

Doc 9756
AN/965



Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов

Часть I
Организация и планирование

Утверждено Генеральным секретарем
и опубликовано с его санкции

Издание первое — 2000

Международная организация гражданской авиации

Опубликовано Международной организацией гражданской авиации отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках. Всю корреспонденцию, за исключением заказов и подписки, следует направлять в адрес Генерального секретаря.

Заказы на данное издание направлять по одному из следующих нижеприведенных адресов, вместе с соответствующим денежным переводом в долл. США или в валюте страны, в которой размещается заказ. Во избежание задержек с доставкой заказчикам рекомендуется пользоваться кредитными карточками (MasterCard, Visa или American Express). Информация об оплате кредитными карточками и другими методами приводится в разделе "Как оформить заказ" *Каталога изданий ИКАО*.

International Civil Aviation Organization. Attention: Customer Services Unit, 999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7
Telephone: +1 514-954-8022; Facsimile: +1 514-954-6769; Sitatex: YULCAYA; E-mail: sales@icao.int; World Wide Web: <http://www.icao.int>

Botswana. Kags and Tsar Investments (PTY) Ltd., Private Bag 254/525, Gaborone
Telephone: +267 390 4384/8; Facsimile: +267 395 0004; E-mail: ops@kagsandsar.co.bw

Cameroon. KnowHow, 1, Rue de la Chambre de Commerce-Bonanjio, B.P. 4676, Douala / Telephone: +237 343 98 42; Facsimile: +237 343 89 25;
E-mail: knowhow_doc@yahoo.fr

China. Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120
Telephone: +86 137 0177 4638, Facsimile: +86 21 5888 1629; E-mail: glorymaster@online.sh.cn

Egypt. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Telephone: +20 2 267 4840; Facsimile: +20 2 267 4843; Sitatex: CAICAYA; E-mail: icaomid@cairo.icao.int

Germany. UNO-Verlag CmbH, August-Bebel-Allee 6, 53175 Bonn / Telephone: +49 0 228-94 90 2-0; Facsimile: +49 0 228-94 90 2-22;
E-mail: info@uno-verlag.de; World Wide Web: <http://www.uno-verlag.de>

India. Oxford Book and Stationery Co., 57, Medha Apartments, Mayur Vihar, Phase-1, New Delhi 110091
Telephone: +91 11 65659897; Facsimile: +91 11 22743532

India. Sterling Book House — SBH, 181, Dr. D. N. Road, Fort, Mumbai 400 001
Telephone: +91 22 2261 2521, 2265 9599; Facsimile: +91 22 2262 3551; E-mail: sbh@vsnl.com

India. The English Book Store, 17-L Connaught Circus, New Delhi 110001
Telephone: +91 11 2341-7936, 2341-7126; Facsimile: +91 11 2341-7731; E-mail: ebs@vsnl.com

Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomom, Minato-Ku, Tokyo
Telephone: +81 3 3503-2686; Facsimile: +81 3 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O.Box 46294, Nairobi
Telephone: +254 20 7622 395; Facsimile: +254 20 7623 028; Sitatex: NBOCAYA; E-mail: icao@icao.unon.org

Mexico. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3er. piso, Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México, D.F.
Teléfono: +52 55 52 50 32 11; Facsimile: +52 55 52 03 27 57; Correo-e: icao_nacc@mexico.icao.int

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Telephone: +234 1 4979780; Facsimile: +234 1 4979788; Sitatex: LOSLORK; E-mail: aviation@landovercompany.com

Peru. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Av. Victor Andrés Belaúnde No. 147, San Isidro, Lima (Centro Empresarial Real, Via Principal No. 102, Edificio Real 4, Floor 4)
Teléfono: +51 1 611 8686; Facsimile: +51 1 611 8689; Correo-e: mail@lima.icao.int

Russian Federation. Aviaizdat, 48, Ivan Franco Street, Moscow 121351, Telephone: +7 095 417-0405; Facsimile: +7 095 417-0254

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 839 9393; Fax: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Courriel: icaodkr@icao.sn

Slovakia. Levoté prevádzkové služby Slovenskej Republiky, Štátny Podnik, 823 07 Bratislava 21
Telephone: +421 2 4857 1111; Facsimile: +421 2 4857 2105; E-mail: sa.icao@lps.sk

South Africa. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
Telephone: +27 11 315-0003/4; Facsimile: +27 11 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

Spain. A.E.N.A. - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3.11, 28027 Madrid; Teléfono: +34 91 321-3148; Facsimile: +34 91 321-3157; Correo e: sscc.ventasaoaci@aena.es

Switzerland. Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay
Telephone: +41 021 943 2673; Facsimile: +41 021 943 3605; E-mail: mvandiermen@adeco.org

Thailand. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaeak Ladprao, Bangkok 10901
Telephone: +66 2 537 8189; Facsimile: +66 2 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; E-mail: icao_apac@bangkok.icao.int

United Kingdom. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com;
World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

Каталог изданий ИКАО

Ежегодное издание с перечнем всех имеющихся в настоящее время публикаций. В дополнениях к Каталогу сообщается о новых публикациях, поправках, дополнениях и т. п. Каталог доступен на веб-сайте ИКАО www.icao.int.

Doc 9756
AN/965



Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов

Часть I

Организация и планирование

Утверждено Генеральным секретарем
и опубликовано с его санкции

Издание первое — 2000

Международная организация гражданской авиации

ПОПРАВКИ

Об издании поправок регулярно сообщается в *Журнале ИКАО* и в ежемесячном дополнении к *Каталогу изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО*, которыми рекомендуется пользоваться для справок. Ниже приводится форма для регистрации поправок.

РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВКИ И ИСПРАВЛЕНИЙ

[illegible][illegible]

ПРЕДИСЛОВИЕ

Цель настоящего Руководства – содействовать единообразному применению Стандартов и Рекомендуемой практики, содержащихся в Приложении 13, и предоставить государствам информацию и рекомендации о процедурах, практике и методах, которые могут использоваться при расследовании авиационных происшествий. Авиационные происшествия и их расследование различаются по сложности, и в документе такого рода невозможно предусмотреть все варианты. В нем описаны наиболее распространенные методы и процессы. Настоящим Руководством могут пользоваться как начинающие расследователи, так и работники со стажем, однако оно **не может** заменить профессиональной подготовки и опыта.

Данное Руководство будет выпущено в четырех частях:

Часть I. Организация и планирование.

Часть II. Процедуры и контрольные карты.

Часть III. Расследование.

Часть IV. Представление отчетов.

В настоящем Руководстве рассматриваются вопросы расследования как авиационных происшествий, так и инцидентов, и поэтому для краткости термины "авиационные происшествия" и "расследование авиационных происшествий" в данном документе в равной мере относятся к "инцидентам" и "расследованию инцидентов".

Дополнительная информация и инструктивный материал по смежным дисциплинам содержатся в следующих документах ИКАО:

- Приложение 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*;
- *Руководство по представлению данных об авиационных происшествиях/инцидентах (Руководство ADREP) (Doc 9156)*;
- *Руководство по предотвращению авиационных происшествий (Doc 9422)*;
- *Руководство по авиационной медицине (Doc 8984)*;
- *Руководство по обучению в области человеческого фактора (Doc 9683)*;
- *Человеческий фактор. Сборник материалов № 7 "Изучение роли человеческого фактора при авиационных происшествиях и инцидентах" (Circ. 240)*.

Настоящее Руководство, которое полностью заменяет документ Doc 6920, будет периодически дорабатываться по мере появления новых методов расследования и получения новой информации.

Читателям предлагается направлять материалы для возможного включения в последующие издания данного Руководства Генеральному секретарю Международной организации гражданской авиации по адресу:

The Secretary General
International Civil Aviation Organization
999 University Street
Montreal, Quebec
Canada, H3C 5H7.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>		<i>Страница</i>
Глава 1. Цель расследования авиационного происшествия	I-1-1		
Глава 2. Полномочный орган по расследованию авиационных происшествий.....	I-2-1	4.2 Уведомление в государстве.....	I-4-1
2.1 Структура	I-2-1	4.3 Ответственность государства места события	I-4-1
2.2 Законодательство	I-2-1	4.4. Форма и содержание уведомления	I-4-2
2.3 Финансирование	I-2-2	4.5 Отправление уведомления другим государствам	I-4-2
2.4 Персонал.....	I-2-2	4.6 Получение уведомления	I-4-2
2.5 Оборудование.....	I-2-4	4.7 Ответственность государства, получившего уведомление	I-4-2
Добавление к главе 2. Комплект походного снаряжения для проведения расследования	I-2-5	Добавление 1 к главе 4. Образец уведомления	I-4-4
Глава 3. Планирование расследования	I-3-1	Добавление 2 к главе 4. Адреса полномочных органов по расследованию.....	I-4-5
3.1 Организация расследования авиационного происшествия	I-3-1	Глава 5. Действия на месте происшествия.....	I-5-1
3.2 Система организации расследования	I-3-1	5.1 Первоначальные действия	I-5-1
3.3 Связь с другими полномочными органами	I-3-2	5.2 Спасательные операции.....	I-5-1
3.4 Сотрудничество со средствами массовой информации	I-3-3	5.3 Охрана	I-5-2
3.5 Обеспечение сохранности документов, записей и проб.....	I-3-3	5.4 Меры предосторожности	I-5-2
3.6 Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться.....	I-3-3	5.5 Опасности, связанные с окружающей средой и природными условиями	I-5-7
Глава 4. Уведомление об авиационных происшествиях и инцидентах	I-4-1	5.6 Обломки в воде.....	I-5-9
4.1 Общие положения.....	I-4-1	5.7 Планирование специальных исследований	I-5-12
		Добавление к главе 5. Средства индивидуальной защиты от биологической опасности.....	I-5-16

Глава 1

ЦЕЛЬ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

1.1 В Приложении 13 устанавливается, что единственной целью расследования авиационного происшествия или инцидента является предотвращение авиационных происшествий и инцидентов в будущем. В нем также говорится, что целью расследования не является установление доли чьей-либо вины или ответственности. Любое судебное или административное разбирательство для установления вины или ответственности должно проходить отдельно от любого расследования, проводимого в соответствии с положениями Приложения 13. Таким образом, основное внимание при расследовании авиационного происшествия или инцидента уделяется мерам корректирующего характера.

1.2 Авиационное происшествие свидетельствует о наличии опасностей или недостатков в авиационной системе. Поэтому грамотно проведенное расследование должно выявить все основные и непосредственные системные причины происшествия и рекомендовать надлежащие меры по обеспечению безопасности полетов, направленные на то, чтобы избежать опасностей или

устранить недостатки. В ходе расследования могут быть также обнаружены другие опасности или недостатки в рамках авиационной системы, которые не были непосредственно связаны с причинами этого происшествия. Поэтому надлежащим образом проведенное расследование авиационного происшествия является одним из важных средств предотвращения авиационных происшествий.

1.3 В ходе расследования необходимо также определить факты, условия и обстоятельства, относящиеся к выживанию или невыживанию лиц, находившихся на борту воздушного судна. Рекомендации относительно повышения устойчивости конструкций воздушных судов к ударным нагрузкам призваны предотвратить или свести к минимуму телесные повреждения лиц, находящихся на борту воздушных судов, в результате авиационных происшествий в будущем.

1.4 Окончательный отчет, который представляется по завершении расследования, содержит официальные выводы и информацию о происшествии.

Глава 2

ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

2.1 СТРУКТУРА

2.1.1 В соответствии со статьей 26 Конвенции о международной гражданской авиации государство, на территории которого произошло авиационное происшествие, должно назначить расследование обстоятельств этого происшествия. Это обязательство можно выполнить лишь при наличии надлежащего законодательства о расследовании авиационных происшествий. Таким законодательством необходимо учредить полномочный орган по расследованию авиационных происшествий (или комиссию, совет или иной орган) для расследования авиационных происшествий.

2.1.2 Полномочный орган по расследованию авиационных происшествий должен быть совершенно объективным, абсолютно беспристрастным и восприниматься как таковой. Его необходимо сформировать таким образом, чтобы он мог противостоять политическому или другому вмешательству или давлению. Для достижения этой цели многие государства создали полномочные органы по расследованию авиационных происшествий в виде независимых уставных органов или учредили организации по расследованию авиационных происшествий за рамками администраций гражданской авиации. В таких государствах полномочный орган по расследованию авиационных происшествий подотчетен непосредственно конгрессу, парламенту или правительству на уровне министров (см. рисунок I-2-1).

2.1.3 Во многих государствах практически нецелесообразно создавать постоянный полномочный орган по расследованию авиационных происшествий. В таких государствах, как правило, для расследования каждого крупного авиационного происшествия создается комиссия, в состав которой обычно прикомандировываются сотрудники администрации гражданской авиации. Необходимо, чтобы такая комиссия была подотчетна непосредственно правительству на уровне министров, с тем чтобы не допустить выхолащивания ее выводов и рекомендаций по безопасности полетов при прохождении по обычным административным каналам.

2.1.4 Прикомандированные эксперты подчиняются уполномоченному по расследованию на всем протяжении расследования. Однако такой вариант отнюдь не идеален, поскольку откомандированные сотрудники могут опа-

саться негативных последствий после возвращения к своим прямым обязанностям, если выводы в окончательном отчете расследования вызовут нежелательную реакцию со стороны администрации гражданской авиации. Государствам следует принимать меры к недопущению таких санкций.

2.1.5 Полномочный орган по расследованию авиационных происшествий должен определить причины авиационного происшествия и сформулировать рекомендации по безопасности. Однако ответственность за реализацию рекомендаций по безопасности должна возлагаться на администрацию гражданской авиации. Такое распределение обязанностей представляется обоснованным, так как именно администрация гражданской авиации несет общую ответственность за нормативные рамки деятельности авиации и ее развития.

2.1.6 ИКАО призывает государства способствовать созданию региональных групп по безопасности полетов. В рамках таких региональных механизмов могут решаться и вопросы расследования авиационных происшествий, например, в части делегирования полномочий на проведение расследования (полностью или частично), обеспечения взаимного содействия и сотрудничества государств в рамках расследования.

2.2 ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

2.2.1 Необходимо иметь надлежащие законодательные документы, определяющие права и обязанности полномочного органа по расследованию авиационных происшествий. Полномочному органу по расследованию авиационных происшествий должен быть в законодательном порядке предоставлен оперативный и неограниченный доступ ко всей относящейся к делу информации без какого-либо предварительного согласования с судебными органами или другими ведомствами. Расследователи авиационных происшествий должны знать, что в отношении авиационных происшествий могут проводиться не только технические расследования, но и судебные разбирательства в той или иной форме. Тем не менее судебно-процессуальные действия не должны влиять на ход расследования авиационного происшествия, а в национальном законодательстве и нормативных документах необходимо оговорить процедуры, позволяющие

отделить техническое расследование от судебного или административного разбирательства. В законодательных документах следует четко указать на то, что единственной целью расследования авиационного происшествия является предотвращение авиационных происшествий и что задачей полномочного органа по расследованию авиационных происшествий не является установление доли чьей-либо вины или ответственности.

2.2.2 В законодательном документе может быть также предусмотрена защита от предании гласности отдельных документов и информации, полученных в ходе расследования. В целях обеспечения дополнительных гарантий в этой области в главе 5 Приложения 13 устанавливается, что перечисленные ниже записи предоставляются в целях, не относящихся к расследованию авиационного происшествия или инцидента, только в том случае, когда соответствующий полномочный орган государства, отвечающий за отправление правосудия, установит, что предание их гласности превосходит по важности те отрицательные последствия внутри страны и в международном масштабе, которые могут иметь такие действия для данного или других будущих расследований:

- записи бортовых речевых самописцев и расшифровка таких записей;
- вся переписка между лицами, имеющими отношение к эксплуатации воздушного судна;
- все заявления лиц, полученные проводящими расследование полномочными органами в ходе расследования;
- медицинские или конфиденциальные сведения, касающиеся лиц – участников авиационного происшествия или инцидента; и
- мнения, выраженные при анализе информации.

Эти записи включаются в окончательный отчет или добавления к нему только в том случае, когда они имеют отношение к анализу авиационного происшествия или инцидента, а части записей, не имеющие отношения к такому анализу, гласности не предаются. Этот момент представляется важным, поскольку информация, содержащаяся в таких записях, в том числе информация, добровольно представляемая лицами, опрошенными в ходе расследования, может быть использована ненадлежащим образом для целей последующего дисциплинарного, гражданского, административного или уголовного разбирательства. В таком случае соответствующие данные более не будут откровенно сообщаться лицам, проводящим расследование, что нанесет ущерб процессу расследования и будет иметь серьезные последствия для безопасности полетов.

2.3 ФИНАНСИРОВАНИЕ

Полномочный орган по расследованию авиационных происшествий должен иметь оперативный доступ к достаточным финансовым средствам для надлежащего проведения расследования тех авиационных происшествий и инцидентов, которые относятся к кругу его ведения. Поскольку точный объем ежегодных бюджетных ассигнований на расследование авиационных происшествий предсказать невозможно, следует предусмотреть использование, по мере необходимости, дополнительных источников финансирования.

2.4 ПЕРСОНАЛ

2.4.1 Расследование авиационных происшествий – это специфическая область, в которой должны работать только квалифицированные расследователи. Однако многие государства не располагают персоналом, который занимался бы исключительно расследованием авиационных происшествий. В таких государствах необходимо определить круг специалистов соответствующей квалификации, организовать для них подготовку по методам расследования авиационных происшествий и возложить на них обязанности, связанные с расследованием авиационных происшествий. При проведении расследования авиационного происшествия такие сотрудники должны освобождаться от своих повседневных обязанностей.

2.4.2 Расследование авиационного происшествия представляет собой сложную задачу, масштабы которой практически невозможно ограничить. Каждое расследование приносит его участникам новые знания и опыт. С опытом к расследователям приходит осознание необходимости постоянного совершенствования профессиональной подготовки и навыков. Важным элементом этого процесса является обучение, однако основной предпосылкой к профессиональному росту расследователя является стремление самым добросовестным образом выполнять свои обязанности. Поскольку результаты расследования авиационного происшествия в значительной степени зависят от навыков и опыта проводящих его специалистов, в каждом расследовании должен участвовать по крайней мере один опытный расследователь в целях обеспечения адекватного профессионального уровня.

2.4.3 Расследователи авиационных происшествий должны иметь практический опыт работы в авиации в качестве фундамента для развития специализированных навыков расследования. Такой опыт можно получить, работая профессиональным пилотом, авиационным инженером или техником по обслуживанию воздушных судов. Полезным может также оказаться опыт работы в управленческом звене, в области производства полетов, летной годности, обслуживания воздушного движения,

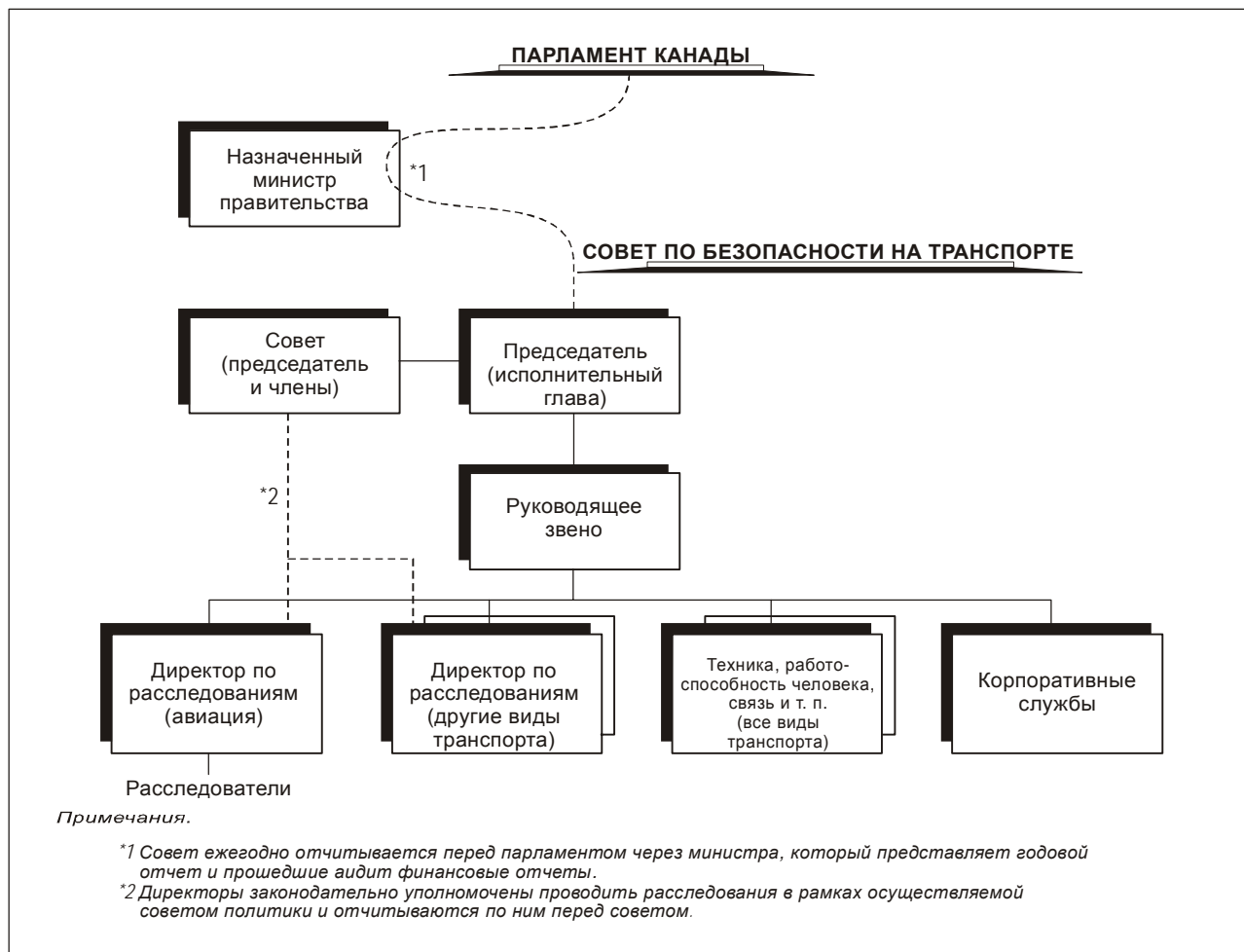


Рис. I-2-1. Структура Совета по безопасности на транспорте Канады

метеорологического обслуживания, а также в сфере человеческого фактора. Расследование авиационных происшествий нередко затрагивает все эти специализированные области, и поэтому расследователи должны ориентироваться в инфраструктуре авиации и разбираться в каждой из перечисленных областей. Желательно также, чтобы расследователи, помимо опыта работы в других областях, имели определенные навыки пилотирования.

2.4.4 Помимо технической квалификации, расследователь авиационных происшествий должен обладать определенными личными качествами. Они включают честность и объективность при изложении фактов, логику и настойчивость в проведении расследования, зачастую в сложных или трудных условиях, и тактичность в обращении с разными людьми, пережившими психологическую травму в результате авиационного происшествия.

2.4.5 Для эффективного выполнения своих обязанностей расследователи должны наделяться соответствующими

уставными полномочиями, включая полномочия в отношении места происшествия и вещественных доказательств, право на проверку любой полученной информации и право истребовать относящиеся к делу документы. Однако эти полномочия следует использовать только по мере необходимости и с максимальной осмотрительностью. Расследователи должны понимать, что на начальном этапе расследования их задача сводится главным образом к сбору информации и что решать ее лучше всего в обстановке сотрудничества.

2.4.6 Существует категория людей, которые неохотно идут на сотрудничество с расследователями, предпочитая оставаться в стороне. Их сопротивление можно преодолеть, разъяснив, что оказанное ими содействие поможет избежать аналогичных происшествий в будущем. Работа расследователя во многом зависит от информации, получаемой от других людей, и поэтому от него требуется умение расположить к себе людей в любой ситуации.

2.5 ОБОРУДОВАНИЕ

2.5.1 Расследователи авиационных происшествий должны иметь наготове упакованный комплект специального снаряжения и набор основных личных вещей, с тем чтобы можно было незамедлительно выехать к месту происшествия. Необходимо также заблаговременно решить вопросы вакцинации, оформления паспортов и организации проезда. При работе на месте катастрофы желательно иметь действующую прививку противостолбнячной сыворотки и прививку от гепатита; следует также использовать средства индивидуальной защиты от воздействия биологически опасных веществ, например образующихся в крови патогенов. Надлежащее планирование и готовность необходимы для обеспечения оперативного прибытия расследователей на место происшествия и в значительной мере определяют эффективность расследования.

2.5.2 Авиационное происшествие может произойти где угодно: в аэропорту, в горной местности, на болоте, в лесной чаще, в пустыне и т. д. Нередко приходится преодолевать немалые трудности, чтобы добраться до места происшествия в удаленном районе, и поэтому важно, чтобы расследователи были в хорошей физической форме, а при выборе рабочего снаряжения в должной мере учитывались характер местности и погодные условия.

2.5.3 Одежда должна быть удобной и обеспечивать защиту с учетом возможных условий работы и погодных условий. Может также потребоваться запасной комплект верхней одежды. Самыми важными элементами одежды являются удобная обувь, ветро- и водонепроницаемые

куртка и брюки и подходящий головной убор. Обувь расследователя должна обеспечивать защиту от возможных опасностей на месте происшествия. В частности, обувь должна защищать от повреждения в результате удара или прокола, быть водонепроницаемой, масло- и кислотоустойчивой. При работе на местности с трудным рельефом хорошо зарекомендовали себя "десантные" ботинки с тяжелыми литыми подошвами; для сухой пересеченной местности хорошо подходят "пустынные" сапоги. Следует также предусмотреть защитное снаряжение, включая солнцезащитные кремы, средства для отпугивания насекомых и т. д.

2.5.4 При выезде на место происшествия расследователь должен иметь достаточно припасов и оборудования с учетом местности, в которой придется работать (продукты питания, вода, аптечка, палатка, средства связи и т. д.), а для работы в дикой или труднодоступной местности должны привлекаться квалифицированные проводники. Необходимо предусматривать потребность в специальном оборудовании (например, снегоходы и лыжи) и иметь доступ к нему, чтобы можно было получить его без задержки. Следует также иметь навыки работы с таким оборудованием.

2.5.5 Комплект походного снаряжения расследователя должен содержать оборудование, достаточное для осмотра места катастрофы, определения точек удара и характера разрушения, идентификации узлов и записи информации. В добавлении к главе 2 приводится рекомендуемый перечень оборудования для включения в комплект походного снаряжения.

Добавление к главе 2

КОМПЛЕКТ ПОХОДНОГО СНАРЯЖЕНИЯ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ

Примечание 1. Расследователи должны брать с собой на место происшествия те предметы, которые они предполагают использовать. Как правило, каждому расследователю нет необходимости брать с собой все предметы из приведенного ниже списка.

Примечание 2. Перечень личных средств биологической защиты приведен в добавлении 1 к главе 5.

ПРЕДМЕТЫ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

Документы, удостоверяющие личность, официальный нагрудный знак расследователя, нарукавная повязка или яркая куртка.

Соответствующая документация (нормативные документы, руководство по расследованию авиационных происшествий, контрольные перечни, формы отчетов и т. д.).

Соответствующие авиационные руководства и каталоги частей.

Запас денег на случай непредвиденных обстоятельств.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОСМОТРА МЕСТА

Крупномасштабные карты района происшествия.

Магнитный компас.

Приемник глобальной системы определения местоположения.

Лазерное оборудование для съемки.

Клинометр.

Навигационный вычислитель, транспортер и циркули.

Рулетка длиной не менее 20 м и 30-сантиметровая линейка.

Катушка с веревкой (50–300 м).

ПРИНАДЛЕЖНОСТИ ДЛЯ РАЗМЕТКИ

Ярлыки, привязные бирки и самоклеющиеся бирки.

Флаг-маркеры и вехи.

Писчая бумага, миллиметровая бумага, тетради в водонепроницаемых обложках и рабочие папки с зажимами.

Ручки, карандаши, фломастеры, разметочные несмываемые мелки и стойкие маркеры.

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ ВЗЯТИЯ ПРОБ

Комплект инструментов.

Водонепроницаемый карманный фонарь с запасными батарейками и лампочками.

Небольшой магнит.

Универсальный нож.

Смотровое зеркало.

Увеличительное стекло (10-кратное).

Комплект антистатических контейнеров (для компонентов электронного оборудования с энергонезависимой памятью) и стерильных бутылок (для проб авиационного топлива, масла и жидкостей, а также для проб патологической жидкости и тканей).

Сифоны.

Пластиковые мешки (разного размера) и пластиковые листы.

Клейкая лента.

РАЗНОЕ

Аптечка первой медицинской помощи.

Плотные перчатки, защитный комбинезон и другие защитные средства (каска, очки и маска для лица).

Защитная одежда и средства биологической защиты (см. добавление 1 к главе 5).

Модель самолета.

Фотооборудование (пленка для цветных фотографий/ слайдов, объектив с переменным фокусным расстоянием, макросъемочный объектив, широкоугольный объектив и электронная вспышка).

Видеокамера.

Бинокль с вмонтированными компасом и дальномерным устройством.

Небольшой магнитофон, запасные кассеты и батарейки.

Портативные средства местной связи (сотовый телефон или дуплексная радиостанция), запасные батарейки.

Компьютер, факс.

Глава 3

ПЛАНИРОВАНИЕ РАССЛЕДОВАНИЯ

3.1 ОРГАНИЗАЦИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Для решения поставленной задачи расследование должно быть надлежащим образом спланировано и организовано. Основные этапы расследования следует планировать таким образом, чтобы члены группы по расследованию знали о стоящих перед ними задачах и обладали надлежащей квалификацией для выполнения этих задач. При планировании необходимо также учитывать, что действия по выполнению этих задач будут координироваться уполномоченным по расследованию.

3.1.2 При происшествии с крупным воздушным судном для надлежащего выполнения всех аспектов расследования формируется большая бригада расследователей, состоящая из нескольких групп по специальным дисциплинам. Иногда уже на раннем этапе становится ясно, какие области требуют особого внимания при расследовании, что позволяет сосредоточить ресурсы на этих сравнительно специфических областях. Однако и в этих случаях расследование должно вестись на основе системного подхода и охватывать все аспекты происшествия. Независимо от того, имеются ли очевидные причины, расследователям необходимо определить любые основополагающие факторы системного характера, которые могут рассматриваться как сопутствующие, а также любые недостатки, которые не вызвали данное происшествие, но могут привести к авиационным происшествиям в будущем.

3.1.3 При происшествиях с небольшими воздушными судами соответственно уменьшается и масштаб расследования. Функции остаются теми же, работу проводят один или два расследователя или один расследователь и эксперт в конкретной области, требующей квалифицированного анализа. Следует вновь подчеркнуть, что даже при происшествиях с небольшими воздушными судами предварительное планирование является залогом успешного расследования.

3.2 СИСТЕМА ОРГАНИЗАЦИИ РАССЛЕДОВАНИЯ

3.2.1 В настоящем разделе дается краткое описание системы организации расследования. Более подробная информация об этой системе содержится в части II настоящего Руководства.

3.2.2 Для эффективного и оперативного проведения расследования авиационного происшествия с крупным или сложным самолетом требуется большая бригада расследователей. Система организации расследования позволяет эффективно использовать имеющихся специалистов при проведении крупного расследования. Система организации расследования предполагает распределение связанных с расследованием действий по функциональным областям, каждая из которых может быть поручена одной из групп в бригаде по расследованию. В каждую группу входит столько расследователей, сколько необходимо для изучения конкретных обстоятельств происшествия. Как правило, руководителем группы (расследователем, отвечающим за работу группы) является сотрудник полномочного органа по расследованию авиационных происшествий государства, проводящего расследование. Члены групп по расследованию и привлеченные эксперты могут представлять полномочный орган по расследованию авиационных происшествий или прикомандировываться другими авиационными учреждениями данного государства или других стран. Члены группы по расследованию, как правило, должны иметь доступ ко всей информации, полученной в ходе расследования, и обычно принимают участие в расследовании до завершения работы над отчетом данной группы.

3.2.3 В ходе крупного расследования могут быть сформированы специализированные группы по следующим дисциплинам: летная эксплуатация, информация о техническом обслуживании и о воздушном судне, осмотр места происшествия, выживаемость/безопасность в салоне, человеческий фактор, конструкция, системы, силовые установки, бортовые самописцы, метеорологические службы и органы обслуживания воздушного движения/аэропорты. Количество и специализация групп определяются в зависимости от обстоятельств и сложности происшествия. В большинстве случаев эксплуатант воздушного судна назначает представителя для координации действий по расследованию. Уполномоченный по расследованию, как правило, отвечает за связь с уполномоченными представителями других государств, принимающими участие в расследовании в соответствии с Приложением 13.

3.2.4 Использование уполномоченным по расследованию системы организации расследования, которая представляет собой блок-схему, отображающую ряд событий, позволяет значительно облегчить организацию расследования авиационных происшествий. Каждому событию на

этой схеме присваивается номер и дается соответствующее описание. Блок-схема позволяет участникам расследования выдерживать заданную последовательность событий.

3.2.5 Контрольная карта по каждому событию содержит ряд задач. Эти задачи могут варьироваться в зависимости от местных условий и процедур в различных государствах, и поэтому контрольные карты следует пересматривать на предмет соответствия задач процедурам в конкретном государстве и их приемлемости с точки зрения организации и проведения расследования авиационного происшествия. Представление различных мероприятий и задач в виде контрольной карты позволяет уполномоченному по расследованию четко указать, какую работу предстоит выполнить расследователям и различным группам во время расследования. Такой подход также упрощает задачу уполномоченного по расследованию по руководству теми участниками расследования, которые впервые выполняют эту работу и нуждаются в конкретной помощи. Являясь составной частью системы организации расследования, контрольные карты также вносят элемент упорядоченности в ту неразбериху, которой нередко наблюдается обстановка на месте происшествия.

3.2.6 Руководители групп должны быть знакомы с системой организации расследования и знать, какие задачи предстоит выполнить их группам. Они должны понимать, что перечни задач не являются исчерпывающими и что в определенных обстоятельствах могут возникнуть дополнительные задачи. При использовании контрольных карт расследователи должны учитывать сроки выполнения каждой задачи, любые последующие действия, если таковые потребуются, а также какие-либо существенные аспекты, связанные с конкретной задачей. Независимо от того, насколько тщательно велась подготовка таких конкретных перечней, неизбежны ситуации, когда включенные в них задачи потребуются скорректировать с учетом конкретных обстоятельств расследования.

3.2.7 Блок-схема и контрольные карты помогают руководителям организовать работу своих групп, а благодаря блок-схеме уполномоченный по расследованию может оценивать достигнутый прогресс. На ежедневных планерках расследователи должны докладывать о том, какие задачи из соответствующих контрольных карт выполнены за отчетный период, а уполномоченный по расследованию должен вносить пометки о проделанной работе в блок-схему. Преимущество этой системы заключается в простоте представления в штаб-квартиру информации о ходе расследования с места происшествия, а также отображения текущего статуса расследования на блок-схеме в штаб-квартире.

3.2.8 Системы организации расследования является одним из основных инструментов для использования при крупных происшествиях, и расследователь, который может быть назначен уполномоченным по расследованию или руководителем группы при проведении крупного

расследования, должен ознакомиться с этой системой, прежде чем пытаться применить ее в полевых условиях. Эффективность системы прямо зависит от того, насколько четко каждый расследователь будет придерживаться блок-схемы и контрольных карт.

3.3 СВЯЗЬ С ДРУГИМИ ПОЛНОМОЧНЫМИ ОРГАНАМИ

3.3.1 Полномочный орган по расследованию авиационных происшествий должен поддерживать связь с другими полномочными органами, в первую очередь находящимися в аэропорту или его окрестностях, в рамках подготовки к возможному авиационному происшествию. Необходимо иметь планы действий в аварийной обстановке, причем полномочный орган по расследованию авиационных происшествий должен быть знаком с такими планами, подготовленными на местном уровне. Сотрудничество с полицией можно наладить в рамках контактов с руководством полицейского ведомства. Это позволит включить соответствующие дисциплины в программу подготовки сотрудников полиции и официальные справочники, с тем чтобы полицейские заранее знали о том, каких действий от них ожидают в случае авиационного происшествия.

3.3.2 Подробная информация относительно роли и ответственности каждого учреждения по каждому типу аварийных ситуаций содержится в части 7 *"Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту"* документа *"Руководство по аэропортовым службам"* (Дос 9137). Это руководство посвящено авиационным происшествиям в аэропорту, однако содержащиеся в нем положения о роли и ответственности каждого учреждения могут также распространяться и на другие виды авиационных происшествий.

3.3.3 Установлением личности жертв обычно занимаются ведомство coronera, полицейская служба и члены группы по опознанию жертв стихийных бедствий. Медицинский персонал, включая патологоанатомов и судебно-медицинских экспертов-стоматологов, должен быть информирован о требуемых действиях в случае авиационного происшествия.

3.3.4 Уведомление ближайших родственников – сложная задача, требующая тщательной подготовки и большого внимания во избежание накладок (повторное или неправильное уведомление). Во многих государствах уведомлением ближайших родственников занимается полиция.

3.3.5 Признавая несхожесть обстоятельств, сопровождающих разные происшествия, следует, тем не менее, подчеркнуть важность надлежащего планирования и установления хороших рабочих контактов с другими полномочными органами, и в первую очередь с полицией и поисково-спасательной и противопожарной службами. Для этого полномочный орган по расследованию

авиационных происшествий может заключать официальные меморандумы о взаимопонимании с различными правительственными учреждениями, занимающимися устранением последствий стихийных бедствий, в частности с департаментом полиции, министерством национальной обороны и ведомством коронера.

3.3.6 Полномочный орган по расследованию авиационных происшествий может обращаться к другим гражданским и военным организациям за помощью в предоставлении средств, оборудования и дополнительного персонала (вертолеты, тяжелое подъемное и транспортное оборудование, устройства для обнаружения металлов, счетчики Гейгера, средства связи и водолазы). Желательно иметь возможность доступа к тяжелому поисково-спасательному оборудованию (краны, бульдозеры, грузовые вертолеты). Если необходимо подготовить подробный план обширного района катастрофы, могут потребоваться услуги профессиональных геодезистов по линии соответствующих правительственных учреждений. В некоторых случаях может быть организована полномасштабная экспедиция, для чего требуются дополнительные средства транспорта, продукты питания, жилье и т. д.

3.4 СОТРУДНИЧЕСТВО СО СРЕДСТВАМИ МАССОВОЙ ИНФОРМАЦИИ

3.4.1 Как правило, крупные авиационные происшествия вызывают повышенный интерес со стороны общественности и средств массовой информации, и поэтому хорошее взаимодействие со средствами массовой информации обычно является плюсом при проведении расследования. Может потребоваться помощь местных средств массовой информации, чтобы не допустить обнародования точного места авиационного происшествия до тех пор, пока не будут приняты адекватные меры контроля. Через средства массовой информации можно также получить более подробные данные местного характера, выяснить фамилии возможных свидетелей или обратиться к населению с просьбой о содействии в поисках обломков.

3.4.2 Необходимо выработать политику в вопросе о представлении прессе информации о происшествии или данных о ходе расследования. В целях содействия обнародованию фактов и сведения к минимуму возможных слухов и домыслов в отношении происшествия представителей средств массовой информации необходимо регулярно знакомить с теми фактами, которые могут быть обнародованы без ущерба для расследования. Для этой цели полномочный орган по расследованию авиационных происшествий должен назначить координатора по связям с прессой. Таким координатором обычно является уполномоченный по расследованию или назначенное им лицо. Координатор по связям с прессой в консультации с уполномоченными представителями должен знакомить средства массовой информации с объективным изложением фактов и обстоятельств. Вместе с тем необходимо

следить за тем, чтобы потребности средств массовой информации не препятствовали надлежащему проведению расследования.

3.4.3 От других организаций, затронутых происшествием или имеющих к нему отношение (например, авиакомпания, полномочные органы аэропортов, аварийные службы и изготовители воздушных судов), также может потребоваться представление данных средствам массовой информации, и соответствующие действия заинтересованных организаций и ведомств следует координировать, насколько это возможно.

3.4.4 Полномочные органы по расследованию авиационных происшествий и уполномоченные представители и их советники, принимающие участие в расследовании, предоставляют средствам массовой информации или общественности доступ к любым документам, полученным в ходе расследования, только при наличии четко выраженного согласия на то государства, проводящего расследование. Обнародование такой информации участвующим государством без согласия государства, проводящего расследование, нанесет ущерб взаимному доверию и сотрудничеству задействованных государств, и поэтому таких ситуаций следует избегать.

3.5 ОБЕСПЕЧЕНИЕ СОХРАННОСТИ ДОКУМЕНТОВ, ЗАПИСЕЙ И ПРОБ

Необходимо разработать правила и процедуры, обеспечивающие в случае авиационного происшествия сохранность всех записей переговоров служб воздушного движения и документов, которые могут иметь отношение к полету, до получения дополнительных указаний от полномочного органа по расследованию авиационных происшествий. Необходимо также иметь предварительные договоренности относительно незамедлительного получения и хранения всей документации эксплуатанта воздушного судна, касающейся воздушного судна, летного экипажа и летной эксплуатации. Следует договориться с органом авиационной метеорологии о представлении данных об особых явлениях погоды сразу же после получения информации об авиационном происшествии. Аналогичные договоренности желательно иметь с поставщиками ГСМ на предмет забора проб топлива из резервуаров или на заправочных станциях.

3.6 УДАЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, ПОТЕРЯВШИХ СПОСОБНОСТЬ ДВИГАТЬСЯ

Подробная информация относительно планирования, оборудования и процедур для удаления воздушных судов, потерявших способность двигаться в аэропортах, содержится в части 5 "Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться" документа "Руководство по аэропортовым службам" (Doc 9137).

Глава 4

УВЕДОМЛЕНИЕ ОБ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИНЦИДЕНТАХ

4.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

4.1.1 Необходимо незамедлительно уведомлять полномочный орган по расследованию авиационных происшествий об авиационных происшествиях и инцидентах, поскольку для надлежащего проведения расследования требуется оперативное прибытие расследователей на место происшествия. Любая задержка с прибытием может привести к ухудшению качества или исчезновению важных вещественных доказательств в результате кражи, перемещения или неправильного обращения с обломками, неблагоприятных погодных условий, коррозии обломков, уничтожения следов на грунте или снижения достоверности показаний свидетелей после их общения друг с другом.

4.2 УВЕДОМЛЕНИЕ В ГОСУДАРСТВЕ

4.2.1 Установленные в государстве правила должны предусматривать незамедлительное уведомление полномочного органа по расследованию авиационных происшествий об авиационном происшествии или инциденте на его территории. Поскольку в разных государствах действуют различные процедуры расследования авиационных происшествий, детально охарактеризовать стандартную процедуру уведомления об авиационных происшествиях и инцидентах не представляется возможным. Однако изложенные ниже моменты могут послужить основой при разработке порядка своевременного уведомления.

4.2.2 Первыми узнают об авиационном происшествии оставшиеся в живых лица или свидетели. Оставшиеся в живых члены летного экипажа должны знать, какие действия следует предпринять в первую очередь, а свидетели или оставшиеся в живых пассажиры обычно информируют местную полицию, аэропортовый полномочный орган или военных, которые, в свою очередь, должны сразу же уведомить полномочный орган по расследованию авиационных происшествий в соответствии с заранее установленным порядком. Иногда первыми о происшествии узнают сотрудники службы воздушного движения, которые вводят в действие процедуру уведомления.

4.2.3 Процедура уведомления должна быть простой и эффективной и предусматривать использование наиболее

оперативных средств связи (телефон, факсимильная связь или электронная почта). Все службы воздушного движения, аэропортовые полномочные органы и полицейские подразделения должны иметь список государственных ведомств, которые необходимо уведомлять. Такой список должен быть составлен в порядке приоритета и содержать наименования и номера телефонов соответствующих полномочных органов (и, при необходимости, альтернативные варианты). Следует вести учет лиц и организаций, получивших уведомление.

4.2.4 Функция уведомления других полномочных органов в случае авиационного происшествия может возлагаться на несколько местных полномочных органов. Например, персонал местного аэропорта, как правило, уведомляет полномочный орган по расследованию авиационных происшествий и местную полицию. От местной полиции обычно также требуется уведомить полномочный орган по расследованию авиационных происшествий и судебные органы. Необходимо предусмотреть систему контроля, позволяющую обеспечить уведомление всех соответствующих полномочных органов.

4.2.5 В случае инцидентов, о которых необходимо информировать полномочный орган по расследованию авиационных происшествий, уведомления обычно направляются органом обслуживания воздушного движения или эксплуатантом воздушного судна.

4.2.6 Организационная структура полномочного органа по расследованию авиационных происшествий должна предусматривать возможность получения уведомлений об авиационных происшествиях или инцидентах и предпринятия соответствующих действий по ним на круглосуточной основе.

4.3 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА МЕСТА СОБЫТИЯ

4.3.1 В главе 4 Приложения 13 содержатся положения об уведомлении об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах.

4.3.2 В случае авиационного происшествия или серьезного инцидента на территории Договаривающегося государства с воздушным судном, зарегистрированным в

другом Договаривающемся государстве, государство, на территории которого имели место данные происшествия или серьезные инциденты (государство места события), направляет уведомление с минимальной задержкой государству регистрации, государству эксплуатанта, государству разработчика и государству – изготовителю воздушного судна.

4.3.3 Если государство места события не располагает информацией о серьезном инциденте, соответственно государство регистрации или государство эксплуатанта направляет уведомление о таком инциденте государству разработчика, государству-изготовителю и государству места события.

4.3.4 При авиационном происшествии или серьезном инциденте на территории государства, в котором зарегистрировано воздушное судно (государства регистрации), в государстве, не являющемся Договаривающимся государством, или вне территории какого-либо государства государство регистрации направляет уведомление с минимальной задержкой государству эксплуатанта, государству разработчика и государству – изготовителю воздушного судна.

4.3.5 В отношении авиационных происшествий или серьезных инцидентов с воздушными судами, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 2250 кг, уведомление также направляется в ИКАО.

4.3.6 Государство места события должно также уведомить те государства, которые проявляют особый интерес к авиационному происшествию в силу того, что среди погибших или получивших тяжкие телесные повреждения имеются его граждане, а государство, проводящее расследование, должно разрешать этим государствам назначать эксперта, который, в частности, должен иметь право оказывать помощь и участвовать в опознании жертв.

4.3.7 Государство места события может также направить уведомление тем государствам, которым может быть предложено представить информацию полномочному органу, проводящему расследование (например, государству, органы ОВД которого обеспечивали диспетчерское обслуживание воздушного судна до происшествия или серьезного инцидента).

4.3.8 Каждое государство должно иметь соответствующие правила и процедуры, обеспечивающие направление полномочным органом по расследованию авиационных происшествий уведомлений с минимальной задержкой полномочным органам по расследованию авиационных происшествий других заинтересованных государств. Расследователям должны в любое время представляться инструкции относительно подготовки и рассылки уведомлений.

4.3.9 Организационная структура полномочного органа по расследованию авиационных происшествий должна предусматривать наличие расследователей авиационных происшествий на круглосуточной основе. Это позволит сократить задержки при уведомлении и своевременно приступить к проведению расследования.

4.3.10 Уведомления следует по возможности направлять в адрес полномочных органов по расследованию авиационных происшествий соответственно в государстве регистрации, государстве эксплуатанта, государстве разработчика и государстве-изготовителе.

4.4 ФОРМА И СОДЕРЖАНИЕ УВЕДОМЛЕНИЯ

4.4.1 Уведомление составляется простым языком и содержит такое количество информации, указанной в примере в добавлении 1 к главе 4, какое имеется в наличии. Отправление уведомления не должно задерживаться из-за отсутствия полной информации. Если включить в уведомление полную информацию не представилось возможным, государство места события направляет недостающие данные по мере их получения.

4.4.2 Если это можно сделать без необоснованной задержки, уведомление подготавливается на одном из рабочих языков ИКАО с учетом языка (языков), используемых получателями.

4.5 ОТПРАВЛЕНИЕ УВЕДОМЛЕНИЯ ДРУГИМ ГОСУДАРСТВАМ

4.5.1 Уведомление направляется с минимальной задержкой наиболее удобным и быстрым средством связи (например, по телефону, с помощью факсимильной связи или электронной почты).

4.5.2 В добавлении 2 к главе 4 приведен список адресов и контактных телефонов полномочных органов по расследованию авиационных происшествий государств, представленных в ИКАО до 1 января 2000 года.

4.6 ПОЛУЧЕНИЕ УВЕДОМЛЕНИЯ

В каждом государстве должна быть предусмотрена возможность обеспечить оперативную доставку уведомлений об авиационных происшествиях и инцидентах полномочному органу по расследованию авиационных происшествий на круглосуточной основе. Если уведомление невозможно доставить непосредственно полномочному органу по расследованию авиационных происшествий, количество промежуточных адресатов следует свести к минимуму.

4.7 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА, ПОЛУЧИВШЕГО УВЕДОМЛЕНИЕ

4.7.1 Полномочный орган по расследованию авиационных происшествий в каждом государстве, получившем уведомление, как можно скорее и обычно с использованием тех же средств связи:

- подтверждает получение уведомления;
- предоставляет государству места события в соответствии с запросом имеющуюся у него информацию, относящуюся к делу;
- информирует государство места события о том, намерено ли оно присутствовать при расследовании;
- направляет фамилии и должности уполномоченного представителя и технических советников и ожидаемую дату их прибытия на место происшествия или в штаб-квартиру полномочного органа по расследованию авиационных происшествий в государстве места события.

4.7.2 Поскольку государство регистрации, государство эксплуатанта, государство разработчика и государство-изготовитель имеют право присутствовать при расследовании, они могут в случае задержки с получением уведомления предоставить указанную выше информацию по собственной инициативе. Если эти государства не считают необходимым присутствовать при расследовании, им следует с минимальной задержкой информировать об этом государство места происшествия. Вниманию государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика и государства-изготовителя обращается на возложенное на них обязательство назначать уполномоченных представителей при наличии специального запроса об этом или при авиационных происшествиях с воздушными судами массой свыше 2250 кг. Их внимание также обращается на полезность их участия в расследовании, а также на крайнюю желательность такого участия, если об этом просит государство, проводящее расследование. В любом случае государство разработчика и государство-изготовитель должны предоставлять государству, проводящему расследование, любую информацию, какую оно может запросить.

Добавление 1 к главе 4

ОБРАЗЕЦ УВЕДОМЛЕНИЯ

<i>Требуемая информация (см. Приложение 13, п. 4.2)</i>	<i>Пример</i>
a) для авиационных происшествий сокращение ACCID, для серьезных инцидентов сокращение INCID;	a) ACCID;
b) изготовитель, модель, национальные и регистрационные знаки и серийный номер воздушного судна;	b) Боинг 737-200, Соединенное Королевство, G-AMSW, серийный номер 20280;
c) наименование владельца, эксплуатанта и арендатора, если такой имеется, воздушного судна;	c) Derby Aviation;
d) фамилия командира корабля;	d) капитан X;
e) дата и время (местное время или UTC) авиационного происшествия или серьезного инцидента;	e) 7 октября 1983 года в 13.14 местного времени;
f) последний пункт отправления и намеченный пункт посадки воздушного судна;	f) Лондон/Хитроу – Перпиньян/Риверсолтс;
g) положение воздушного судна относительно какого-либо легко определяемого географического пункта, широта и долгота; ¹	g) в 12 км к югу от Прадес, 42–33 с. ш., 02–26 з. д., превышение 2200 м;
h) число членов экипажа и пассажиров: на борту – погибло и получило серьезные телесные повреждения; прочие – погибло и получило серьезные телесные повреждения; ²	h) на борту – 6 членов экипажа и 57 пассажиров, все получили серьезные телесные повреждения, вызвавшие смерть; прочие – нет;
i) характер авиационного происшествия или серьезного инцидента и степень повреждения воздушного судна, насколько это известно;	i) воздушное судно столкнулось с землей в горном массиве Canigou; воздушное судно уничтожено пожаром;
j) указание, в какой степени государство места события будет проводить расследование или предполагает передать его другому государству;	j) расследование будут проводить полномочные органы Франции;
k) физические характеристики района авиационного происшествия или серьезного инцидента; и	k) гористая местность, труднодоступная территория, вечные снега;
l) наименование органа, выпустившего уведомление.	l) Бюро по расследованию авиационных происшествий, Париж, Франция.
	За дополнительной информацией обращаться к г-ну X (номер телефона и факса и адрес электронной почты).
¹ Желательно указать превышение места происшествия, если такие данные имеются.	
² Желательно сначала указать количество лиц на борту (члены экипажа, пассажиры), а затем характер причиненных им повреждений.	

Добавление 2 к главе 4

АДРЕСА ПОЛНОМОЧНЫХ ОРГАНОВ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ

AFGHANISTAN

President of Civil Aviation Operations
Ministry of Civil Aviation and Tourism
Ansari Watt, P.O. Box 165
Kabul
Afghanistan

Tel.: (873) 68 2341450 / 49
Fax: (873) 68 1280784
AFTN: OAKBYAYX
Cable: CIVAVIA Kabul

ALBANIA

Ministry of Public Works and Transport
Directorate General of Civil Aviation
Str Abdi Toptani, 2
Tirana
Albania

Tel.: (355) 42-26232 / 23969
Fax: (355) 42-26232 / 23969
SITA: TIATNXS
AFTN: LATIYFYX
Telex: 2124 ASTRAN AB

ALGERIA

Ministère des transports
Direction de l'Aviation civile et de la météorologie
119, rue Didouche Mourad
Alger
Algérie

Tel.: (213) 2 74 06 81 (standard)
(213) 2 74 76 30 (ligne Directeur directe)
Fax: (213) 2 74 76 14
(213) 2 74 76 24
RSFTA: DAALYAYA
SITA: ALGMTCR
Telex: 66 129

ANDORRA

National Civil Aviation Administration
Département des Transports et de l'Énergie
Ministère de l'Économie
Carrer Prat de la Creu, 62-64
Andorra la Vella
Andorra

Tel.: (376) 875 700
Fax: (376) 861 519

ANGOLA

Direcção Nacional de Aviação Civil
Rua Miguel de Melo No. 96, 6º Andar
Caixa Postal 569
Luanda
Angola

Tel.: (244) 2 33 85 96
Fax: (244) 2 39 05 29
AFTN: FNLUYAYX
Telex: 4118 DNAC AN
Cable: AERONAUTICA Luanda

ANTIGUA AND BARBUDA

See Eastern Caribbean States

ARGENTINA

Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil
Avda Belgrano 1370 Piso 11 "B"
C.P. 1093 Capital Federal
Buenos Aires
Argentina

Tel./Fax: (54) 1 1 4381 6333
E-mail: jjaac@inea.net.ar
Fax: (54) 1 1 4317 6704 / 5 / 6
AFTN: SABAYAYX
Telex: 21763 FUAER AR

ARMENIA

General Department of Civil Aviation
Airport — Zvartnots
375042 Yerevan
Armenia

Tel.: (374) 2 771 082 / 282 066
Fax: (374) 2 151 123
AFTN: UGEEYAYX
Telex: 243312

ARUBA¹

Department of Civil Aviation
Sabana Berde 73-B
Oranjestad
Aruba

Tel.: (297) 832665 General
(297) 824330 (ext. 258)
E-mail: dca-aaa@setarnet.aw
Fax: (297) 823038
AFTN: TNCAAYAX
Cable: CIVILAIR ARUBA

AUSTRALIA

Australian Transport Safety Bureau (ATSB)
P.O. Box 967, Civic Square
Canberra A.C.T. 2608
Australia

Tel.: (61) 2 6274-6464
(61) 2 6257-4150
E-mail: atsbinfo@atsb.gov.au
Fax: (61) 2 6274-6474
AFTN: ASCOYLYX
Web site: <http://www.atsb.gov.au>

AUSTRIA

Ministry of Science and Transport
Aircraft Accident Investigation Branch
Radetzkystrasse 2
A-1030 Wien
Austria

Tel.: (43) 1 711 62-9200
E-mail: fus@bmvgv.at
Fax: (43) 1 711 62-9299
Telex: 232 322 1155
Cable: 232 322 1155

AZERBAIJAN

State Concern of Civil Aviation
Azadlyg, Prospect 11
37000 Baku
Azerbaijan

Tel.: 994 12 93 44 34
Fax: 994 12 98 52 37
SITA: UBBZZJ2
AFTN: UBBUDDXX

BAHAMAS

Director of Civil Aviation
P.O. Box N-975
Nassau-New Providence
Bahamas

Tel.: (242) 377 7281
Fax: (242) 377 2010
AFTN: MYNNYAYX
Telex: BS109 CADAIR BS
Cable: CADAIR- BAHAMAS

BAHRAIN

Assistant Undersecretary for Civil Aviation
Ministry of Transportation
Bahrain International Airport
P.O. Box 586
Bahrain

Tel.: (973) 32 3000 / 1000
Fax: (973) 32 5757
SITA: BAH APYF
AFTN: OBBI YAYX
Telex: 9186

BANGLADESH

Civil Aviation Authority
Flight Safety
Kurmitola
Dhaka 1206
Bangladesh

Tel.: (880) 2 891122
Fax: (880) 2 893322
AFTN: VGHQYA
Telex: 632210 CCAAB BJ
Cable: CIVILAIR Dhaka

BARBADOS

Technical Director — Aviation
Air Traffic Services Building
Grantley Adams International Airport
Christ Church
Barbados

Tel.: (246) 428-09309
Fax: (246) 428-2539
AFTN: TBPBYAYX
Cable: CIVILAV BARBADOS

BELARUS

State Aviation Committee
Civil Aviation Department
4 Ulitsa Aerodonnaya
220065 Minsk
Belarus

Tel.: (375) 172 225 392
Fax: (375) 172 227 728
AFTN: UMMDMAXX
Cable: MSQDSB2

BELGIUM

Bureau Enquêtes — Accidents
Administration de l'Aéronautique
Centre Communications Nord — 4e étage
Rue du Progrès, 80 — Bte 5
1030 Bruxelles
Belgique

Tel.: (32) 2 206 32 11
E-mail: civilair@mobilite.fgov.be
Fax: (32) 2 203 15 28
AFTN: EBBSYAYX
Cable: 22715 DGAIR
Web site: <http://www.vici.fgov.be>

BELIZE

Civil Aviation Department
Belize International Airport
P.O. Box 367
Belize City
Belize

Tel.: (501) 25 2052 / 2014
Fax: (501) 25 2533
AFTN: MZBZYAYX
Cable: CIVILAIR Belize

BENIN

Direction de l'Aéronautique Civile
B.P. 305
Cotonou
Benin

Tel.: (229) 30 10 98 / 99
AFTN: DBBBYAYX
Cable: AEROCIVIL Cotonou

BERMUDA¹

The Director of Civil Aviation
Department of Civil Aviation
2 Kindley Field Road
St. George, GE CX
Bermuda

Tel.: (441) 293 1640
Fax: (441) 293 2417
AFTN: TXKFYAYX
Telex: 02903248 AVCIV BA
Cable: AVCIV Bermuda

BHUTAN

The Director
Civil Aviation Division
Ministry of Communication
Royal Government of Bhutan
P.O. Box 291, Thimphu
Bhutan

Tel.: (975) 2 22499
Fax: (975) 2 223639 / 22987
Cable: DIRCEVAVIATION Thimphu

BOLIVIA

Ministerio de Desarrollo Económico
Subsecretaría de Aeronáutica Civil
Palacio de Comunicaciones
Av. Mcal. Santa Cruz No. 1278
4° Piso
La Paz
Bolivia

Tel.: (591) 2 374142
E-mail: mtctran@wara.bolnet.bo
Fax: (591) 2 371314
AFTN: SLLPYAYX
Cable: AEROCIVIL La Paz

BOSNIA AND HERZEGOVINA

Director
Civil Aviation Authority
Envera Sebovica br.2
71000 Sarajevo
Bosnia and Herzegovina

Tel.: (387) 71 653 016
Fax: (387) 71 653 008
AFTN: LQSJYAPK

BOTSWANA

The Director
Department of Civil Aviation
P.O. Box 250
Gaborone
Botswana

Tel.: (267) 365 5200 / (267) 312 062
E-mail: tmeshesha@gov.bw
Fax: (267) 353 709 / (267) 303 348
AFTN: FBHQYAYX
Cable: AVIATION GABORONE

BRAZIL

Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes
Aeronauticos — CENIPA
SHIS — QI 05 — Área Especial 12
LAGO SUL
Brasilia — DF — CEP 71615-600
Brasil

Tel.: (55) 61 365 1008 / (55) 61 364 8800
Fax: (55) 61 365 1004
AFTN: SBBRYLYX
Telex: 0611152 CENIPA SBBR
Web site: <http://www.cenipa.aer.mil/br>

BRUNEI DARUSSALAM

Director of Civil Aviation
Ministry of Communications
Brunei International Airport
Bandar Seri Begawan BB2513
Brunei Darussalam

Tel.: (673) 2-330 142
E-mail: dca@pso.brunet.bn
Fax: (673) 2-331 706
AFTN: WBSBYAYX
Telex: 2267 DCA BU
Cable: CIVILAIR BRUNEI

BULGARIA

Civil Aviation Administration
Accident Prevention and Investigation Service
9, Levski Street
Sofia — 1000
Bulgaria

Tel.: (359) 2 87 10 79 / (359) 2 87 37 57
E-mail: caa@mt.government.bg
Fax: (359) 2 980 53 37 / (359) 2 87 64 32
SITA: SOFTOYA
AFTN: LBSFYAYX
Telex: 22640 AVINS BG
Cable: AVINS Sofia

BURKINA FASO

Direction de l'Aviation Civile
B.P. 1158
Ouagadougou 01
Burkina Faso

Tel.: (226) 30 64 88 / (226) 31 63 32
Fax: (226) 31 45 44
AFTN: DFFVYAYX

BURUNDI

Directeur de la Régie des Services Aéronautiques
B.P. 694
Bujumbura
Burundi

Tel.: (257) 22.3707 / (257) 21.8656
Fax: (257) 22.3428
AFTN: HBBAYAX
Telex: 5190 AERO BDI
Cable: MINITPTBU-BUJUMBURA

CAMBODIA

State Secretariat of Civil Aviation
62 Preah Norodom Blvd.
Phnom Penh
Cambodia

Tel.: (855) 15 835 373 / 360 617
Fax: (855) 23 426 169
SITA: PNHVAYA
AFTN: VDPPYAYX
Cable: DACK Phnom Penh

CAMEROON

Direction de l'Aviation Civile
Yaoundé
Cameroun

Tel.: (237) 30 3090
Fax: (237) 30 3362
AFTN: FKKYYAYX
Telex: 8214 KN
Cable: Aéro civile Yaounde

CANADA

Transportation Safety Board of Canada
200 Promenade du Portage
Place du Centre, 4th Floor
Hull, Quebec K1A 1K8
Canada

Tel.: (1) 819-994-4252
(1) 819-997-7887 (24 hour)
E-mail: airops@tsb.gc.ca
Fax: (1) 819-953-9586
Web site: <http://www.tsb.gc.ca>

CAPE VERDE

Airports and Air Safety Authority (ASA)
252 Empresa Nacional de Aeroportos e Sagurança Aerea
Aeroporto Internacional Amílcar Cabral
Ilha do Sal
Cabo Verde

Tel.: (238) 41-13-72
Fax: (238) 41-15-70
AFTN: GVACYOYX
Telex: 4032 ASA CV

CAYMAN ISLANDS¹

Director of Civil Aviation
P.O. Box 277G
George Town
Grand Cayman
West Indies

Tel.: (1) 345 949-7811
Fax: (1) 345 949-0761
AFTN: MWCRYAYX
Telex: 4458 CIVAV CP

CENTRAL AFRICAN REPUBLIC

Direction Générale de l'Aviation Civile et de la
Météorologie
B.P. 941 et 224
Bangui
République Centrafricaine

Tel.: (236) 61 53 16
Fax: (236) 61 49 18
AFTN: FEFVYAYX
Telex: 5209 RC
Cable: MINITRANS-BANGUI

CHAD

Direction de l'Aviation Civile
B.P. 96
N'Djaména
Tchad

Tel.: (235) 516 231
AFTN: FTTVYAYX

CHILE

Dirección General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro 1314
Prov. Santiago
Chile

Tel.: (56) 2 204 15
Fax: (56) 2 335 5710
AFTN: SCSCYAYX
Telex: 490532 DAITA CL

CHINA

General Administration of Civil Aviation of China
155 Dongsí Street West
Beijing 100710
China

Tel.: (86) 10 6401 2233
Fax: (86) 10 6401 4104 / 6918
AFTN: ZBBBYAYX
Telex: 22101 CAXT CN
Cable: 22101 CAXTCN

COLOMBIA

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional Eldorado
Apartado Aéreo 12307
Bogotá, D.E.
Colombia

Tel.: (57) 1 4139894
Fax: (57) 1 4139276
AFTN: SKBOYAYX
Telex: 044620 DAAC CO

COMOROS

Direction Générale de l'Aviation Civile et de la
Météorologie
B.P. 72
Moroni
Comores

Tel.: (269) 744 245 / 730 447
E-mail: dgacm@snpt.kn
Fax: (269) 731 030 / 735 063
AFTN: FMCNYAYX
Telex: K0241 PUBLICO

CONGO

Direction Générale de l'Agence Nationale de l'Aviation
civile
B.P. 128
Brazzaville
Congo

Tel.: (242) 82 40 90
(242) 82 80 61
Fax: (242) 82 40 90
AFTN: FCBVYAYX
Telex: 5388 KG

COOK ISLANDS

Department of Civil Aviation
P.O. Box 61
Rarotonga
Cook Islands

Tel.: (682) 22 810
Fax: (682) 28 816
AFTN: NCRGYAYX
Telex: 62052 AVARUA

COSTA RICA

Dirección General de Aviación Civil
Ministerio de Obras Públicas y Transporte
Apartado Postal 5026
San José
Costa Rica

Tel.: (506) 232 9480 / 231 3666
E-mail: concorde@sol.racsaco.cr
Fax: (506) 231 2107
SITA: SJOTOYA
AFTN: MRSJYAYX
Telex: 2926 DGAC

CÔTE D'IVOIRE

Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC)
07 B.P. 148
Abidjan 07
Côte d'Ivoire

Tel.: (225) 27 74 24 / (225) 27 90 04
Fax: (225) 27 63 46
AFTN: DIAVYAYX
Telex: 43452 ANAM CI

CROATIA

Ministry of Maritime Affairs, Transport and
Communication
Department of Civil Aviation
Prisavlje 14
10000 Zagreb
Croatia

Tel.: (385) 1 6169 060 / 6112 018
E-mail: up-civilnog-zrakoplovstva@zg.tel.hr
Fax: (385) 1 6110 153
AFTN: LDZGYAYX
Telex: 21275

CUBA

Dirección de Seguridad Aeronáutica y Operaciones
Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba
Calle 23, No. 64 Vedado
Ciudad de la Habana 4
Cuba 10600

Tel.: (53) 7 551115
(53) 7 551111 (24 hours-Spanish only)
E-mail: iaccdsa@iacc3.get.cma.net
Fax: (53) 7 334575
SITA: HAVYACU
AFTN: MULHYQYX
Telex: 511737 A CIV CU

CYPRUS

Department of Civil Aviation
16 Grivas Dhigenis Ave.
1429 Nicosia
Cyprus

Tel.: (357) 2-510 793 / (357) 2-303 200
E-mail: acc@cytanet.com.cy
Fax: (357) 2-766 552
SITA: NICTOYA
AFTN: LCNCYAYX
Cable: 6055CIVAIR CY

CZECH REPUBLIC

Air Accidents Investigation Institute
Director
Beranových 130
199 01 Prague 99
Czech Republic

Tel.: (420) 225 115 426
E-mail: INFO@uzpln.cz
Fax: (420) 225 115 430
Web site: <http://www.uzpln.cz>

DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA

Director General
General Administration of Civil Aviation
Sunan District
Pyongyang
Democratic People's Republic of Korea

Tel.: (850) 2 381 8108
Fax: (850 2) 381 4625
SITA: FNJEDJS
AFTN: ZKKKYAYX
Telex: 5471 JS KP
Cable: CIVILAIR Pyongyang

DEMOCRATIC REPUBLIC OF THE CONGO

Direction de l'Aéronautique Civile
Ministère des Transports et Communications
Building Ontara, boulevard du 30 juin
B.P. 3304
Kinshasa/Gombe
République démocratique du Congo

Tel.: (243) 24 21710
Cable: CIVILAIR KINSHASA

DENMARK

Aircraft Accident Investigation Board
Langebjergvaenget 21
DK-4000 Roskilde
Denmark

Tel.: (45) 38 71 10 66 (0800 – 1600 hrs)
(45) 32 51 66 11 (1600 – 0800 hrs)
E-mail: aaib@hcl.dk
Fax: (45) 38 71 92 31
Telex: 16850 AAIB DK
Cable: AAIBDENM
Web site: <http://www.hcl.dk>

DJIBOUTI

Direction de l'Aviation Civile et de la Météorologie
B.P. (204) 250
Djibouti
République de Djibouti

Tel.: (253) 340169 / 341647
Fax: (253) 355975
AFTN: HFFFYAYX
Telex: 5871 PRESIDEN DJ

DOMINICA²

See Eastern Caribbean States

DOMINICAN REPUBLIC

Dirección General de Aeronáutica Civil
Edificio de Oficinas Gubernamentales
Avenida México Esq. Dr. Delgado
Bloque "A", 2º Piso
Apartado Postal 1180
Santo Domingo
República Dominicana

Tel.: (1) 809 221-8706 / 04
E-mail: ais.rep.dom@codetel.net.do
Fax: (1) 809 221-8616
AFTN: MDCDYFYX
Cable: DIRACIV-SANTO DOMINGO

EASTERN CARIBBEAN STATES

Directorate of Civil Aviation of Eastern Caribbean States
P.O. Box 1130
Factory Road
St. John's
Antigua

Tel.: (1) 809 462-0907
E-mail: oeecs.dca@candw.ag
Fax: (1) 809 462-4145
AFTN: TAPAYAYX
Telex: 2089 CIVILAV AK
Web site: http://www.oeecs.org/DCA_WEBSITE/contacting_the_dca.htm

Note.— The Directorate of Civil Aviation is operated in conjunction with States comprising the Organization of Eastern Caribbean States: Antigua and Barbuda, Dominica, Grenada, Montserrat, Saint Kitts and Nevis, Saint Lucia, and Saint Vincent and the Grenadines.

ECUADOR

Dirección General de Aviación Civil
Departamento de Seguridad de Vuelo
Buenos Aires 149 y Av. 10 de Agosto
Casilla 2077
Quito
Ecuador

Tel.: (593) 2-544-274
Fax: (593) 2-563-995
AFTN: SEQUYAX
Telex: 22710 DACUIO ED

EGYPT

Central Department of Aircraft Accident Investigation
and Prevention
Civil Aviation Authority
Ministry of Transport and Communications
P.O. Box 52, Cairo Airport Road
Cairo
Egypt

Tel.: (20) 2 634 9068 / (20) 2 666 850
E-mail: egoca@idsc.gov.eg
Fax: (20) 2 247 0351
SITA: CAIXYYF
AFTN: HECAYAYX
Cable: TYARAN-CAIRO

EL SALVADOR

Dirección General de Transporte Aéreo
Aeropuerto de Ilopango
San Salvador
El Salvador

Tel.: (503) 295-0265 / (503) 295-0406
Fax: (503) 295 0345 / (503) 295 0443
AFTN: MSSSYAYX
Cable: AEROCIVIL San Salvador

EQUATORIAL GUINEA

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Transportes y Aviación Civil
Calle Arallia, N° 22
Malabo (Bioko-Norte)
República de Guinea Ecuatorial

Tel.: (240) 9 3231 / (240) 9 2062
Fax: (240) 9 3313
AFTN: FGSL YD YX
Telex: GE913101 PUBMBO
Cable: DIRAVIACIVIL MALABO

ERITREA

Director General
Civil Aviation Department
P.O. Box 252
Massaw Street, Bldg Nr. 87
Asmara
Eritrea

Tel. (291) 1 120555 / 124335
E-mail: asmcaya@sita.gmsmail.com
Fax: (291) 1 124334 / 181255
SITA: ASMCA YA
AFTN: HHAAYAYX

ESTONIA

Civil Aviation Administration
Parnu Road 6
EE 0001 Tallinn
Estonia

Tel.: (372) 63 13818
E-mail: ecaa@trenet.ee
Fax: (372) 63 12681
AFTN: ULTTYAYX

ETHIOPIA

Civil Aviation Authority
P.O. Box 978
Addis Ababa
Ethiopia

Tel.: (251) 1 610277 / 180359
E-mail: civilaviation@telecom.net.et
Fax: (251) 1 612533
SITA: ADDYAYF
AFTN: HAABYAYX
Telex: 21162 CIV AIR ET
Cable: CIVILAIR Addis Ababa

FEDERATED STATES OF MICRONESIA

See Micronesia (Federated States of)

FIJI

Civil Aviation Authority of Fiji
Private Bag Nap 0354
Nadi Airport
Fiji

Tel.: (679) 721 555 / (679) 722 500
Fax: (679) 721 500
SITA: NANCAXS
AFTN: NFHOYAYX
Telex: 5299 CAAF FJ
Cable: CIVILAIR NADI

FINLAND

Accident Investigation Board
Sörnäisten rantatie 33 C
FIN-00580 Helsinki
Finland

Tel.: (358) 9 1606 7643
E-mail: onnettomuustutkinta@om.fi
Fax: (358) 9 1606 7811
AFTN: EFHKYAYX
Telex: 12-1247 AVIA SF
Web site: <http://www.onnettomuustutkinta.fi>

FRANCE

Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la
Sécurité de l'Aviation civile
Bâtiment 153
Aéroport du Bourget
93350 Le Bourget
France

Tel.: (33) 1 49 92 72 00
(33) 1 48 35 86 54 (Emergency 24 hours)
E-mail: bealab@francenet.fr
Fax: (33) 1 49 92 72 03
AFTN: LFPSYLYX
Telex: 203591 F
Web site: <http://www.bea-fr.org>

GABON

Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale
B.P. 2.212
Libreville
Gabon

Tel.: (241) 76 38 95 / (241) 73 08 28
Fax: (241) 73 08 25
AFTN: FOOVYAYX
Telex: 5352 GO
Cable: AVIACIVIL Libreville

GAMBIA

Gambia Civil Aviation Authority
Banjul International Airport
Yundum, P.O. Box 285
Banjul
Gambia

Tel.: (220) 472831, 82167 / 71
Fax: (220) 472190
AFTN: GBYDYAYX
Telex: 2295 MINWOCOM GV
Cable: CIVILAIR BJL

GEORGIA

Head of Air Transport Department
Ministry of Transport
28 Rustaveli Avenue
380008 — Tbilisi
Georgia

Tel.: (995) 32 93 30 92
Fax: (995) 32 98 96 30
SITA: TBSDMSU
AFTN: UGGUDD

GERMANY

Federal Bureau of Aircraft Accidents Investigation
Hermann-Blenk-Str. 16
38108 Braunschweig
Germany

Tel.: (49) 531 3548 0
E-mail: box@bfu-web.de
Fax: (49) 531 3548 246
Telex: 952749 ACCID D
Web site: <http://www.bfu-web.de>

GHANA

The Director General
Ghana Civil Aviation Authority
Private Mail Bag
Kotoka International Airport
Accra
Ghana

Tel.: (233) 21 776171
E-mail: dg.gcaa@ighmail.com
Fax: (233) 21 773293
SITA: ACCATYA
AFTN: DGAAYAYX
Telex: 94 2336 GHACAA GH
Cable: AIRCIVIL ACCRA

GREECE

Hellenic Republic
Ministry of Transport and Communication
Air Accident Investigation and
Aviation Safety Board
Ex. American Base
Building 221
Helliniko
167 01 Athens
Greece

Tel.: (30) 210 99 73 024
(30) 69 44 580 464 (24 hour)
E-mail: nspoul@otenet.gr
Fax: (30) 210 99 73 184

GRENADA

See Eastern Caribbean States

GUATEMALA

Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional “La Aurora”
Zona 13
Guatemala, Centro América

Tel.: (502) 2 331 0311 / 9484
Fax: (502) 2 331 4840
AFTN: MGGTYAYZ
Telex: 3120 ACIVIL GU
Cable: DAEROCIVIL Guatemala

GUINEA

Ministère de l'Équipement
Direction Nationale de l'Aviation Civile
B.P. 95
Conakry
République de Guinée

Tel.: (224) 45 34 57 / 45 19 28
Fax: (224) 41 35 77
AFTN: GUCYYAYX
Telex: 22349 MITRANS
Cable: AVIACIVIL CONAKRY

GUINEA-BISSAU

Direction Générale de l'Aviation Civile
C.P. 77
Bissau
Guinée-Bissau

Tel.: (245) 21 30 03 / 21 39 61
AFTN: GGOVYAYX
Cable: AEROCIVIL Bissau

GUYANA

Civil Aviation Department
Ministry of Public Works and Communications
Oranapai Towers, Wight's Lane
Kingston
P.O. Box 1006
Georgetown
Guyana

Tel.: (592) 2 56822 / (592) 2 54080
Fax: (592) 2 56800
AFTN: SYTMYAYX
Cable: CIVILAV

HAITI

Office National de l'Aviation civile
Aéroport International de Port-au-Prince
B.P. 1346
Port-au-Prince
Haiti

Tel.: (509) 46 052
Fax: (509) 46 0998
AFTN: MTEGYAYX
Telex: CIVILAV ITT 2030465

HONDURAS

Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional Toncontín
Apartado Postal 30145
Tegucigalpa, D.C.
Honduras

Tel.: (504) 233-1115
Fax: (504) 233-3683
AFTN: MHTGYAYX
Telex: 1523 DGAC HO
Cable: DIRGA-TEGUCIGALPA

HONG KONG¹

Civil Aviation Department
Queensway Government Offices, 46th Floor
66 Queensway
Hong Kong
China

Tel.: (852) 2-867 4332
E-mail: cadadmin@vol.net
Fax: (852) 2-869 0093
AFTN: VHHHYAYX
Telex: 61361 CADHK HX

HUNGARY

Director
Civil Aviation Safety Board CASABO
H-1675 Budapest-Ferihegy
POB 62
Hungary

Tel.: (36) 296 9504
(36) 294 5529
Fax: (36) 296 8808
Web site: <http://www.caa.hu>

ICELAND

Aircraft Accident Investigation Board
Hus FBSR
Flugvallarvegi
101 Reykjavik
Iceland

Tel.: (354) 511 1666 (0800 – 1600 hrs)
(354) 569 4141 (1600 – 0800 hrs)
(354) 660 0336 (24 hour)
E-mail: rnf@rnf.is
Fax: (354) 511 1667
AFTN: BICAYAY
Web site: <http://www.rnf.is>

INDIA

Office of the Director General of Civil Aviation
DGCA Complex
Opposite Safdarjung Airport
New Delhi 110003
India

Tel.: (91) 11 4620784
E-mail: dgca@hub.nic.in
Fax: (91) 11 4629221
(91) 11 4633140
AFTN: VIDDYAYX
Telex: 31-74127 DGCA IN

INDONESIA

National Transportation Safety Committee
Gedung Karsa, 2nd Floor
Department of Transport
Merdeka Barat No. 8
Jakarta 10110
Indonesia

Tel.: (62) 21 350 5137
(62) 21 350 5133
Fax: (62) 21 350 5139
AFTN: WIIXYAYX
Telex: 49482 CIVAIR IA
Cable: CIVILAIR JAKARTA

IRAN (ISLAMIC REPUBLIC OF)

Civil Aviation Organization
Ministry of Roads and Transportation
P.O. Box 11365-8315
Mehrabad Airport
Tehran
Islamic Republic of Iran

Tel.: (98) 21 646-9732
Fax: (98) 21 605-9348
AFTN: OIIYAYX
Telex: 213889 EPD IR
Cable: CIVILAIR, TEHRAN

IRAQ

Directorate of Flight Safety
General Establishment of Civil Aviation
P.O. Box 23006
Baghdad International Airport
Baghdad
Iraq

Tel.: (964) 1 8863999 (ext. 28278)
Fax: (964) 1 8880178
SITA: SDAYAYD
AFTN: ORBSYDYX
Telex: 212500 YIA IK
Cable: SDA

IRELAND

Air Accident Investigation Unit (AAIU)
Department of Transport
44 Kildare Street
Dublin 2
Ireland

Tel.: (353) 1 604 1293
E-mail: aaiu@transport.ie
Fax: (353) 1 604 1514
AFTN: EIDWYAYX
Web site: <http://www.aaiu.ie>

ISRAEL

Chief Investigator, Accidents and Incidents
Civil Aviation Administration
P.O. Box 8
Ben Gurion International Airport 70100
Israel

Tel.: (972) 3-9774600
E-mail: hassk@mot.gov.il
Fax: (972) 3-9774593
AFTN: LLADYAYX
Telex: 381000 CAATS IL
Cable: MEMTEUFA-BENGURION AIRPORT-
ISRAEL

ITALY

Agenzia nazionale per la sicurezza del volo
Via A. Benigni, 53
00156 Rome
Italy

Tel.: 39 068 207 8219 / 39 068 207 8200
Fax: 39 068 273 672

JAMAICA

Civil Aviation Authority
4 Winchester Road
Kingston 5
Jamaica

Tel.: (876) 960-3965 / (876) 920-2280
E-mail: jcivav@toj.com
Fax: (876) 920-0194
AFTN: MKJKYAYX
Cable: CIVAV JA

JAPAN

Director-General
Secretariat of the Aircraft and Railway Accidents
Investigation Commission
Ministry of Land, Infrastructure and Transport
2-1-2, Kasumigaseki, Chiyoda-ku
Tokyo 100-8918
Japan

Tel.: (81) 3 5253 8813
E-mail: ARAIC@mlit.go.jp
Fax: (81) 3 5253 1677
AFTN: RJTDYAYA
Cable: KOKUKYOKU-TOKYO
Web site: <http://www.motnet.go.jp/araic/index.html>

JORDAN

Civil Aviation Authority
Aircraft Accident Investigation Unit (AIU)
P.O. Box 39257
Amman 11104
Jordan

Tel.: (962) 6 445 2027 / (962) 6 489 2282
(962) 6 445 1140
E-mail: investigation@jcaa.gov.jo
Fax: (962) 6 445 1141
SITA: AMMXYA
AFTN: OJAMYAYX
Telex: 21325 CIVAIR JO
Web site: http://www.jcaa.gov.jo/air_accident_investigation.asp

KAZAKHSTAN

Ministry of Transport and Communications
Committee for Usage of Airspace and Civil Aviation
Activity
458 Seyfullin Avenue
480083 Almaty
Kazakhstan

Tel.: (7) 327 2 62 08 56 / 39 34 61
Fax: (7) 327 2 39 02 87
AFTN: UAADDRDU
Telex: 25 12 32 PTB SU

KENYA

The Chief Inspector of Accidents
Directorate of Civil Aviation
P.O. Box 30163
Nairobi
Kenya

Tel.: (254) 2 822950 (ext. 238)
Fax: (254) 2 822195
AFTN: HKNCYAYD
Telex: KE 25239 DCA HQ
Cable: DIRECTAIR

KIRIBATI

The Director of Civil Aviation
Ministry of Information, Communications and Transport
P.O. Box 277
Bikenibeu, Tarawa
Kiribati

Tel.: (686) 28092 / 26003
Fax: (686) 28280 / 26193
AFTN: NQTAYF
Telex: KI77022
Cable: MINCOM TARAWA

KOREA, DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF

See Democratic People's Republic of Korea

KOREA, REPUBLIC OF

See Republic of Korea

KUWAIT

Directorate General of Civil Aviation
P.O. Box 17 SAFAT
Kuwait 13001
Kuwait

Tel.: (965) 476-5815
(965) 476-2755
Fax: (965) 476-5796
SITA: KWIASYA/KWIDDYA/KWIAPYA
AFTN: OKAAYAYX
Cable: CIVAIR KUWAIT

KYRGYZSTAN

Ministry of Transport and Communications
Department of Air Transport and Air Space Use
184 Ahunbaev St.
720044 Bishkek
Kyrgyzstan

Tel.: (996) 7 3312 422515
Fax: (996) 7 3312 420686
SITA: FRU...K2
AFTN: UAFUUKXX

LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC

Department of Civil Aviation
2 Pang Kham Street
P.O. Box 119
Vientiane
Lao People's Democratic Republic

Tel.: (856) 21 215550
Fax: (856) 21 212043
AFTN: VLAOYAYX
Cable: AVIACIVIL Vientiane

LATVIA

Civil Aviation Administration
Airport "Riga"
LV-1053 Riga
Latvia

Tel.: (371) 7 207607 / 207507
E-mail: admin@latcaa.gov.lv
Fax: (3717) 207122
AFTN: UMRUYAYX
Telex: 161100 PTB SJ 1237 AVTO

LEBANON

Directorate General of Civil Aviation
Beirut International Airport
Khalde
Lebanon

Tel.: (961) 1 629010
E-mail: dirac@cnrs.edu.lb
Fax: (961) 1 629011
AFTN: OLBAYFYX
SITA: OLBVXSXT
Telex: LE20314 DGACLN LE
Cable: CIVILAIR, BEIRUT

LESOTHO

Directorate Civil Aviation
P.O. Box 629
Maseru 100
Lesotho

Tel.: (266) 312499
Fax: (266) 310188
AFTN: FXMMYAYX
Telex: 4321 LO
Cable: CIVILR

LIBERIA

Directorate of Civil Aviation
Ministry of Transport
P.O. Box 9041-1000
Monrovia 10
Liberia

Tel.: (231) 22 66 91
Fax: (231) 22 75 15
AFTN: GLRBYAYX
Telex: 44384 MINTRANS

LIBYAN ARAB JAMAHIRIYA

Civil Aviation and Meteorology Higher Institute
P.O. Box 84116
Tripoli
Libyan Arab Jamahiriya

Tel.: (218) 21 3615994 / 3330256
Fax: (218) 21 3615995
SITA: TIPYAXS-TIPTOYA
AFTN: HLLTYAYX
Telex: 20353 CALLY
Cable: SIRECTAIR TRIPOLI BYA

LITHUANIA

Directorate of Civil Aviation of Lithuania
Rodunios Kelias 2, Airport
2023 Vilnius
Lithuania

Tel.: (370) 2 739 112
E-mail: Transp@Transp.lt
Fax: (370) 2 739 122
AFTN: UMWYAYX

LUXEMBOURG

Ministère des Transports
Direction de l'Aviation Civile
19-21, Boulevard Royal
Boîte postale 590
L-2938 Luxembourg

Tel.: (352) 478-4413 / 14
Fax: (352) 467-7790
AFTN: ELLXYAYX
Telex: 1465 CIVAIR LU
Cable: CIVILAIR-LUX

MACEDONIA

See The former Yugoslav Republic of Macedonia

MADAGASCAR

Ministère des Transports et de la Météorologie
Direction de l'Aviation Civile
B.P. 921 Anosy
Antananarivo 101
Madagascar

Tel.: (261) 20 22 35689
(261) 20 22 28418
(261) 20 22 44757
Fax: (261) 20 22 30444
AFTN: FMMDYAYX

MALAWI

Director of Civil Aviation
Private Bag 322, Capital City
Lilongwe 3
Malawi

Tel.: (265) 780 577
E-mail: aviation@malawi.net
Fax: (265) 784 986
AFTN: FWHQYAYX
Telex: 44736 AVIATION MI
Cable: AVIATION-LILONGWE

MALAYSIA

Director General
Department of Civil Aviation
3rd-5th Floor Block B, Wisma Semantan
12, Jalan Gelenggang, Bukit Damansara
50618 Kuala Lumpur
Malaysia

Tel.: (60) 3-253 9600
Fax: (60) 3-253 9533
AFTN: WMKKYAYX
Telex: PENAWA MA 30128
Cable: AIRCIVIL KUALA LUMPUR

MALDIVES

Civil Aviation Department
Ministry of Transport and Civil Aviation
2nd Floor, Huravee Building
Ameer Ahmed Magu
Malé 20-05
Maldives

Tel.: (960) 324 986 / 324 983
E-mail: civav@transcom.gov.mv
Fax: (960) 323 039
AFTN: VRMMYAYX
Telex: 66034 CIVAV MF

MALI

Direction Nationale de l'Aéronautique Civile
Ministère des Travaux Publics et des Transports
B.P. 227
Bamako
Mali

Tel.: (223) 22 55 24
Fax: (223) 22 61 77
AFTN: GABVYAXY
Cable: AVIACIVIL Bamako

MALTA

Department of Civil Aviation
Luqa Airport
Luqa Cmr 02
Malta

Tel.: (356) 222 936 / (356) 249 170
Fax: (356) 239 278
AFTN: LMMLYAYX
Telex: 1654 CAMLT MW
Cable: CIVILAIR MALTA

MARSHALL ISLANDS

Directorate of Civil Aviation
P.O. Box 1114
Majuro 96960
Marshall Islands

Tel.: (692) 247 3889
Fax: (692) 247 7615 / 3888

MAURITANIA

Ministère de l'Équipement et des Transports
Direction de l'Aviation civile
Boîte Postale 91
Nouakchott
Mauritanie

Tel.: (222) 253 337 / (222) 535 78
Fax: (222) 535 78
SITA: NKCYAYX
AFTN: GQNVYAMR
Cable: MINITRANSPORTS Nouakchott

MAURITIUS

Director of Civil Aviation
S.S.R. International Airport, Plaisance
Plaine Magnien
Mauritius

Tel.: (230) 6373531
E-mail: dcamru@intnet.mu
Fax: (230) 6373164
SITA: MRUXTYF
AFTN: FIMPYAYX
Telex: 4896 DCAMAU
Cable: CIVILAIR MAURITIUS

MEXICO

Dirección General de Aeronáutica Civil
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Providencia No. 807 — 6º piso
Colonia del Valle
Codigo Postal 03100
México, D.F.
Mexico

Tel.: (52) 55 5 523 33 77
Fax: (52) 55 5 523 72 07
AFTN: MMMXYAYX
Telex: 1764154 ACIAME

MICRONESIA (FEDERATED STATES OF)

Division of Civil Aviation Administration
Department of Transportation, Communications and
Infrastructure
P.O. Box PS-2
Palikir, Pohnpei, FM 96941
Federated States of Micronesia

Tel.: (691) 320 2865
E-mail: transfm@mail.fm
Fax: (691) 320 5853
AFTN: PTPNYAYX
Telex: 729-6807

MOLDOVA, REPUBLIC OF

See Republic of Moldova

MONACO

Service de l'Aviation Civile
Héliport de Monaco
MC-98000 Monaco
La Principauté de Monaco

Tel.: (377) 93 15 80 24 / 99
Fax: (377) 93 15 87 08
AFTN: LNM CYAYX
Telex: 469525 MONAVI

MONGOLIA

Civil Aviation Authority of Mongolia
Airport Buyant-Uhaa International
Ulaanbaatar 34
Mongolia

Tel.: (976) 1 313 151
E-mail: intercaam@magicnet.mn
Fax: (976) 1 313 127 / 151
SITA: ULNUGOM
AFTN: ZMUBYAYX
Telex: 79323 CAA MH

MONTSERRAT¹

See Eastern Caribbean States

MOROCCO

Administration de l'Air
B.P. 1073
Rabat-Principal
Rabat
Maroc

Tel.: (212) 7 77 45 54 / 35 27
Fax: (212) 7 77 30 74 / 68 33 76
AFTN: GMMRYAYA
SITA: BBAXYYF
Telex: 36772 M
Cable: 36772 M

MOZAMBIQUE

National Civil Aviation Administration
P.O. Box 227
Maputo
Mozambique

Tel.: (258) 1 465416
Fax: (258) 1 465415
AFTN: FQH QYAYX
Telex: 6-175 SEAC MO
Cable: AERONAUTICA-MAPUTO

MYANMAR

Department of Civil Aviation
Headquarters Building
Yangon International Airport
P.O. Box 11021 Mingaladon
Yangon
Myanmar

Tel.: (95) 1 665 637 / 635 996
Fax: (95) 1 665 124 / 6078
AFTN: VYYYYAYX
Telex: 21228 CIVAIR BM

NAMIBIA

Chief, Accident Investigation
Ministry of Works, Transport and Communication
Private Bag 12003
Ausspannplatz
Windhoek
Namibia

Tel.: (264) 61 208 8802
Fax: (264) 61 238 884
AFTN: FYHQ YAYX

NAURU

Director of Civil Aviation
Civil Aviation Authority
Government Office
Yaren District
Nauru, Central Pacific

Tel.: (674) 444 3113
Fax: (674) 444 3117
AFTN: ANAU YAYX
Telex: 33081
Cable: GOVNAURU

NEPAL

Director General of Civil Aviation
Civil Aviation Authority
Babar Mahal
Kathmandu
Nepal

Tel.: (977) 1-262387 / 262518
E-mail: cnsatm@mos.com.np
Fax: (977) 1-262516
AFTN: VNKT YAYX
Telex: 2553 DCA NP
Cable: AIRCIVIL

NETHERLANDS ANTILLES¹

Department of Civil Aviation
Seru Mahuma Z/N
Curaçao
Netherlands Antilles

Tel.: (599) 9 8683933
Fax: (599) 9 8689924
AFTN: TNCC YAYX
Telex: 1102 DCA NA
Cable: CIVILAIR-CURAÇAO

NETHERLANDS

Dutch Transport Safety Board
P.O. Box 95404
2509 CK The Hague
Netherlands

Tel.: (31) 70-333 70 00
(31) 800 6353 7888 (24 hour)
E-mail: aviation@RvTV.nl
Fax: (31) 70-333 70 77
AFTN: EHAMYAYL
Telex: 74592 RLDLI NL
Web site: <http://www.rvtv.nl>

NEW ZEALAND

The Chief Executive
Transport Accident Investigation Commission
Level 14 St. John House
114 The Terrace
P.O. Box 10323
Wellington 6036
New Zealand

Tel.: (64) 4-473-3112
E-mail: inquiries@taic.org.nz
Fax: (64) 4-499-1510
AFTN: NZHO YAYX
Cable: CIVAIR NZ
Web site: <http://www.taic.org.nz>

NICARAGUA

Dirección General de Aeronáutica Civil
Ministerio de Transporte y la Construcción
Apartado Postal 4936
Managua
Nicaragua

Tel.: (505) 2 226 958 / (505) 2 227 517
E-mail: dgacmct@tmx.com.ni
Fax: (505) 2 227 516
AFTN: MNMG YAYX
Telex: 1308 AEROCIVIL

NIGER

Direction de l'Aviation Civile
Ministère des Transports
B.P. 727
Niamey
Niger

Tel.: (227) 72 32 66 / 67
Fax: (227) 74 17 56
SITA: DRRVSITX
AFTN: DRRV YAYX
Telex: MINTRANS 5249 NI
Cable: AVIACIVILE Niamey

NIGERIA

Federal Ministry of Aviation
New Federal Secretariat — Annex 3
Shehu Shagari Way — PMB 5012
Wuse, Abuja
Nigeria

Tel.: (234) 9523 2118
E-mail: aiblos@infoweb.abs.net
Fax: (234) 9523 2113 / 1603
AFTN: DNLLYAYX
Telex: 26567 FCAA NG
SITA: LOSXSYF

NORWAY

Aircraft Accident Investigation Board
Civil Aviation Administration
Postboks 213
N-2001 Lillestrøm
Norway

Tel.: (47) 64-84 57 60
Fax: (47) 64-84 57 70
AFTN: ENCAYAYX
Cable: 71032 ENFB N
Web site: <http://www.aaib-n.org>

OMAN

Directorate General of Civil Aviation and Meteorology
Seeb International Airport
P.O. Box 1, Postal Code 111
Muscat
Oman

Tel.: (968) 519 210 / 519 315
E-mail: dgen@dgcam.com
Fax: (968) 510 122
AFTN: OOMSYAYX
Telex: 5418 DGCAOMAN ON
Cable: CIVAIR MUSCAT

PAKISTAN

Headquarters, Civil Aviation Authority
Jinnah Terminal Complex
QIAP
Karachi Airport — 75200
Pakistan

Tel.: (92) 91 920 1500
E-mail: gmmisca@www.fascom.com
Fax: (92) 91 920 1594
Telex: 29534 DGCAA PK
SITA: KHIAPXX to DG HQCAA
AFTN: OPHQYAYX

PALAU

Ministry of Commerce and Trade
P.O. Box 1471
Koror
Palau 96940

Tel.: (680) 488 1116 / 587 2111
E-mail: mincat@palaunet.com
Fax: (680) 587 3521 / 2222

PANAMA

Departamento de Prevención e Investigación de Accidentes
Dirección de Aeronáutica Civil
Arp. Marcos A. Gelabert — Albrook
Vía Diógenes de la Rosa, Edificio 805
Apartado 7501 y 7615
Panama 5
Panama

Tel.: (507) 315-0260
Fax: (507) 315-0386
AFTN: MPTOYAYX
Telex: 2057 CIVILAV PA

PAPUA NEW GUINEA

Director of Air Safety Investigation
Department of Civil Aviation
P.O. Box 684
Boroko, NCD
Papua New Guinea

Tel.: (675) 271764
Fax: (675) 272201
AFTN: AYPYYAYX
Telex: 22203 NE

PARAGUAY

Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Ministerio de Defensa Nacional
2º Piso
Avda. Mariscal López y Vice Presidente Sánchez
Casilla de Correos 1568
Asunción
Paraguay

Tel.: (595) 21 203 614 / 5
Fax: (595) 21 213 406
AFTN: SGASYAYX
Telex: 5313 PY DGAC

PERU

Dirección General de Aeronáutica Civil
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Avenida 28 de Julio #800
Lima-1
Peru

Tel.: (511) 433 7800 / 433 3166
Fax: (511) 433 2808
AFTN: SPLIYAYD-SPLIYAYX
Telex: 25511 PE DIGECOM
Web site: <http://www.mtc.gob.pe>

PHILIPPINES

Air Transportation Office
Ninoy Aquino International Airport
MIA Road
Pasay City 1300, Metro Manila
Philippines

Tel.: (63) 2 832 3308
E-mail: opcenato@wpi.webquest.com
Fax: (63) 2 833 0125
AFTN: RPLLYAXX

POLAND

The State Commission of Aircraft Accident Investigation
(SCAAI)
Ministry of Transport and Maritime Economy
ul. Chalubinskiego 4/6
00-928 Warszawa 67
Poland

Tel.: (48) 22 630-11-42
Fax: (48) 22 630-11-43
SITA: WAWGILO
AFTN: EPWWYAYX
Telex: 816651 MTIGM

PORTUGAL

Cabinete de Prevenção e Investigação
de Acidentes com Aeronaves (GPIAA)
Rua do Conde Redondo n.º 8-2º direito
1150-105 Lisboa
Portugal

Tel.: (351) 21 330 33 20
24 hours: (351) 21 330 33 45
E-mail: geral@gpiaa.gov.pt
Fax: (351) 21 330 33 50
AFTN: LPPTYLYX

QATAR

Department of Civil Aviation and Meteorology
P.O. Box 3000
Doha
Qatar

Tel.: (974) 426262
Fax: (974) 429070
AFTN: OTBDYAYX
Telex: 4306 CIVAIR DH
Cable: CIVILAIR DOHA

REPUBLIC OF KOREA

Aviation Safety Division
Civil Aviation Bureau
Ministry of Construction and Transportation
1 Chungang-Dong
Kwachon-City Kyunggi-do
Republic of Korea 427-760

Tel.: (82) 2 504-9183
E-mail: airsafe@mact.go.kr
Fax: (82) 2 503-7329
AFTN: RKSLYAYX
Telex: KK24778
Cable: CIVIL AIR SEOUL

REPUBLIC OF MOLDOVA

State Administration of Civil Aviation
Airport
MD 2026 Chisinau
Republic of Moldova

Tel.: (373) 2 524064 / 525766
Fax: (373) 2 529118 / 529190
AFTN: LUKKYGYX

ROMANIA

Ministry of Transport
Department of Civil Aviation
38 Dinicu Golescu Blvd., Sector 1
77113 Bucharest
Romania

Tel.: (40) 1 222-3737 / 638-6868
Fax: (40) 1 223-1485 / 222-5579
SITA: BUHYARO
AFTN: LRBBYAYA
Telex: 11181 AIRBUHR

RUSSIAN FEDERATION

Federal Aviation Authorities of Russia
State Oversight Flight Safety Department
37 Leningradsky Prospect
125167 Moscow
Russian Federation

Tel.: (7) 095 155-5784
Fax: (7) 095 155-5535
SITA: MOWYASU
AFTN: UUUFYLY

Interstate Aviation Committee
Air Transport Accident Investigation Commission
Building 22/2/1
Bolshaya Ordynka Street
109017 Moscow
Russian Federation

Tel.: (7) 095 951-1686
Fax: (7) 095 953-1145
AFTN: UUUUZXDD

RWANDA

Direction de l'Aéronautique
B.P. 898
Kigali
Rwanda

Tel.: (250) 75971
Fax: (250) 72971
AFTN: HRYRYAYX
Cable: DIRAVIAMET Kigali

SAINT KITTS AND NEVIS²

See Eastern Caribbean States

SAINT LUCIA

See Eastern Caribbean States

SAINT-PIERRE ET MIQUELON¹

Service de l'Aviation Civile
Blvd de Port-en-Bessin
B.P. 4265 Saint-Pierre
97500 Saint-Pierre et Miquelon

Telex: 914439 DDE SPM
AFTN: LFVPYAYX
Cable: AVIACIVIL Saint-Pierre

SAINT VINCENT AND THE GRENADINES

See Eastern Caribbean States

SAMOA

Ministry of Transport: Civil Aviation, Marine and Shipping
P.O. Box 1607
Apia
Samoa

Tel.: (685) 23 290 / 2
E-mail: sectport@samoa.net
Fax: (685) 20 048
AFTN: NSFAYD
Telex: 21 MALO SX
Cable: MALO APIA

SAN MARINO

Ministry of Communications and Transport
Via A. di Suberchio
47898 Cailungo
San Marino

Tel.: (378) 549 992 345

SAO TOME AND PRINCIPE

Direction de l'Aviation Civile
C.P. 97
Sao Tomé
Sao Tomé-et-Principe

Tel.: (239) 22062 / 21154
Fax: (239) 21848
AFTN: FPSTYA
Telex: 245 DAC ST
Cable: AERONAUTICA São Tomé

SAUDI ARABIA

Presidency of Civil Aviation
P.O. Box 887
Jeddah 21165
Saudi Arabia

Tel.: (966) 2 640-5830 / 5000
Fax: (966) 2 640-5877
AFTN: OEJDYAYX
Telex: 601093 CIVAIR SJ
Cable: CIVILAIR JEDDAH

SENEGAL

Direction de l'Aviation Civile
B.P. 8184
Aéroport de Dakar-Yoff
Sénégal

Tel.: (221) 20 04 03
Fax: (221) 20 39 67
AFTN: GOO YAYX
Telex: 51206 SG
Cable: AVIACIVIL SENEGAL

SERBIA AND MONTENEGRO

National Civil Aviation Administration (NCAA)
Federal Ministry of Transport and Telecommunication
Omladinskih brigada 1
11070 Novi Beograd
Serbia and Montenegro

Tel.: (381 11) 311 73 47
Fax.: (381 11) 311 75 18

SEYCHELLES

Directorate of Civil Aviation
P.O. Box 181 Victoria
Mahé
Seychelles

Tel.: (248) 373 001 / 373 533
E-mail: dcaadmin@seychelles.net
Fax: (248) 384 009
AFTN: FSIAYNYX
Telex: 2239 DCA SZ
Cable: DIRECTAIR SEYCHELLES

SIERRA LEONE

Director of Civil Aviation
Ministry of Transport and Communications
Ministerial Office Block
George Street
Freetown
Sierra Leone

Tel.: (232) 22 22106 / 26191
Fax: (232) 22 228 488
AFTN: GFLLYA
Telex: SE3574
Cable: AIRCIVIL Freetown

SINGAPORE

Air Accident Investigation Bureau of Singapore
Changi Airport Post Office
P.O. Box 1005
Singapore 918155

Tel.: (65) 6541 2799
(65) 6541 2800
(65) 6541 2796
Fax: (65) 6542 2394
AFTN: WSSSYAYX
Telex: RS 21231 AVIATEL
Cable: AIRCIVIL
Web site: <http://www.mot.gov.sg>

SLOVAKIA

Civil Aviation Administration
M.R. Stefanik Airport
823 05 Bratislava
Slovakia

Tel.: (421) 7 4857 4055
E-mail: selnekovic@sli.sk
Fax: (421) 7 4342 0331 / 4509
SITA: BTSTOYA
AFTN: LZIBYIYX, or LZIBYIYP
Telex: 92264 MDSR SK

SLOVENIA

Ministry of Transport and Communications
Civil Aviation Authority
Langusova 4
SI-1535 Ljubljana
Slovenia

Tel.: (386) 61 17 88 165
Fax: (386) 61 17 88 149
SITA: LJUXXYF
AFTN: LJLAYAYX
Telex: 39160 SL RUZPYU

SOLOMON ISLANDS

Civil Aviation Division
Ministry of Culture, Tourism and Aviation
P.O. Box G20
Honiara
Solomon Islands

Tel.: (677) 36561 / 3
Fax: (677) 36775
AFTN: AGGHYAYX
Telex: 66470 HQ
Cable: CIVILAIR Honiara

SOMALIA

Somali Civil Aviation Authority
Flight Safety Division
P.O. Box 1737
Mogadishu
Somalia

Tel.: (252) 1 20203
AFTN: HCMMYAYX
Telex: 3033 MINTRAS
Cable: CIVAIR Mogadishu

SOUTH AFRICA

General Manager, Safety Promotion
Civil Aviation Authority
Private Bag X 08
Waterkloof 0145
Pretoria
South Africa

Tel.: (27) 12 426 0118
E-mail: mail@caa.co.za
Fax: (27) 12 426 0160
Web site: <http://www.caa.co.za>

SPAIN

Comisión de Investigación de Accidentes
e Incidentes de Aviación Civil
Ministerio de Fomento
C\Fruela, 6 — 1ª planta
28011 Madrid
Spain

Tel.: (34) 91 597 89 60
E-mail: ciaiac@mfom.es
Fax: (34) 91 463 55 35
AFTN: LEACYAYX
Telex: 27702 CIAIR E
Web site: <http://www.mfom.es/ciaiac>

SRI LANKA

Department of Civil Aviation
Supreme Building, 5th-7th Floor
64, Galle Road
Colombo 03
Sri Lanka

Tel.: (94) 1 333 447
E-mail: sldgca@slt.lk
Fax: (94) 1 424 540
AFTN: VCCCYAYX
Telex: 22229 MINDEF CE
Cable: AirCIVIL Colombo

SUDAN

Director General of Civil Aviation Authority
Technical Services and Flight Safety
P.O. Box 430, Nile Avenue
Khartoum
Sudan

Tel.: (249) 772 360 / 770 617
Fax: (249) 779 715
AFTN: HSSSYAYG
Telex: 22650 DGACA ASD

SURINAME

Permanent Secretary
Ministry of Transport, Communications and Tourism
Prins Hendrikstraat 26-28
Paramaribo
Suriname

Tel.: (597) 420 100 / 420 422
E-mail: tctdir@sr.not
Fax: (597) 420 425 / 420 100
AFTN: SMPBYAYX
Telex: 148 CIVPBM SN
Cable: CIVILAIR

SWAZILAND

Ministry of Public Works and Transport
Directorate of Civil Aviation
Swazi Bank Building
P.O. Box 58
Mbabane 4100
Swaziland

Tel.: (268) 48683
E-mail: dca@iafica.sz
Fax: (268) 48682
AFTN: EDMBYQ
Telex: 2104 WD

SWEDEN

Board of Accident Investigation
P.O. Box 12538
S-102 29 Stockholm
Sweden

Tel.: (46) 8 441 3823
E-mail: stfgd@havkom.se
Fax: (46) 8 441 3821
Web site: <http://www.havkom.se>

SWITZERLAND

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et des communications (DETEC)
Bureau d'enquêtes pour les accidents d'aviation (BEAA)
Bundeshaus Nord
CH-3003 Berne
Switzerland

Tel.: (41) 31 322 5544
(41) 31 810 4151
(41) 13 831 111 (24-hour — ask for AAIB)
Fax: (41) 31 322 5599
(41) 31 810 4150
SITA: BRNZLYA
AFTN: LSSOYAYX
Cable: 912601 OFA CH
Web site: <http://www.bfu.admin.ch>

SYRIAN ARAB REPUBLIC

Directorate General of Civil Aviation
P.O. Box 6257
Damascus
Syrian Arab Republic

Tel.: (963) 11 3331306
Fax: (963) 11 2232201
AFTN: OSDIYAYX
Telex: 411928 CIVAIR SY

TAJIKISTAN

Aircompany "Tajik Air"
734006 Dushanbe
Titova Str. 32/1
Tajikistan

Tel.: (7) 3772 212247
Fax: (7) 3772 510041 / 218685
SITA: DYUWW7J
AFTN: UTDDTJKW

TANZANIA

See United Republic of Tanzania

THAILAND

Ministry of Transport and Communications
38 Ratchadamnoen Nok Avenue
Pomprab Sattru Phai
Bangkok 10100
Thailand

Tel.: (66) 2 281 3422 / 281 9515
Fax: (66) 2 280 1714
AFTN: VTBAYAYX
Telex: 70000 MINOCOM TH
Cable: CIVILAIR Bangkok

THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA

Ministry of Transport and Communications
Directorate General of Civil Aviation
Dame Gruev 1
91000 Skopje
The former Yugoslav Republic of Macedonia

Tel.: (389) 91 14 82 20
Fax: (389) 91 14 82 39
SITA: SKPAPYF
AFTN: LWSKYSYX

TOGO

Direction de l'Aviation Civile
B.P. 2699
Lomé
Togo

Tel.: (228) 263 740
(228) 265 574
Fax: (228) 260 860
AFTN: DXXXXYAYX

TONGA

Ministry of Civil Aviation
P.O. Box 845
Queen Salote Road
Nuku'alofa
Tonga

Tel.: (676) 24 144
(676) 24 045
Fax: (676) 24 145
AFTN: NFTNYAYX
Telex: 66269 PRIMO TS
Cable: CIVILAIR TONGA

TRINIDAD AND TOBAGO

Director of Civil Aviation
P.O. Box 552
89 Abercromby Street
Port of Spain
Trinidad and Tobago

Tel.: (1) 809 625 9842 / 3
Fax: (1) 809 625 3456
AFTN: TTPSYAYX
Cable: CIVILAV Trinidad

TUNISIA

Ministère du Transport
Direction Générale de l'Aviation Civile
13, Rue 8006 — Monplaisir 1002
Tunis
Tunisie

Tel.: (216) 1 794424
Fax: (216) 1 794227
SITA: TUNXYYF
AFTN: DTTVYAYX
Telex: 13545 CIVIAC TN
Cable: CIVIAC 13545

TURKEY

Directorate General of Civil Aviation
Ministry of Transport and Communications
Talât Paşa Bulvarı, No. 4
Gar 06330
Ankara
Turkey

Tel.: (90) 312 212 4635
Fax: (90) 312 212 4684
SITA: ANKYXYA
AFTN: LTAAYAYX
Telex: 44659 CAD TR

TURKMENISTAN

Department of Transport and Communications
National Civil Aviation Administration
Chary Nurymov Street, 3a
744000 Ashgabad
Turkmenistan

Tel.: (993) 12 35 10 52 / 511804
Fax: (993) 12 35 44 02
SITA: ASBTCT5
AFTN: UTAUYAYX
Telex: 228 118 AKHAL RU

TURKS AND CAICOS ISLANDS¹

Department of Civil Aviation
Grand Turk
Turks and Caicos Islands

Tel.: (1) 649 946 2138
Fax: (1) 649 946 1185

UGANDA

The Managing Director
Civil Aviation Authority
P.O. Box 5536
Kampala
Uganda

Tel.: (256) 41 321 308
E-mail: caa@starcom.ug.com
Fax: (256) 41 320 964
AFTN: HUENYAYX
Cable: 61508 CAA UGA

UKRAINE

Aircraft Accident Investigation Board
State Aviation Administration
Pr. Peremogy 14
252135 Kyiv
Ukraine

Tel.: (380) 44 216 4271
Fax: (380) 44 216 4271 (24 hour)
AFTN: UKKAPLXX

UNITED ARAB EMIRATES

General Civil Aviation Authority
P.O. Box 6558
Abu Dhabi
United Arab Emirates

Tel.: (971) 2 444 7666
E-mail: atmuae@emirates.net.ae
Fax: (971) 2 499 1599 / 405 4485
AFTN: OMAEYAYX

UNITED KINGDOM

Air Accidents Investigation Branch
Department of Environment, Transport and the Regions
Berkshire Copse Road
Aldershot
Hants
GU11 2HH
United Kingdom

Tel.: (44) 1252 510300
(44) 171 890 5999 (after hours)
E-mail: enquiries@aaib.gov.uk
Fax: (44) 1252 376999
AFTN: EGGCYLYX
Telex: 858119 ACCINV G
Web site: <http://www.dft.gov.uk>

UNITED REPUBLIC OF TANZANIA

The Chief Inspector of Accidents
Ministry of Communications and Transport
Accident Investigation Branch
P.O. Box 2819
Dar es Salaam
United Republic of Tanzania

Tel.: (255) 22 2115079
(255) 22 2115080
E-mail: tcaa@tcaa.go.tz
Fax: (255) 22 2118905
AFTN: HTDQYAYA
Telex: 41120 DIRECTAIR
Web site: <http://www.aviationauthority.org>

UNITED STATES

National Transportation Safety Board
490 L'Enfant Plaza East, SW
Washington, DC 20594
United States

Tel.: (1) 202-314-6290 (24 hours)
E-mail: communicationscenter@ntsb.gov
Fax: (1) 202-314-6293
AFTN: KRWAYAYL
Cable: TRANSAFETY Washington, DC
Web site: <http://www.ntsb.gov>

URUGUAY

Sr. Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura
Aeronáutica
Mercedes 1256
C.P. 11100
Montevideo
Uruguay

Tel.: (598) 2 903 2014
E-mail: dinacia@adinet.com.uy
Fax: (598) 2 902 1258
(598) 2 903 2014
AFTN: SUMUCAR UY 2228
Telex: DINACIA UY23412
Cable: AEROCIVIL — MONTEVIDEO

UZBEKISTAN

State Inspection of the Republic of Uzbekistan for Flight
Safety Supervision
ul. Nujusskaya 73B
Tashkent GSP-700015
Uzbekistan

Tel.: (7) 3712 136 73 75
Fax: (7) 3712 136 01 83 / 133 24 29
SITA: TASDDHY, TASCAHY
AFTN: UTTTTYAYX
Telex: 116169 POLET

VANUATU

Director of Civil Aviation
Pacific Building
Private Mail Bag 068
Port-Vila
Vanuatu

Tel.: (678) 22819
Fax: (678) 23783
SITA: VLICBYA
AFTN: NVVVYAYX
Telex: 1040 VANGOV

VENEZUELA

Oficina de Inspectoría Aeronáutica
Parque Central, Torre Este, Piso 34
Apartado de Correos 17587
Caracas
Venezuela

Tel.: (58) 2 509-2403 / 2457 / 2404 / 2436
Fax: (58) 2 509-2425
AFTN: SVCCYAYX
Telex: 24626 MTCAC VC
Cable: DIGETRAERO-CARACAS

VIET NAM

Director General
Civil Aviation Administration
Gia Lam Airport
Hanoi
Viet Nam

Tel.: (84) 4 827 3384
Fax: (84) 4 827 1913
SITA: HANCFVN
AFTN: VVVVYAYX
Telex: 412242 BGTVT VT

YEMEN

Civil Aviation and Meteorology Authority
Civil Aviation Sector
P.O. Box 7251
Sana'a
Yemen

Tel.: (967) 1 421198 / 413832
E-mail: CIVILAVIATION@Y.NET.YE
Fax: (967) 1 421198
AFTN: OYSNYAYX
Cable: CIVILAIR

ZAMBIA

The Director
Department of Civil Aviation
P.O. Box 50137
Ridgeway
Lusaka
Zambia

Tel.: (260) 1 253 149
E-mail: dca@zamnet.zm
Fax: (260) 1 251 841
AFTN: FLHQYFDYQX
Telex: 42280 ZA
Cable: AVIATION LUSAKA

ZIMBABWE

Civil Aviation Authority
Karigamombe Centre, 16th Floor
Samora Machael Ave.
Private Bag 7716
Causeway Harare
Zimbabwe

Tel.: (263) 4 756 418 / 9
(263) 4 765 751
E-mail: gtm@africaonline.co.sw
Fax: (263) 4 756 748
SITA: HREXTYF
AFTN: FVHAYZYX
Telex: 4738 ZW

1. Dependent territory
 2. Non-Contracting State
-

ГЛАВА 5

ДЕЙСТВИЯ НА МЕСТЕ ПРОИСШЕСТВИЯ

5.1 ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЕ ДЕЙСТВИЯ

5.1.1 Первыми официальными лицами, прибывшими на место авиационного происшествия, скорее всего будут местные пожарные и полиция. Поэтому важно заручиться их поддержкой для того, чтобы избежать утраты ценных вещественных доказательств в результате перемещения обломков. Сотрудничество с этими службами лучше всего достигается путем контактов на уровне центральных учреждений, причем предварительные контакты необходимо осуществлять на этапе планирования, связанного с возможностью авиационного происшествия. Противопожарные службы и полиция должны знать, какие действия они должны предпринимать в случае авиационного происшествия, поэтому должны быть намечены планы и мероприятия по решению перечисленных ниже важных задач, с тем чтобы осуществлять их можно было без промедления:

- a) уведомление координационного центра поиска и спасания;
- b) уведомление полномочного органа по расследованию авиационных происшествий и, при необходимости, других полномочных органов;
- c) обеспечение защиты обломков от пожара и дальнейших повреждений;
- d) проверка на наличие среди перевозимых грузоперевозок опасных грузов, таких как радиоактивные вещества или яды;
- e) установка охраны, для того чтобы обломки никто не трогал и не перемещал;
- f) принятие мер к сохранению таких нестойких вещественных доказательств, как лед, следы копыт, с помощью фотографирования или других подходящих методов; и
- g) получение сведений о фамилиях и адресах всех свидетелей, показания которых могут помочь в проведении расследования происшествия.

5.1.2 Помимо указанных мер, следует обеспечить неприкосновенность обломков до прибытия группы по расследованию. Особое внимание полиции и спасателей следует обратить на то, что тела погибших в результате

происшествия с крупным воздушным судном по возможности следует оставить на месте для осмотра и регистрации группой идентификации жертв катастроф и группой по расследованию. Следует оставлять нетронутыми также личные вещи, поскольку их местонахождение может помочь при опознавании жертв. В целом перемещать обломки следует только тогда, когда это требуется для спасения оставшихся в живых, тушения огня и защиты населения.

5.1.3 Взаимодействие с персоналом аэропорта обычно достигается в рамках соответствующей постоянно действующей инструкции, которая должна также предусматривать сохранение записей и документов служб управления воздушным движением.

5.2 СПАСАТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ

5.2.1 Главная задача лиц, первыми прибывших к месту авиационного происшествия, заключается в спасании и оказании помощи оставшимся в живых и охране имущества всеми имеющимися средствами. Лица, занимающиеся выносом пострадавших из обломков, должны по возможности в кратчайшие сроки записать свои показания относительно того, где внутри воздушного судна были обнаружены оставшиеся в живых и какие части обломков пришлось передвинуть в ходе спасательной операции. Если позволяют обстоятельства, тела погибших в результате происшествия должны оставаться на месте до тех пор, пока не будут запроотоколированы их местонахождение и состояние и пока не будут сделаны фотографии и составлена схема с указанием их положения среди обломков. Если тела жертв находятся за пределами обломков, их следует пометить колышком с идентификационным номером. К каждому телу следует прикрепить соответствующую табличку с указанием места, где оно было обнаружено. Тщательная запись этих данных имеет большое значение для идентификации погибших, а также позволяет собирать информацию, которая может оказаться полезной при расследовании происшествия.

5.2.2 В том случае если тела погибших были вынесены из обломков воздушного судна до прибытия расследователей, важно установить, велась ли запись указанной выше информации. Если она не велась, то следует опросить спасателей для того, чтобы получить такую информацию.

5.2.3 Расследователи должны установить, перемещались ли обломки во время спасательных операций, и регистрировать любые такие перемещения.

5.2.4 По завершении первоначальной спасательной операции спасатели должны передвигаться с максимальной осторожностью для того, чтобы не уничтожить вещественные доказательства, которые могут оказаться полезными для расследования. Например, после того, как все оставшиеся в живых спасены и опасность пожара, насколько это практически возможно, ликвидирована, следует запретить передвижение автомашин скорой помощи и пожарных машин вдоль следа обломков.

5.3 ОХРАНА

5.3.1 Получив уведомление о происшествии, уполномоченный по расследованию должен немедленно убедиться в том, что меры по охране обломков приняты. Как правило, это делается через полицию, но в некоторых случаях можно задействовать также военный персонал или специально набранных гражданских лиц.

5.3.2 При наличии подозрений, что на борту воздушного судна могли находиться такие опасные грузы, как радиоактивные вещества, взрывчатые вещества, боеприпасы, коррозионные жидкости, жидкие или твердые ядовитые вещества, бактериологические культуры, необходимо соблюдать особую осторожность и размещать охрану на безопасном удалении от обломков. Это особенно важно в случае пожара, так как пожар способствует распространению опасных веществ. Потенциально опасную зону следует особо обозначить и сохранять знаки до тех пор, пока эксперты со всей тщательностью не оценят соответствующую опасность.

5.3.3 По прибытии расследователей на место происшествия их первой задачей должна быть проверка мер по обеспечению охраны. Лица, осуществляющие охрану, должны четко представлять себе свои обязанности, в которые входят:

- a) защита населения от таящихся в обломках опасностей;
- b) недопущение перемещения обломков (включая тела погибших и содержимое воздушного судна);
- c) охрана имущества;
- d) допуск к месту происшествия только тех лиц, которые имеют разрешение полномочного органа по расследованию авиационных происшествий; и
- e) обеспечение защиты и сохранности, где это возможно, всех следов, оставленных воздушным судном на земле.

5.3.4 Всем участникам охраны обломков следует дать ясные и конкретные указания относительно того, что лица, имеющие право доступа, должны иметь надлежащие средства идентификации. При проведении крупных расследований такая идентификация обеспечивается путем выдачи всем лицам, имеющим право доступа, нагрудных знаков или специальных пропусков. Опыт показывает, что эффективным средством является также использование нарукавных повязок или жилетов, помогающих определить принадлежность к различным службам.

5.3.5 Если обломки не разбросаны, эффективным средством охраны может быть ограждение всего участка канатом (см. рисунок I-5-1). Однако при наличии протяженного следа обломков задача охраны участка может значительно усложниться и требовать задействования большого числа охранников.

5.3.6 Значительную помощь может оказать полиция за счет контактов с местным населением, особенно при выявлении разбросанных частей обломков. Следует поощрять сообщение местными жителями сведений об обнаруженных обломках воздушного судна, но вместе с тем им следует разъяснять важность сохранения этих обломков в нетронutom виде. Иногда из добрых, но ложных побуждений разбросанные части обломков собирают и укладывают в аккуратные кучки рядом с основным местом нахождения обломков. В отсутствие сведений о первоначальном местонахождении таких частей обломков ценность их для расследования снижается. Необходимо также предотвращать растаскивание частей обломков любителями сувениров.

5.3.7 Охрану обломков следует осуществлять до тех пор, пока уполномоченный по расследованию не убедится в том, что все доказательства на месте происшествия уже собраны. Уполномоченный по расследованию должен периодически анализировать ситуацию и соответственно постепенно уменьшать число людей, несущих охрану.

5.4 МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ НА МЕСТЕ ПРОИСШЕСТВИЯ

5.4.1 Общие положения

Расследователи должны быть осведомлены о наличии потенциальной опасности на месте происшествия и о том, какие меры предосторожности следует принимать. В связи с этим некоторые государства назначают координатора по мерам безопасности на месте происшествия. Уполномоченный по расследованию или координатор по мерам безопасности на месте происшествия должны проинструктировать группу по расследованию относительно всех известных и потенциальных опасностей и установить меры безопасности. Для производства оценки существующей и потенциальной опасности и соответственного



Рис. I-5-1. Ограждение места авиационного происшествия канатами

инструктирования группы по расследованию следует привлекать представителей противопожарной службы и специалистов по опасным грузам. Следует отметить, что задача расследователей заключается в расследовании происшествия, а не в борьбе с пожарами или удалении опасных материалов.

5.4.2 Происшествия в городской черте

Если авиационное происшествие имеет место в городской черте, опасность могут представлять поврежденные линии электроснабжения, выделяющийся природный газ, пропан, отопительный мазут или другие легковоспламеняющиеся жидкости и газы, а также здания, утратившие структурную целостность в результате пожара или падения воздушного судна. Перед входом в зону происшествия или в здание может возникнуть необходимость проведения оценки степени опасности экспертами.

5.4.3 Меры предосторожности против пожара

Большинство обломков воздушных судов в высшей степени пожароопасны, поэтому для обеспечения безопасности всего персонала и защиты обломков необходимо

принять меры предосторожности. В течение всего периода повышенной опасности пожара на месте происшествия необходимо держать в готовности средства пожаротушения и запретить курение в охраняемой зоне. Имеющиеся на воздушном судне аккумуляторные батареи необходимо как можно скорее отключить, а в том случае, если топливные баки воздушного судна не повреждены, необходимо слить топливо. Количество сливаемого из каждого бака топлива следует измерить и записать. В случае большой утечки топлива расследователи должны внимательно следить за любой деятельностью, которая может привести к возгоранию, например за перемещением частей обломков. Необходимо внимательно следить за такими возможными источниками возгорания, как статическое электричество. Аналогичным образом следует избегать использования радио- и электрооборудования, а также аварийно-спасательной техники до тех пор, пока не будет оценена и устранена опасность возникновения пожара.

5.4.4 Меры предосторожности при обращении с опасными грузами

5.4.4.1 Полномочный орган, производящий расследование авиационного происшествия, должен установить,

перевозились ли на воздушном судне опасные грузы. Это можно сделать, произведя предварительную проверку грузового манифеста и направив запрос эксплуатанту. К опасным грузам могут относиться грузотправления с радиоактивными веществами, взрывчатые вещества, боеприпасы, коррозионные жидкости, жидкие или твердые ядовитые вещества, бактериологические культуры.

5.4.4.2 На борту воздушных судов в качестве груза все чаще перевозятся радиоактивные материалы. Если установлено, что такие материалы перевозились, необходимо немедленно принять меры по их удалению квалифицированным персоналом до того, как они могут причинить вред лицам, работающим в непосредственной близости от обломков. Возможность повреждения контейнера при авиационном происшествии минимальна ввиду ограниченного количества радиоактивных материалов, допускаемого к перевозке на борту воздушных судов, прочности упаковочного комплекта и использования средств экранирования. Если упаковка и экранирование не повреждены, опасность радиоактивного воздействия маловероятна. Однако возникающий в результате происшествия пожар может повредить упаковку и экран, а в результате нагревания радиоактивный материал может перейти в газообразную форму, и радиация может распространиться. В таких случаях все участники поисково-спасательных и противопожарных операций должны проходить проверку, дезактивацию и, по мере необходимости, ставиться под медицинское наблюдение. К осмотру обломков следует приступать только тогда, когда будет замерен уровень радиации и место происшествия будет объявлено безопасным.

5.4.4.3 При происшествиях с воздушными судами, занятыми на опрыскивании угодий, расследователи могут подвергаться воздействию опасных материалов в виде пестицидов и инсектицидов. За небольшим исключением эти химические вещества обладают токсическими свойствами даже в небольших количествах. На месте такого происшествия должно использоваться специальное оборудование для защиты персонала, который должен носить респираторы, снабженные соответствующими фильтрами.

5.4.5 Виды опасности, таящейся в обломках

5.4.5.1 Обращение с обломками изначально связано с опасностью и требует использования защитной одежды и соответствующего оборудования. Обломки могут переместиться, завалиться, они могут висеть на деревьях, поэтому может потребоваться их зафиксировать. Перемещение крупных частей обломков должно контролироваться расследователями и осуществляться квалифицированным персоналом с использованием соответствующего оборудования. Особенно это касается случаев, когда используются краны. В этих случаях расследователям целесообразно находиться с подветренной стороны от обломков, с тем чтобы на них не летели сажа, пыль и другие поднятые в воздух вещества. Если по какой-либо причине часть

обломков оставлена в поднятом состоянии, под ними или вблизи их никакие работы производиться не должны на тот случай, если кабели и цепи лопнут или обломки сдвинутся.

5.4.5.2 Среди многих источников опасности, характерных для обломков, присутствуют изобарические контейнеры, сигнальные ракеты, генераторы и аккумуляторы. К изобарическим контейнерам относятся баллоны с сжатым кислородом, баллоны для надувания эвакуационных трапов, огнетушители и защитное дыхательное оборудование. При активации химических кислородных генераторов с твердым наполнителем они могут достигать температуры в 400°C. Все такие вещи необходимо обезвреживать и удалять с места работ.

Опасность могут представлять также:

Пневматики. Пневматики могут быть повреждены при ударе или при жесткой посадке, поэтому они могут в любое время взорваться. К пневматикам следует приближаться сзади или спереди, и их необходимо как можно скорее спустить.

Винты. Некоторые винты имеют подпружиненное соединение, и если втулка треснула, она может с силой разрушиться. Расследователи не должны пытаться разбирать узел воздушного винта. Разборку и осмотр лучше всего делать в оборудованном надлежащим образом месте.

Аккумуляторные батареи. Батареи следует отключать и удалять с места работ. При отключении и удалении батарей следует проявлять осторожность, так как искры могут поджечь разлитое топливо и другие воспламеняющиеся материалы. Кроме того, аккумуляторная кислота является чрезвычайно корродирующим веществом.

Воспламеняющиеся жидкости и газы. Воспламеняющиеся жидкости и газы могут возгораться или взрываться. Вдыхание паров топлива или непосредственный контакт топлива с кожей вредны. Топливо с воздушного судна следует слить, а количество слитого топлива зарегистрировать. Курение на месте происшествия должно быть запрещено.

Огнестрельное оружие и боеприпасы. На борту воздушного судна могут быть такие вещи, как оружие и боеприпасы, и они должны удаляться экспертами.

Военное воздушное судно и его оборудование. Военное воздушное судно может иметь на борту катапультирующиеся кресла, вооружение, пиротехнику или боеприпасы. На их борту могут также находиться экзотические или тяжелые металлы, гидразин или другие вещества, которые могут представлять опасность при возгорании. Такое оборудование должно

обезвреживаться и удаляться с места происшествия специалистами по боеприпасам.

Обедненный уран. Этот материал иногда используется на крупных воздушных судах в качестве центрального груза. Он может представлять опасность в случае повреждения защитного покрытия.

Радиоактивные материалы. Такие материалы могут перевозиться в качестве груза или использоваться в агрегатах воздушного судна, например в датчиках обледенения двигателей на некоторых воздушных судах.

Сажа и изоляционные материалы. Сажа и изоляционные материалы могут представлять опасность в закрытых помещениях, например в кабине или грузовых отсеках. При работе в таких местах следует носить специальные маски и средства защиты глаз.

5.4.5.3 Композитные материалы обычно состоят из углерода/графита или бора/вольфрама, они входят в состав многих частей воздушного судна, включая обшивку, аэродинамические плоскости, панели доступа, материалы кабины, кресла, лопасти несущих винтов и лопасти воздушных винтов. Некоторые воздушные суда фактически полностью сделаны из композитных материалов. Стекловолокно входит в состав звукопоглощающих панелей, панелей в кабине экипажа и пассажирской кабине, обивки грузовых отсеков и других отделочных материалов на борту воздушного судна. Композитные материалы и стекловолокно могут представлять опасность для глаз, кожи и дыхательной системы, особенно в том случае, если обломки повреждены пожаром.

5.4.5.4 При работе с композитными материалами и стекловолокном в обломках следует принимать следующие меры безопасности:

- При работе с этими материалами исследователи должны находиться с подветренной стороны и носить очки и специальные маски.
- Могут потребоваться комбинезоны разового пользования. Загрязненную одежду следует стирать отдельно.
- Осколки поврежденных панелей из стекловолокна и композитных материалов могут нанести повреждения и с ними следует работать в перчатках.
- Если композитные материалы и стекловолокно повреждены пожаром, то их следует обдать водой или, что желательнее, 50-процентным раствором акриловой ваксы для натирки полов.

5.4.6 Биологическая опасность

5.4.6.1 Расследователи происшествий подвергаются опасности заражения, имеющего биологическую природу, в том числе такими находящимися в крови патогенами, как вирус иммунодефицита человека (ВИЧ) и вирус гепатита В. Источники биологической опасности могут находиться в обломках кабины экипажа и пассажирской кабины, а также на земле в тех местах, где лежали тела погибших и выжившие. Поскольку определить зараженную кровь и другие перемешанные патологические жидкости не представляется возможным, целесообразно принимать меры предосторожности при работе среди обломков, в обломках, при изучении обломков на месте и при исследовании и тестировании частей обломков вне места происшествия.

5.4.6.2 Необходимо принимать меры предосторожности для того, чтобы не допустить проникновения вирусов в слизистые оболочки (например, глаз, носа и рта) или в такие поврежденные участки кожи, как открытые порезы и ссадины. На месте происшествия могут находиться кровь в жидком, полужидком и сухом виде, другие патологические жидкости, осколки костей, мягкие ткани и внутренние органы. В высушенном виде частички этих веществ могут находиться в воздухе и попадать в незащищенные глаза, нос и рот.

5.4.6.3 На этапе планирования расследования необходимо принять надлежащие меры предосторожности. Расследователи и другие лица, которые работают на месте происшествия или исследуют и тестируют части обломков за его пределами, должны пройти курс по изучению мер предохранения от биологической опасности, и им также должна быть сделана прививка от вируса гепатита В. Следует выработать и реализовать следующие процедуры:

- систему учета подготовки и прививок;
- процедуры, предусматривающие выявление участков, представляющих биологическую опасность, и соблюдение мер предосторожности в течение всего периода расследования;
- процедуры учета средств индивидуальной защиты;
- правильные способы ношения, снятия и удаления зараженных средств индивидуальной защиты;
- приемы выполнения работ, сводящие к минимуму возможность заражения;
- порядок обеззараживания используемого при расследовании оборудования и частей обломков;
- порядок доставки зараженных частей обломков в места их стационарного исследования и тестирования; и

- порядок действий на случай, когда биологическое заражение имеет место.

5.4.6.4 В добавлении к настоящей главе приводятся общие инструктивные указания по средствам индивидуальной защиты. В распоряжении каждого расследователя должен иметься комплект средств индивидуальной защиты. В состав этого комплекта должны входить полный защитный костюм, несколько пар перчаток из латекса, рабочие перчатки, защитные маски, очки, защитные чулки, сапоги, химикаты для дезинфекции и пакет для удаления веществ, представляющих биологическую опасность (см. рисунок I-5-2).

5.4.6.5 Порядком действий на месте происшествия должен предусматриваться первоначальный осмотр для выявления опасных биологических веществ в форме поддающейся обнаружению крови и других телесных выделений. Если имеются лица с серьезными телесными повреждениями или погибшие, то часто на том месте, где находились тела погибших и раненые, остаются патологические жидкости. Участки, загрязненные пролитой кровью или патологической жидкостью, должны выявляться, огораживаться канатами и иметь только одно место входа и выхода. Вход на зараженные участки должен быть разрешен только лицам, использующим средства индивидуальной защиты. Со всеми компонентами, удаляемыми с места происшествия для исследования и тестирования, следует обращаться так же осторожно, как и на месте происшествия.

5.4.6.6 Расследователи должны всегда исходить из того, что ткани человеческого тела и патологические жидкости заражены, поэтому при исследовании обломков, содержащих кровь или другие жидкости, они должны в качестве минимальной меры предосторожности надеть противогаз, а под рабочие рукавицы – рукавицы из латекса. Наиболее часто зараженными оказываются все компоненты внутреннего убранства кабины, т. е. привязные ремни, подушки сидений, прочие элементы обивки и отделки и приборные панели. В период ношения средств индивидуальной защиты в зоне биологической опасности расследователи не должны принимать пищу, пить или курить, наносить косметику, губную помаду или солнцезащитные кремы, прикасаться к лицу, глазам, носу или рту, вставлять или вынимать контактные линзы.

5.4.6.7 От отходов, представляющих биологическую опасность, например одежды и загрязненных средств индивидуальной защиты, необходимо избавляться. Расследователи должны вначале осторожно снять верхние рабочие перчатки, затем стянуть перчатки из латекса и бросить все в пакет для биологических отходов. Загрязненные средства личной защиты **никогда** не должны использоваться повторно. Открытые участки кожи необходимо немедленно протереть влажной салфеткой, затем вымыть водой с мылом или раствором хлоринового отбеливателя, разведенного водой в пропорции 1:10.

Каждый раз следует готовить свежий раствор отбеливателя. Глаза следует промывать чистой водой. Особое внимание следует уделять тщательному мытью рук после снятия перчаток из латекса, а также перед едой, питьем, курением и перед тем, как брать в руки контактные линзы.

5.4.6.8 Расследователи должны знать, что ношение средств индивидуальной защиты в местах с жарким и влажным климатом может вызвать сердечный приступ, если не принять меры предосторожности для сведения к минимуму тепловой нагрузки. Так, перед тем, как надевать средства индивидуальной защиты, необходимо выпить литр или более воды. В зависимости от жары и влажности, а также от требуемой физической нагрузки может возникнуть необходимость ограничения периода времени, в течение которого расследователи могут носить средства индивидуальной защиты. После того как расследователи покинут участок биологического заражения, снимут и должным образом избавятся от средств личной защиты, дезинфицируют руки, им необходимо отдохнуть в тени и выпить не менее одного литра воды. Для оценки состояния расследователей, подвергшихся тепловой нагрузке, могут потребоваться услуги медицинского персонала.

5.4.6.9 Поскольку важно, чтобы непосредственный контакт с зараженными материалами имел минимальное количество расследователей, инструментов и оборудования, поручать работу с обломками и разборку компонентов следует ограниченному кругу лиц. Прочим расследователям можно поручить вести записи, чертить схемы, делать фотографии, пользоваться руководствами и техническими чертежами.

5.4.6.10 Используемое для расследования оборудование, например, инструменты, фонарики и рулетки, следует вымыть в мыльной воде, дезинфицировать и высушить. Все оборудование, которое нельзя сразу же продезинфицировать, персонал, покидающий зону, должен складывать в специальные пакеты для материалов, представляющих биологическую опасность. Такие пакеты и их содержимое обычно сжигаются в надлежащих местах, например в больницах.

5.4.7 Психологический стресс

Авиационное происшествие может вызвать серьезный стресс у лиц, участвующих в работах на месте происшествия. В частности, при крупных авиакатастрофах с большим количеством погибших психологический стресс может возникнуть не только у расследователей, но также и у лиц, задействованных в поисково-спасательных операциях и в процессе опознавания тел погибших. В распоряжении полномочного органа по расследованию авиационных происшествий должны иметься процедуры и персонал, позволяющие выявлять лиц с симптомами стресса и оказывать им помощь.



Рис. I-5-2. Используемые при изучении обломков средства индивидуальной защиты

5.4.8 Эксплуатация вертолетов

5.4.8.1 Вертолеты часто используются для того, чтобы добраться к месту происшествия на труднодоступной местности и в удаленных районах, а также для:

- транспортировки людей к месту происшествия;
- поиска тел и обломков и их удаления;
- аэрофотосъемки; и
- полета по траектории полета воздушного судна, с которым произошло происшествие.

5.4.8.2 Все лица, участвующие в полетах вертолетов, должны пройти инструктаж по надлежащим мерам безопасности, включая пользование выходами, наушниками, привязными системами, аварийно-спасательным оборудованием и, если речь идет о полетах над водной поверхностью, плавательными средствами. В ходе инструктажа необходимо также объяснять, как подходить к вертолету, какую опасность представляют несущие и хвостовой винты и каково воздействие воздушного потока от несущего винта.

5.5 ОПАСНОСТИ, СВЯЗАННЫЕ С ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДОЙ И ПРИРОДНЫМИ УСЛОВИЯМИ

5.5.1 Общие положения

Окружающая среда и природные условия могут представлять опасность, связанную с суровым климатом, горной местностью, пустынями, джунглями, болотами, ядовитыми растениями, опасными животными и насекомыми. В таких условиях расследователи должны работать парами, иметь при себе аптечку первой медицинской помощи и средства связи.

5.5.2 Суровый климат

5.5.2.1 В зависимости от характера местности и времени года расследователи могут столкнуться с сильной жарой и холодом. Расследователи, планирующие провести на удаленном участке несколько часов, могут оказаться в ситуации, когда из-за неприхода за ними транспортного средства они вынуждены заночевать на месте. Перед выездом на место необходимо проверить фактические и прогнозируемые погодные условия.

5.5.2.2 При *холодной погоде* следует принимать следующие меры предосторожности:

- иметь на себе подходящую одежду, защищающую от обморожения и переохлаждения;
- надевать в несколько слоев одежду, впитывающую пот;
- быть готовым к условиям белой тьмы: на местности с одинаково ярким и белым окружением можно потерять ориентировку;
- необходимо носить солнцезащитные очки и пользоваться солнцезащитными кремами;
- необходимо потреблять жидкость для предотвращения обезвоживания организма.

5.5.2.3 При *жаркой погоде* необходимо принимать следующие меры предосторожности:

- иметь при себе достаточно жидкости для личного потребления;
- в условиях высокой температуры и повышенной влажности и при больших физических нагрузках необходимо выпивать пол-литра воды или сока в час;
- необходимо знать симптомы теплового стресса и теплового удара;
- необходимо носить широкополую шляпу и свободную одежду;
- необходимо пользоваться солнцезащитными косметическими средствами.

5.5.3 Горная местность

Основную опасность при работе на большой высоте представляет высотная болезнь, характеризующаяся головокружением, головной болью, потерей аппетита, потерей сна, болями в различных частях тела, бледностью и потерей сил. Для экономии сил необходимо регулировать рабочую нагрузку. При подозрении на высотную болезнь человек должен сесть или лечь. В особо серьезных случаях необходимо немедленно спуститься с гор вниз. При работе в горной местности необходимо соблюдать следующие меры предосторожности:

- на высоте более 8000 футов над уровнем моря ограничивать физическую нагрузку;
- на крутых склонах руки должны быть свободными;

- следует часто отдыхать;
- на большой высоте следует иметь кислородное оборудование;
- во избежание обезвоживания следует часто пить воду или сок;
- следует применять косметические солнцезащитные средства, носить солнцезащитные очки и шляпу;
- следовать советам местных проводящих, которые в идеальном случае должны сопровождать группу исследователей.

5.5.4 Пустыни, джунгли и болота

Если авиационное происшествие произошло в пустыне, джунглях или в болотистой местности, необходимо соблюдать следующие меры предосторожности:

Пустыни:

- следует пользоваться широкополой шляпой, свободно облегающей одеждой, солнцезащитными очками, солнцезащитными косметическими средствами и защитными очками;
- следует иметь при себе большой запас питьевой воды;
- ограничивать активность в жаркое время суток и возводить укрытия от солнца;
- пользоваться услугами местных водителей; поездки по песчаным дюнам и необозначенным дорогам могут быть опасными даже на полноприводных транспортных средствах;
- следует обеспечивать наличие соответствующей одежды и укрытия на период понижения температуры ночью.

Джунгли:

- штанины, голенища сапог следует стягивать резинками, веревками или липкой лентой для защиты от пиявок, насекомых и гусениц;
- иметь при себе большой запас питьевой воды;
- для компенсации воздействия жары и влажности следует сокращать активность;
- следует поддерживать связь с другими членами группы.

Болота:

- если в качестве транспортного средства используются болотные лодки, следует пользоваться спасательным жилетом и затычками для ушей;
- для хождения по воде необходимо надевать высокие болотные сапоги и пользоваться длинной палкой для поиска твердого дна и промера глубины;
- следует не допускать попадания болотной воды на открытые порезы и раны, поскольку болотная вода может быть зараженной;
- следует избегать поездок и работы в ночное время;
- следует носить одежду, покрывающую открытые участки кожи, и широкополую шляпу с накомарником;
- следует остерегаться насекомых и пиявок, а также змей и крокодилов.

5.5.5 Ядовитые растения, опасные животные и насекомые

5.5.5.1 Степень опасности, которую могут представлять растения, животные и насекомые, зависит от места, погодных условий, высоты над уровнем моря, времени года и т. п., поэтому следует полагаться на рекомендации местных экспертов.

5.5.5.2 Несмотря на то, что большинство диких животных стремятся избегать контактов с человеком, некоторые их виды представляют опасность, и исследователи должны принимать меры предосторожности на основе рекомендаций местных экспертов. Во многих районах имеются ядовитые змеи, поэтому в аптечку первой помощи для исследователей следует включать сыворотку от змеиных укусов.

5.5.5.3 Во многих районах имеются комары, являющиеся переносчиками малярии и желтой лихорадки. Эффективным средством, отпугивающим комаров, служит любой защитный состав, в состав которого входит вещество DEET в 25–30%-ном растворе. При концентрациях выше 30% DEET может вызвать раздражение кожи. Следует иметь в виду, что репеллент такого рода содержит растворитель, который может оплавливать пластмассовые компоненты фотоаппаратов, часов, небольших инструментов и т. д. Всем работающим в районах, где распространены малярия и желтая лихорадка, необходимо принимать противомаларийные препараты и сделать прививку от желтой лихорадки.

5.5.5.4 Обитающие на полях и в лесах клещи могут быть переносчиками бактерий – возбудителей таких болезней, как энцефалит, представляющий собой бактериаль-

ную инфекцию, вызываемую укусом зараженного клеща. При работе в районах, которые могут быть заражены клещами, необходимо соблюдать следующие меры предосторожности:

- носить длинные брюки и одежду с длинными рукавами;
- обвязывать штанины липкой лентой или резиновыми полосками;
- наносить на одежду отпугивающие клещей средства, содержащие перметрин;
- наносить на обнаженные участки кожи, кроме лица, репеллент, содержащий соединение DEET;
- ежедневно проверять все участки тела на наличие клещей;
- немедленно удалять клещей с кожи.

5.6 ОБЛОМКИ В ВОДЕ

5.6.1 Поиск обломков

5.6.1.1 Как только установлено, что обломки находятся в воде, необходимо привлечь к решению данной проблемы квалифицированную техническую помощь. Следует проконсультироваться с представителями ВМС, морской судоподъемной службы, а также с полномочными органами по расследованию авиационных происшествий других государств, имеющими опыт в этой области. Во многих случаях ценную помощь и советы можно получить от рыбаков и океанографов, которые зачастую хорошо знают местные условия: рельеф дна озер, морского дна и местные течения. Первая задача исследователей заключается в том, чтобы по местонахождению плавающих обломков, донесений поисково-спасательных команд и радиолокационным данным определить наиболее вероятное место удара о воду. Расчетное место удара о воду следует обозначить буйками.

5.6.1.2 Если глубина небольшая (менее 60 м), эффективным методом поиска может оказаться использование водолазов. Если обломки находятся на большей глубине или если условия затрудняют применение водолазов, следует рассмотреть вопрос о возможности использования следующих технических средств:

- подводного оборудования, используемого для обнаружения сигналов, излучаемых маяками бортовых самописцев;
- подводных видео- и фотокамер;
- гидролокаторов бокового обзора; и

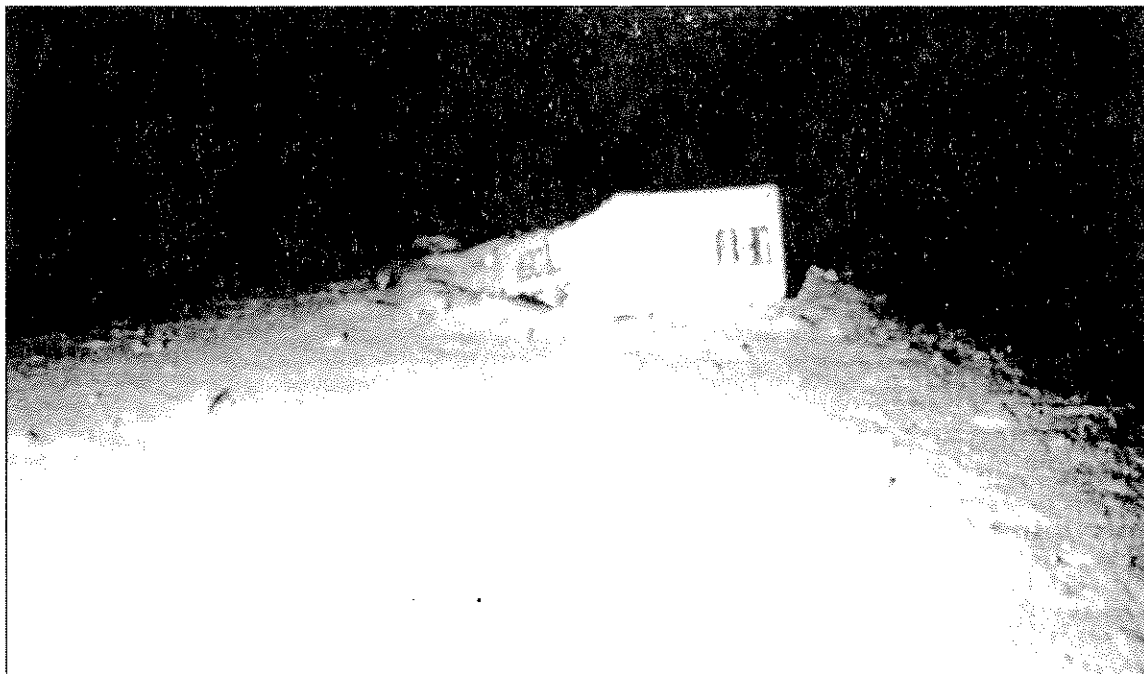


Рис. 1-5-3. Регистратор полетных данных воздушного судна DC-9, сфотографированный на глубине 3500 м в Средиземном море (авиационное происшествие 1980 г.)

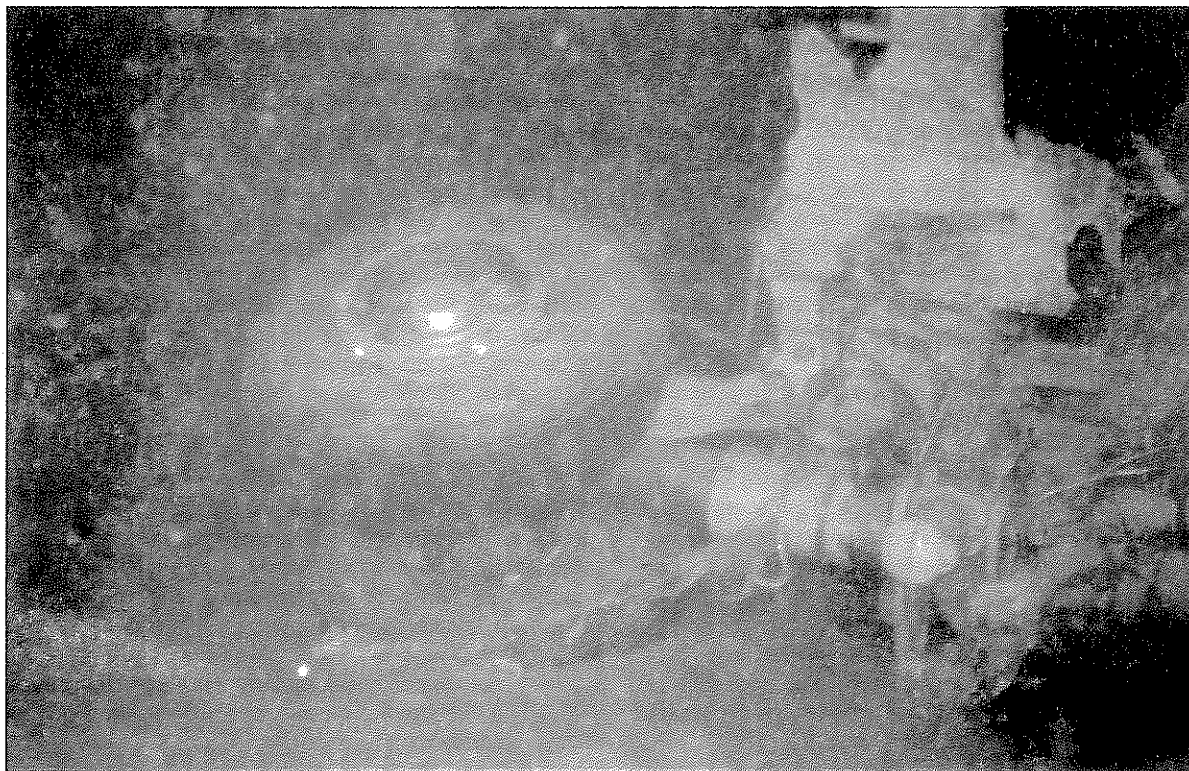


Рис. 1-5-4. Передняя стойка шасси воздушного судна "Боинг-747", сфотографированная на глубине 2000 м в Атлантическом океане (авиационное происшествие 1985 г.)

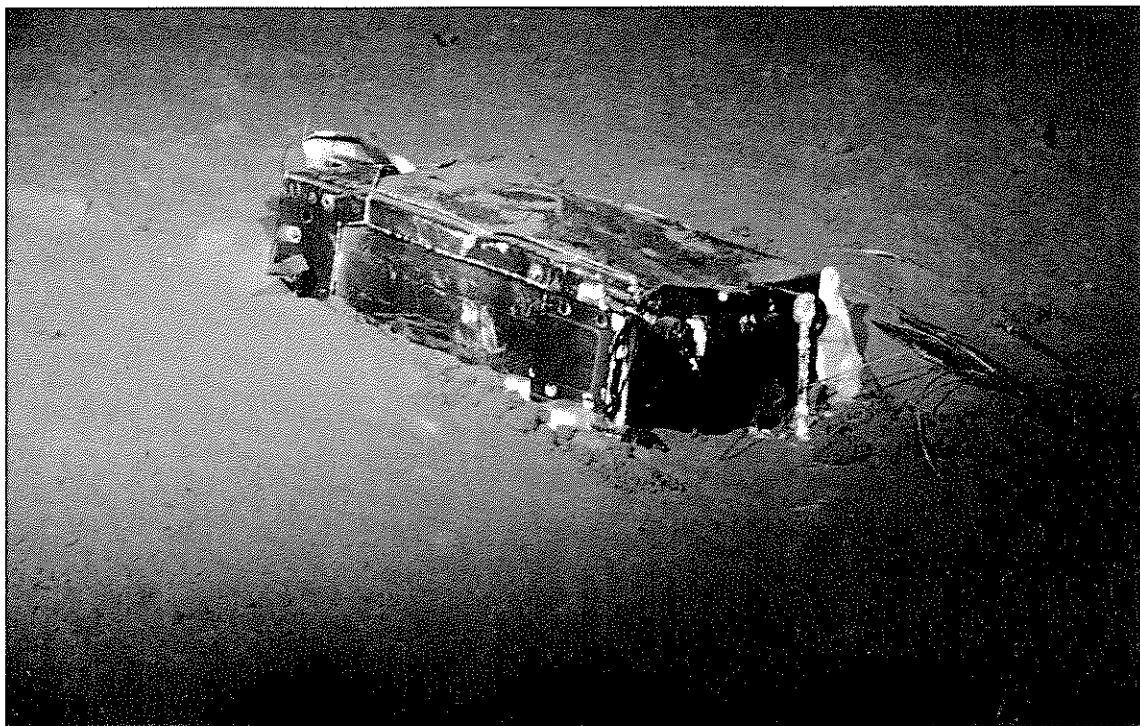


Рис. 1-5-5. Речевого регистратор воздушного судна "Боинг-747 Combi, сфотографированный на глубине 4500 м в Индийском океане (авиационное происшествие 1987 г.)

— обитаемых и необитаемых подводных аппаратов.

5.6.2 Принятие решения о подъеме обломков

Возможность подъема обломков из воды зависит от обстоятельств и места авиационного происшествия. В большинстве случаев обломки следует поднимать, если считается, что затрачиваемые на операцию по подъему средства и усилия будут оправдываться полученными доказательствами. Если существует вероятность того, что затонувшие обломки содержат доказательства, имеющие большое значение для безопасности полетов, полномочный орган по расследованию авиационных происшествий должен принять эффективные меры к тому, чтобы обеспечить скорейший подъем обломков. Существует ряд примеров успешного подъема обломков воздушных судов с большой глубины. В Средиземном море с глубины 3500 м была поднята большая часть обломков воздушного судна DC-9 (см. рисунок 1-5-3); в Атлантическом океане с глубины 2000 м был поднят "Боинг-747" (см. рисунок 1-5-4); в Индийском океане с глубины приблизительно 4500 м был поднят "Боинг-747 Combi" (см. рисунки 1-5-5 и 1-5-6). В этих случаях дорогостоящие операции по подъему заняли несколько месяцев, но результаты превзошли все ожи-

дания, а полученные на основе исследования обломков данные помогли установить причины авиационных происшествий.

5.6.3 Распределение обломков

После обнаружения местонахождения обломков следует подготовить схему их расположения. На небольшой глубине это могут сделать водолазы. На большой глубине можно использовать подводные видеокамеры, установленные на управляемых дистанционно подводных аппаратах. Прежде чем приступить к подъему со дна различных частей обломков, необходимо зафиксировать их состояние: кабельные и трубные соединения между ними, места обрезания этих соединений для проведения операций по подъему и т. д. Как правило, водолазы не обладают опытом участия в расследовании авиационных происшествий, поэтому их необходимо подробно инструктировать.

5.6.4 Сохранение обломков

5.6.4.1 Скорость протекания реакции различных металлов с соленой водой колеблется в широких пределах. Компоненты, изготовленные из магния, вступают в реакцию

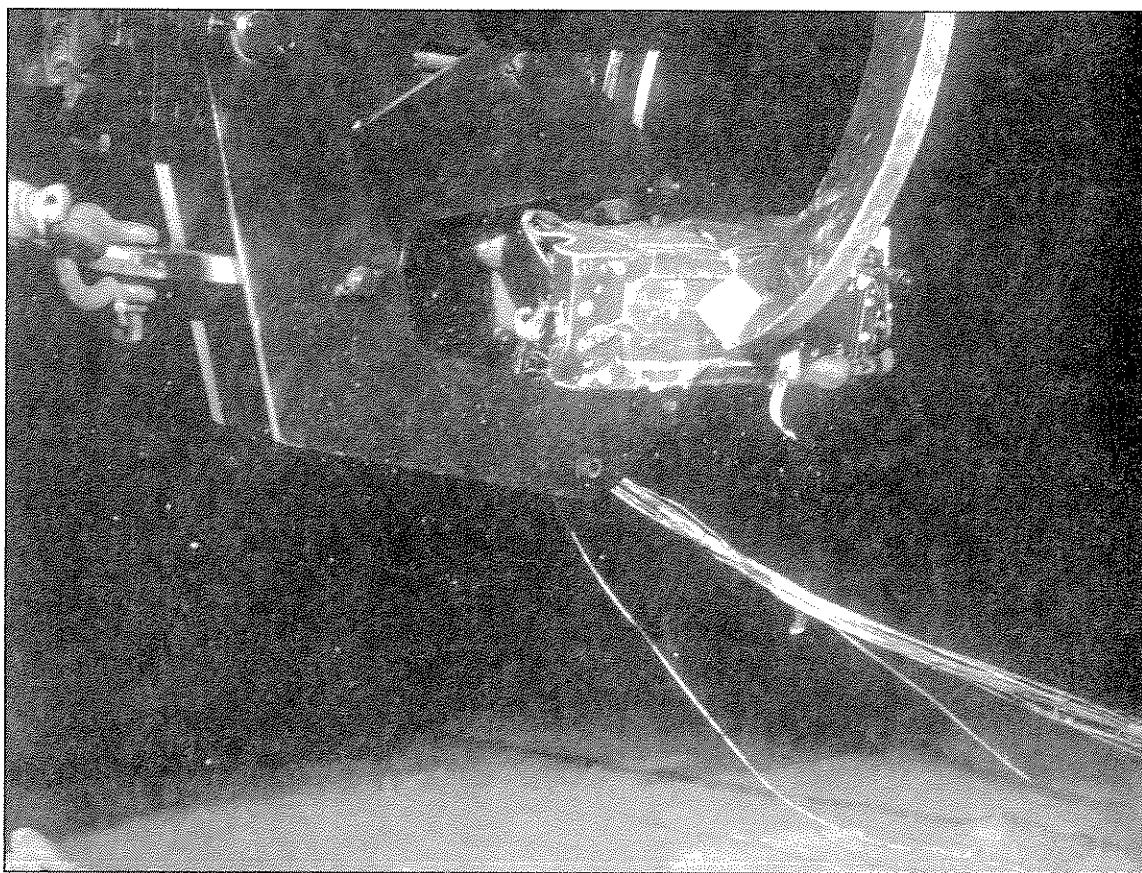


Рис. I-5-6. Для подъема речевого регистратора с глубины 4500 м используется управляемый дистанционно глубоководный аппарат (авиационное происшествие 1987 г.)

очень активно, и если их не извлечь из воды в течение первых дней, они могут полностью раствориться. Алюминий и большинство других металлов подвержены воздействию соленой воды в меньшей степени. К примеру, воздушное судно DC-9, поднятое с глубины 3500 м через 12 лет, почти не подверглось коррозии (см. рисунок I-5-7). Однако после подъема компонентов из воды процесс коррозии быстро ускоряется, если не принять мер по ее предотвращению.

5.6.4.2 После подъема обломков их следует тщательно промыть пресной водой. В некоторых случаях обломки бывает удобно обдать водой из шланга сразу же после поднятия из воды и перед опусканием на палубу поисково-спасательного судна. Промывка пресной водой не останавливает полностью процесса коррозии. В случае с большими воздушными судами принятие дальнейших мер по предотвращению коррозии на крупных частях конструкции может быть нецелесообразным с практической точки зрения. Однако все компоненты, требующие проведения металлографического исследования, необходимо подвергать дополнительной обработке с целью их сохранения. Дополнительная защита от коррозии достигается за счет применения водоотталкивающей жидкости; затем

поверхности, на которых имеются трещины, следует покрыть антикоррозионным веществом, например маслом или ингибированным ланолином.

5.6.4.3 Если требуется провести анализ таких органических отложений, как сажа или краска, применять органические защитные вещества нельзя. В этом случае после промывки пресной водой обломки следует просушить на воздухе. Когда компонент полностью высохнет, его следует упаковать в пластиковый пакет с влагопоглотителем, в качестве которого может служить силикагель.

5.6.4.4 Бортовые самописцы просушивать не следует, их следует хранить в пресной воде до тех пор, пока они не будут переданы под ответственность назначенного специалиста по бортовым самописцам.

5.6.5 Меры предосторожности

5.6.5.1 При подъеме обломков из воды, необходимо соблюдать меры безопасности. В частности, на самом



Рис. 1-5-7. Регистратор полетных данных воздушного судна DC-9 с незначительными следами коррозии после пребывания в течение 12 лет на дне Средиземного моря (авиационное происшествие 1980 г.)

раннем этапе следует снять давление в пневматиках и других герметизированных компонентах. Коррозия компонентов колесных шасси из магния может протекать несколько быстро, что они могут представлять опасность. Прочие герметизированные контейнеры следует разряжать сразу же после проверки их содержимого.

5.6.5.2 Эксплуатацией подъемного оборудования и руководством деятельностью задействованного при подъеме обломков персонала должен заниматься подрядчик подъемных работ. При необходимости расследователь должен давать советы относительно закрепления на обломках кабелей, крюков и т. п., с тем чтобы избежать их возможного повреждения во время подъема.

5.6.5.3 Когда для подъемных работ используются специальные баржи, оборудованные тяжелыми механизмами, лебедками, кабелями, сетками, такелажным оборудованием и т. п., расследователи должны проявлять осторожность и, в частности, не подходить близко к оборудованию и не стоять под грузом.

5.7 ПЛАНИРОВАНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ

5.7.1 Общие положения

5.7.1.1 Если уполномоченный по расследованию устанавливает, что конкретные компоненты требуют исследования или испытания специалистами, необходимо иметь в виду, что законодательство некоторых государств может запрещать удаление тех или иных частей обломков без официального согласия на то судебных органов. В отношении компонентов, требующих проведения разрушающего испытания, может оказаться целесообразным получить письменную санкцию как со стороны владельца воздушного судна, так и со стороны страховой фирмы.

5.7.1.2 Иногда возникает необходимость в отправке какой-либо детали или деталей поврежденного воздушного судна на техническое исследование или испытание в другое государство. Согласно Приложению 9 "Упрощение

формальностей" каждое заинтересованное государство должно обеспечивать незамедлительную доставку такой детали или деталей. Аналогичным образом, заинтересованные государства должны упрощать процедуру возвращения такой детали или деталей в государство, проводящее расследование.

5.7.1.3 Исследования, проводимые специалистами, могут включать исследование отказавшей детали с помощью сканирующего электронного микроскопа, проведение химического анализа, испытания систем и летного испытания. Для проведения лабораторных исследований и испытаний, как правило, требуется специальное оборудование, которое отсутствует в полевых условиях и часто не входит в оснащение предприятия по техническому обслуживанию воздушных судов. Следует рассмотреть возможность использования технических мощностей фирмы – изготовителя соответствующих компонентов, которая располагает специальным оборудованием и квалифицированным персоналом.

5.7.1.4 При проведении лабораторных исследований не следует ограничиваться стандартными испытаниями. Помимо испытания на соответствие установленным техническим требованиям, иногда возникает необходимость в установлении фактических характеристик образца (металла, материала, топлива и масла). В отдельных случаях необходимо разрабатывать специальные испытания, позволяющие в максимальной степени проверить возможности компонента. Широкий набор специального испытательного оборудования позволяет моделировать различные отказы, и пределом здесь может быть только изобретательность исследователей.

5.7.1.5 Когда расследователи отправляют отказавшие детали или компоненты на лабораторные испытания, они должны обеспечивать как можно больше информации относительно обстоятельств, способствовавших отказу таких деталей или компонентов, включая их собственные предположения. Представленная исследователем информация должна служить для специалиста только руководящим указанием, и он должен, тем не менее, изучить все соответствующие аспекты. Недостаточно, чтобы исследователь направлял части на специальные исследования, сопроводив их кратким указанием "для проведения испытаний". Расследователь должен представить подробную информацию о соответствующей части или компоненте, охватывающую такие аспекты, как:

- дата установки на воздушное судно;
- общее время наработки;
- общее время наработки после капитального ремонта или осмотра;
- отмеченные предыдущие недостатки; и

- любые другие сведения, которые могут пролить свет на то, каким образом и почему произошел отказ детали или компонента.

5.7.1.6 Для сохранения доказательств важно проявлять осторожность при извлечении из обломков отказавших деталей и компонентов, требующих специального исследования. Механические, электрические, гидравлические и пневматические системы должны извлекаться в составе возможно более крупных секций. Соответствующие секции желательно разбирать, а не разрезать. Следы краски, которые часто чрезвычайно важны при расследовании происшествий в результате столкновений и отказов в полете, необходимо сохранять. Это относится также к следам гари и копоти.

5.7.2 Практические организационные меры

5.7.2.1 Выбор предприятия зависит от характера специальных исследований и типа подлежащих испытаниям компонентов и систем. Расследователь должен быть уверен в том, что выбранное предприятие обладает возможностями для проведения необходимых исследований и испытаний. Для того чтобы руководство предприятия могло спланировать испытания и выделить персонал и оборудование, контакты с ним необходимо устанавливать как можно раньше.

5.7.2.2 При отборе систем и компонентов на специальное исследование и испытание желательно прилагать к ним как можно больше компонентов систем, например, проводку, реле, управляющие клапаны и регуляторы. Информация, получаемая при испытаниях отдельного компонента, касается только работы данного конкретного агрегата, в то время как источником проблемы может быть один из связанных с ним компонентов. Наиболее ценные результаты испытаний достигаются при использовании максимального числа компонентов системы.

5.7.2.3 Каждый компонент должен снабжаться биркой, на которой указаны наименование детали, ее номер, серийный номер и обозначение происшествия. Расследователь должен иметь перечень, описание и фотографии всех компонентов, подлежащих испытаниям; до тех пор, пока компоненты не будут готовы к отправке, они должны храниться в защищенном месте.

5.7.2.4 Компоненты следует упаковывать таким образом, чтобы свести к минимуму возможность их повреждения при перевозке. Особое внимание следует уделять защите поверхностей разрушения, используя для этого соответствующий упаковочный материал, позволяющий предотвратить повреждение этих поверхностей при соприкосновении сопрягающихся частей между собой или с другими частями.

5.7.2.5 Силовые установки следует, по возможности, перевозить в предназначенных для них специальных рамах

или контейнерах. Прочие тяжелые компоненты, такие, как силовые приводы системы управления, винтовые подъемники стабилизатора и силовые цилиндры, следует упаковывать в защитный оберточный материал и помещать в отдельные деревянные контейнеры. Внутри контейнеров следует устанавливать колодки или крепеж, препятствующие перемещению компонентов во время перевозки. Более мелкие и легкие компоненты можно перевозить аналогичным образом по несколько штук в одном ящике, но таким образом, чтобы они не соприкасались друг с другом. Очень легкие компоненты можно упаковывать в коробки из толстого гофрированного картона с достаточным количеством упаковочного материала для того, чтобы избежать их повреждения при грубом обращении во время перевозки. Все ящики и коробки должны быть соответствующим образом промаркированы расследователями, которые должны также составлять для каждого контейнера инвентарную опись.

5.7.3 Записи и результаты испытаний

5.7.3.1 Персонал предприятия при проведении специальных исследований и испытаний должен вести записи, а их результаты должны регистрироваться по специальной форме, используемой предприятием для таких работ. Расследователь, контролирующий эти работы, должен также вести записи.

5.7.3.2 Перед проведением исследований и испытаний расследователь (расследователи) и соответствующий персонал предприятия должны пройти инструктаж, в ходе которого разъясняется тип и объем требующихся испытаний, и изучить порядок испытаний для того, чтобы обеспечить его соответствие поставленным целям.

5.7.3.3 Все выявленные в ходе испытания отклонения от нормы должны фотографироваться и документально оформляться с разъяснением их влияния на работу данной системы или компонента. Следует иметь в виду, что допуски, применяемые при испытаниях, могут относиться только к новым или перебранным компонентам и что компоненты, находившиеся в эксплуатации в течение некоторого времени, могут быть приемлемыми, но при этом выходить за пределы этих допусков. Если этого требует характер отклонения от нормы, то по завершении испытаний компонент следует разобрать для установления причины отказа. Детали следует фотографировать до и в течение разборки, а результаты оформлять документально.

5.7.3.4 По завершении испытаний расследователь (расследователи) и персонал предприятия должны проанализировать и обсудить их результаты. Если все согласны с тем, что собранные данные отражают истинную и фактическую картину состояния и возможностей данного компонента, то записи и результаты испытаний следует воспроизвести в качестве официального отчета об исследованиях и испытаниях системы или компонента.

Добавление к главе 5

СРЕДСТВА ИНДИВИДУАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ ОТ БИОЛОГИЧЕСКОЙ ОПАСНОСТИ

Ниже приводятся общие сведения о средствах индивидуальной защиты, которыми должны пользоваться расследователи на месте авиационного происшествия. Средства защиты могут также потребоваться при проведении исследований и испытаний частей обломков за пределами места происшествия.

Одноразовые перчатки из латекса. Перчатки из латекса должны быть прочными, несмотря на то, что их необходимо носить под рабочими перчатками. Перед тем как покинуть место происшествия, перчатки следует надлежащим образом удалить.

Рабочие перчатки. Рабочие перчатки должны быть прочными и удобными и защищать кисть руки, запястье и предплечье от укусов и царапин. В качестве материала для перчаток обычно используются кожа, нитрил и кевлар. Перед тем как покинуть место происшествия, перчатки всех трех типов необходимо продезинфицировать или надлежащим образом удалить.

Защитные маски. Защитные маски должны закрывать нос и рот. Маски бывают для одноразового и многоразового использования, и прежде чем покинуть место происшествия, их следует продезинфицировать или надлежащим образом удалить.

Защитные очки. Защитные очки должны защищать глаза за счет плотного прилегания к лицу со всех сторон. Обычные защитные очки не подходят. Для предотвращения запотевания очки должны иметь однопутевые запорные клапаны или вентиляционные отверстия, и перед тем как покинуть место происшествия, их необходимо продезинфицировать или надлежащим образом удалить.

Защитные костюмы одноразового использования. Защитные костюмы должны быть прочными, влагонепроницаемыми и были хорошо подогнаны. Желательно, чтобы они имели эластичные капюшоны и манжеты на брюках. Для подгонки костюмов и устранения разрывов можно использовать клейкую ленту. Прежде чем покинуть место происшествия, защитные костюмы необходимо надлежащим образом удалить.

Одноразовые защитные чулки и сапоги. Рекомендуется использовать одно разовые защитные чулки из поливинилхлорида (ПВХ) или бутилкаучука. Можно также использовать рабочие сапоги из кожи, резины или гортекса. Прежде чем покинуть место происшествия, защитные чулки и сапоги необходимо продезинфицировать или надлежащим образом удалить.

Химические вещества для дезинфекции. Для дезинфекции средств индивидуальной защиты обычно используют два вида химических веществ. Эффективным средством является 70%-ный раствор спирта, которым пропитывают салфетки или большие полотенца для рук. Самым эффективным дезинфицирующим раствором является смесь обычного домашнего отбеливателя с водой в соотношении один к десяти. **Смешивать спирт с отбеливателем недопустимо.**

Пакеты для отходов, представляющих биологическую опасность. Для загрязненных средств индивидуальной защиты должны использоваться специальные пакеты для удаления отходов, представляющих биологическую опасность. Эти пакеты бывают красного или оранжевого цвета и имеют надпись "Биологическая опасность". При подготовке к перевозке использованный материал должен упаковываться в два пакета.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ИЗДАНИЯ ИКАО

Ниже приводится статус и общее описание различных серий технических изданий, выпускаемых Международной организацией гражданской авиации. В этот перечень не включены специальные издания, которые не входят ни в одну из указанных серий, например *Каталог аэронавигационных карт*.

- *Международные стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS)* принимаются Советом ИКАО в соответствии со статьями 54, 37 и 90 Конвенции о международной гражданской авиации и для удобства пользования называются Приложениями к Конвенции. Единообразное применение Договаривающимися государствами требований, включенных в Международные стандарты, признается необходимым для безопасности и регулярности международной аэронавигации, а единообразное применение требований, включенных в Рекомендуемую практику, считается желательным в интересах безопасности, регулярности и эффективности международной аэронавигации. Для обеспечения безопасности и регулярности международной аэронавигации весьма важно знать, какие имеются различия между национальными правилами и практикой того или иного государства и положениями Международного стандарта. В случае же несоблюдения какого-либо Международного стандарта Договаривающееся государство, согласно статье 38 Конвенции, обязано уведомить об этом Совет. Для обеспечения безопасности аэронавигации могут также иметь значение сведения о различиях с Рекомендуемой практикой, и, хотя Конвенция не предусматривает каких-либо обязательств в этом отношении, Совет просит Договаривающиеся государства уведомлять не только о различиях с Международными стандартами, но и с Рекомендуемой практикой.
- *Правила аэронавигационного обслуживания (PANS)* утверждаются Советом и предназначены для применения во всем мире. Они содержат в основном эксплуатационные правила, которые не получили еще статуса Международных стандартов и Рекомендуемой практики, а также материалы более постоянного характера, которые считаются слишком подробными, чтобы их можно было включить в Приложение, или подвергаются частым изменениям и дополнениям и для которых процесс, предусмотренный Конвенцией, был бы слишком затруднителен.
- *Дополнительные региональные правила (SUPPS)* имеют такой же статус, как и PANS, но применяются только в соответствующих регионах. Они разрабатываются в сводном виде, поскольку некоторые из них распространяются на сопредельные регионы или являются одинаковыми в двух или нескольких регионах.

В соответствии с принципами и политикой Совета подготовка нижеперечисленных изданий производится с санкции Генерального секретаря.

- *Технические руководства* содержат инструктивный и информационный материал, развивающий и дополняющий Международные стандарты, Рекомендуемую практику и PANS, и служат для оказания помощи в их применении.
- *Аэронавигационные планы* конкретизируют требования к средствам и обслуживанию международной аэронавигации в соответствующих аэронавигационных регионах ИКАО. Они готовятся с санкции Генерального секретаря на основе рекомендаций региональных аэронавигационных совещаний и принятых по ним решений Совета. В планы периодически вносятся поправки с учетом изменений требований и положения с внедрением рекомендованных средств и служб.
- *Циркуляры ИКАО* содержат специальную информацию, представляющую интерес для Договаривающихся государств, включая исследования по техническим вопросам.

© ИКАО 2000
10/00, R/P1/320

Заказ № 9756P1
Отпечатано в ИКАО