док. 9284)].

5) Несоблюдение соотношения между пассажирами и багажом.

6) Несоблюдение требуемых процедур наземного обслуживания воздушных судов и обслуживания аэропорта, в частности противообледенительной обработки, дозаправки или загрузки, включая неправильное расположение или изъятие оборудования.

7) Значительная утечка топлива во время заправки.

8) Заправка неправильным количеством топлива, которое может оказать существенное влияние на выносливость, летно-технические характеристики, баланс или сопротивление материалов воздушного судна.

9) Заправка загрязненным топливом или неправильным видом топлива или другими необходимыми жидкостями (включая кислород, азот, масло и питьевую воду).

10) Выход из строя, неправильная работа или повреждение оборудования, используемого для наземного обслуживания, которая приводит или могла бы привести к повреждению воздушного судна [например, буксирное устройство или наземная силовая установка (GPU)].

11) Противообледенительная обработка не выполнена, выполнена неправильно или ненадлежащим образом.

12) Повреждение воздушного судна наземным вспомогательным оборудованием или транспортными средствами, включая ранее незаявленный ущерб.

13) Любое происшествие, в котором человеческая деятельность непосредственно способствует или может способствовать несчастному случаю или серьезному инциденту.

Приложение 8
к Регламенту об отчетности, анализе и последующих
действиях, касающихся происшествий в области
гражданской авиации

**Происшествия, связанные с воздушными судами, не являющимися
сложными моторными воздушными судами, включая планеры
и воздушные суда легче воздуха**

В контексте настоящего приложения:

(a) «воздушные суда, не являющиеся сложными моторными воздушными судами» означают воздушные суда, отличные от судов, определенных в пункте 4 [Постановления Правительства № 831/2018](#) об утверждении Положения об административных процедурах, связанных с воздушными перевозками;

(b) «планер» означает воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете динамической реакцией воздуха на его неподвижных несущих поверхностях и свободный полет которого не зависит от двигателя, включая дельтапланы, парапланы и другие сопоставимые летательные аппараты;

(c) «транспортные средства легче воздуха» означают воздушные суда, специально предназначенные или модифицированные для военного использования, включая воздушную разведку, атаку, обучение, транспортировку, десант войск или военной техники, материально-техническое обеспечение и специально разработанные для них компоненты.

1. ДРУГИЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА, НЕ ЯВЛЯЮЩИЕСЯ СЛОЖНЫМИ МОТОРНЫМИ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ПЛАНЕРОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЛЕГЧЕ ВОЗДУХА

1.1. Данный раздел структурирован таким образом, чтобы соответствующие происшествия соотносились с категориями видов деятельности, в ходе которых, на основании полученного опыта, они рассматриваются в обычном режиме, с целью упрощения процедуры отчетности о происшествиях. Однако данное структурирование не означает, что о происшествиях не следует сообщать, если они происходят вне категории видов деятельности, с которыми они связаны в списке.

1.2. Воздушные операции

- 1) Непроизвольная потеря контроля над летательным аппаратом.
- 2) Посадка воздушного судна за пределами зоны, предназначенной для посадки.
- 3) Невозможность достичь требуемых летно-технических характеристик воздушного судна, предусмотренных в нормальных условиях во время взлета, набора высоты или посадки.
- 4) Несанкционированное проникновение на взлетно-посадочную полосу.
- 5) Несанкционированный уход с взлетно-посадочной полосы.
- 6) Полет, который был выполнен на воздушном судне, непригодном для полета, или в отношении которого подготовка к полету не была завершена, что подвергло опасности или могло бы подвергнуть опасности воздушное судно, его пассажиров или других лиц.
- 7) Непреднамеренный вылет в условиях ИМС (метеоусловия полетов по приборам) воздушного судна, не сертифицированного в соответствии с IFR (правила полетов по приборам), или пилота, не квалифицированного по IFR, который подвергает опасности или мог бы подвергнуть опасности воздушное судно, его пассажиров или другие лица.
- 8) Принудительная выгрузка груза (этот пункт применяется только к коммерческим операциям согласно статье 5 Авиационного кодекса Республики Молдова).

1.3. Технические происшествия

- 1) Анормальные интенсивные колебания (например, вибрации элеронов, руля высоты или лопастного винта).
- 2) Команда управлением полета, которая не работает должным образом или отключена.
- 3) Серьезная неисправность или повреждение конструкции воздушного судна.
- 4) Потеря в полете части конструкции воздушного судна или его оборудования.
- 5) Отказ двигателя, несущего винта, лопастного винта, топливной системы или другой существенной системы.
- 6) Утечка жидкости, вызвавшая опасность пожара или потенциально опасное загрязнение конструкции, систем или оборудования воздушного судна, что создало опасность или могло создать опасность для воздушного судна или его пассажиров.

1.4. Взаимодействие с аэронавигационными службами и управлением воздушным движением

- 1) Взаимодействие с аэронавигационными службами (например, предоставление неправильных услуг, противоречивые сообщения или отклонение от разрешения), которые представляют угрозу или могли бы представлять угрозу для воздушного судна, его пассажиров или других лиц.

2) Нарушение воздушного пространства.

1.5. Чрезвычайные ситуации и другие критические ситуации

- 1) Любое происшествие, которое требует экстренного вызова спасательных служб.

2) Пожар, взрыв, задымление, токсичные газы или токсичные пары в воздушном судне.

3) Непригодность пилота, что приводит к невозможности выполнять профессиональные обязанности.

1.6. Внешняя среда и метеорология

1) Столкновение на земле или в воздухе с другим воздушным судном, землей или препятствием (препятствия включают транспортные средства).

2) Ближайшее столкновение на земле или в воздухе с воздушным судном, землей или препятствием (препятствия включают транспортные средства), которое требует маневрирования, чтобы избежать столкновения и чрезвычайной ситуации.

3) Столкновение с птицами или дикими животными, наносящее ущерб воздушному судну, потеря или неисправность основной службы.

4) Помехи на воздушном судне, вызванные огнестрельным оружием, фейерверками, воздушными змеями, лазерным освещением, лампами высокой интенсивности, лазерами, системами дистанционного пилотирования воздушным судном, авиамоделями или другими подобными средствами.

5) Удар молнии, вызвавший повреждение воздушного судна или потерю его определенных функций.

6) Сильная турбулентность, причинившая вред пассажирам воздушного судна или в результате которой необходимо провести «проверку воздушного судна после турбулентности».

7) Обледенение, включая обледенение карбюратора, которое представляет угрозу или могло бы представлять угрозу для воздушного судна, его пассажиров или других лиц.

2. ПЛАНЕРЫ

2.1. Данный раздел структурирован таким образом, чтобы соответствующие происшествия соотносились с категориями видов деятельности, в ходе которых, на основании полученного опыта, они рассматриваются в обычном режиме, с целью упрощения процедуры отчетности о происшествиях. Однако данное структурирование не означает, что о происшествиях не следует сообщать, если они происходят вне категории видов деятельности, с которыми они связаны в списке.

2.2. Воздушные операции

1) Непроизвольная потеря контроля над планером.

2) Происшествие, во время которого пилоту планера не удалось освободить трос лебедки или трос буксировки, и он вынужден был это сделать, применив экстренную процедуру.

3) Любое освобождение троса лебедки или троса буксировки, которое подвергает опасности или может поставить под угрозу планер, его пассажиров или другие лица.

4) В случае планера с двигателем, отказ двигателя при взлете.

5) Любой полет, выполненный с планером, непригодным для полета или в случае которого неполная подготовка к полету представляет опасность или может представлять опасность для планера, его пассажиров или других лиц.

2.3. Технические происшествия

1) Анормальные интенсивные колебания (например, вибрации элеронов, руля высоты или лопастного винта).

2) Команда управлением полета, которая не работает должным образом или отключена.

3) Серьезная неисправность или повреждение конструкции планера.

4) Потеря в полете части конструкции планера или его оборудования.

2.4. Взаимодействие с аэронавигационными службами и управлением воздушным движением

1) Взаимодействие с аэронавигационными службами (например, предоставление неправильных услуг, противоречивые сообщения или отклонение от разрешения), которое представляет или могло бы представлять угрозу для планера, его пассажиров или других лиц.

2) Нарушение воздушного пространства.

2.5. Чрезвычайные ситуации и другие критические ситуации

1) Любое происшествие, которое требует экстренного вызова спасательных служб.

2) Любая ситуация, в которой отсутствует безопасная посадочная поверхность.

3) Возгорание, взрыв, задымление, токсичные газы или токсичные пары в планере.

4) Непригодность пилота, что приводит к невозможности выполнять профессиональные обязанности.

2.6. Внешняя среда и метеорология

1) Столкновение на земле или в воздухе с другим воздушным судном, землей или препятствием (препятствия включают транспортные средства).

2) Ближайшее столкновение на земле или в воздухе с другим воздушным судном, землей или препятствием (препятствия включают транспортные средства), которое требует маневрирования, чтобы избежать столкновения.

3) Помехи на планере, вызванные огнестрельным оружием, фейерверками, воздушными змеями, лазерным освещением, лампами высокой интенсивности, лазерами, системами дистанционного пилотирования воздушным судном, авиамоделями или другими подобными средствами.

4) Удар молнии, вызвавший повреждение планера.

3. ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА ЛЕГЧЕ ВОЗДУХА (ВОЗДУШНЫЕ ШАРЫ И ДИРИЖАБЛИ)

3.1. Данный раздел структурирован таким образом, чтобы соответствующие происшествия соотносились с категориями видов деятельности, в ходе которых, на основании полученного опыта, они рассматриваются в обычном режиме, с целью упрощения процедуры отчетности о происшествиях. Однако данное структурирование не означает, что о происшествиях не следует сообщать, если они происходят вне категории видов деятельности, с которыми они связаны в списке.

3.2. Воздушные операции

1) Полет, который был выполнен на транспортном средстве легче воздуха, непригодном для полета, или неполная подготовка к полету которого представляет опасность или могла бы представлять опасность для транспортного средства легче воздуха, его пассажиров или других лиц.

2) Непроизвольное постоянное угасание пламени запальника.

3.3. Технические происшествия

1) Неисправность одной из следующих частей или элементов управления: трубка топливного баллона с погружным концом, шквивы шин, цепь управления, выпускной клапан горелки, выпускной клапан топливного цилиндра, крюк, повреждение топливного провода, газового клапана, шин или газового отсека, воздуходувки, предохранительного клапана (аэростаты с газом) или лебедки (привязные аэростаты).

2) Значительная утечка или потеря аэростатного газа (например, пористость, клапаны аэростатного газа в вертикальном положении).

3.4. Взаимодействие с аэронавигационными службами и управлением воздушным движением

1) Взаимодействие с аэронавигационными службами (например, предоставление неправильных услуг, противоречивые сообщения или отклонение от разрешения), которые представляют опасность или могли бы представлять опасность для транспортного средства легче воздуха, его пассажиров или других лиц.

2) Нарушение воздушного пространства.

3.5. Чрезвычайные ситуации и другие критические ситуации

1) Любое происшествие, которое требует экстренного вызова служб спасения.

2) Пожар, взрыв, задымление или токсичные испарения в транспортном средстве легче воздуха (выходящие за рамки нормальной работы горелки).

3) Выпадение пассажиров транспортного средства легче воздуха за пределы гондолы или платформы.

4) Непригодность пилота, которая привела к неспособности выполнить какую-либо задачу.

5) Случайный подъем с земли или протаскивание члена команды по земле, повлекшее за собой смерть или ранение человека.

3.6. Внешняя среда и метеорология

1) Столкновение или ближайшее столкновение на земле или в воздухе с воздушным судном, землей или препятствием (б), которое представляет опасность или могло бы представлять опасность для транспортного средства легче воздуха, его пассажиров или других лиц.

2) Помехи на воздушном судне легче воздуха, вызванные огнестрельным оружием, фейерверками, воздушными змеями, лазерным освещением, лампами высокой интенсивности, лазерами, системами дистанционного пилотирования воздушным судном, авиамоделями или другими подобными средствами.

3) Неожиданные неблагоприятные погодные условия, которые представляют опасность или могли бы представить опасность для транспортного средства легче воздуха, его пассажиров или других лиц.

Приложение 9
к Регламенту об отчетности, анализе
и последующих действиях, касающихся
происшествий в области гражданской авиации

**СИСТЕМА КЛАССИФИКАЦИИ
сообщаемых рисков в соответствии с «Регламентом об отчетности,
анализе и последующих действиях, касающихся
происшествий в области гражданской авиации»**

1 ЭТАП

Установление контекста

Первый шаг процесса управления риском – определение ориентировочных сроков оценки. Оно устанавливает параметры, в пределах которых применяются остальные этапы процесса, и закладывает основу для решения в отношении риска, которое должно быть принято. Этот шаг предполагает также:

1. Определение проблемы/описание изменений;
2. Установление внутренних и внешних заинтересованных сторон;
3. Определение масштаба обсуждения – насколько много, какой величины (деньги, люди, самолеты и т.д.);
4. Определение рейтинга последствий, важных для данной оценки.

Ключевые вопросы при установлении контекста

1. Какова политика, программа, процесс или деятельность?
2. Каковы важнейшие ожидаемые результаты?
3. Каковы материальные ценности?
4. Какие основные угрозы и возможности содержат политика, программа, процесс или деятельность?
5. Какие у нее сильные и слабые точки?
6. Кто заинтересованные лица?
7. Каковы существенные факторы внутренней и внешней среды организации?

ПРИМЕЧАНИЕ: Учитывайте также более широкий контекст существования политики, программы, процесса или деятельности. Это может включать экономические, географические, политические, экологические, общественные и технологические факторы, которые могут влиять на политику, программу, процесс или деятельность.

8. Какие проблемы были выявлены при предыдущих пересмотрах?

Крайне важно иметь четкую картину целей и задач политики, программы, процесса или деятельности, чтобы получить широкое понимание ее значения для организации.

Понимание значения для организации

Каково стратегическое, оперативное и тактическое значение политики, программы, процесса или деятельности?

Первый шаг в понимании важности политики, программы, процесса или деятельности с точки зрения их вклада в задачи высшего уровня организации – это основательное понимание всех аспектов всех операций. Контекст формируется как из той среды, где существует риск, так и из факторов, способных влиять на способ осуществления политики, программы, процесса или деятельности.

Для установления контекста необходимо иметь четкое понимание:

1. Организации;
2. Основного вида деятельности или операций;
3. Внутренних и внешних сред, в которых организация осуществляет свою деятельность;
4. Каким образом риск или риски способны влиять на организацию.

Установление заинтересованных сторон

Кто заинтересован в данной политике, программе, процессе или деятельности?

Заинтересованные стороны – это «те лица или организации, которые могут затрагивать, быть затронуты или считают себя затронутыми определенным решением или деятельностью во время процесса управления рисками».

2 ЭТАП

Установление угроз

ПРИМЕЧАНИЕ: Этот шаг стремится установить риски, которыми следует управлять. Всеобъемлющее установление с применением четко выстроенного системного процесса критически важно, потому что потенциальный риск, не установленный на данном этапе,

исключается из дальнейшего анализа. Установление должно включать все риски, независимо от того, находятся они под контролем организации или нет.

Этот шаг предполагает:

1. Что может произойти – устанавливается и составляется список, которым следует управлять;

2. Как может произойти – принимаются во внимание возможные причины и сценарии.

Что такое опасность?

Опасность – это положение или условие, которое при оставлении в неконтролируемом состоянии может привести к отрицательному последствию или результату. Сама по себе опасность не является отрицательным результатом (либо инцидентом, либо происшествием).

Какие опасности следует включить?

Опасности должны быть выявлены для всех аспектов контекста, установленного на предыдущем этапе. Невыявленные опасности могут стать серьезной угрозой для любой организации. Важно обеспечить выявление самого широкого спектра опасностей. Опасности следует выявить среди всех аспектов следующих областей:

1. Эксплуатационные задачи. Например, в случае летных операций включаются все виды деятельности персонала, задействованного в аэропортах, по техническому обслуживанию, наземному обслуживанию, летного экипажа, кабинного экипажа и АТС, на всех этапах полета (от подготовки к полету до посадки);

2. Рабочая среда, включая погоду, ограничения на рабочем месте (шум, нехватка времени, объем движения), руководства и процедуры (точность, полнота, актуальность, легкость в использовании, в том числе разборчивость и физическая доступность, и уровень знания английского языка сотрудниками), ознакомление с оборудованием, процессами и видами деятельности, уровни надзора, культурные различия и проблемы, связанные с безопасностью и профессиональной подготовкой.

3. Условия, установленные на организационном уровне, в том числе дизайн письменных процедур, процедур, касающихся подготовки, собственности, устройств и оборудования, менеджмент ресурсов (в том числе установление дополнительных смен или часов и проблемы, связанные с усталостью), формальные и неформальные процедуры общения, качество информации, предоставляемые материалы и запасные части.

Возможные методы выявления опасностей.

1. Брейнсторминг («метод мозгового штурма»);
2. Собеседования;
3. Групповые обсуждения;
4. Личный опыт или предыдущий опыт организации;
5. Аудиторские или физические проверки;
6. Опросы или анкетирование;
7. Рассмотрение местного или мирового опыта;
8. История и анализ прежних неудач;
9. Анализы сценариев;
10. Анализы на предмет ухудшения рабочей структуры;
11. Операционное моделирование.

Утверждение опасностей

После выявления набора опасностей важно, чтобы вся рабочая группа (РГ или смешанная РГ), участвующая в оценке рисков, признала каждый риск действующим с точки зрения контекста, установленного на 1 этапе, и то, что каждая опасность действительно

существует. Частью данного процесса является также определение того, являются ли на самом деле по-разному обозначенные риски тем же самым и можно ли их исходя из этого, объединить в общую группу под одинаковым названием.

3 ЭТАП

Анализ и оценка рисков

Этот этап предполагает оценку уровня риска, связанного с каждой из опасностей, выявленных и утвержденных на 2 этапе. Риск оценивается путем сочетания потенциальных последствий опасности и вероятности наступления этих последствий.

Оценка существующих защитных мер

1. Установление существующих защитных мер, которые обеспечат определенную защиту от данной опасности. Защитные меры – это барьеры, применяемые для защиты системы от неудачи. Примеры защитных мер включают надежные рабочие процедуры, индивидуальное защитное оснащение и электронные системы оповещения, такие как TCAS и GPWS.

2. Оценка риска, связанного с каждой опасностью, с учетом существующих защитных мер, которые применимы к оцениваемой опасности. Если, например, планируемая для изменения процедура оценена, и уже есть курс подготовки, который обеспечит определенную защиту от рассматриваемых опасностей, тогда это должно быть принято во внимание при оценке последствий и их вероятности.

3. Оценка эффективности существующих защитных мер. Она дает основу для учета последствий и вероятности, связанной с данной опасностью.

Определение последствий

По каждой опасности, выявленной на 2 этапе, необходимо определить наиболее возможное последствие. Затем данному последствию следует присвоить соответствующую оценку вероятности. Это производится путем:

1. Описания наихудшего возможного сценария. То есть сценария, который может возникнуть в результате оцениваемой опасности и представляет собой самый нежелательный результат. Важно, чтобы эта оценка была основана на ситуации, которая считается возможной. Если можно установить последовательность событий, возможно самостоятельных, предполагающих множество неудач, что может привести к серьезному результату, это не может быть полезной основой для анализа, за исключением случая, когда последовательность событий возможна путем их сочетания. Для подавляющего большинства опасностей намного реалистичнее описать сценарий, при котором опасность непосредственно ведет к отрицательным, а не к серьезным результатам;

2. Последствию присваивается оценка вероятности с применением приведенной ниже шкалы без любого дополнительного корректирующего действия, но с учетом существующих защитных мер и их эффективности.

Последствие риска оценивается с применением пятибалльной шкалы. Существует два стандарта измерения, используемых при данной оценке:

1. Травмы (в случае работников, подрядчиков, посетителей и общественности);
2. Финансовый (например, стоимость и уровень ущерба, причиненного объектам, таким как собственность и оборудование).

Следует использовать измерение, которое приводит к самым серьезным возможным последствиям для опасности, любые категории, в результате которых получается менее серьезное последствие, следует игнорировать. Например, инцидент, который может

привести практически к более чем 20 миллионам долларов ущерба собственности или оборудованию, но без жертв, следует оценить как «серьезный», но не «катастрофический».

Присвоение оценок вероятности

Следующий шаг предполагает присвоение оценки вероятности последствию из числа следующих действий:

1. Определенное – наступления которого следует ожидать;
2. Вероятное – наступит в большинстве случаев;
3. Возможное – произойдет при определенных обстоятельствах;
4. Маловероятное – может произойти при определенных обстоятельствах;
5. Редкое – может возникнуть, но только при чрезвычайных обстоятельствах.

При присвоении оценки вероятности необходимо оценить вероятность наступления последствия (установленного на 3 этапе), с учетом существующих защитных мер и эффективность этих защитных/охранных мер.

ПРИМЕЧАНИЕ: оценка вероятности присваивается за последствие, а не за вероятность опасности.

Оценка уровней риска

Уровень риска, присваиваемый опасности, определен в следующей матрице, которая учитывает потенциальные последствия опасности и вероятность наступления этих последствий.

Вероятность риска	Серьезность риска				
	А (Лица – смертельные случаи, Имущество – обширный ущерб)	В (Лица – серьезные травмы, Имущество – очень крупный)	С (Лица – средние травмы, Имущество – крупный)	Д (Лица – легкие травмы, Имущество – небольшой)	Е (Лица – незначительные травмы, Имущество – незначительный)
Определенный 5	5А (R)	5В (R)	5С (R)	5D (M)	5E (M)
Вероятный 4	4А (R)	4В (R)	4С (M)	4D (M)	4E (M)
Возможный 3	3А (R)	3В (M)	3С (M)	3D (M)	3E (S)
Маловероятный 2	2А (M)	2В (M)	2С (M)	2D (S)	2E (S)
Редкий 1	1А (M)	1В (S)	1С (S)	1D (S)	1E (S)

Уровень риска:
 (R) – высокий;
 (M) – средний;
 (S) – низкий.

[Приложение 9 введено Приказом Министерства экономики и инфраструктуры N 10 от 25.01.2021, в силу 09.05.2021]

Приложение 10
к Регламенту об отчетности, анализе
и последующих действиях, касающихся
происшествий в области гражданской авиации

ФОРМА ОТЧЕТНОСТИ

о происшествиях в области гражданской авиации

<input type="checkbox"/> ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ	<input type="checkbox"/> ДОБРОВОЛЬНАЯ	<input type="checkbox"/> КОНФИДЕНЦИАЛЬНАЯ
--	--	--

Поля данных следует заполнить требуемой информацией. При невозможности внесения этих сведений, поля данных можно заполнить словом «неизвестно». Вместе с тем, для обеспечения передачи соответствующей информации, следует избегать, по мере возможности, слова «неизвестно».

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ПОЛЯ ДАННЫХ

1. Заголовок	
Дата и место происшествия	
2. Дата UTC	
3. Государство/Территория	
4. Место	
Классификация	
5. Класс происшествия	<input type="checkbox"/> Авария <input type="checkbox"/> Серьезный инцидент <input type="checkbox"/> Инцидент <input type="checkbox"/> Без ухудшения безопасности <input type="checkbox"/> Не определен
6. Категория происшествия (по таксономии ICAO ADREP)	
Изложение происшествия	
7. Язык изложения	
8. Изложение	
9. Тип происшествия	<input type="checkbox"/> Эксплуатация воздушного судна (обязательно заполнить пункты 11-24) <input type="checkbox"/> АТМ (обязательно заполнить пункты 25-30) <input type="checkbox"/> Аэродром (обязательно заполнить пункты 31-32) <input type="checkbox"/> Другое _____
10. Классификация в зависимости от риска	

СПЕЦИФИЧЕСКИЕ ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ПОЛЯ ДАННЫХ

Данные о воздушном судне	
Идентификация воздушного судна	
11. Государство регистрации	
12. Марка/модель/серия	
13. Серийный номер воздушного судна	
14. Регистрационный номер воздушного судна	
15. Позывные	

Эксплуатация воздушного судна	
16. Эксплуатант	
17. Вид эксплуатации	
Описание воздушного судна	
18. Категория воздушного судна	
19. Вид двигателя	
20. Весовая категория	
Летный журнал	
21. Последний пункт вылета	
22. Планируемый пункт назначения	
23. Этап полета	
Погода	
24. Важные метеорологические условия	
Данные об авиационных услугах	
Связь с АТМ	
25. Участие АТМ	
26. Ухудшение способности предоставлять услугу (влияние на услугу АТМ)	
27. Наименование подразделения АТС	
Воздушное пространство	
28. Вид воздушного пространства	
29. Класс воздушного пространства	
30. Наименование FIR/UIR	
Данные об аэродроме	
31. Указатель местоположения (ICAO)	
32. Местоположение на аэродроме	
Данные о повреждении воздушного судна или травмах лиц	
Серьезность	
33. Самый серьезный ущерб	
34. Уровень повреждения	
Травмы, полученные лицами	
35. Количество травм на земле (смертельные, тяжелые, легкие)	
36. Количество травм на воздушном судне (смертельные, тяжелые, легкие)	
Данные о докладчике	
Организация – докладчик	

Докладчик	Фамилия, имя: Должность: Контактные данные:
Дата	Подпись

*[Приложение 10 введено Приказом Министерства экономики и инфраструктуры N 10 от 25.01.2021,
в силу 09.05.2021]*