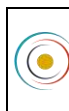


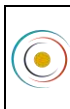
TABLE OF CONTENT

ЗМІСТ

11. HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS	11-5
11. ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ	11-5
11.1. GLOSSARY	11-5
11.1. ГЛОСАРІЙ.....	11-5
11.1.1. Definitions	11-5
11.1.1. Термінологія	11-5
11.1.2. Abbreviations and acronyms	11-9
11.1.2. Скорочення та акроніми	11-9
11.2. INTRODUCTION	11-10
11.2. ВСТУП.....	11-10
11.3. REGULATIONS	11-10
11.3. ЗАКОНОДАВЧЕ І НОРМАТИВНЕ ВРЕГУЛЮВАННЯ	11-10
11.4. THE PIC AND CREW RESPONSIBILITIES FOR SAFETY ON BOARD AND REPORTING.....	11-11
11.4. ОБОВ'ЯЗКИ КОМАНДИРА ПС ТА ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ З ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА БОРТУ ПС ТА НАДАННЯ ПОВІДОМЛЕНЬ	11-11
11.4.1. Crew responsibilities	11-11
11.4.1. Обов'язки членів екіпажу	11-11
11.4.2. The PIC responsibilities	11-12
11.4.2. Обов'язки КПС	11-12
11.4.3. Responsibilities of crew to provide safety notifications / reports	11-14
11.4.3. Обов'язки членів екіпажу ПС щодо надання повідомлень / звітів про події	11-14
11.5. OCCURRENCE REPORTING SYSTEM OF AIRCOMPANY CONSTANTA	11-14
11.5. СИСТЕМА СПОВІЩЕНЬ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ АВІАКОМПАНІЇ КОНСТАНТА	11-14
11.5.1. General description of the system	11-14
11.5.1. Загальний опис системи	11-14
11.5.2. What to report	11-15
11.5.2. Про що потрібно повідомляти	11-15
11.5.3. Personnel should report:.....	11-16
11.5.3. Персонал, який повинен повідомляти:.....	11-16
11.5.4. Report types:.....	11-17
11.5.4. Типи повідомлень:.....	11-17
11.5.5. Providing reporting via ASL mobile	11-17
11.5.5. Надання повідомлень з використанням ASL mobile	11-17
11.5.6. Protection of information sources	11-18
11.5.6. Захист джерел інформації.....	11-18

 CONSTANTA	<i>OM Part A - Chapter 11</i> <i>KE Частина А - Розділ 11</i>	<i>HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS</i> <i>ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ</i>	Page Стор. 11-2
--	--	--	---------------------------

11.6.	MANDATORY NOTIFICATION.....	11-18
11.6.	ОБОВ'ЯЗКОВЕ СПОВІЩЕННЯ	11-18
11.6.1.	Mandatory notification of aviation accidents and serious incidents	11-18
11.6.1.	Обов'язкове сповіщення про авіаційні події та серйозні інциденти	11-18
11.6.1.1.	What occurrences need to be reported immediately	11-18
11.6.1.1.	Які події потребують негайної доповіді	11-18
11.6.1.2.	Emergency Response Plan (ERP)	11-19
11.6.1.2.	План реагування на надзвичайні ситуації (ERP)	11-19
11.6.1.3.	Timeframe for providing information on aviation accidents and serious incidents	11-19
11.6.1.3.	Часові рамки надання інформації про авіаційні події та серйозні інциденти.....	11-19
11.6.1.4.	Initial report of an aviation accident / serious incident	11-20
11.6.1.4.	Первісне повідомлення про авіаційну подію / серйозний інцидент	11-20
11.6.1.4.1.	Addresses for initial notification of an aviation accident / serious incident to Aircompany	11-20
11.6.1.4.1.	Адреси для надання первісного повідомлення про авіаційну подію / серйозний інцидент в Авіакомпанію	11-20
11.6.1.4.2.	Mandatory notification of an aviation accident / serious incident to official bodies.....	11-21
11.6.1.4.2.	Обов'язкове повідомлення про авіаційну подію / серйозний інцидент офіційних органів	11-21
11.6.2.	Mandatory notification of occurrences according to the list approved by SAAU	11-22
11.6.2.	Обов'язкове сповіщення про події за переліком, затвердженим ДАСУ	11-22
11.6.2.1.	What occurrences need to be reported SAAU.....	11-22
11.6.2.1.	Про які події потрібно доповідати ДАСУ	11-22
11.6.2.2.	Entities reporting occurrences:	11-23
11.6.2.2.	Суб'єкти, які надають повідомлення про події:.....	11-23
11.6.2.3.	Time frame for providing occurrence information:	11-23
11.6.2.3.	Часові рамки надання інформації про події:	11-23
11.6.2.4.	Addresses for occurrence notifications	11-24
11.6.2.4.	Адреси для сповіщень про події	11-24
11.6.2.5.	Quality and content of occurrence notifications	11-25
11.6.2.5.	Якість та зміст сповіщень про події	11-25
11.6.2.6.	Analysis of the occurrence and taking appropriate measures	11-25
11.6.2.6.	Аналіз подій та вжиття відповідних заходів	11-25
11.6.3.	Specific reports	11-26
11.6.3.	Особливі звіти.....	11-26
11.6.3.1.	Specific dangerous goods accident and incident reporting.....	11-26
11.6.3.1.	Спеціальне повідомлення та звітування про авіаційні події та інциденти з небезпечними вантажами 11-26	
11.6.3.2.	Airborne collision avoidance system (ACAS).....	11-28
11.6.3.2.	Спрацювання бортової системи попередження зіткнень (ACAS).....	11-28
11.6.3.3.	Bird hazards and strikes	11-28
11.6.3.3.	Загроза, пов'язана з птахами та зіткнення з птахами	11-28
11.6.3.4.	Reporting volcanic ash clouds encountered during flight.....	11-28
11.6.3.4.	Повідомлення про викиди вулканічного попелу, що виникли під час польоту	11-28
11.6.3.4.1.	Reporting requirements	11-28
11.6.3.4.1.	Вимоги до надання повідомлень	11-28

 CONSTANTA	OM Part A - Chapter 11 КЕ Частина А - Розділ 11	HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ	Page Стор. 11-3
---	--	--	---------------------------

11.6.3.4.2. Risk management of flight operations with known or forecast volcanic ash contamination	11-29
11.6.3.4.2. Управління ризиками льотної експлуатації з відомою або прогнозованою вулканічною активністю	11-29
11.7. VOLUNTARY OCCURRENCE NOTIFICATION AND DANGEROUS FACTORS	11-30
11.7. ДОБРОВІЛЬНЕ СПОВІЩЕННЯ ПРО ПОДІЇ ТА НЕБЕЗПЕЧНІ ФАКТОРИ	11-30
11.8. INVESTIGATION	11-30
11.8. РОЗСЛІДУВАННЯ ПОДІЙ	11-30
11.9. HANDLING OF FLIGHT RECORDER RECORDINGS: PRESERVATION, PRODUCTION, PROTECTION AND USE	11-31
11.9. ОБРОБКА ЗАПИСІВ БОРТОВИХ РЕЄСТРАТОРІВ: ЗБЕРЕЖЕННЯ, ВИРОБНИЦТВО, ЗАХИСТ ТА ВИКОРИСТАННЯ	11-31
ANNEXES	11-37
ДОДАТКИ	11-37
ANNEX 11.1. LIST OF EXAMPLES OF SERIOUS INCIDENTS	11-37
ДОДАТОК 11.1. ПЕРЕЛІК ПРИКЛАДІВ СЕРЙОЗНИХ ІНЦИДЕНТІВ	11-37
ANNEX 11.2. GUIDANCE FOR THE DETERMINATION OF AIRCRAFT DAMAGE	11-39
ДОДАТОК 11.2. ІНСТРУКТИВНИЙ МАТЕРІАЛ З ВИЗНАЧЕННЯ УШКОДЖЕНЬ ПС	11-39
ANNEX 11.3. ACCIDENT OR SERIOUS INCIDENT REPORTING FORM	11-41
ДОДАТОК 11.3. ФОРМА ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО АВІАЦІЙНУ ПОДІЮ АБО СЕРЙОЗНИЙ ІНЦИДЕНТ	11-41
ANNEX 11.4. SAFETY REPORT FORM	11-43
ДОДАТОК 11.4. ФОРМА ПОВІДОМЛЕННЯ З БП	11-43
ANNEX 11.5. SCOPE OF INFORMATION THAT SHOULD BE CONTAINED IN EVENT REPORT	11-47
ДОДАТОК 11.5. ОБСЯГ ІНФОРМАЦІЇ, ЩО МАЄ МІСТИТИ СПОВІЩЕННЯ ПРО ПОДІЮ	11-47
ANNEX 11.6. THE INFORMATION THAT SHOULD CONTAIN NOTIFICATION OF AN DANGEROUS GOODS OCCURRENCE	11-49
ДОДАТОК 11.6. ОБСЯГ ІНФОРМАЦІЇ, ЩО МАЄ МІСТИТИ СПОВІЩЕННЯ ПРО ПОДІЮ З НЕБЕЗПЕЧНИМИ ВАНТАЖАМИ	11-49
ANNEX 11.7. THE INFORMATION THAT SHOULD CONTAIN VOLCANIC ASH REPORT	11-53
ДОДАТОК 11.7. ОБСЯГ ІНФОРМАЦІЇ, ЩО ПОВИННО МІСТИТИ ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ВУЛКАНИЧНУ АКТИВНІСТЬ	11-53
ANNEX 11.8. LIST OF EVENTS IN CIVIL AVIATION THAT ARE SUBJECT TO MANDATORY REPORT, APPROVED BY SAAU	11-55
ДОДАТОК 11.8. ПЕРЕЛІК ПОДІЙ В ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ, ЯКІ ПІДЛЯГАЮТЬ ОБОВ'ЯЗКОВОМУ СПОВІЩЕННЮ, ЗАТВЕРДЖЕНИЙ ДАСУ	11-55
ANNEX 11.9. AIRCOMPANY NOTIFICATION SCHEME IN CASE OF AVIATION ACCIDENTS	11-61
ДОДАТОК 11.9. СХЕМА СПОВІЩЕННЯ АВІАКОМПАНІЇ НА ВИПАДОК АВІАЦІЙНОЇ ПОДІЇ	11-61

 CONSTANTA	<i>OM Part A - Chapter 11</i> <i>KE Частина А - Розділ 11</i>	<i>HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS</i> <i>ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ</i>	<i>Page</i> 11-4 <i>Стор.</i>
---	--	--	---

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

- i) adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and
- ii) would normally require major repair or replacement of the affected component, except for engine failure or damage, when the damage is limited to a single engine, (including its cowlings or accessories), to propellers, wing tips, antennas, probes, vanes, tires, brakes, wheels, fairings, panels, landing gear doors, windscreens, the aircraft skin (such as small dents or puncture holes), or for minor damages to main rotor blades, tail rotor blades, landing gear, and those resulting from hail or bird strike (including holes in the radome); or
- c) the aircraft is missing or is completely inaccessible.

Note 1. An aircraft is considered to be missing when the official search has been terminated and the wreckage has not been located.

Note 2. Guidance material for the determination of aircraft damage to be classified as an accident in accordance with Appendix C to Annex 13 to the ICAO Convention is contained in Annex 11.1 to this Para.

Note 3. According to the definitions of the Air Code of Ukraine, accidents divided on aviation accidents with fatalities (fatal accidents) and accidents without casualties (accidents).

SERIOUS INJURY - an injury which is sustained by a person in an accident and which:

- a) requires hospitalization for more than 48 hours, commencing within seven days from the date the injury was received; or
- b) results in a fracture of any bone (except simple fractures of fingers, toes, or nose); or
- c) involves lacerations which cause severe haemorrhage, nerve, muscle, or tendon damage; or
- d) involves injury to any internal organ; or
- e) involves second- or third-degree burns, or any burns affecting more than 5 per cent of the body surface; or

- i) порушується міцність конструкції, погіршуються технічні чи льотні характеристики повітряного судна, та
- ii) звичайно потребується значний ремонт або заміна пошкодженого компонента повітряного судна, за винятком відмови чи пошкодження двигуна, коли пошкоджено лише один двигун (у тому числі його капоти чи допоміжні агрегати), повітряні гвинти, закінцівки крила, антени, датчики, лопатки, пневматики, гальмівні пристрої, колеса, обтічники, панелі, стулки шасі, лобове скло, обшивка повітряного судна (наприклад, незначні вм'ятини чи пробоїни) або виникли незначні пошкодження лопатей несучого гвинта, лопатей хвостового гвинта, шасі та пошкодження, що викликані градом чи зіткненням з птахами (у тому числі пробоїни в обтічнику антени радіолокатора); або
- c) повітряне судно зникає безвісти чи опиняється в місці, де доступ до нього абсолютно неможливий.

Примітка 1. Повітряне судно вважається зниклим безвісти, коли були припинені офіційні пошуки і не було встановлено місцезнаходження уламків.

Примітка 2. Інструктивний матеріал по визначенню пошкоджень ПС, що мають класифікуватися як авіаційні події згідно Доповнення С до Додатку 13 до Конвенції ІКАО, міститься у Додатку 11.1 до цього Розділу

Примітка 3. Відповідно до визначень Повітряного кодексу України, авіаційні події поділяються на авіаційні події з людськими жертвами (катастрофи) та авіаційні події без людських жертв (аварії).

СЕРЬОЗНЕ ТІЛЕСНЕ УШКОДЖЕННЯ (Serious injury) - тілесне ушкодження, яке отримала особа під час авіаційної події і яке:

- a) вимагає госпіталізації більше, ніж на 48 годин протягом семи днів з моменту отримання ушкодження; або
- b) призвело до перелому будь-якої кістки (за винятком простих переломів пальців рук, ніг або носа); або
- c) пов'язане з розривами тканини, що викликають сильну кровотечу, пошкодження нервів, м'язів або сухожиль; або
- d) пов'язане з пошкодженням будь-якого внутрішнього органу; або
- e) пов'язане з отриманням опіків другого або третього ступеня або будь-яких опіків, що вражають більше 5% поверхні тіла; або

 CONSTANTA	OM Part A - Chapter 11 КЕ Частина А - Розділ 11	HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ	Page Стор. 11-7
---	--	---	---------------------------

f) involves verified exposure to infectious substances or injurious radiation.

f) пов'язане з підтвердженим фактом дії інфекційних речовин або впливу радіації.

DANGEROUS GOODS ACCIDENT - an accident related to the air transportation of dangerous goods, which occurred because of a person's death or serious injuries or considerable material damage.

АВІАЦІЙНА ПОДІЯ З НЕБЕЗПЕЧНИМИ ВАНТАЖАМИ - подія, пов'язана з повітряним перевезенням небезпечних вантажів, унаслідок якої сталася смерть людини або вона зазнала тяжких травм, чи значних матеріальних збитків.

DANGEROUS GOODS INCIDENT -

- a) an event that is not an accident related to the air transportation of dangerous goods, not necessarily occurred on board the aircraft and which led to the injury, the task of material damage, fire damage, leaks, leakage of fluid or radiation or other signs of violation of the integrity of the package;
- b) any occurrence related to the air transportation of dangerous goods, which created a serious threat to the aircraft or to people who were on board.

ІНЦИДЕНТ З НЕБЕЗПЕЧНИМИ ВАНТАЖАМИ -

- a) подія, яка не є авіаційною подією, що пов'язана з повітряним перевезенням небезпечних вантажів, яка не обов'язково сталася на борту повітряного судна та яка призвела до травмування людини, завдання матеріального збитку, пожежі, пошкодження, витoku, підтікання рідини чи радіації або інших ознак порушення цілісності пакування;
- b) будь-яка подія, пов'язана з перевезенням небезпечних вантажів, яка створила серйозну загрозу повітряному судну або людям, які перебували на борту.

SERIOUS INCIDENT - an incident involving circumstances indicating that there was a high probability of an accident and associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down.

СЕРЬОЗНИЙ ІНЦИДЕНТ - інцидент, обставини якого вказують на те, що мала місце висока імовірність авіаційної події під час експлуатації повітряного судна, який у випадку пілотованого повітряного судна відбувається з моменту, коли будь-яка особа піднімається на борт повітряного судна з метою здійснення польоту, до моменту, коли всі особи, що перебували на борту, залишили повітряне судно.

Note 1. The difference between an accident and a serious incident lies only in the result.

Примітка 1. Різниця між авіаційним подією і серйозним інцидентом полягає тільки в наслідках.

Note 2. Examples of serious incidents can be found in Appendix C to Annex 13 to the ICAO Convention is contained in Annex 11.1 to this Para.

Примітка 2. Приклади серйозних інцидентів згідно Доповнення С до Додатку 13 до Конвенції ІКАО наводяться у **Додатку 11.1** до цього Розділу.

INCIDENT - an occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation.

ІНЦИДЕНТ - будь-яка подія, крім авіаційної події, пов'язана з використанням ПС, що впливає або може вплинути на безпеку експлуатації.

DAMAGE ON THE GROUND - an event related to the maintenance, storage and transportation of the aircraft on the ground, during which the aircraft was damaged without loss of strength of its power elements and deterioration of flight performance, which can be eliminated in operational conditions.

ПОШКОДЖЕННЯ ПС НА ЗЕМЛІ - подія, пов'язана з обслуговуванням, зберіганням і транспортуванням ПС на землі, під час якої ПС зазнало пошкодження без втрати міцності його силових елементів та погіршення льотно-технічних характеристик, яке можливо усунути в експлуатаційних умовах.

INVESTIGATION - a process conducted for the purpose of accident prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the determination of causes and/or contributing factors and, when appropriate, the making of safety recommendations.

РОЗСЛІДУВАННЯ - збір і аналіз інформації, підготовка висновків, встановлення причин та/або супутніх факторів і розроблення рекомендацій щодо забезпечення безпеки авіації з метою запобігання авіаційним подіям.

 CONSTANTA	OM Part A - Chapter 11 КЕ Частина А - Розділ 11	HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ	Page Стор. 11-8
---	--	--	---------------------------

EMERGENCY - an event related to the use of an aircraft that does not meet the definition of the terms "aviation accident", "serious incident" or "incident" related to maintenance, repair, storage, transportation, during which one of the following consequences:

- the death of or personal injury to a person while on board an aircraft because of the negligent or intentional actions of the victim or others not related to the malfunction of the aircraft and its systems;
- the death of or personal injury to a person who, without sufficient grounds or documents, has arbitrarily infiltrated outside areas of the aircraft to which passengers and crew are prohibited;
- the death of or personal injury to a person on board the aircraft because of exposure to the external environment following the forced landing of the aircraft outside the aerodrome;
- the death of or personal injury to a person outside the aircraft because of direct contact with the aircraft or its components;
- destruction or serious damage to the aircraft on the ground, resulting in a breach of structural strength or deterioration of flight performance due to environmental influences or a violation of maintenance technology, storage, and transportation rules.

OCCURRENCE - any case concerning safety which endangers or (in case of disregard or failure to take measures) endangers the aircraft, persons on board or any other persons and includes accidents and serious incidents.

OPERATIONAL PERSONNEL - personnel involved in aviation activities who can report safety information.

Note. Such personnel include but are not limited to flight crews; air traffic controllers; aeronautical station operators; maintenance technicians; personnel of aircraft design and manufacturing organizations; cabin crews; flight dispatchers, apron personnel and ground handling personnel.

SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS) - a systematic approach to managing safety, including the necessary organizational structures, accountability, responsibilities, policies, and procedures.

НАДЗВИЧАЙНА ПОДІЯ - пов'язана з використанням повітряного судна подія, що не відповідає визначенню термінів "авіаційна подія", "серйозний інцидент" чи "інцидент", пов'язана з технічним обслуговуванням, ремонтом, зберіганням, транспортуванням, під час якої настав один з таких наслідків:

- загибель або тілесні ушкодження особи під час її перебування на борту повітряного судна внаслідок необережних або умисних дій самого потерпілого чи інших осіб, не пов'язаних з порушенням функціонування повітряного судна та його систем;
- загибель або тілесні ушкодження особи, яка без достатніх підстав або документів самовільно проникла за межі зон у повітряному судні, куди доступ пасажиром та членам екіпажу заборонено;
- загибель або тілесні ушкодження особи, яка перебувала на борту повітряного судна, внаслідок впливу зовнішнього середовища після вимушеної посадки повітряного судна за межами аеродрому;
- загибель або тілесні ушкодження особи, яка перебувала поза межами повітряного судна, внаслідок безпосереднього контакту з повітряним судном або його елементами;
- руйнування або серйозне пошкодження повітряного судна на землі, що призвело до порушення міцності його конструкції або погіршення льотно-технічних характеристик внаслідок впливу зовнішнього середовища або порушення технології обслуговування, правил зберігання і транспортування.

ПОДІЯ - будь-який випадок, що стосується безпеки польотів та ставить під загрозу або (у разі ігнорування чи невжиття заходів) може поставити під загрозу ПС, осіб, які знаходяться на борту, або будь-яких інших осіб та включає, зокрема, авіаційні події та серйозні інциденти.

ЕКСПЛУАТАЦІЙНИЙ ПЕРСОНАЛ - персонал, пов'язаний із забезпеченням авіаційної діяльності та має можливість представляти інформацію про безпеку польотів.

Примітка. Цей персонал включає льотні екіпажі, диспетчерів управління повітряним рухом, операторів авіаційних станцій, фахівців з технічного обслуговування, персонал організацій з проектування і виготовлення повітряних суден, членів кабінного екіпажу, польотних диспетчерів, перонний персонал і персонал наземного обслуговування, однак цими категоріями він не обмежується.

СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ПОЛЬОТІВ (СУБП) - системний підхід до управління безпекою польотів, включаючи необхідну організаційну структуру, ієрархію відповідальності, обов'язки, керівні принципи і процедури.

 CONSTANTA	OM Part A - Chapter 11 КЕ Частина А - Розділ 11	HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ	Page Стор. 11-9
---	--	---	---------------------------

SAFETY - the state in which risks associated with aviation activities, related to, or in direct support of the operation of aircraft, are reduced and controlled to an acceptable level.

SAFETY MANAGEMENT MANUAL (SMM) - guiding document approved by the SAA of Ukraine, which contains the safety policy and describes the SMS of PrJSC "Aircompany "Constanta".

HAZARD - a condition or an object with the potential to cause or contribute to an aircraft incident or accident.

SAFETY RISK - the predicted probability and severity of the consequences or outcomes of a hazard.

DEFENCES - specific mitigating actions, preventive controls or recovery measures put in place to prevent the realization of a hazard or its escalation into an undesirable consequence.

AVEX Safety Layer (ASL) software - software, including the ASL mobile application, through which Aircompany Constanta attracts the intellectual resources of all employees to manage the safety and ensures the functioning of the safety report system (mandatory, voluntary, confidential and anonymous reports).

INVESTIGATION - a process conducted to prevent aviation accidents, which includes the collection and analysis of information, the preparation of conclusions, including the establishment of causes and / or related factors, and, if necessary, the development of safety recommendations.

БЕЗПЕКА ПОЛЬОТІВ (БП) - стан, при якому фактори ризику, пов'язані з авіаційною діяльністю, що відноситься до експлуатації ПС або безпосередньо забезпечує таку експлуатацію, знижені до прийнятного рівня або утримуються на ньому.

КЕРІВНИЦТВО З УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ПОЛЬОТІВ (КУБП) - керівний документ, схвалений Державіаслужбою України, в якому викладено політику в області безпеки польотів і описано СУБП ПрАТ "Авіакомпанія "Константа".

НЕБЕЗПЕКА, або НЕБЕЗПЕЧНИЙ ФАКТОР - стан або об'єкт, які можуть викликати авіаційний інцидент або авіаційну подію, або сприяти його виникненню.

РИЗИК ДЛЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ - передбачувана імовірність і серйозність наслідків або результатів небезпеки.

ЗАСОБИ ЗАХИСТУ - специфічні пом'якшуючі дії, запобіжний контроль або заходи з відновлення, спрямовані на запобігання реалізації небезпеки або її ескалації в небажані наслідки.

ПРОГРАМА «AVEX Safety Layer» (ASL) - програмне забезпечення, включаючи мобільний додаток **ASL mobile**, за допомогою якого Авіакомпанія Константа залучає інтелектуальний ресурс всіх працівників для управління БП і забезпечує, в тому числі, функціонування системи повідомлень від персоналу (обов'язкові, добровільні, конфіденційні та анонімні повідомлення).

РОЗСЛІДУВАННЯ - процес, що проводиться з метою запобігання авіаційних подій, який включає збір і аналіз інформації, підготовку висновків, включаючи встановлення причин і / або супутніх факторів, і, якщо необхідно, вироблення рекомендацій щодо забезпечення безпеки.

11.1.2. Abbreviations and acronyms

SAAU - State Aviation Administration of Ukraine

NBAAI - National Bureau of Air Accidents Investigation of Ukraine

ICAO - International Civil Aviation Organization

SMM - Safety Management Manual of PrJSC "Aircompany "Constanta"

ATS - air traffic service

ATM - air traffic management

FDM Programme - Flight Data Monitoring

11.1.2. Скорочення та акроніми

ДАСУ - Державіаслужба України

НБРЦА - Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами України

ІКАО - Міжнародна організація цивільної авіації

КУБП - Керівництво з управління безпекою польотів ПрАТ "Авіакомпанія "Константа"

ОПР - обслуговування повітряного руху

ОрПР - організація повітряного руху

ПАМПД - Програма аналізу та моніторингу

 CONSTANTA	<i>OM Part A - Chapter 11</i> <i>КЕ Частина А - Розділ 11</i>	<i>HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS</i> <i>ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ</i>	<i>Page</i> 11-10 <i>Стор.</i>
---	--	--	--

Programme of PrJSC "Aircompany "Constanta"

AC - aircraft

SMS - Safety Management System of PrJSC "Aircompany "Constanta"

ADREP ICAO - ICAO Accident / Incident Data Reporting

CVR - aircraft cockpit voice recorder

FDR - aircraft flight data recorder

ERP - Emergency Response Plan of PrJSC "Aircompany "Constanta"

11.2. INTRODUCTION

Safety is a top priority in aviation.

In view of this, one of the main goals of ICAO is to ensure a continuous reduction of operational risks for the safety.

Any hazards related to flights, airworthiness and maintenance of the aircraft, air transportation of dangerous goods, air traffic services, meteorological services, aeronautical information, etc. may affect the safety of the aviation system.

In this regard, the ICAO International Standards and Recommended Practices (SARPS ICAO), regulatory requirements of EASA, the SAA of Ukraine, which provide for the introduction of event reporting systems (mandatory, voluntary) both at the international and national levels, and subjects of aviation activity, because accurate and timely provision of relevant information on safety is the basis for safety management in civil aviation.

11.3. REGULATIONS

Issues related to the establishment by States and aviation providers of mandatory and voluntary reporting systems, conducting investigations of accidents and incidents are regulated by the requirements of following laws and regulations (but not limited):

- Annex 13 to the Convention on ICAO "Aircraft Accident and Incident Investigation";
- Annex 19 to the Convention on ICAO "Safety Management";

польотних даних ПрАТ "Авіакомпанія "Константа"

ПС - повітряне судно

СУБП - Система управління безпекою польотів ПрАТ "Авіакомпанія "Константа"

ADREP ICAO - Система подання даних про авіаційні події / інциденти ICAO

CVR - бортовий голосовий реєстратор

FDR - бортовий реєстратор польотних даних

ERP - План дій на випадок аварійної обстановки та надзвичайних обставин ПрАТ "Авіакомпанія "Константа"

11.2. ВСТУП

Безпека польотів є головним пріоритетом в авіації.

Зважаючи на це однією з основних цілей ІКАО визначено забезпечення постійного зниження експлуатаційних ризиків для безпеки польотів.

Будь-які негативні фактори, пов'язані з польотами, льотною придатністю та технічним обслуговуванням ПС, перевезенням небезпечних вантажів, обслуговуванням повітряного руху, метеорологічним обслуговуванням, аеронавігаційною інформацією, тощо можуть вплинути на безпеку авіаційної системи.

У зв'язку з цим особливу важливість становлять Міжнародні стандарти та Рекомендована практика ІКАО (SARPS ICAO), нормативні вимоги EASA, Державіаслужби України, що передбачають впровадження систем збору повідомлень про події (обов'язкову, добровільну) як на міжнародному та національному рівнях, так і суб'єктами авіаційної діяльності, адже точне і своєчасне надання відповідної інформації з питань безпеки польотів є основою управління безпекою польотів в цивільній авіації.

11.3. ЗАКОНОДАВЧЕ І НОРМАТИВНЕ ВРЕГУЛЮВАННЯ

Питання щодо створення державами та суб'єктами авіаційної діяльності обов'язкових і добровільних систем збору повідомлень про події, проведення розслідувань авіаційних подій та інцидентів регулюються вимогами наступних законодавчих та нормативних актів (перелік не вичерпний):

- Додаток 13 до Конвенції ІКАО "Розслідування авіаційних подій та інцидентів";
- Додаток 19 до Конвенції ІКАО "Управління безпекою польотів";

 CONSTANTA	OM Part A - Chapter 11 КЕ Частина А - Розділ 11	HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ	Page Стор. 11-11
---	--	---	----------------------------

- Safety Management Manual ICAO Doc 9859 (ed.4, 2018);
- Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council of 13 June 2003 on occurrence reporting in civil aviation;
- Air Code of Ukraine;
- The SAAU Order "On approval of the Aviation Rules of Ukraine "Technical requirements and administrative procedures for flight operations in civil aviation" dated 05.07.2018 **No.682**;
- The SAAU Order "On approval of acceptable methods of compliance (AMC) and guidance material (GM) to the Aviation Rules of Ukraine "Technical requirements and administrative procedures for flight operations in civil aviation" dated 13.02.2020 **No.256**;
- The SAAU Order "On approval of the Aviation Rules of Ukraine "Procedure for notification of occurrences in civil aviation, consideration of the received information, its analysis and taking appropriate measures" dated 27.12.2019 **No.1817**.
- Керівництво з управління безпекою польотів ICAO Doc 9859 (вид.4-е, 2018);
- Директива ЄС 2003/42/ЄС;
- Повітряний кодекс України;
- Наказ Державіаслужби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації» від 05.07.2018 р. **№ 682**;
- Наказ Державіаслужби України «Про затвердження прийнятних методів відповідності (AMC) та керівного матеріалу (GM) до Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації» від 13.02.2020 р. **№ 256**;
- Наказ Державіаслужби України "Про затвердження Авіаційних правил України "Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів" від 27.12.2019 р. **№ 1817**.

11.4. THE PIC AND CREW RESPONSIBILITIES FOR SAFETY ON BOARD AND REPORTING

11.4. ОБОВ'ЯЗКИ КОМАНДИРА ПС ТА ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ З ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА БОРТУ ПС ТА НАДАННЯ ПОВІДОМЛЕНЬ

11.4.1. Crew responsibilities

11.4.1. Обов'язки членів екіпажу

CAT.GEN.MPA.100; CAT.GEN.MPA.145; AMC1 CAT.GEN.MPA.145

- | | |
|--|---|
| <p>a) The crew member shall be responsible for the proper execution of his/her duties that are:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) related to the safety of the aircraft and its occupants; and 2) specified in the instructions and procedures in this OM. <p>b) Any crew member shall:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) report to the PIC any fault, failure, malfunction or defect which the crew member believes may affect the airworthiness or safe operation of the aircraft including emergency systems, if not already reported by another crew member; 2) report to the PIC any incident that endangered, or could have endangered, the safety of the operation, if not already reported by another crew member; 3) comply with the relevant requirements of the Aircompany's occurrence reporting schemes; | <p>a) Будь-який член екіпажу є відповідальним за належне виконання своїх обов'язків, які:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) мають відношення до безпеки польотів ПС та осіб на борту; 2) визначені інструкціями та процедурами у цьому КЕ. <p>b) Будь-який член екіпажу повинен:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) повідомляти Командира ПС про будь-які недоліки, відмови, несправності або дефекти, які, на його думку, можуть вплинути на льотну придатність або безпеку експлуатації ПС, включаючи аварійні системи, якщо це раніше не зробив інший член екіпажу; 2) повідомляти Командира ПС про будь-які інциденти, які загрожують або могли поставити під загрозу безпеку польоту, якщо це раніше не зробив інший член екіпажу; 3) виконувати усі застосовні вимоги щодо розробленої Авіакомпанією схеми сповіщення |
|--|---|

 CONSTANTA	<i>OM Part A - Chapter 11</i> <i>КЕ Частина А - Розділ 11</i>	<i>HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS</i> <i>ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ</i>	Page 11-12 Стор.
---	--	---	----------------------------

4) ensure, on his own, that the PIC has been immediately informed of any incident that has endangered or may endanger safety during the flight and that the PIC is provided with all relevant information.

c) Flight engineer shall check completion of the aircraft emergency and safety equipment in accordance with flight route, number of passengers and crew composition.

d) Co - pilot submits by e-mail a list of emergency and safety equipment on board (in the form of a list including the number, color and type of life rafts and pyrotechnics, details of emergency medical supplies, eg first aid kit assistance, emergency medical kit, water supply, and type and frequency of emergency portable radio equipment) to Aircompany's OCC.

e) Aircompany's OCC should sent information about emergency and safety equipment on board (in the form of a list including the number, color and type of life rafts and pyrotechnics, details of emergency medical supplies, eg first aid kit assistance, emergency medical kit, water supply, and type and frequency of emergency portable radio equipment) to Rescue Coordination Center (RCC) in case of appropriate request

11.4.2. The PIC responsibilities

CAT.GEN.MPA.105

a) The PIC, in addition to complying with schedule 11.4.1 of this Para (and, accordingly, in CAT.GEN.MPA.100), shall:

- 1) be responsible for the safety of all crew members, passengers, and cargo on board, as soon as the commander arrives on board the aircraft, until the commander leaves the aircraft at the end of the flight;
- 2) be responsible for the operation and safety from the moment the aircraft is first ready to move for the purpose of taxiing prior to take-off, until the moment it finally comes to rest at the end of the flight and the engines used as primary propulsion units are shut down;
- 3) have authority to give all commands and take any appropriate actions for the purpose of securing the safety of the aircraft and of persons and/or property carried therein;
- 4) have authority to disembark any person, or any part of the cargo, that may represent a potential hazard to the safety of the aircraft or its occupants;

про авіаційні події;

4) гарантувати зі свого боку, що КПС був негайно поінформований про будь-який інцидент, який загрожував безпеці або може загрожувати безпеці під час польоту і, що КПС забезпечений всією відповідною інформацією.

c) Бортовий інженер перевіряє комплектування ПС аварійно – рятувальними засобами відповідно до маршруту польоту, кількості пасажирів та складу екіпажу.

d) Другий пілот подає електронною поштою перелік наявного на борту ПС аварійно – рятувального обладнання (у вигляді списку, що включає в себе кількість, колір і тип рятувальних плотів, і піротехнічних засобів, деталі щодо запасів медикаментів на випадок екстреної ситуації, наприклад, аптечка першої допомоги, аварійний медичний комплект, запас води, і тип та частоти аварійного портативного радіообладнання) в ЦОКП Авіакомпанії.

e) ЦОКП Авіакомпанії на запит передає інформацію щодо наявного на борту ПС аварійно – рятувального обладнання (у вигляді переліку, що включає в себе кількість, колір і тип рятувальних плотів, і піротехнічних засобів, деталі щодо запасів медикаментів на випадок екстреної ситуації, наприклад, аптечка першої допомоги, аварійний медичний комплект, запас води, і тип та частоти аварійного портативного радіообладнання) до центрів координації рятувальних операцій (RCC)

11.4.2. Обов'язки КПС

a) Окрім дотримання вимог, викладених в п.11.4.1 цього Розділу (і, відповідно, - в CAT.GEN.MPA.100), КПС повинен:

- 1) з моменту прибуття на ПС, відповідати за безпеку всіх членів екіпажу, пасажирів та вантажу на борту, до моменту залишення ПС після завершення польоту;
- 2) є відповідальним за експлуатацію і безпеку польотів ПС з того моменту, коли літак готовий рухатися для руління перед зльотом, до моменту, коли літак остаточно зупиняється після завершення польоту та його основні тягові двигуни вимкнені;
- 3) мати повноваження надавати накази та вживати будь-які необхідні заходи з метою забезпечення безпеки експлуатації та безпеки польотів ПС, а також осіб та/або майна, що перевозяться на борту;
- 4) мати право висадити будь-яку особу або будь-яку частину вантажу/багажу, які можуть становити потенційну небезпеку для безпеки польотів ПС або осіб на борту;

 CONSTANTA	OM Part A - Chapter 11 KE Частина А - Розділ 11	HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ	Page Стор. 11-13
---	--	---	----------------------------

- | | |
|--|---|
| <p>5) not allow a person to be carried in the aircraft who appears to be under the influence of alcohol or drugs to the extent that the safety of the aircraft or its occupants is likely to be endangered;</p> <p>6) have the right to refuse transportation of inadmissible passengers, deportees, or persons in custody if their carriage increases the risk to the safety of the aircraft or its occupants;</p> <p>7) ensure that all passengers are briefed on the location of emergency exits and the location and use of relevant safety and emergency equipment;</p> <p>8) ensure that all operational procedures and checklists are complied with in accordance with this OM;</p> <p>9) not permit any crew member to perform any activity during critical phases of flight, except duties required for the safe operation of the aircraft;</p> <p>10) ensure that:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) flight recorders are not disabled or switched off during flight; ii) in the event of an occurrence other than an accident or a serious incident that shall be reported according to <i>ORO.GEN.160(a)</i>, flight recorders' recordings are not intentionally erased; and iii) in the event of an accident or a serious incident, or if preservation of recordings of flight recorders is directed by the investigating authority: <ul style="list-style-type: none"> - flight recorders' recordings are not intentionally erased; - flight recorders are deactivated immediately after the flight is completed; and - precautionary measures to preserve the recordings of flight recorders are taken before leaving the flight crew compartment. <p>11) decide on acceptance of the aircraft with unserviceabilities in accordance with the configuration deviation list (CDL) or the minimum equipment list (MEL);</p> <p>12) ensure that the pre-flight inspection has been carried out in accordance of the Continuing Airworthiness Requirements (Part-M),</p> | <p>5) заборонити перевозити особу, яка знаходиться під впливом алкоголю або наркотиків до такої міри, що безпека польотів ПС або осіб на борту може опинитися під загрозою;</p> <p>6) мати право відмовити в перевезенні пасажирів без права на в'їзд, депортованих осіб або осіб під вартою, якщо їх перевезення збільшує ризик для безпеки польотів ПС та решти осіб на борту;</p> <p>7) переконаватися, що усі пасажирів отримують короткий інструктаж про розташування аварійних виходів та використання засобів безпеки та аварійно-рятувального обладнання;</p> <p>8) забезпечити, щоб всі експлуатаційні процедури та чек-листи виконувалися відповідно до цього KE;</p> <p>9) в критичних фазах польоту заборонити будь-якому члену екіпажу виконання будь-яких функцій, окрім дій, які необхідні для безпечної експлуатації ПС;</p> <p>10) переконаватися, що:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) бортові реєстратори не є заблокованими або вимкненими під час польоту; ii) у випадку події відмінної від авіаційної події або серйозного інциденту, про який обов'язково потрібно звітувати відповідно до <i>ORO.GEN.160(a)</i>, записи дані бортових реєстраторів не стерті навмисно; а також iii) у випадку авіаційної події або інциденту, або якщо збереження записів бортових реєстраторів спрямована експертною установою з розслідування: <ul style="list-style-type: none"> - записи дані бортових реєстраторів не стерті навмисно; - бортові реєстратори негайно вимкнені після завершення польоту; - попереджувальні заходи для збереження записів бортових реєстраторів прийняті перед покиданням кабіни льотного екіпажу; <p>11) приймати рішення про прийняття ПС в експлуатацію з деякими несправностями відповідно до переліку відхилень від нормальної конфігурації (CDL) або переліку мінімального обладнання (MEL);</p> <p>12) переконаватися, що передпольотний огляд був проведений відповідно до вимог Правил з підтримання льотної придатності (Part-M),</p> |
|--|---|

 CONSTANTA	OM Part A - Chapter 11 КЕ Частина А - Розділ 11	HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ	Page Стор. 11-14
---	--	--	----------------------------

approved by the Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine dated 10.02.2012 No 85;

затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 10.02.2012 № 85;

13) be satisfied that relevant emergency equipment remains easily accessible for immediate use.

13) переконатися в тому, що аварійне обладнання, розташовано на борту і відповідне обладнання залишається легко доступним для швидкого використання.

b) The PIC, or the pilot to whom conduct of the flight has been delegated, shall, in an emergency that requires immediate decision and action, take any action he/she considers necessary under the circumstances. In such cases he may deviate from rules, operational procedures, and methods in the interest of safety.

b) КПС або пілот, якому делеговано керування польотом, повинен при виникненні надзвичайної ситуації, яка вимагає негайного рішення, робити будь-які дії, які він вважає необхідними за даних обставин. У таких випадках він може не дотримуватися правил, експлуатаційних процедур та службових методик задля забезпечення безпеки польотів. Якщо такі заходи порушують місцеві правила чи процедури, командир екіпажу повинен негайно повідомити про це відповідний місцевий орган влади.

11.4.3. Responsibilities of crew to provide safety notifications / reports

The PIC or, if he is unable to report the incident on his own, the next member of the crew, shall report the occurrences (accidents, serious incidents, incidents, and any other events), including incidents involving air traffic, ACAS RAs, bird hazards, volcanic ash, dangerous goods or accidents and unlawful interference, in the order, time and sequence specified in this Para, as well as, in relation to aviation security, in the Para 10 of this OM.

Require oral notification to air traffic services of incidents involving recommendations for resolving ACAS decisions, bird hazards, dangerous goods, and hazardous conditions.

11.4.3. Обов'язки членів екіпажу ПС щодо надання повідомлень / звітів про події

КПС або, якщо він не може самостійно повідомити про подію, наступний за посадою член льотного екіпажу ПС, повинні повідомляти про події (авіаційні події, серйозні інциденти, інциденти та будь-які інші події), включаючи інциденти, пов'язані з повітряним рухом, ACAS RAs, небезпекою птахів, вулканічною активністю, небезпечними вантажами або аваріями та незаконним втручанням, в порядку, строки і в послідовності, що визначені у цьому Розділі, а також, стосовно авіаційної безпеки - у Розділі 10 цього КЕ.

Потребують усного повідомлення до підрозділів служби повітряного руху за інцидентами, що стосуються рекомендацій розв'язання рішень ACAS, небезпеки птахів, небезпечних вантажів та небезпечних умов.

11.5. OCCURRENCE REPORTING SYSTEM OF AIRCOMPANY CONSTANTA

11.5.1. General description of the system

In accordance with the requirements of current international and national legislation in the field of civil aviation of Ukraine, Aircompany Constanta has implemented a Safety Management System (SMS).

The flight safety policy and the description of the SMS are set out in the Safety Management Manual (SMM) - the guiding document of Aircompany Constanta, approved by the State Aviation Administration of Ukraine.

11.5. СИСТЕМА СПОВІЩЕНЬ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ АВІАКОМПАНІЇ КОНСТАНТА

11.5.1. Загальний опис системи

У відповідності з вимогами чинного міжнародного та національного законодавства в галузі цивільної авіації України в Авіакомпанії Константа впроваджено Систему управління безпекою польотів (СУБП).

Політику в області безпеки польотів й опис СУБП викладено в Керівництві з управління безпекою польотів (КУБП) - керівному документі Авіакомпанії Константа, схваленому Державіаслужбою України.

 CONSTANTA	OM Part A - Chapter 11 KE Частина А - Розділ 11	HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ	Page Стор. 11-15
---	--	---	----------------------------

As one of the tools for obtaining information and data on safety, within the framework of SMS of Aircompany Constanta has been created the internal safety reporting scheme - Mandatory and Voluntary Reporting System.

Procedures for providing mandatory and voluntary notifications, analysis and investigation of occurrences are set out in the SMM.

GM1 ORO.GEN.200(a)(3)

The overall purpose of the internal safety reporting system of Aircompany is to use reported information to improve the level of the safety performance of the AC and **not to attribute blame**.

The objectives of the scheme are to:

- 1) enable an assessment to be made of the safety implications of each relevant incident and accident, including previous similar occurrences, so that any necessary action can be initiated; and
- 2) ensure that knowledge of relevant incidents and accidents is disseminated, so that other persons and operators may learn from them.

The scheme is an essential part of the overall monitoring function and it is complementary to the normal day-to-day procedures and 'control' systems of Aircompany and is not intended to duplicate or supersede any of them.

The scheme is a tool to identify those instances where routine procedures have failed.

All occurrence reports judged reportable by the person submitting the report should be retained as the significance of such reports may only become obvious later.

Attention!

The processing of reporting shall consider the need to prevent the use of information for non-safety purposes and shall ensure the confidentiality of the identity of speakers and persons mentioned in notifications to facilitate the dissemination of a "just culture" on the Aircompany.

The information obtained from event notifications is used exclusively for the purposes that served as a basis for its collection.

It is forbidden to provide access or use information about events:

- 1) to establish guilt or liability; or
- 2) for any purpose other than maintaining or enhancing flight safety.

11.5.2. What to report

The following are subject to **mandatory notification** in accordance with the requirements of the current

В якості одного із інструментів для отримання інформації і даних з безпеки польотів, в рамках СУБП Авіакомпанії створено внутрішню схему звітності з безпеки польотів - Систему обов'язкового і добровільного сповіщення.

Процедури надання обов'язкових і добровільних сповіщень, аналізу та розслідування подій викладено у КУБП.

Загальна мета внутрішньої схеми звітності з безпеки польотів Авіакомпанії полягає в тому, щоб використовувати зареєстровану інформацію для підвищення рівня безпеки експлуатації ПС, **а не приписування вини**.

Цілями схеми є:

- 1) можливість провести оцінку наслідків для безпеки кожного відповідного інциденту та авіаційної події, включаючи попередні аналогічні випадки, з метою запобігання будь-яким необхідним діям; і
- 2) забезпечення поширення знань про відповідні інциденти та авіаційні події, щоб інші люди та експлуатанти могли вчитися на них.

Ця схема є невід'ємною частиною загальної функції моніторингу та є доповненням до звичайних щоденних процедур та систем контролю Авіакомпанії, і не має наміру дублювати або заміщати будь-яку з них.

Схема являє собою інструмент для виявлення тих випадків, коли звичайні процедури не виконані.

Всі повідомлення про події, про які повідомляє особа, яка подала доповідь, повинні зберігатись, оскільки значення таких звітів може стати очевидним лише пізніше.

Важливо!

Під час опрацювання сповіщень враховується необхідність запобігання використанню інформації для цілей, що не стосуються безпеки польотів, а також належно забезпечується конфіденційність особистості доповідачів та осіб, згаданих у сповіщеннях про події, з метою сприяння поширенню в Авіакомпанії "культури справедливості" ("just culture").

Інформація, отримана зі сповіщень про події, використовується виключно для цілей, що послужили обґрунтуванням для її збору.

Заборонено надавати доступ або використовувати інформацію про події:

- 1) для встановлення вини або відповідальності; або
- 2) для будь-яких цілей, окрім підтримання або підвищення рівня безпеки польотів.

11.5.2. Про що потрібно повідомляти

Обов'язковому сповіщенню згідно вимог чинного законодавства підлягають:

 CONSTANTA	<i>OM Part A - Chapter 11</i> <i>KE Частина А - Розділ 11</i>	<i>HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS</i> <i>ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ</i>	Page Стор. 11-16
---	--	---	----------------------------

legislation:

- 1) accidents, serious incidents - in the manner specified in Annex 13 to the ICAO Convention (for more details, see schedule 11.3.1 of this Para);
- 2) occurrences which do not relate to serious incidents, but which affect flight safety and endanger or (if ignored or not taken) may endanger the aircraft, persons on board or any other person; in the manner prescribed by SAAU Order **No.1817** (for more details, see schedule 11.3.2 of this Para).

By SAAU Order **No.1817** it is established that occurrences **related to the operation of the AC** are subject to mandatory notification, including the list:

- 1) Air operations;
- 2) Technical occurrences;
- 3) Interaction with Air Navigation Services (ANS) and Air Traffic Management (ATM);
- 4) Emergencies and other critical situations;
- 5) External environment and meteorology;
- 6) Security.

The full list of this occurrences is given in **Annex 11.7** of this Para.

The following are subject to **voluntary notification** within the framework of SMS of Aircompany Constanta (for more details, see schedule 11.4 of this Para):

- 1) information on occurrences that may not be covered by the mandatory occurrence notification system;
- 2) notification of hazards and any inconsistencies and deviations that may affect flight safety;
- 3) other safety-related information if the rapporteur considers that it poses a real or potential safety hazard.

11.5.3. Personnel should report:

- 1) The PIC or, if he is unable to report the incident on his own, the next member of the crew, shall report the occurrences related to the operation of the AC (accidents, serious incidents, incidents, and any other occurrences).
- 2) In addition to abovementioned, the notification of an accident or serious incident may be provided by any person who becomes aware of it (including operating personnel, contracted personnel, suppliers' personnel).

- 1) авіаційні події, серйозні інциденти - в порядку, визначеному Додатком 13 до Конвенції ІКАО (докладніше – див. п.11.6.1 цього Розділу);
- 2) події, які не відносяться до серйозних інцидентів, але стосуються безпеки польотів та ставлять під загрозу або (у разі ігнорування чи невжиття заходів) можуть поставити під загрозу повітряне судно, осіб, які знаходяться на борту, або будь-яких інших осіб - в порядку, визначеному Наказом ДАСУ **№ 1817** (докладніше – див. п.11.6.2 цього Розділу).

Зокрема, Наказом ДАСУ **№ 1817** встановлено, що обов'язковому сповіщенню підлягають події, **пов'язані з льотною експлуатацією ПС**, за переліком:

- 1) Льотна експлуатація;
- 2) Технічні події;
- 3) Взаємодія зі службами аеронавігації та ОрПР;
- 4) Аварійні та інші критичні ситуації;
- 5) Навколишнє середовище та погодні умови;
- 6) Авіаційна безпека.

Повний перелік таких подій наведено у **Додатку 11.7** до цього Розділу.

Добровільному сповіщенню в рамках СУБП Авіакомпанії Константа підлягають (докладніше – див. п.11.4 цього Розділу):

- 1) інформація про події, які можуть не охоплюватись обов'язковою системою сповіщення про події;
- 2) повідомлення про небезпечні фактори та будь-які невідповідності й відхилення, що можуть вплинути на безпеку польотів;
- 3) інша інформація, пов'язана з безпекою польотів, якщо доповідач вважає, що вона становить реальну або потенційну небезпеку для безпеки польотів.

11.5.3. Персонал, який повинен повідомляти:

- 1) Обов'язкові повідомлення про події, пов'язані з льотною експлуатацією ПС (авіаційні події, серйозні інциденти, події та небезпечні фактори), повинен надавати КПС або, якщо він не може самостійно повідомити про подію, наступний за посадою член льотного екіпажу ПС.
- 2) У доповнення к вищезазначеному, повідомлення про авіаційну подію чи серйозний інцидент може надаватись будь-якою особою, якій стало про це відомо (включаючи експлуатаційний персонал та персонал, залучений за контрактом, персонал постачальників обслуговування).

- 3) Voluntary reports may be provided by the PIC, any crew member, other Aircompany's personnel and personnel contracted with suppliers.

11.5.4. Report types:

a) **Mandatory**

Implements duty airline employee informed about cases that require notification of the Aircompany. The list of mandatory notifications is defined in **Annex 11.7** of this Para.

May be grounds for protecting the employee from administrative penalties.

b) **Voluntary**

Exercises the employee's right to openly and unhinderedly inform the Aircompany about situations that affect or may adversely affect safety.

As a rule, it is the basis for protection of the employee from administrative penalties.

Voluntary notifications on the principle of submission also can be:

i) **anonymous:**

Exercises the employee's right to anonymously inform the Aircompany about situations that affect or may affect safety.

ii) **confidential:**

exercises the employee's right to confidential information of the Aircompany about situations that affect or may affect safety.

Confidentiality may be disclosed by the Safety Manager or his deputy only at the request of the employee who sent the notice.

11.5.5. Providing reporting via ASL mobile

Within the framework of Aircompany Constanta SMS, as one of the means of reporting, received from staff information about threats, dangerous factors, as well as mistakes and hidden incidents in the form of mandatory and voluntary messages using a mobile application to the software AVEX Safety Layer - ASL mobile.

ASL mobile allows employees to simplify the process of sending messages to the flight safety database by:

- the ability to send messages directly from your own mobile device;
- the automatic filling of some fields of the form;

- 3) Добровільні повідомлення може надавати КПС, будь-який член екіпажу ПС, інший персонал Авіакомпанії та персонал, залучений за контрактом з постачальниками.

11.5.4. Типи повідомлень:

a) **Обов'язкове**

Реалізує обов'язок працівника інформувати про випадки, які вимагають повідомлення Авіакомпанії. Перелік обов'язкових повідомлень визначено у **Додатку 11.7** цього Розділу.

Може бути підставою для захисту працівника від адміністративних стягнень.

b) **Добровільне**

Реалізує право працівника на відкрите і безперешкодне інформування авіакомпанії про ситуації, які впливають або можуть негативно впливати на безпеку польотів.

Як правило, є підставою для захисту працівника від адміністративних стягнень.

Добровільні повідомлення за принципом подання також можуть бути:

i) **аноніmnими:**

реалізує право працівника на анонімне інформування Авіакомпанії про ситуації, які впливають або можуть вплинути на безпеку польотів.

ii) **конфіденційними:**

реалізує право працівника на конфіденційне інформування Авіакомпанії про ситуації, які впливають або можуть вплинути на безпеку польотів.

Конфіденційність може бути розкрита Керівником з БП або його заступником тільки на вимогу самого працівника, який направив це повідомлення.

11.5.5. Надання повідомлень з використанням ASL mobile

В якості одного із засобів надання повідомлень про загрози, небезпечні фактори, а також допущені помилки і приховані інциденти в Авіакомпанії передбачено використання мобільного додатку до програмного забезпечення AVEX Safety Layer - ASL mobile.

ASL mobile дозволяє працівникам спростити процес відправки повідомлень в базу даних з безпеки польотів за рахунок:

- можливості відправлення повідомлень безпосередньо з власного мобільного пристрою;
- автоматичного заповнення деяких полів форми;

 CONSTANTA	OM Part A - Chapter 11 KE Частина А - Розділ 11	HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ	Page Стор. 11-18
---	--	--	----------------------------

- the ability to create a message without an Internet connection and then send it when connected to the network.

All data used in software AVEX Safety Layer are deidentified.

11.5.6. Protection of information sources

No personal data should be recorded in the database of voluntary and mandatory reporting system. Access to such identifiable information shall be provided by the Aircompany to all designated parties to enable them to fulfill their safety performance responsibilities.

Aircompany's personnel and staff involved in the contract, reporting or event that is mentioned in the reports of the occurrences should not be subjected to prejudice the administration, based on information provided by the reportee.

This provision does not apply:

- in case of intentional breach of requirements;
- in cases of manifest serious disregard for obvious risk and complete lack of professional responsibility for taking the necessary action in the circumstances, which caused damage to persons or property that could have been prevented or endangered safety.

11.6. MANDATORY NOTIFICATION

11.6.1. Mandatory notification of aviation accidents and serious incidents

11.6.1.1. What occurrences need to be reported immediately

The procedure for providing mandatory notifications of aviation accidents and serious incidents is regulated in Annex 13 to the ICAO Convention.

Data on aviation accidents, including serious incidents, emergencies, damage to aircraft on the ground, must be provided.

A list of examples of incidents that may constitute serious incidents, as well as guidance material for identifying aircraft damage to be classified as aviation accidents under Annexes C, E to Annex 13 to the ICAO Convention, is contained in **Annexes 11.1, 11.2** to this Para.

When deciding whether an incident should be classified as a serious incident, the following two main aspects need to be considered:

- можливості створення повідомлення без підключення до Інтернету з подальшою його відправкою при підключенні до мережі.

Всі дані, що використовуються в програмному забезпеченні AVEX Safety Layer, знеособлюються.

11.5.6. Захист джерел інформації

Жодні персональні дані не повинні реєструвались в базі даних добровільних і обов'язкових сповіщень про події. Доступ до такої деідентифікованої інформації забезпечується Авіакомпанією для усіх визначених сторін для того, щоб дозволити їм виконувати свої обов'язки щодо підвищення рівня безпеки польотів.

Працівники Авіакомпанії та персонал залучений за контрактом, які повідомляють про подію або про які згадується у сповіщеннях про події, не повинні піддаватись упередженому ставленню з боку адміністрації на основі інформації, наданої доповідачем.

Це положення не застосовується:

- у разі навмисного порушення вимог;
- у випадках явного серйозного нехтування очевидним ризиком та повної відсутності професійної відповідальності для здійснення необхідних дій в існуючих умовах, що завдало шкоди особам або майну, якої можна було запобігти, або поставило безпеку польотів під серйозну загрозу.

11.6. ОБОВ'ЯЗКОВЕ СПОВІЩЕННЯ

11.6.1. Обов'язкове сповіщення про авіаційні події та серйозні інциденти

11.6.1.1. Які події потребують негайної доповіді

Порядок надання обов'язкових сповіщень про авіаційні події та серйозні інциденти регламентується Додатком 13 до Конвенції ІКАО.

Повинні подаватися дані про авіаційні події, включаючи серйозні інциденти, надзвичайні події, пошкодження ПС на землі.

Перелік прикладів інцидентів, які можуть являти собою серйозні інциденти, а також інструктивний матеріал по визначенню пошкоджень ПС, що мають класифікуватися як авіаційні події згідно Доповнень С, Е до Додатку 13 до Конвенції ІКАО, міститься у **Додатках 11.1, 11.2** до цього Розділу.

Приймаючи рішення про те, чи слід віднести інцидент до категорії серйозних інцидентів, потрібно враховувати два наступних головних аспекти:

- a) Were there circumstances indicating a high probability of an aviation accident?
- b) Was the aviation accident avoided only by fortuitous combination of circumstances?

11.6.1.2. Emergency Response Plan (ERP)

To keep the Aircompany Constanta ready to respond to an air accident, serious incident or other emergency, the General Director of the Aircompany approved the Emergency Response Plan (ERP), issued as a separate document.

The main goal of ERP is to safely continue operations and to restore normal operations as soon as possible.

ERP contains instructions and recommendations for:

- distribution of authority throughout the organization in emergency situations in Aircompany Constanta;
- assigning special responsibilities to staff in emergencies;
- coordination of emergency response plans of Aircompany Constanta with emergency response plans of other organizations with which Aircompany must interact during the provision of its services.

The ERP also determines the procedure for informing about aviation accidents, serious incidents, as well as other emergencies, including the notification scheme, the list of contacts of officials of the Crisis Management Centre, in the case of an occurrence:

- 1) on the territory of Ukraine;
- 2) when the Aircompany's AC are in the territory of foreign states.

The notification scheme of Aircompany Constanta in case of an aviation accidents is given in Annex 11.9 to this chapter.

11.6.1.3. Timeframe for providing information on aviation accidents and serious incidents

Notifications of aviation incidents and serious incidents shall be **notified immediately** (as far as possible), but preferably **not later than one hour** after their occurrence, by the fastest of the available means of communication (e-mail, facsimile, AFTN or by phone, including the use of the ASL mobile application).

- a) Чи мали місце обставини, що вказують на високу ймовірність авіаційної події?
- b) Чи вдалося уникнути авіаційної події тільки завдяки щасливому збігу обставин?

11.6.1.2. План реагування на надзвичайні ситуації (ERP)

З метою підтримання Авіакомпанії Константа у стані готовності реагувати на авіаційну подію, серйозний інцидент чи іншу надзвичайну ситуацію Генеральним директором Авіакомпанії затверджений План дій на випадок аварійної обстановки та надзвичайних обставин (ERP), виданий як окремий документ.

Головна мета ERP полягає в безпечному продовженні діяльності та у відновленні якомога швидше нормальної діяльності.

ERP містить інструкції та рекомендації щодо:

- розподілу повноважень по всій організації при надзвичайних ситуаціях в Авіакомпанії Константа;
- призначення співробітникам спеціальних обов'язків при надзвичайних ситуаціях;
- координації планів реагування на надзвичайні ситуації Авіакомпанії Константа з планами реагування на надзвичайні ситуації інших організацій, з якими Авіакомпанія повинна взаємодіяти під час надання своїх послуг.

План визначає також порядок інформування співробітниками Авіакомпанії Константа про авіаційні події, серйозні інциденти, а також інші надзвичайні події, включаючи схему оповіщення, перелік контактів посадових осіб штабу аварійного реагування, при настанні події:

- 1) на території України;
- 2) з ПС Авіакомпанії в разі знаходження ПС на території іноземних держав.

Схема сповіщення Авіакомпанії Константа на випадок авіаційної події наведено у Додатку 11.9 до цього розділу.

11.6.1.3. Часові рамки надання інформації про авіаційні події та серйозні інциденти

Повідомлення про авіаційні події та серйозні інциденти підлягають **негайному сповіщенню** (наскільки це можливо), але, бажано, **не пізніше ніж протягом однієї години** з моменту її виникнення, найшвидшими з доступних засобів зв'язку (електронною поштою, факсимільним зв'язком, АФТН або по телефону, включаючи використання мобільного додатку ASL mobile).

 CONSTANTA	<i>OM Part A - Chapter 11</i> <i>KE Частина А - Розділ 11</i>	<i>HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS</i> <i>ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ</i>	Page Стор. 11-20
---	--	--	----------------------------

After receiving information about the aviation accident in Aircompany Constanta according to ERP procedures, a check is made of the fact whether the Aircompany's AC is really involved in the incident.

Upon confirmation of the fact of the aviation accident, the Emergency Response Plan (ERP) is activated.

When occurrence happened, Managers, and in the first place - the Safety Manager, must be notified as soon as possible.

The following employees of the Aircompany Operational Control Center are responsible for the organization of the initial notification:

- a) the person on duty of OCC, or
- b) a manager of the OCC at the operational points (if the aircraft is located outside Ukraine), and / or
- c) the head of the OCC.

Phone numbers for notification of the management of Aircompany Constanta under the Alert Scheme are given in Annexes to ERP.

All information received about the emergency should be processed and sent as soon as possible to the Director General of Aircompany Constanta, who are the Head of Crisis Management Centre.

11.6.1.4. Initial report of an aviation accident / serious incident

The PIC is directly responsible for the reporting primary information.

In any case, the PIC must notify the Aircompany Constanta of any occurrence that occurred during his control of the AC.

In the case that the PIC is unable to provide such notice, this task shall be undertaken by any other crew member, if he is able to do so, in accordance with the Aircompany's designated transfer of authority procedure.

The most efficient of the available means of communication available should be used to transmit information.

It is also established that any official or staff member of the Aircompany who witnessed an emergency (including an accident, a serious incident), is obliged to provide information about this occurrence.

11.6.1.4.1. Addresses for initial notification of an aviation accident / serious incident to Aircompany

Після отримання інформації про авіаційну подію в Авіакомпанії Константа згідно процедур ERP проводиться перевірка факту того, чи дійсно ПС Авіакомпанії залучене до інциденту.

За підтвердженням факту події активується План дій на випадок аварійної обстановки та надзвичайних обставин (ERP).

У разі надзвичайної ситуації будь-якого типу керівники, а в першу чергу - Керівник з БП, повинні бути повідомлені в найкоротші терміни.

Відповідальними за організацію первинного оповіщення є наступні працівники Центру операційного контролю польотів Авіакомпанії:

- a) черговий ЦОКП, чи
- b) менеджер ЦОКП на оперативній точці (в разі знаходження ПС за межами України), та/або
- c) начальник ЦОКП.

Номери телефонів для оповіщення керівництва Авіакомпанії Константа за Схемою аварійного оповіщення наведені в Додатках до ERP.

Вся отримана інформація щодо надзвичайної події повинна бути оброблена та спрямована, як можна швидше, Генеральному директору Авіакомпанії Константа, що є керівником Штабу аварійного реагування.

11.6.1.4. Первісне повідомлення про авіаційну подію / серйозний інцидент

Безпосередній обов'язок щодо передачі первинної інформації лежить на КПС.

У будь-якому випадку КПС повинен повідомити Авіакомпанію Константа про будь-яку подію, яка трапилась під час його керування ПС.

У разі, коли КПС не може надати таке повідомлення, це завдання має взяти на себе будь-який інший член екіпажу, якщо він здатний зробити це, відповідно до визначеної Авіакомпанією процедури передачі повноважень КПС.

Для передачі інформації мають бути використані найбільш оперативні з наявних засобів зв'язку, що є у розпорядженні.

Також встановлено, що будь-яка посадова особа або особа зі складу персоналу Авіакомпанії, яка стала свідком надзвичайної події (в тому числі АП, серйозного інциденту), зобов'язана передати інформацію про цю подію.

11.6.1.4.1. Адреси для надання первісного повідомлення про авіаційну подію / серйозний інцидент в Авіакомпанію

 CONSTANTA	OM Part A - Chapter 11 КЕ Частина А - Розділ 11	HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ	Page Стор. 11-21
---	--	---	----------------------------

**Operational control Center /
OCC of Aircompany Constanta:**

+38 099 446 90 41 (Person on duty, round the clock)

The list of telephone numbers of managers at operational points (maintenance line stations) is given in ERP.

+38 050 269 42 78 (Head of OCC)

ops@constantaairline.com

AFTN: KCONXAAA

Through the **ASL software**, or an application to the program - **ASL mobile**, installed on your own device.

*Note: information about the occurrence is provided in any way to the specified addresses in the minimum amount according to **Annex 11.3** to this Para.*

11.6.1.4.2. Mandatory notification of an aviation accident / serious incident to official bodies

After confirming the fact of occurrence of the accident and completion of the initial briefing, the Safety Manager of Aircompany Constanta must provide notification of the aviation accident, serious incident or other emergency to the official authorities, first to the Central Dispatch Service of the State Aviation Administration of Ukraine or National Bureau of Air Accidents Investigation of Ukraine (NBAAI) at the addresses and in the manner prescribed current legislation and ERP:

- a) As soon as you look at the official website of SAAU, see the electronic form for the following:

<https://avia.gov.ua/bezpeka-aviatsiyi/bezpeka-polotiv/systema-obov-yazkovyh-spovishhen/>

Central dispatching service of the State Aviation Administration of Ukraine / CDS SAAU:

Person on duty in CDS (round the clock)

+38 044 351 55 92

+38 044 351 55 51

[cgs@avia.gov.ua](mailto:cds@avia.gov.ua)

AFTN: UKKACGXX

*Remark: information about the accident is provided in any way to the specified addresses in the minimum amount according to **Annex 11.3** to this Para.*

- b) Whenever you look at the official website of the NBAAI, see the electronic form for the following:

<http://www.nbaai.gov.ua/report.html>

**Центр операційного контролю польотів /
ЦОКП Авіакомпанії Константа:**

+38 099 446 90 41 (Черговий, цілодобово)

Перелік номерів телефонів менеджерів на оперативних точках (лінійних станціях) наведені в ERP

+38 050 269 42 78 (Начальник ЦОКП)

ops@constantaairline.com

AFTN: KCONXAAA

Через **програму ASL**, або додаток до програми - **ASL mobile**, встановлений на власному пристрої.

*Ремарка: інформація про подію надається в будь-який спосіб на вказані адреси в мінімальному обсязі згідно **Додатку 11.3** до цього Розділу.*

11.6.1.4.2. Обов'язкове повідомлення про авіаційну подію / серйозний інцидент офіційних органів

Після підтвердження факту настання події та завершення початкового брифінгу Авіакомпанії Константа Керівник з БП має надати повідомлення про авіаційну подію, серйозний інцидент чи іншу надзвичайну подію офіційним органам, по перше - до Центральної диспетчерської служби Державіаслужби України чи НБРЦА, на адреси та у порядку, встановленому чинними актами законодавства та ERP:

- a) Якщо повідомлення надається з використанням офіційного веб-порталу ДАСУ, відповідна електронна форма знаходиться за посиланням:

**Центральна диспетчерська служба
Державіаслужби України / ЦДС ДАСУ:**

Черговий ЦДС (цілодобово)

+38 044 351 55 92

+38 044 351 55 51

cgs@avia.gov.ua

AFTN: UKKACGXX

*Ремарка: інформація про подію надається в будь-який спосіб на вказані адреси в мінімальному обсязі згідно **Додатку 11.3** до цього Розділу.*

- b) Якщо повідомлення надається з використанням офіційного веб-порталу НБРЦА, відповідна електронна форма знаходиться за посиланням:

 CONSTANTA	OM Part A - Chapter 11 КЕ Частина А - Розділ 11	HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ	Page 11-22 Стор.
--	--	--	----------------------------

National Bureau of Air Accidents Investigation of Ukraine / NBAAI:

Person on duty in NBAAI (round the clock)

+38 044 351 43 38

Fax: +38 044 351 43 13 or
+38 044 351 43 91

info@nbaai.gov.ua

AFTN: UKKKYLYB or UKKKYLYX

*Remark: information about the accident is provided in any way to the specified addresses in the minimum amount according to **Annex 11.3** to this Para.*

- c) Other addresses of official bodies and rescue services, including outside Ukraine, are given in the ERP.

11.6.2. Mandatory notification of occurrences according to the list approved by SAAU

11.6.2.1. What occurrences need to be reported SAAU

The procedure for notification of threatening occurrences or in case of ignoring or not taking measures could endanger aircraft, persons on board, any other persons, equipment or means that affect the operation of the aircraft, and also notification in this context of other information related to flight safety, established by the Aviation Rules of Ukraine "Procedure for occurrence notification in the field of civil aviation, review of information received, its analysis and taking appropriate measures", approved by the SAAU Order dated December 27, 2019 **No.1817**.

AMC1 ORO.GEN.160

- a) The Aircompany should report all occurrences defined in an Approximate list of occurrences in civil aviation that are subject to notification in accordance with the requirements of the SAAU Order **No.1817**.
- b) The Aircompany should report volcanic ash clouds encountered during flight (see more in schedule 11.3.3.4 of this Para).

The list of occurrences related to operation of aircraft, approved by the SAAU Order **No.1817**, is given in **Annex 11.7** to this Para.

Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами України / НБРЦА:

Черговий НБРЦА (цілодобово)

+38 044 351 43 38

Факс: +38 044 351 43 13 або
+38 044 351 43 91

info@nbaai.gov.ua

АФТН: UKKKYLYB або UKKKYLYX

*Ремарка: інформація про подію надається в будь-який спосіб на вказані адреси в мінімальному обсязі згідно **Додатку 11.3** до цього Розділу.*

- c) Інші адреси офіційних органів та рятувальних служб, в тому числі за межами України, наведені у ERP.

11.6.2. Обов'язкове сповіщення про події за переліком, затвердженим ДАСУ

11.6.2.1. Про які події потрібно доповідати ДАСУ

Порядок сповіщення про події, що загрожують або у разі ігнорування чи невжиття заходів, могли б загрожувати повітряним суднам (далі - ПС), особам, які знаходяться на борту, будь-яким іншим особам, обладнанню або засобам, що впливають на експлуатацію ПС, а також сповіщення в цьому контексті іншої інформації, пов'язаної з безпекою польотів, встановлений Авіаційними правилами України "Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів", затвердженими Наказом Державіаслужби України **№1817** від 27.12.2019 р.

- a) Авіакомпанія повинна повідомити про всі випадки, визначені в Примірному переліку подій в галузі цивільної авіації, які підлягають сповіщенню відповідно до вимог Наказу Державіаслужби України **№1817**.
- b) Авіакомпанія повинна повідомити про викиди вулканічного попелу, що виникли під час польоту (докладніше див. у п.11.6.3.4 цього Розділу).

Перелік подій, пов'язаних з експлуатацією ПС, затверджений Наказом Державіаслужби України **№1817**, наведений у **Додатку 11.7** до цього Розділу.

11.6.2.2.Entities reporting occurrences:

- 1) The occurrences determined according to the list approved by the SAAU must be reported to Aircompany (initial report) by the PIC or, if he cannot independently report the occurrence, by the next member of the flight crew of the AC.
- 2) After receiving the notification of the occurrence, data verification and preliminary analysis, the Aircompany Constanta is obliged to provide SAAU with notification of the occurrence in the prescribed manner.

11.6.2.3.Time frame for providing occurrence information:

- 1) The PIC or, if he cannot independently report the occurrence, by the next member of the flight crew of the AC, shall notify the Aircompany Constanta of the occurrence related to the operation of the AC (according to the list specified in **Annex 11.7** to this Para), **within 72 hours** after they become aware of them unless this is prevented by exceptional circumstances.
- 2) Upon receipt of the notification of the **occurrence**, the Aircompany Constanta is obliged to provide the SAAU with information about the occurrence as soon as possible, but **not later than 72 hours** after the occurrence became known.

Importantly:

*In addition to notifying the SAAU, Aircompany Constanta shall also **inform the aircraft or component designer (manufacturer)** as soon as possible in view of any condition of the aircraft or component detected by the Aircompany that has caused or may lead to hazardous conditions that endanger flight safety, but **not later than within 72 hours** from the discovery of the circumstances related to the report.*

- 3) If Aircompany identifies a real or potential risk to flight safety because of the analysis of an occurrence or groups of occurrences which were reported to (accordingly chapter 11.3.2.6 of this Para), Aircompany shall provide SAAU with such information (by adding supporting documents to the occurrence notification):
 - a) within 30 days from the date of receipt of the notification of the occurrence from the rapporteur, a detailed description of the occurrence, its preliminary analysis, preliminary classification, severity assessment, certain corrective, or

11.6.2.2.Суб'єкти, які надають повідомлення про події:

- 1) Первинні звіти про події, визначені за переліком, затвердженим ДАСУ, повинні надавати в Авіакомпанію КПС або, якщо він не може самостійно повідомити про подію, наступний за посадою член льотного екіпажу ПС.
- 2) В свою чергу, Авіакомпанія Константа, після отримання повідомлення про подію, перевірки даних та попереднього аналізу, зобов'язана надати ДАСУ сповіщення з інформацією про подію у встановленому порядку.

11.6.2.3.Часові рамки надання інформації про події:

- 1) КПС або, якщо він не може самостійно повідомити про подію, наступний за посадою член льотного екіпажу ПС, повинні повідомляти Авіакомпанію Константа про події, пов'язані з експлуатацією ПС (за переліком, визначеним у **Додатку 11.7** до цього Розділу), **протягом 72 годин** після того, як їм стає про них відомо, якщо цьому не заважають обставини виняткового характеру.
- 2) Після отримання повідомлення про подію Авіакомпанія Константа зобов'язана якомога швидше, але **не пізніше ніж через 72 години** після того, як стало відомо про подію, **надати ДАСУ сповіщення з інформацією про подію**.

Важливо:

*Про будь-який виявлений Авіакомпанією стан ПС чи компонента, що призвів чи може призвести до небезпечних умов, які серйозно загрожують безпеці польотів, Авіакомпанія Константа, крім повідомлення ДАСУ, повинна також інформувати **організацію-розробника (виробника) ПС або компонента** якомога швидше з огляду на обставини, але не пізніше ніж **впродовж 72 годин** з моменту виявлення обставин, пов'язаних із звітом.*

- 3) Якщо Авіакомпанія ідентифікує реальний або потенційний ризик для безпеки польотів в результаті аналізу подій або групи подій, про які їй було повідомлено (згідно п. 11.6.2.6 цього Розділу), вона має передати ДАСУ таку інформацію (шляхом додавання підтверджуючих документів до сповіщення про подію):
 - a) у 30 - денний строк з дати отримання повідомлення про подію від доповідача - детальний опис події, її попередній аналіз, попередню класифікацію, оцінку серйозності, визначені коригувальні або запобіжні заходи;

precautionary measures;

- b) no later than three months from the date of notification of the occurrence, a report on the final results of the analysis.

11.6.2.4. Addresses for occurrence notifications

- 1) Initial notification of the occurrence.

Notifications from the staff of Aircompany Constanta from defined in chapter 11.6.2.3(1) of this Para about the occurrence are provided through the system of mandatory notification introduced in Aircompany, by any of the specified methods of data transmission using the ASL mobile application, by e-mail or by phone:

Operational control Center / OCC of Aircompany Constanta:

+38 099 446 90 41 (Person on duty, round the clock)

The list of telephone numbers of managers at operational points (maintenance line stations) is given in ERP.

+38 050 269 42 78 (Head of OCC)

ops@constantaairline.com

AFTN: KCONXAAA

Through the **ASL software**, or an application to the program - **ASL mobile**, installed on your own device.

Remark: information about the occurrence is provided in any way to the specified addresses.

The Safety Report Form (Annex 11.4 to this Para) should be used, but other forms may be used provided that at least the minimum information, depending on the type of occurrence, is provided in accordance with the established requirements (Annexes 11.5, 11.6, 11.7 to this Para).

If the report was provided orally, written confirmation must be provided as soon as possible.

- 2) Mandatory notification of the occurrence to the State Aviation Administration of Ukraine

The Aircompany Constanta notifies SAAU by filling in the electronic notification form on the official web portal of SAAU (notification is made by the Safety Manager with access to the resource in the Risk Management Department of SAAU):

<http://rmd.avia.gov.ua>

- b) не пізніше ніж через три місяці з дати повідомлення про подію - звіт про остаточні результати аналізу.

11.6.2.4. Адреси для сповіщень про події

- 1) Первісне повідомлення про подію.

Повідомлення про подію від персоналу Авіакомпанії Константа, визначеному у п.11.6.2.3(1) цього Розділу, надаються через систему обов'язкового сповіщення, запроваджену в Авіакомпанії, будь-яким з визначених способів передачі даних, зокрема, за допомогою мобільного додатку ASL mobile, електронною поштою або за телефоном:

Центр операційного контролю польотів / ЦОКП Авіакомпанії Константа:

+38 099 446 90 41 (Черговий, цілодобово)

Перелік номерів телефонів менеджерів на оперативних точках наведені в ERP

+38 050 269 42 78 (Начальник ЦОКП)

ops@constantaairline.com

AFTN: KCONXAAA

Через **програму ASL**, або додаток до програми - **ASL mobile**, встановлений на власному пристрої.

Ремарка: інформація про подію надається в будь-який спосіб на вказані адреси.

Слід використовувати форму Повідомлення з БП (Додаток 11.4 до цього Розділу), але можуть бути використані інші форми за умови, що принаймні мінімальна інформація, залежно від виду події, надана відповідно до встановлених вимог (Додатки 11.5, 11.6, 11.7 до цього Розділу).

Якщо звіт було надано в усній формі, необхідно якнайшвидше надіслати письмове підтвердження.

- 2) Обов'язкове повідомлення про подію Державіаслужбу України.

Авіакомпанія Константа повідомляє ДАСУ шляхом заповнення електронної форми сповіщення на офіційному веб-порталі ДАСУ (повідомлення здійснює Керівник з БП з отриманням доступу до ресурсу у Відділі управління ризиками ДАСУ):

 CONSTANTA	OM Part A - Chapter 11 КЕ Частина А - Розділ 11	HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ	Page Стор. 11-25
---	--	---	----------------------------

If it is impossible to fill in the electronic form, notifications are sent in the amount specified in **Annex 11.5** to this Para, to the backup addresses of SAAU:

При неможливості заповнення електронної форми, сповіщення надсилаються в обсязі, визначеному у **Додатку 11.5** до цього Розділу, на резервні адреси ДАСУ:

report@avia.gov.ua

Fax: +38 044 351 55 08

11.6.2.5. Quality and content of occurrence notifications

The requirements for the minimum amount of information to be included in an occurrence notification are set out in SAAU Orders **No.1817, No.256 (AMC1.CAT.GEN.MPA.200 (e))** and set out in **Annexes 11.4, 11.5** to this Para.

Occurrence notifications should include a classification of risks for the relevant occurrence. This classification is reviewed and amended as necessary and has been approved by the SAAU.

The Aircompany Constanta has introduced process of data quality control to ensure consistency of data, in particular between the received primary information and the report stored in the database of voluntary and mandatory notifications.

11.6.2.6. Analysis of the occurrence and taking appropriate measures

The Aircompany Constanta has introduced process of an occurrence analysis to determine the safety hazards associated with the identified occurrence or groups of occurrences.

Based on this analysis, the Aircompany determines the necessary corrective and precautionary measures to improve flight safety.

If Aircompany identifies a real or potential risk to flight safety because of the analysis of an occurrence or an occurrence groups reported to it by SAAU, Aircompany Constanta should provide SAAU with the following information by adding supporting documents to the notification of the occurrence:

- within 30 days from the date of receipt of the occurrence notification - a detailed description of the occurrence, its preliminary analysis, preliminary classification, severity assessment, certain corrective, or precautionary measures;
- no later than three months from the date of the occurrence notification - a report on the final results of the analysis.

The occurrence analysis is performed within the Safety Risk Management (SRM) process defined in the SMM and can be performed, inter alia, in relation to voluntary notifications.

11.6.2.5. Якість та зміст сповіщень про події

Вимоги щодо мінімального обсягу інформації, що має містити сповіщення про подію, встановлені Наказами ДАСУ **№1817, №256 (AMC1.CAT.GEN.MPA.200 (e))** і наведені у **Додатках 11.4, 11.5** до цього Розділу.

Сповіщення про події мають містити класифікацію ризиків для відповідних подій. Ця класифікація переглядається та змінюється за потреби і має бути схвалена ДАСУ.

В Авіакомпанії Константа запроваджено процес перевірки якості даних з метою забезпечення узгодженості даних, зокрема між отриманою первинною інформацією та звітом, що зберігається в базі даних добровільних і обов'язкових сповіщень.

11.6.2.6. Аналіз подій та вжиття відповідних заходів

В Авіакомпанії Константа запроваджено процес аналізу подій, з метою визначення небезпек для безпеки польотів, пов'язаних з ідентифікованими подіями або групами подій.

На основі такого аналізу Авіакомпанія визначає необхідні коригувальні та запобіжні заходи для підвищення рівня безпеки польотів.

Якщо Авіакомпанія ідентифікує реальний або потенційний ризик для безпеки польотів в результаті аналізу подій або групи подій, про які їй було повідомлено ДАСУ, вона має, шляхом додавання підтверджуючих документів до сповіщення про подію, передати ДАСУ таку інформацію:

- у 30 - денний строк з дати отримання повідомлення про подію від доповідача - детальний опис події, її попередній аналіз, попередню класифікацію, оцінку серйозності, визначені коригувальні або запобіжні заходи;
- не пізніше ніж через три місяці з дати повідомлення про подію - звіт про остаточні результати аналізу.

Аналіз подій здійснюється в рамках процесу управління ризиками безпеки польотів Safety Risk Management / SRM, визначеному у КУБП, і може виконуватись, в тому числі, у відношенні

добровільних сповіщень.

11.6.3. Specific reports

11.6.3.1. Specific dangerous goods accident and incident reporting

CAT.GEN.MPA.200 (a)

The transport of dangerous goods by air shall be conducted in accordance with Annex 18 to the ICAO Convention as last amended and amplified by the Technical instructions for the safe transport of dangerous goods by air ICAO Doc 9284-AN/905, including its supplements and any other addenda or corrigenda (more details - in Para 9 of this OM).

CAT.GEN.MPA.200 (e)

The operator shall, in accordance with the Technical Instructions, report without delay to the SAA of Ukraine and the appropriate authority of the State of occurrence in the event of:

- 1) any dangerous goods accidents or incidents;
- 2) the discovery of undeclared or misdeclared dangerous goods in cargo or mail; or
- 3) the finding of dangerous goods carried by passengers or crew members, or in their baggage, when not in accordance with Part 8 of the technical instructions.

AMC1.CAT.GEN.MPA.200 (e)

A dangerous goods accident or incident may also constitute an aircraft accident, serious incident, or incident. Reports should be made for both types of occurrences when the criteria for each are met.

Any type of dangerous goods accident or incident, or the finding of undeclared or misdeclared dangerous goods should be reported, irrespective of whether the dangerous goods are contained in cargo, mail, passengers' baggage, or crew baggage. For the purposes of the reporting of undeclared and misdeclared dangerous goods found in cargo, the Technical Instructions considers this to include items of operators' stores that are classified as dangerous goods.

Notifications of accidents and serious incidents involving dangerous goods **shall be notified**

11.6.3. Особливі звіти

11.6.3.1. Спеціальне повідомлення та звітування про авіаційні події та інциденти з небезпечними вантажами

Перевезення небезпечних вантажів повітрям здійснюється відповідно до положень Додатку 18 до Конвенції ІКАО з останніми поправками та розширеним тлумаченням, яке міститься у Технічних інструкціях з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям ICAO Doc 9284-AN/905, включаючи усі доповнення або зміни, а також додатки до цього документа (докладніше - у Розділі 9 цього KE).

Відповідно до Технічних інструкцій, експлуатант повинен невідкладно повідомити ДАСУ та уповноважений орган з питань цивільної авіації влади держави - місця події у випадку:

- 1) будь-яких авіаційних подій та інцидентів із небезпечними вантажами;
- 2) виявлення незадекларованих або невірно задекларованих небезпечних вантажів серед вантажів або пошти, що перевозяться, або
- 3) виявлення небезпечних вантажів, які перевозилися безпосередньо пасажирями або членами екіпажу (або знаходилися у їхньому багажі) всупереч положенням Розділу 8 Технічних інструкцій.

Авіаційна подія чи інцидент, пов'язаний з небезпечними вантажами, може призвести до авіаційної події, серйозного інциденту або інциденту за участю ПС. Необхідно подавати звіти про обидва типи подій, коли задовольняються критерії для обох.

Про будь-які авіаційні події чи інциденти з небезпечними вантажами, або виявлення незадекларованих або неправильно задекларованих небезпечних вантажів, слід повідомляти незалежно від того, чи містяться небезпечні вантажі у вантажі, пошті, багажу пасажирів або екіпажу. Для цілей звітування про не декларовані та неправильно задекларовані небезпечні вантажі, які були виявлені, Технічні інструкції визначають це як предмети, що перебувають у пунктах зберігання експлуатантів, які були класифіковані як небезпечні вантажі.

Повідомлення про авіаційні події та серйозні інциденти з небезпечними вантажами, підлягають

immediately (as far as possible), but preferably not later than one hour after their event.

In case of an incident (occurrence) with dangerous goods the first report should be dispatched **within 72** hours of the event. It may be sent by any means, including e-mail, telephone or fax in the manner specified in schedule 11.6.2.4 of this Para. This report should include the details that are known at that time, under the headings identified in the next indent. If necessary, a subsequent report should be made as soon as possible giving all the details that were not known at the time the first report was sent. If a report has been made verbally, written confirmation should be sent as soon as possible.

The first and any subsequent report should be as precise as possible and should contain the following data, where relevant:

- 1) date of the incident or accident or the finding of undeclared or misdeclared dangerous goods;
- 2) location, the flight number, and flight date;
- 3) description of the goods and the reference number of the air waybill, pouch, baggage tag, ticket, etc.;
- 4) proper shipping name (including the technical name, if appropriate) and UN / ID number, when known;
- 5) class or division and any subsidiary risk;
- 6) type of packaging, and the packaging specification marking on it;
- 7) quantity;
- 8) name and address of the shipper, passenger, etc.;
- 9) any other relevant details;
- 10) suspected cause of the incident or accident;
- 11) action taken;
- 12) any other reporting action taken; and
- 13) name, title, address, and telephone number of the person making the report.

Copies of relevant documents and any photographs taken should be attached to the report.

The following dangerous goods reporting form (**Annex 11.5** to this Para) should be used, but other

негайному сповіщенню (наскільки це можливо), але, бажано, не пізніше ніж протягом однієї години з моменту її виникнення

В разі виникнення інциденту (події) з небезпечними вантажами перший звіт повинен бути наданий **протягом 72 годин** після події. Він може надсилатися будь-якими способом, включаючи електронну пошту, телефон або факс в порядку, визначеному в п.11.6.2.4 цього Розділу. Цей звіт повинен містити інформацію, з деталями, які відомі на момент події, з пунктами, які визначені нижче у наступному абзаці. У разі необхідності наступний звіт слід подати якомога швидше, з наданням усієї інформації, яка не була відома на момент надсилання першого звіту. Якщо звіт було надано в усній формі, необхідно якнайшвидше надіслати письмове підтвердження.

Перший і будь-який наступний звіти повинні бути максимально точними і, якщо це необхідно, містити такі дані:

- 1) дата інциденту або авіаційної події, або виявлення незадекларованих або неправильно задекларованих небезпечних вантажів;
- 2) місце, реєстраційний номер ПС та дата польоту;
- 3) опис вантажів та реєстраційний номер авіанакладної, кур'єрського пакета, багажної бирки, квитка тощо;
- 4) точна назва, при відвантаженні (включаючи технічну назву, якщо необхідно) та номер за класифікацією ООН / ідентифікаційний номер, якщо він відомий;
- 5) клас чи категорія у класифікації та будь-які додаткові ризики;
- 6) тип пакування та маркування на ньому;
- 7) кількість;
- 8) ім'я та адресу вантажовідправника, пасажирів тощо;
- 9) будь-які інші важливі дані;
- 10) ймовірна причина інциденту або авіаційної події;
- 11) вжиті заходи;
- 12) будь-які інші вжиті заходи при наданні звітності;
- 13) ім'я, посада, адреса та номер телефону особи, яка готує звіт.

Копії документів та будь-які зроблені фотографії повинні бути додані до звіту.

Слід використовувати форму звітності про подію з небезпечними вантажами (**Додаток 11.5** до

 CONSTANTA	OM Part A - Chapter 11 KE Частина А - Розділ 11	HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ	Page 11-28 Стор.
---	--	--	----------------------------

forms, including electronic transfer of data, may be used provided that at least the minimum information of these requirements is supplied.

11.6.3.2. Airborne collision avoidance system (ACAS)

CAT.GEN.MPA.105 (c)

Whenever an aircraft in flight has maneuvered in response to an airborne collision avoidance system (ACAS) resolution advisory (RA), the PIC shall submit an ACAS report to the competent authority.

11.6.3.3. Bird hazards and strikes

CAT.GEN.MPA.105 (d)

- 1) whenever a potential bird hazard is observed, the commander shall inform the air traffic service (ATS) unit as soon as flight crew workload allows;
- 2) whenever an aircraft for which the PIC is responsible suffers a bird strike that results in significant damage to the aircraft or the loss or malfunction of any essential service, the PIC shall submit a written bird strike report after landing to the competent authority.

11.6.3.4. Reporting volcanic ash clouds encountered during flight

11.6.3.4.1. Reporting requirements

AMC1 ORO.GEN.160

The Aircompany should report volcanic ash clouds encountered during flight (schedule 11.3.2.1 of this Para).

GM2 ORO.GEN.200(a)(3)

The Aircompany should require reports from its crews concerning any encounters with volcanic emissions. These reports should be passed immediately to the:

- i) appropriate air traffic services (ATS) unit; and
- ii) SAAU.

GM2 ORO.GEN.200(a)(3)(f)

The Aircompany should ensure that reports are immediately submitted to the nearest ATS unit using the VAR/AIREP procedures followed up by a more detailed VAR on landing together with, as applicable, a report to SAAU, and an aircraft technical log entry for:

цього Розділу), але можуть бути використані інші форми, включаючи електронну передачу даних, за умови, що принаймні мінімальна інформація надана відповідно до цих вимог.

11.6.3.2. Спрацювання бортової системи попередження зіткнень (ACAS)

У разі, якщо ПС в польоті зманеврувало у відповідь на повідомлення / наказ бортової системи попередження зіткнень (ACAS), КПС повинен надати уповноваженому органу відповідний звіт ACAS.

11.6.3.3. Загроза, пов'язана з птахами та зіткнення з птахами

- 1) у випадку потенційно небезпечної орнітологічної ситуації КПС повинен інформувати службу обслуговування повітряного руху (ATS), як тільки це дозволить робоче навантаження льотного екіпажу;
- 2) якщо ПС зіткнеться з птахами, що призведе до значного пошкодження, або втрати / неполадок будь-якої з життєво важливих функцій на борту, КПС повинен надати уповноваженому органу письмовий звіт щодо небезпечної орнітологічної ситуації одразу після виконання посадки.

11.6.3.4. Повідомлення про викиди вулканічного попелу, що виникли під час польоту

11.6.3.4.1. Вимоги до надання повідомлень

Авіакомпанія повинна повідомити про викиди вулканічного попелу, що виникли під час польоту (п.11.6.2.1 цього Розділу).

Експлуатант повинен вимагати звітності своїх екіпажів про будь-які зустрічі з вулканічними викидами. Ці звіти повинні бути негайно передані:

- i) відповідному підрозділу служби повітряного руху (ОПР); та
- ii) ДАСУ.

Авіакомпанія повинна гарантувати, що звіти негайно подаються до найближчого підрозділу ОПР, використовуючи процедури VAR/AIREP, які слідує за більш детальним VAR після посадки, разом з відповідним звітом до ДАСУ, а також запис до Технічного журналу ПС про:

- 1) any incident related to volcanic clouds;
- 2) any observation of volcanic ash activity; and
- 3) any time that volcanic ash is not encountered in an area where it was forecast to be.

GM2 ORO.GEN.200(a)(3)

The Aircompany should also ensure that its crews are aware that they may be the first to observe an eruption and so need to be vigilant and ready to ensure that this information is made available for wider dissemination as quickly as possible.

GM2 ORO.GEN.200(a)(3)(e)(11)

Incident reporting includes:

- i) reporting an airborne volcanic ash cloud encounter (VAR);
- ii) post-flight volcanic ash cloud reporting (VAR);
- iii) reporting non-encounters in airspace forecast to be contaminated; and
- iv) filing a mandatory occurrence report in accordance with ORO.GEN.160 in the manner specified in schedule 11.6.2.3 of this Para.

Should be used the Volcanic Activity Reporting (VAR) form (**Annex 11.6** to this Para) should be used, but other forms, including electronic transfer of data, may be used provided that at least the minimum information of these requirements is supplied.

GM2 ORO.GEN.200(a)(3)

11.6.3.4.2. Risk management of flight operations with known or forecast volcanic ash contamination

The Aircompany is responsible for the safety of its operations, including within an area with known or forecast volcanic ash contamination.

Before initiating operations into airspace forecast to be or aerodromes/operating sites known to be contaminated with volcanic ash the Aircompany should complete this assessment of safety risks related to known or forecast volcanic ash contamination as part of its management system.

Volcanic ash safety risk assessment is carried out in accordance with the requirements of ICAO Doc.9974 "Flight safety and volcanic ash - Risk management of flight operations with known or forecast volcanic ash contamination" (see more in Para 13.1 of Part C this OM).

- 1) будь-який інцидент, пов'язаний з вулканічними хмарами;
- 2) будь-яке спостереження за активністю вулканічного виверження; і
- 3) в будь-який момент, коли вулканічний попіл не зустрічається в районі, де він передбачався.

Авіакомпанія повинна забезпечити, щоб її екіпажі усвідомлювали, що вони можуть першими спостерігати за виверженням, і тому повинні бути пильними та готовими забезпечити якнайшвидший доступ до цієї інформації для більш широкого розповсюдження.

Звітування про інциденти повинно включати:

- i) звіт про зустріч у повітрі вулканічного попелу (VAR);
- ii) звіт про зону вулканічного попелу після польоту (VAR);
- iii) повідомлення про невідповідність забруднення у повітряному просторі, що прогнозується; і
- iv) подання обов'язкового сповіщення про події відповідно до ORO.GEN.160 в порядку, визначеному у п.11.6.2.3 цього Розділу.

Слід використовувати форму звітності про подію з вулканічною активністю (**Додаток 11.6** до цього Розділу), але можуть бути використані інші форми, включаючи електронну передачу даних, за умови, що принаймні мінімальна інформація надана відповідно до цих вимог.

11.6.3.4.2. Управління ризиками льотної експлуатації з відомою або прогнозованою вулканічною активністю

Авіакомпанія є відповідальною за безпеку своєї експлуатації, в тому числі в районі з відомими чи прогнозованими забрудненнями вулканічного попелу.

Перш ніж розпочати експлуатацію в прогнозованому повітряному просторі або аеродромах/експлуатаційних майданчиках, які, як відомо, забруднені вулканічним попелом, Авіакомпанія повинна завершити оцінку ризиків безпеки, пов'язаних з відомими або прогнозованими забрудненнями вулканічного попелу.

Оцінка ризиків безпеки вулканічного попелу здійснюється відповідно до вимог ICAO Doc.9974 "Безпека польотів та вулканічний попіл – Управління ризиками польотів з відомими чи прогнозованими забрудненнями вулканічного попелу" (докладніше викладено у Розділі 13.1 Частини С цього KE).

 CONSTANTA	<i>OM Part A - Chapter 11</i> <i>КЕ Частина А - Розділ 11</i>	<i>HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS</i> <i>ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ</i>	<i>Page</i> 11-30 <i>Стор.</i>
---	--	--	--

11.7. VOLUNTARY OCCURRENCE NOTIFICATION AND DANGEROUS FACTORS

The system of voluntary reporting of hazards and occurrence of Aircompany Constanta is a system of voluntary, unpunished, and confidential or anonymous provision of data on occurrences and hazards and involves all categories of Aircompany's personnel involved in providing safety.

The system of voluntary provision of data on hazards and occurrences complements the information received through the System of mandatory notification and does not eliminate the need for mandatory notification of data on accidents and serious incidents, as well as in mandatory notification of occurrences according to the list approved by the SAAU Order **No.1817**.

The Voluntary Reporting System provides a channel for the voluntary provision of information on occurrences that have minor consequences or hazards related to Aircompany's Constanta activities in the aviation industry, without disclosing the identity of the employee providing the data. The basic principle of this system of voluntary (and confidential) provision of data is the free provision of information on all discrepancies (violations) that may move from the category of threats to incidents (accidents).

More details about the voluntary notification system implemented in the Aircompany Constanta are described in the SMM.

11.8. INVESTIGATION

There is a clear distinction between:

- investigations into aviation accidents and serious incidents as required by Annex 13 to the ICAO Convention; and
- internal safety investigations to be carried out by the aircraft operator within its SMS in order to support hazard identification and risk assessment processes.

In accordance with the provisions of Annex 13 to the ICAO Convention, the Air Code of Ukraine, the investigation of aviation accidents, serious incidents, emergencies with civilian aircraft of Ukraine and foreign aircraft and ground damage on the territory of Ukraine is organized and conducted by NBAAI with the participation of other interested government agencies. and organizations of Ukraine.

Procedure for internal investigations at Aircompany Constanta

11.7. ДОБРОВІЛЬНЕ СПОВІЩЕННЯ ПРО ПОДІЇ ТА НЕБЕЗПЕЧНІ ФАКТОРИ

Система добровільного надання даних про небезпечні фактори і події Авіакомпанії Константа є системою добровільного, некараного і, за бажанням доповідача, конфіденційного чи анонімного надання даних про події та небезпечні фактори, і залучає до таких доповідей всі категорії персоналу Авіакомпанії, задіяного в забезпеченні БП.

Система добровільного надання даних про небезпечні фактори і події доповнює інформацію, отриману через Систему обов'язкового сповіщення, і не усуває необхідність в обов'язковому поданні даних про авіаційні події та серйозні інциденти, а також в обов'язковому повідомленні про події за переліком, затвердженим Наказом ДАСУ **№1817**.

Система добровільного сповіщення забезпечує канал для добровільного надання даних про авіаційні події, що мають незначні наслідки, або про небезпечні фактори, пов'язані з діяльністю Авіакомпанії Константа в авіаційній галузі, не розкриваючи особу співробітника, який надає дані. Основний принцип цієї системи добровільного (і конфіденційного) надання даних – це вільне надання інформації про всі невідповідності (порушення), які можуть перейти з розряду загроз в інциденти (авіаційні події).

Докладніше про впроваджену в Авіакомпанії Константа систему добровільного сповіщення викладено у КУБП.

11.8. РОЗСЛІДУВАННЯ ПОДІЙ

Існує чітке розмежування між:

- розслідуваннями авіаційних подій та серйозних інцидентів за вимогами Додатку 13 до Конвенції ІКАО і
- внутрішніми розслідуваннями в області безпеки польотів, що має здійснювати експлуатант ПС в рамках своєї СУБП в цілях підтримки процесів виявлення небезпечних факторів і оцінки ризику.

Відповідно до положень Додатку 13 до Конвенції ІКАО, Повітряного кодексу України розслідування авіаційних подій, серйозних інцидентів, надзвичайних подій з цивільними ПС України та ПС іноземних держав та пошкоджень ПС на землі на території України організовує і проводить НБРЦА за участю інших зацікавлених органів державного управління, підприємств та організацій України.

Порядок проведення внутрішніх розслідувань в Авіакомпанії Константа

 CONSTANTA	<i>OM Part A - Chapter 11</i> <i>KE Частина А - Розділ 11</i>	<i>HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS</i> <i>ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ</i>	<i>Page</i> 11-31 <i>Стор.</i>
---	--	---	--

The procedure for conducting an internal investigation at Constanta Airlines is set out in the KUBP.

Events according to the list specified by the SAAU Order **№1817 (Appendix 11.7** to this Para) are subject to analysis and / or internal investigation.

In addition, analysis and / or internal investigations at the Aircompany may be conducted by:

- 1) in relation to other occurrences that may significantly affect safety, which are reported through the Voluntary notification system;
- 2) in the process of identifying hazardous factors, when more detailed research may be required, which may include the following cases:
 - i) when the Aircompany has experienced an unexplained increase in the number of events related to the BP or non-compliance with the established requirements, or when the available safeguards are not effective;
 - ii) if there is a series of similar or recurring occurrences;
 - iii) significant changes in the Aircompany or its activities;
- 3) at the request of a third-party organization involved in or related to the event.

Internal investigations into incidents and incidents are conducted by the Safer Manager under the direction of the Director General.

Any airline specialists may be involved in the investigation, who may provide an expert assessment of the issues under investigation.

The Safety Manager may conduct a blitz investigation as part of the creation of safety occurrences reports in the AVEX Safety Layer software.

11.9. HANDLING OF FLIGHT RECORDER RECORDINGS: PRESERVATION, PRODUCTION, PROTECTION AND USE

Requirements for aircraft cockpit voice recorder (CVR), flight data recorder (FDR) are established by the Aviation Rules of Ukraine "Technical requirements and administrative procedures for flight operations in civil aviation", approved by the SAAU Order dated 05.07.2018 **№.682** (§§ CAT.IDE.A. 185 and CAT.IDE.A.190 respectively).

According to the requirements of the Aviation Rules of Ukraine (CAT.GEN.MPA.195) Aircompany Constanta shall:

- 1) following an accident, a serious incident or an occurrence identified by the investigating authority, the operator of an aircraft shall

Процедуру проведення внутрішнього розслідування в Авіакомпанії Константа викладено в КУБП.

Аналізу та/або внутрішньому розслідуванню підлягають події за переліком, визначеним Наказом ДАСУ **№1817 (Додаток 11.7** до цього Розділу).

Крім того, аналіз та / або внутрішні розслідування в Авіакомпанії можуть проводитися:

- 1) стосовно інших подій, що можуть істотно вплинути на БП, про які повідомлено через Систему надання добровільних повідомлень;
- 2) в процесі виявлення небезпечних факторів, коли може потребуватись більш детальне дослідження, що може включати наступні випадки:
 - i) коли Авіакомпанія зазнала незрозумілого зростання кількості подій, пов'язаних з БП або недотриманням встановленим вимогам, або коли наявні захисні заходи не ефективні;
 - ii) в разі, якщо спостерігається череда аналогічних чи повторюваних подій з БП;
 - iii) значні зміни в Авіакомпанії або її діяльності;
- 3) за запитом сторонньої організації, залученої до події, або яка мала до неї відношення.

Внутрішні розслідування подій та інцидентів проводяться Керівником з БП під керівництвом Генерального директора.

Для проведення розслідування можуть бути задіяні будь-які фахівці авіакомпанії, які можуть дати експертну оцінку по розслідуваних питаннях.

Керівником з БП може проводитись бліц-розслідування в рамках створення повідомлень з безпеки польотів (ПБП) в програмному забезпеченні AVEX Safety Layer.

11.9. ОБРОБКА ЗАПИСІВ БОРТОВИХ РЕЄСТРАТОРІВ: ЗБЕРЕЖЕННЯ, ВИРОБНИЦТВО, ЗАХИСТ ТА ВИКОРИСТАННЯ

Вимоги до обладнання ПС Бортівим голосовим реєстратором (CVR), бортовим реєстратором польотних даних (FDR) встановлено Авіаційними правилами України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації», затвердженими Наказом ДАСУ від 05.07.2018 р. **№ 682** (п.п. CAT.IDE.A.185 та CAT.IDE.A.190 відповідно).

Згідно вимог Авіаційних правил України (CAT.GEN.MPA.195) Авіакомпанія Константа повинна:

- 1) одразу після авіаційної події, серйозного інциденту або події, ідентифікованих експертною установою з розслідування,

 CONSTANTA	<i>OM Part A - Chapter 11</i> <i>KE Частина А - Розділ 11</i>	<i>HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS</i> <i>ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ</i>	Page Стор. 11-32
---	--	--	----------------------------

preserve the original recorded data for a period of 60 days or until otherwise directed by the investigating authority;

- 2) conduct operational checks and evaluations of flight data recorder (FDR) recordings, cockpit voice recorder (CVR) recordings and data link recordings to ensure the continued serviceability of the recorders;
- 3) save the recordings for the period of operating time of the FDR (as required by *CAT.IDE.A.190*), except that, for the purpose of testing and maintaining the FDR, up to one hour of the oldest recorded material at the time of testing may be erased;
- 4) keep and maintain up-to-date documentation that presents the necessary information to convert FDR raw data into parameters expressed in engineering units;
- 5) make available any flight recorder recording that has been preserved, if so determined by the competent authority.

In addition to the above, in accordance with civil aviation regulations of Ukraine:

- 1) Except for ensuring the CVR serviceability, CVR recordings shall not be disclosed or used unless:
 - i) a procedure related to the handling of CVR recordings and of their transcript is in place;
 - ii) all crew members and maintenance personnel concerned have given their prior consent; and
 - iii) they are used only for maintaining or improving safety.
- 2) When a CVR recording is inspected for ensuring the CVR serviceability, the operator shall ensure the privacy of the CVR recording and the CVR recording shall not be disclosed or used for other purposes than ensuring the CVR serviceability.
- 3) FDR recordings or data link recordings shall only be used for purposes other than for the investigation of an accident or an incident which is subject to mandatory reporting, if such records are:
 - i) used by the operator for airworthiness or maintenance purposes only; or
 - ii) de-identified; or
 - iii) disclosed under secure procedures.
- 4) The responsibilities of the PIC to ensure the safety of flight recorders are set out in schedule

оригінальні записані дані зберігати впродовж 60 днів або до тих пір, поки інше не встановить експертна установа з розслідування;

- 2) регулярно проводити функціональні перевірки та оцінки записів бортового реєстратора польотних даних (FDR), записів голосового реєстратора (CVR), а також записів стану лінії передачі даних для забезпечення постійної експлуатаційної надійності реєстраторів;
- 3) зберегти записи за час роботи FDR (згідно з положеннями *CAT.IDE.A.190*), за наступним виключенням: з метою тестування та обслуговування FDR можна послідовно стерти до однієї години записаного матеріалу, починаючи з «найстаріших» даних;
- 4) тримати належним чином та постійно оновлювати документацію, яка містить необхідні дані для перетворення необроблених вихідних даних FDR у відповідні величини інженерних параметрів;
- 5) надати будь-які збережені записи бортових реєстраторів, якщо так визначив уповноважений орган.

Крім зазначеного вище, згідно з нормативно-правовими актами в галузі цивільної авіації України:

- 1) За винятком виконання заходів для забезпечення справності CVR, записи CVR не повинні бути розкриті або використані, до поки:
 - i) не встановлена процедура, пов'язана з обробкою записів CVR і їх стенограми;
 - ii) всі зацікавлені члени екіпажу та персонал з технічного обслуговування висловили свою попередню згоду; і
 - iii) вони використовуються тільки для підтримки або підвищення рівня безпеки.
- 2) Коли записи CVR перевіряються для забезпечення справності CVR, повинно забезпечити конфіденційність записів CVR, і записи CVR не повинні розкриватися або використовуватися для інших цілей, крім забезпечення справності CVR.
- 3) Записи FDR або записи по лінії передачі даних повинні тільки використовуватися для цілей, відмінних від розслідування авіаційної події або інциденту, який підлягає обов'язковій звітності, якщо такі записи:
 - i) використовуються тільки для цілей льотної придатності або технічного обслуговування; або
 - ii) знеособлені; або
 - iii) розкриті в рамках процедур з безпеки.
- 4) Обов'язки КПС стосовно забезпечення збереження записів бортових реєстраторів

 CONSTANTA	OM Part A - Chapter 11 КЕ Частина А - Розділ 11	HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ	Page Стор. 11-33
---	--	---	----------------------------

11.4.2 of this Para.

- 5) The results of flight information processing are one of the internal sources of detection of hazards, along with other sources of information support of the SMS of Aircompany Constanta. The procedure for providing data, performing a rapid analysis of a series of transcripts and further analysis of flight and technical deviations by the heads of relevant departments, including using the software AVEX Safety Layer (ASL), is set out in the Program of flight data monitoring of Aircompany Constanta.

Flight Operation Department activities for the operation of flight recorders

The crew carries out flight operation of flight recorders according to FOM of this type of AC.

Before departure, the aircraft is equipped with CVR, FDR, blank passport forms for these carriers, spare units of flight parameters registration systems.

During the operation of the aircraft in isolation from the base, the PIC is responsible for the operation of the aircraft.

The PIC is responsible for the safety of CVR, FDR from the moment of acceptance of the aircraft until its delivery to the service technical personnel.

Damage, loss of media is recorded in the card-dress during maintenance of the aircraft. An official investigation is underway into this fact, followed by measures to prevent similar situations in the future.

In case of failure of CVR, FDR, the service technical personnel of the aircraft shall replace it with a working one.

Departure with a faulty flight registration system is prohibited.

The PIC is responsible for the correct completion of the documentation to the information carrier of the flight recorder, as well as controls the transmission of data for processing.

The procedure for the transfer of flight information and processing is carried out in accordance with the provisions of the Program of analysis and monitoring of flight data of Constanta Aircompany (FDM Programme).

In case of any deviations in ensuring the operation of on-board registrars, collection and transmission of data for processing, the PIC is obliged to notify the Head of the FDM Programme to take measures to exclude such situations.

Flight recorders are not switched off during flight time. In order to keep the records of flight recorders

викладено у п. 11.4.2 цього Розділу.

- 5) Результати обробки польотної інформації є одним з внутрішніх джерел виявлення небезпечних факторів, поряд з іншими джерелами інформаційного забезпечення СУБП Авіакомпанії Константа. Порядок надання даних, виконання експрес-аналізу серії розшифровок та подальшого аналізу льотних та технічних відхилень з боку керівників відповідних структурних підрозділів, в тому числі за допомогою програмного забезпечення AVEX Safety Layer (ASL), викладено у Програмі аналізу та моніторингу польотних даних Авіакомпанії Константа.

Діяльність Льотної служби по експлуатації бортових реєстраторів

Екіпаж здійснює льотну експлуатацію бортових реєстраторів згідно КЛЕ даного типу ПС.

Перед вильотом ПС укомплектовується системами зчитування інформації з бортових реєстраторів, чистими бланками паспортів до цих носіїв, запасними агрегатами систем реєстрації параметрів польоту.

При роботі ПС у відриві від бази відповідальним за експлуатацію ПС є КПС.

КПС відповідає за схоронність всіх носіїв інформації бортових реєстраторів від моменту прийому ПС до його здачі обслуговуючому технічному персоналу.

Пошкодження, втрата носія фіксується в карті-наряді при технічному обслуговуванні ПС. За даним фактом проводиться службове розслідування з наступним прийняттям заходів з попередження виникненню подібних ситуацій у майбутньому.

У разі відмови бортового реєстратора обслуговуючий технічний персонал ПС виробляє його заміну на працездатний.

Виліт з несправною системою реєстрації польотних даних заборонений.

КПС несе відповідальність за правильне заповнення документації до носія інформації бортового реєстратора, а також контролює передачу даних для обробки.

Порядок передачі польотної інформації та обробки здійснюється у відповідності з положеннями Програми аналізу та моніторингу польотних даних Авіакомпанії Константа.

У разі будь-яких відхилень в забезпеченні роботи бортових реєстраторів, знятті та передачі даних до обробки КПС зобов'язаний повідомити Керівника ПАМПД для прийняття заходів по виключенню подібних ситуацій.

Бортові реєстратори протягом польотного часу не вимикаються. Для збереження записів

 CONSTANTA	<i>OM Part A - Chapter 11</i> <i>KE Частина А - Розділ 11</i>	<i>HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS</i> <i>ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ</i>	Page Стор. 11-34
---	--	--	----------------------------

after an aviation accident or serious incident, the latter must be switched off after the end of flight time and not be included again until these records are removed at the written instruction of the chairman of the commission of inquiry.

The PIC, in case of accident or serious incident, shall, if possible, keep all records of on-board registrars related to the flight and, if necessary, the registrars themselves, and keep them in a safe place until they are issued to authorized specialists.

If the accident with the aircraft occurred outside Ukraine, the procedure for issuing flight recorder records shall be carried out as provided in Annex 13 to the ICAO Convention.

Analysis and accounting of statistical information on the results of processing flight data transcripts in the AVEX Safety Layer (ASL) Software

The results of flight information processing are one of the internal sources of detection of dangerous factors, along with other sources of information support of the SMS of Constanta Aircompany.

AVEX Safety Layer (ASL) software, one of the management tools that uses flight safety data, has been implemented at Constanta Aircompany as part of the SMS to control operational risks and reduce costs associated with unwanted incidents.

The basic principles laid down in the ASL are in line with ICAO safety management standards and recommended practices and provide the Aircompany with, inter alia, documentation of measurable safety objectives and established target and threshold levels for safety performance.

The Head of the FDM Programme enters into the ASL all the data obtained during the rapid analysis of decryptions, after performing the decryptions and filling in the decryption protocol. ASL automatically systematizes all FDM Programme inputs.

The Flight Operations Manager, Training Manager shall be involved in the analysis of deviations from flight operations in accordance with the established procedure.

Upon detection of flight deviations, the above-mentioned officials shall, no later than 2 days from the date of receipt, make an appropriate entry in the ASL regarding the results of their analysis and confirmation.

For authorized users of Constanta Aircompany, who have been granted the necessary access rights (management, safety representatives), the ASL system has the ability to view the statistics of the analyzed flight data, which allows:

бортових реєстраторів після авіаційної події або серйозного інциденту останні повинні вимикатися після закінчення польотного часу і не включатися знову до вилучення цих записів за письмовою вказівкою голови комісії з розслідування.

КПС, в разі авіаційної події або серйозного інциденту, забезпечує, по можливості, збереження всіх записів бортових реєстраторів, що відносяться до даного польоту і, якщо необхідно, самих реєстраторів, а також їх збереження в надійному місці до їх видачі уповноваженим фахівцям.

Якщо авіаційна подія з КПС виникла за межами України, процедура видачі записів реєстраторів польотної інформації проводиться, як це передбачено Додатком 13 до Конвенції ІКАО.

Аналіз та облік статистичної інформації результатів обробки розшифровок польотних даних в Програмі AVEX Safety Layer (ASL)

Результати обробки польотної інформації є одним з внутрішніх джерел виявлення небезпечних факторів, поряд з іншими джерелами інформаційного забезпечення СУБП Авіакомпанії Константа.

В рамках СУБП для контролю експлуатаційних ризиків і зниження витрат, пов'язаних з небажаними випадками в експлуатації, в Авіакомпанії Константа впроваджене програмне забезпечення AVEX Safety Layer (ASL), - один з інструментів управління, що використовує дані з безпеки польотів.

Основні принципи, закладені в ASL, відповідають стандартам і рекомендованої практиці ІКАО в галузі управління безпекою польотів та забезпечують в Авіакомпанії, в тому числі, документування вимірних цілей з безпеки польотів та встановлених цільових та порогових рівнів для показників ефективності безпеки польотів.

Керівник ПАМПД вносить в ASL всі дані, отримані в ході виконання експрес-аналізу розшифровок, після виконання розшифровок та заповнення протоколу розшифровки. ASL автоматично систематизує всі вхідні дані ПАМПД.

До аналізу відхилень з льотної експлуатації долучаються у встановленому порядку Заступник генерального директора з льотної експлуатації, Начальник відділу підготовки та тренувань.

При виявленні льотних відхилень вищезазначені посадові особи не пізніше 2 днів з дати отримання, вносять в ASL відповідний запис щодо результатів здійснення їх аналізу та підтвердження.

Для користувачів Авіакомпанії Константа, яким надані необхідні права доступу (керівний склад, представники з БП), в системі ASL реалізована можливість перегляду статистики проаналізованих польотних даних, що дозволяє:

 CONSTANTA	<i>OM Part A - Chapter 11</i> <i>KE Частина А - Розділ 11</i>	<i>HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS</i> <i>ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ</i>	Page Стор. 11-35
---	--	--	----------------------------

- estimate the percentage of the number of flights analyzed to the total number of those performed;
- identify areas of operational risk and measure current acceptable safety levels;
- determine safety performance indicators (SPI), safety performance targets (SPT) levels for them and monitor the effectiveness of established SPIs;
- review all reports of violations or exceedances of safety performance targets (SPT), sorted by pilot's deidentification numbers;
- identify relationships and hidden threats to safety;
- Use FDM information on the frequency of occurrences in combination with the estimated severity of possible consequences to assess the risks and identify those that may become unacceptable if the trend continues;
- take appropriate risk mitigation measures through corrective action if unacceptable risk identified in the trend analysis is identified or predicted;
- make sure that corrective actions are effective through constant monitoring.

All flight data transcripts stored in the ASL system are exclusively impersonal and may be disclosed for flight safety purposes only in accordance with the procedures established by the Aircompany, in accordance with the SMM.

- оцінити процентне співвідношення кількості проаналізованих польотів до загальної кількості тих, які були виконані;
- визначити сфери експлуатаційних ризиків і виміряти поточні припустимі рівні безпеки;
- визначити показники ефективності безпеки польотів (SPI), встановити для них цільові та порогові рівні (SPT) та здійснювати моніторинг ефективності встановлених SPI;
- переглядати всі звіти про порушення або перевищення порогових значень (SPT), відсортовані за деідентифікаційними номерами пілотів;
- виявляти взаємозв'язки і приховані загрози безпеки польотів;
- використовувати інформацію ПАМПД про частоту подій в комбінації з оціненим рівнем тяжкості можливих наслідків для оцінки ризиків і визначення тих з них, які можуть стати неприйнятними, якщо виявлення тенденція продовжиться;
- застосувати відповідні заходи щодо зниження ризику шляхом коригувальних дій, якщо неприйнятний ризик, виявлений при аналізі тенденцій, проявився або прогнозується;
- переконатися в ефективності коригувальних дій шляхом постійного моніторингу.

Всі дані розшифровок польотної інформації, що зберігаються в системі ASL, виключно знеособлені, і можуть бути розкритими для цілей безпеки польотів тільки в рамках встановлених в Авіакомпанії процедур, відповідно до КУБП.

 CONSTANTA	<i>OM Part A - Chapter 11</i> <i>KE Частина А - Розділ 11</i>	<i>HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS</i> <i>ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ</i>	<i>Page</i> 11-36 <i>Стор.</i>
---	--	--	--

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

ANNEXES

ANNEX 11.1

ANNEX 11.1. LIST OF EXAMPLES OF SERIOUS INCIDENTS

(Regarding reports of aviation accidents or serious incidents, according to Appendix C to Annex 13 to the ICAO Convention)

The term "serious incident", as defined by ICAO, is given in Definitions of this Para.

The incidents listed are examples of what may be serious incidents. However, the list is not exhaustive and, depending on the context, items on the list may not be classified as serious incidents if effective defenses remained between the incident and the credible scenario.

- 1) Near collisions requiring an avoidance maneuver to avoid a collision or an unsafe situation or when an avoidance action would have been appropriate.
- 2) Collisions not classified as accidents.
- 3) Controlled flight into terrain only marginally avoided.
- 4) Aborted take-offs on a closed or engaged runway, on a taxiway or unassigned runway.
- 5) Take-offs from a closed or engaged runway, from a taxiway or unassigned runway.
- 6) Landings or attempted landings on a closed or engaged runway, on a taxiway, on an unassigned runway or on unintended landing locations such as roadways.
- 7) Retraction of a landing gear leg or a wheels-up landing not classified as an accident.
- 8) Dragging during landing of a wing tip, an engine pod or any other part of the aircraft, when not classified as an accident.
- 9) Gross failures to achieve predicted performance during take-off or initial climb.
- 10) Fires and/or smoke in the cockpit, in the passenger compartment, in cargo compartments or engine fires, even though such fires were extinguished by the use of extinguishing agents.
- 11) Events requiring the emergency use of oxygen

ДОДАТКИ

ДОДАТОК 11.1

ДОДАТОК 11.1. ПЕРЕЛІК ПРИКЛАДІВ СЕРІОЗНИХ ІНЦИДЕНТІВ

(Щодо повідомлень про авіаційні події або серйозні інциденти, згідно Доповнення С до Додатку 13 до Конвенції ІКАО)

Термін «серйозний інцидент», визначений ІКАО, наведений в Термінології до цього Розділу.

Описані нижче інциденти є прикладами, які можна віднести до категорії серйозних. Однак цей перелік не є вичерпним, і в залежності від ситуації елементи, зазначені в переліку, можуть не підпадати під категорію "серйозний інцидент", якщо збереглися ефективні захисні механізми, які не дозволяють інциденту розвиватися за ймовірним сценарієм.

- 1) Небезпечні зближення, при яких для запобігання зіткнення або небезпечної ситуації потрібно виконати маневр ухилення, або коли доцільно вжити заходів щодо ухилення.
- 2) Зіткнення, що не класифікуються як авіаційні події.
- 3) Ситуація, в якій ледь вдалося уникнути зіткнення справного повітряного судна із землею.
- 4) Перервані злети із закритою або зайнятою ЗПС, РД або непризначеною ВПП.
- 5) Зльоти з закритої або зайнятої ЗПС, РД або непризначеної ВПП.
- 6) Посадки або спроби виконати посадку на закриту або зайняту ЗПС, на РД, непризначену ВПП або на місця вимушеної посадки, такі як автомобільні дороги.
- 7) Складання стійки шасі або посадка з прибралим шасі, що не класифікуються як авіаційна подія.
- 8) Дотик при посадці закінцівкою крила, гондолою двигуна або будь-якою іншою частиною повітряного судна у випадках, коли це не класифікується як авіаційна подія.
- 9) Явна нездатність досягти необхідних характеристик під час розбігу при зльоті або на початковій ділянці набору висоти.
- 10) Пожежі та / або випадки появи диму в кабіні екіпажу, пасажирському салоні, вантажних відсіках або пожежі двигуна, навіть якщо такі пожежі загашені за допомогою вогнегасних речовин.
- 11) Ситуації, в яких треба було використання

 CONSTANTA	<i>OM Part A - Chapter 11</i> <i>КЕ Частина А - Розділ 11</i>	<i>HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS</i> <i>ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ</i>	Page Стор. 11-38
---	--	--	----------------------------

by the flight crew.

- 12) Aircraft structural failures or engine disintegrations, including uncontained turbine engine failures, not classified as an accident.
- 13) Multiple malfunctions of one or more aircraft systems seriously affecting the operation of the aircraft.
- 14) Flight crew incapacitation in flight for multi-pilot operations for which flight safety was compromised because of a significant increase in workload for the remaining crew.
- 15) Fuel quantity level or distribution situations requiring the declaration of an emergency by the pilot, such as insufficient fuel, fuel exhaustion, fuel starvation, or inability to use all usable fuel on board.
- 16) Runway incursions classified with severity A. The Manual on the Prevention of Runway Incursions (Doc 9870) contains information on the severity classifications.
- 17) Take-off or landing incidents. Incidents such as under-shooting, overrunning or running off the side of runways.
- 18) System failures (including loss of power or thrust), weather phenomena, operations outside the approved flight envelope or other occurrences which caused or could have caused difficulties controlling the aircraft.
- 19) Failures of more than one system in a redundancy system mandatory for flight guidance and navigation.
- 20) The unintentional or, as an emergency measure, the intentional release of a slung load or any other load carried external to the aircraft.

членами льотного екіпажу аварійного кисню.

- 12) Випадки руйнування конструкції повітряного судна або руйнування двигуна, включаючи нелокалізовані відмови газотурбінних двигунів, що не класифікуються як авіаційні події.
- 13) Неодноразові виходи з ладу однієї або більше бортових систем, що серйозно впливають на експлуатацію повітряного судна.
- 14) Випадки втрати працездатності членами льотного екіпажу в польоті стосовно до польотів з декількома пілотами, щодо яких безпека польотів була ослаблена через значне збільшення робочого навантаження наявного екіпажу.
- 15) Кількість палива або ситуації з розподілом палива, що вимагають оголошення пілотом аварійної обстановки, такі як недостатня кількість палива, повне вироблення палива, недостатня подача палива або неможливість використання наявного на борту палива в повному обсязі.
- 16) Несанкціоновані виїзди на ВПП, віднесені за серйозністю наслідків до категорії А. Інформація, що стосується класифікації серйозності наслідків, міститься в Керівництві по запобіганню несанкціонованих виїздів на ЗПС (Doc 9870).
- 17) Інциденти під час зльоту або посадки. Такі інциденти, як недоліт або викочування за межі ЗПС.
- 18) Відмови систем (включаючи втрату потужності або тяги), потрапляння в зону небезпечних метеорологічних явищ, вихід за межі встановлених льотних обмежень або інші ситуації, які створили або можуть створити труднощі в управлінні повітряним судном.
- 19) Відмови більше однієї системи в системі резервування, яка є обов'язковою для управління польотом і навігації.
- 20) Ненавмисне або, як аварійний захід, навмисне скидання вантажу, що перевозиться на зовнішній підвісці, або іншого вантажу, що перевозиться з зовнішньої сторони повітряного судна.

ANNEX 11.2

ANNEX 11.2. GUIDANCE FOR THE DETERMINATION OF AIRCRAFT DAMAGE

(Regarding reports of aviation accidents or serious incidents, according to Appendix E to Annex 13 to the ICAO Convention)

- 1) If an engine separates from an aircraft, the event is categorized as an accident even if damage is confined to the engine.
- 2) A loss of engine cowls (fan or core) or reverser components which does not result in further damage to the aircraft is not considered an accident.
- 3) Occurrences where compressor or turbine blades or other engine internal components are ejected through the engine tail pipe are not considered accidents.
- 4) A collapsed or missing radome is not considered an accident unless there is related substantial damage in other structures or systems.
- 5) Occurrences of missing flaps, slats and other lift augmenting devices, winglets, etc., that are permitted for dispatch under the configuration deviation list (CDL) are not considered accidents.
- 6) Retraction of a landing gear leg or wheels-up landing, resulting in skin abrasion only, when the aircraft can be safely dispatched after minor repairs or patching, and subsequently undergoes more extensive work to effect a permanent repair, would not be classified as an accident.
- 7) If the structural damage is such that the aircraft depressurizes, or cannot be pressurized, the occurrence is categorized as an accident.
- 8) The removal of components for inspection following an occurrence, such as the precautionary removal of an undercarriage leg following a low-speed runway excursion, while involving considerable work, is not considered an accident unless significant damage is found.
- 9) Occurrences that involve an emergency evacuation are not counted as accidents unless someone receives serious injuries, or the aircraft has sustained significant damage.

ДОДАТОК 11.2

ДОДАТОК 11.2. ІНСТРУКТИВНИЙ МАТЕРІАЛ 3 ВИЗНАЧЕННЯ УШКОДЖЕНЬ ПС

(Щодо повідомлень про авіаційні події або серйозні інциденти, згідно Доповнення Е до Додатку 13 до Конвенції ІКАО)

- 1) У разі відокремлення двигуна від повітряного судна подія класифікується як авіаційна подія навіть тоді, коли пошкодження обмежується самим двигуном.
- 2) Втрата капотів двигуна (вентилятора або основного контуру) або елементів реверсивного пристрою, яка не призводить до подальшого пошкодження повітряного судна, не розглядається в якості авіаційної події.
- 3) Події, при яких лопатки компресора або турбіни або інші внутрішні елементи двигуна викидаються через вихлопну трубу двигуна, не розглядаються в якості авіаційної події.
- 4) Руїнування або втрата обтічника радіолокатора не розглядається в якості авіаційної події, якщо тільки це не призводить до значного пошкодження інших елементів конструкції або систем.
- 5) Відсутність закритка, передкрилка і інших пристроїв збільшення підйомної сили, закінчювок крила і т. д., без яких відповідно до переліку відхилень від конфігурації (CDL) виліт дозволяється, не розглядаються в якості авіаційної події.
- 6) Складання стойки шасі або посадка з прибралим шасі, в результаті чого сталося лише пошкодження обшивки. У тому випадку, якщо повітряне судно після незначного ремонту або установки латок можна безпечно випустити в політ з подальшим виконанням більш масштабного ремонту для повного відновлення, то така подія не буде класифікуватися як авіаційна подія.
- 7) Якщо пошкодження конструкції призводить до розгерметизації повітряного судна або неможливості його герметизації, то дана подія класифікується як авіаційна подія.
- 8) Демонтаж компонентів для проведення інспекції після події, наприклад профілактичний демонтаж стойки шасі після сходу з ЗПС на невеликій швидкості, пов'язаний з виконанням значного обсягу робіт, не розглядається в якості авіаційної події, якщо не виявлено значних пошкоджень.
- 9) Події, пов'язані з аварійної евакуацією, не розглядаються в якості авіаційної події, якщо ніхто не отримав серйозних тілесних ушкоджень або повітряне судно істотно не пошкоджено.

 CONSTANTA	OM Part A - Chapter 11 КЕ Частина А - Розділ 11	HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ	Page Стор. 11-40
---	--	--	----------------------------

Note 1. Regarding aircraft damage which adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics, the aircraft may have landed safely, but cannot be safely dispatched on a further sector without repair.

Note 2. If the aircraft can be safely dispatched after minor repairs and subsequently undergoes more extensive work to effect a permanent repair, then the occurrence would not be classified as an accident. Likewise, if the aircraft can be dispatched under the CDL with the affected component removed, missing or inoperative, the repair would not be considered as a major repair and consequently the occurrence would not be considered an accident.

Note 3. The cost of repairs, or estimated loss, such as provided by insurance companies may provide an indication of the damage sustained but should not be used as the sole guide as to whether the damage is sufficient to count the occurrence as an accident. Likewise, an aircraft may be considered a "hull loss" because it is uneconomic to repair, without it having incurred sufficient damage to be classified as an accident.

Примітка 1. Що стосується пошкоджень повітряного судна, в результаті яких порушується міцність конструкції, погіршуються технічні або льотні характеристики, то повітряне судно може безпечно виконати посадку, проте без ремонту його не можна безпечно випустити в політ по наступної ділянки.

Примітка 2. У тому випадку, якщо повітряне судно можна безпечно випустити в політ після незначного ремонту з подальшим виконанням більш масштабного ремонту для повного відновлення, то така подія не буде класифікуватися як авіаційна подія. Аналогічним чином, якщо повітряне судно може бути випущено в політ на основі CDL з демонтованим, відсутнім або неробочим елементом, то такий ремонт не буде розглядатися в якості великого ремонту і відповідно дана подія не розглядатиметься як авіаційна подія.

Примітка 3. Вартість ремонту або орієнтовні втрати, інформація про яких надана страховими компаніями, може свідчити про ступінь отриманого ушкодження, проте вона не повинна використовуватися в якості єдиного орієнтира для визначення того, чи є дане ушкодження достатнім для того, щоб розглядати цю подію як авіаційну подію. Аналогічним чином повітряне судно може розглядатися в якості "повністю зруйнованого" через неекономічність його ремонту, а не в якості такого, що отримало істотні пошкодження, що відносяться до категорії авіаційної події.

ANNEX 11.3

ANNEX 11.3. ACCIDENT OR SERIOUS INCIDENT REPORTING FORM

(According to Annex 1 to the Interim Instruction on the provision of reports to the National Bureau of Air Accidents Investigation of Ukraine on aviation accidents and serious incidents with civil aircraft, approved by the NBAAI Order No19 dated 06.03.2020)

ДОДАТОК 11.3

ДОДАТОК 11.3. ФОРМА ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО АВІАЦІЙНУ ПОДІЮ АБО СЕРЬОЗНИЙ ІНЦИДЕНТ

(Згідно Додатку 1 до Тимчасової інструкції про надання до НБРЦА повідомлень про авіаційні події та серйозні інциденти з цивільними повітряними суднами, затвердженої Наказом НБРЦА від 06.03.2020 р. №19)

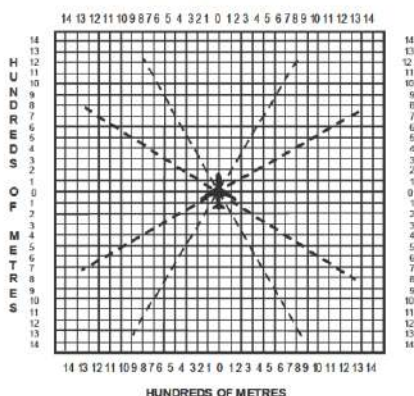
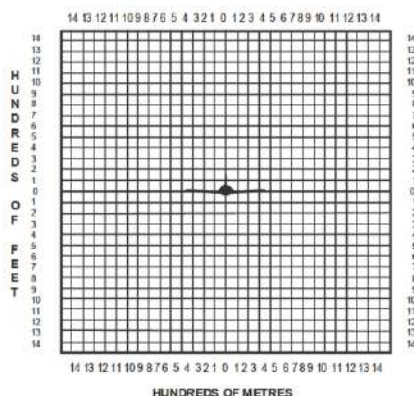
№ з/п	Зміст повідомлення Message	Приклад Example		
1	Назва суб'єкта авіаційної діяльності, що надає повідомлення <i>Name of the subject of aviation activity, provides notification</i>	Назва суб'єкта <i>Name</i>		
2	Клас події: Катастрофа, Аварія, Серйозний інцидент Event class: Fatal Accident, Accident, Serious Incident			
3	Виробник ПС, Тип ПС, Державний та реєстраційний знаки ПС <i>Aircraft manufacturer, Aircraft type, Aircraft registration marks</i>	Antonov	An-26	UR-____
4	Експлуатант ПС <i>Aircraft operator</i>	Авіакомпанія Константа <i>Constanta Airline</i>		
5	Дата і час події <i>Date and time of the event</i>	ДД.ММ.РР, ГГ:ХВ <i>DD.MM.YY, HH:MM</i>		
6	Номер рейсу, Пункт вильоту– Пункт призначення <i>Flight number, Point of departure - Point of destination</i>	(Код ІКАО) LIRF-UKKK (Рим – Київ (Жуляни)) <i>(ICAO Code) LIRF-UKKK (Rome – Kyiv (Zhuliany))</i>		
7	Місцезнаходження ПС відносно будь-якого визначеного географічного пункту, широта, довгота <i>Location of the aircraft relative to any specific geographic point, latitude, longitude</i>	100 метрів від порогу ЗПС R26 <i>100 m from runway apron R26</i>		
8	Кількість членів екіпажу на борту / число пасажирів <i>Number of crew members on board / number of passengers</i>	x	xxx	
9	Кількість загинувших та / або тих, що отримали тілесні ушкодження <i>Number of people killed and / or injured</i>	x	xxx	
10	Опис авіаційної події або серйозного інциденту, ступінь пошкодження ПС <i>Description of the accident or serious incident, the aircraft damage</i>	Опис у довільній формі <i>Free form description</i>		
11	Фізичні характеристики місцевості, навколишнього середовища, де сталася авіаційна подія або серйозний інцидент, та складність доступу до місця події <i>Physical characteristics of the terrain, environment where the accident or serious incident occurred, and difficulty of access to the accident site.</i>	Ліс, поле, парк, річка, гори, місто, доступ ускладнений тощо <i>Forest, field, park, river, mountains, city, difficult access, etc.</i>		
12	Наявність небезпечних вантажів на борту ПС; у випадку наявності, вказати, які саме. <i>The presence of dangerous goods on board the aircraft; if available, indicate which ones</i>	100 кг літій-іонних акумуляторів для стільникових телефонів <i>100 kg lithium-ion batteries for cell phones</i>		
13	Особа, що направила повідомлення, контактні дані <i>The person who sent the message, contacts</i>	Ім'я та контактні дані <i>Name and contacts</i>		

 CONSTANTA	<i>OM Part A - Chapter 11</i> <i>KE Частина А - Розділ 11</i>	<i>HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS</i> <i>ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ</i>	<i>Page</i> 11-42 <i>Стор.</i>
---	--	--	--

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

24. НЕБЕЗПЕЧНЕ ЗБЛИЖЕННЯ* / ПОРУШЕННЯ ПРОЦЕДУР ОПР* / TCAS RA* (* не потрібно закреслювати)

Відмітьте проходження іншого літака відносно Вас, у плані та у профілі, беручи до уваги, що ВИ умовно знаходиться У ЦЕНТРІ кожної з діаграм.

ВИГЛЯД У ПЛАНІ

ВИГЛЯД У ПРОФІЛІ


РІВЕНЬ РИЗИКУ ДЛЯ ПС:

ВІДСУТНІЙ / НИЗЬКИЙ / СЕРЕДНІЙ / ВИСОКИЙ

ВИКОНАННЯ ОБХОДНИХ МАНЕВРІВ: ТАК / НІ

ПРОІНФОРМОВАНО ОРГАН ОПР:

ВКАЗІВКИ, НАДАНІ ОРГАНОМ ОПР:

ЧАСТОТА ЗВ'ЯЗКУ:

КУРС:

ЗАДАНА ВИСОТА / ЕШЕЛОН:

25. НЕБЕЗПЕЧНЕ ЗБЛИЖЕННЯ ТА TCAS RA

МІНІМАЛЬНИЙ ВЕРТИКАЛЬНИЙ ІНТЕРВАЛFT

МІНІМАЛЬНИЙ ГОРИЗОНТАЛЬНИЙ ІНТЕРВАЛM

СПРАЦЮВАННЯ TCAS: RA / ТА / ВІДСУТНЄ

ВИКОНАННЯ РЕКОМЕНДАЦІЙ RA: НІ / ТАК (ВЕРТИКАЛЬНЕ ВІДХИЛЕННЯ.....FT)

КОНФЛІКТУЮЧЕ ПС:

ТИП..... РЕЄСТРАЦІЙНИЙ №.....

МАРКУВАННЯ / КОЛІР.....

ОСВІТЛЕННЯ.....

26. ПОТРАПЛЕННЯ У СУПУТНИЙ СЛІД

КУРС.....ГРАД

РОЗВЕРТАННЯ: ВЛІВО / ВПРАВО / ВІДСУТНЄ

ПОЛОЖЕННЯ ВІДНОСНО ГЛІСАДИ: ВИЩЕ / НА / НИЖЧЕ

ПОЛОЖЕННЯ ВІДНОСНО ОСІ ЗПС: ЗЛІВА / НА / СПРАВА

ЗМІНА ПОЛОЖЕННЯ: КРЕН.....° ТАНГАЖ.....° РИСКАННЯ.....°

ЗМІНА ВИСОТИ:FT

ЧИ ВІДБУВАЛАСЯ ТРЯСКА ПС? ТАК / НІ

ЧИ ВІДБУВАЛАСЯ ТРЯСКА ШТУРВАЛА? ТАК / НІ

ЩО ЗМУСИЛО ВАС ЗАПІДОЗРИТИ ТУРБУЛЕНТНІСТЬ СЛІДУ?

ОПИС ВЕРТИКАЛЬНИХ ПРИСКОРЕНЬ

ІНФОРМАЦІЯ ПРО ПС, ЩО РУХАЛОСЬ ПОПЕРЕДУ (тип, позивний і т.ін.)

ЧИ БУЛА НАДАНА ІНФОРМАЦІЯ ПРО ПС, ЩО ЙДЕ ПОПЕРЕДУ, ДО ПОЧАТКУ ІНЦИДЕНТУ? ТАК / НІ

27. ЗІТКНЕННЯ З ПТАХАМИ

МІСЦЕ ПОДІЇ

ВИД ПТАХІВ

СПОСТЕРІГАЛОСЯ 1 ☐ 2+10 ☐ 11+100 ☐ БІЛЬШЕ ☐

ВЛУЧИЛО 1 ☐ 2+10 ☐ 11+100 ☐ БІЛЬШЕ ☐

ЧАС СВІТАНОК ☐ ДЕНЬ ☐ СУТІНКИ ☐ НІЧ ☐

ЧИ БУЛИ ВИ ПОПЕРЕДЖЕНІ ПРО АКТИВНІСТЬ ПТАХІВ ДО ПОЧАТКУ ІНЦИДЕНТУ? ТАК / НІ

Опишіть місця зіткнення та одержані пошкодження на додаткових аркушах.

Сторінок додається:

ОСОБА, ЩО ПОВІДОМЛЯЄ:

ПОСАДА:..... ДАТА:.....

ПІДПИС:.....

ПОДАННЯ ПОВІДОМЛЕННЯ

Після посадки необхідно заповнити форму та без затримки відправити черговому диспетчеру

ops@constantaairline.com

Date of Revision / Дата зміни: 22.10.2021

ANNEX 11.5

ANNEX 11.5. SCOPE OF INFORMATION THAT SHOULD BE CONTAINED IN EVENT REPORT

(According to Annex 2 to the Aviation Rules of Ukraine "Procedure for notification of events in the field of civil aviation, consideration of information received, its analysis and taking appropriate measures", approved by the Order of SAAU No 1817 dated 27.12.2019)

The scope of information about occurrence that are subject to mandatory report should contain the following information, but not limited by it:

I. GENERAL MANDATORY FIELDS

- (1) Subject of aviation operations
- (2) Occurrence status
- (3) When: hour and date UTC
- (4) Where:
 - (a) country / region of event;
 - (b) occurrence place
- (5) Classification:
 - (a) occurrence class;
 - (b) occurrence category
- (6) Occurrence description
- (7) Negative factors types
- (8) Risk classification

II. SPECIAL MANDATORY FIELDS

2.1. A/C Data

- (1) A/C identification:
 - (a) registration country;
 - (b) mark/model/series;
 - (c) A/C serial number;
 - (d) A/C registration mark;
 - (e) call sign
- (2) A/C operation:
 - (a) operator;
 - (b) flight type;
- (3) A/C description:
 - (a) A/C category;
 - (b) power plant type;
 - (c) mass group
- (4) Flight history:
 - (a) the last departure point;

ДОДАТОК 11.5

ДОДАТОК 11.5. ОБСЯГ ІНФОРМАЦІЇ, ЩО МАЄ МІСТИТИ СПОВІЩЕННЯ ПРО ПОДІЮ

(Згідно Додатку 2 до Авіаційних правил України "Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів", затверджених наказом ДАСУ від 27.12.2019 р. №1817)

Обсяг інформації про події, які підлягають обов'язковому сповіщенню, повинен містити наступну інформацію, але може не обмежуватись нею:

I. ЗАГАЛЬНІ ОБОВ'ЯЗКОВІ ПОЛЯ

- (1) Суб'єкт авіаційної діяльності
- (2) Статус події
- (3) Коли: час та дата UTC
- (4) Де:
 - (a) держава/регіон події;
 - (b) місце події
- (5) Класифікація:
 - (a) клас події;
 - (b) категорія події
- (6) Опис події
- (7) Типи негативних факторів
- (8) Класифікація ризику

II. СПЕЦІАЛЬНІ ОБОВ'ЯЗКОВІ ПОЛЯ

2.1. Поля даних щодо ПС

- (1) Ідентифікація ПС:
 - (a) країна-реєстрації;
 - (b) марка/модель/серія;
 - (c) серійний номер ПС;
 - (d) реєстраційний знак ПС;
 - (e) позивний
- (2) Експлуатація ПС:
 - (a) експлуатант;
 - (b) вид польотів;
- (3) Опис ПС:
 - (a) категорія ПС;
 - (b) тип силової установки;
 - (c) масова група
- (4) Історія польоту:
 - (a) останній пункт відправлення;

(b) the planed destination;

(b) плановий пункт призначення;

(c) flight phase

(c) фаза польоту

(5) Weather: significant weather conditions.

(5) Погода: істотні погодні умови.

2.2. Reserved

2.2. Зарезервовано

2.3. Airfields Data

(1) Name of aerodrome and ICAO location index (adopted in ICAO four-letter location index);

(2) Aerodrome location.

2.3. Поля даних стосовно аеродромів

(1) Назва аеродрому і індекс місцезнаходження ICAO (прийнятий в ICAO чотирьох літерний індекс місцезнаходження);

(2) Розташування аеродрому.

2.4. Aircraft damage or persons injury data

(1) Severity:

(a) the main damage

(b) injury level;

(2) Persons injury:

(a) the number of injuries on the ground (fatal, serious, minor);

(b) the number of injuries on the A/C board (fatal, serious, minor).

2.4. Поля даних щодо пошкодження ПС або травмування осіб

(1) Серйозність:

(a) найбільша шкода;

(b) рівень травмування;

(2) Травми осіб:

(a) кількість травм на землі (смертельних, серйозних, незначних);

(b) кількість травм на борту ПС (смертельних, серйозних, незначних).

ANNEX 11.6

ANNEX 11.6. THE INFORMATION THAT SHOULD CONTAIN NOTIFICATION OF AN DANGEROUS GOODS OCCURRENCE

(According to AMC1 CAT.GEN.MPA.200 (e) of the Order of the SAA of Ukraine "On approval of acceptable methods of compliance (AMC) and guidance material (GM) to the Aviation Rules of Ukraine" Technical requirements and administrative procedures for flight operations in civil aviation No 256 dated 13.02.2020)

ДОДАТОК 11.6

ДОДАТОК 11.6. ОБСЯГ ІНФОРМАЦІЇ, ЩО МАЄ МІСТИТИ СПОВІЩЕННЯ ПРО ПОДІЮ З НЕБЕЗПЕЧНИМИ ВАНТАЖАМИ

(Згідно AMC1 CAT.GEN.MPA.200 (e) Наказу Державіаслужби України «Про затвердження прийнятих методів відповідності (AMC) та керівного матеріалу (GM) до Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації» від 13.02.2020 р. № 256)

ЗВІТ ПРО ПОДІЮ З НЕБЕЗПЕЧНИМИ ВАНТАЖАМИ / DANGEROUS GOODS OCCURRENCE REPORT (DGOR)		DGOR №:	
1. Експлуатант: <i>Operator:</i>	2. Дата події: <i>Date of occurrence:</i>	3. Місцевий час події: <i>Local time of occurrence:</i>	
4. Дата польоту: <i>Flight date:</i>		5. Рейс № <i>Flight No:</i>	
6. Аеродром вильоту: <i>Departure aerodrome:</i>		7. Аеродром прибуття: <i>Destination aerodrome:</i>	
8. Тип ПС: <i>Aircraft type:</i>		9. Реєстраційний номер ПС: <i>Aircraft registration:</i>	
10. Місце події: <i>Location of occurrence:</i>		11. Походження вантажу: <i>Origin of the goods:</i>	
12. Опис події, у тому числі детальний опис травм, пошкоджень і т. д. (за необхідності продовжити на звороті цієї форми): <i>Description of the occurrence, including details of injury, damage, etc. (if necessary, continue the reverse of this form):</i>			
ЗВІТ ПРО ПОДІЮ З НЕБЕЗПЕЧНИМИ ВАНТАЖАМИ / DANGEROUS GOODS OCCURRENCE REPORT (DGOR)		DGOR №:	
13. Точна назва, при відвантаженні (включаючи технічну назву): <i>Proper shipping name (including the technical name):</i>	14. Номер за класифікацією ООН/ID номер (якщо відомо): <i>UN/ID No (when known):</i>		
15. Клас чи категорія у класифікації (якщо відомо): <i>Class/Division (when known):</i>	16. Додатковий (-і) ризик (-и): <i>Subsidiary risk(s):</i>	17. Група пакування: <i>Packing group:</i>	18. Категорія (лише для класу 7): <i>Category (Class 7 only):</i>

 CONSTANTA	OM Part A - Chapter 11 КЕ Частина А - Розділ 11	HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ	Page Стор. 11-50
19. Тип пакування: <i>Type of packaging:</i>	20. Маркування щодо способу пакування: <i>Packaging specification marking:</i>	21. Кількість упаковок: <i>No of packages:</i>	22. Кількість (або транспортний індекс, якщо є): <i>Quantity (or transport index, if applicable):</i>
23. Номер вантажної накладної: <i>Reference No of Airway Bill:</i>			
24. Номер кур'єрського пакета, багажної бирки, або пасажирського квитка: <i>Reference No of courier pouch, baggage tag, or passenger ticket:</i>			
25. Назва та адреса вантажовідправника, агента, пасажирів тощо: <i>Name and address of shipper, agent, passenger, etc.:</i>			
26. Інша важлива інформація (включаючи ймовірну причину, вжиті заходи): <i>Other relevant information (including suspected cause, any action taken):</i>			
27. Ім'я та посада особи, яка готує звіт: <i>Name and title of person making report:</i>		28. Номер телефону: <i>Telephone No:</i>	
29. Компанія: <i>Company:</i>		30. Вих. №, того хто звітує: <i>Reporters ref:</i>	
31. Адреса: <i>Address:</i>		32. Підпис: <i>Signature:</i>	
33. Дата: <i>Date:</i>			
Опис події (продовження) <i>Description of the occurrence (continuation)</i>			

Notes for completion of the form:

- (1) A dangerous goods occurrence is as defined in Technical instructions for the safe transport of dangerous goods by air (ICAO Doc 9284-AN/905).
- (2) This form should also be used to report any occasion when undeclared or misdeclared dangerous goods are discovered in cargo, mail or unaccompanied baggage or when accompanied baggage contains dangerous goods which passengers or crew are not permitted to take on aircraft.
- (3) The initial report should be dispatched unless exceptional circumstances prevent this. This occurrence report form, duly completed, should be sent as soon as possible, even if all the information is not available.
- (4) Copies of all relevant documents and any photographs taken should be attached to this report.
- (5) Any further information, or any information not included in the initial report, should be sent as soon as possible to the:
 - SAA of Ukraine; and
 - the appropriate authority of the State of occurrence.

Примітки щодо заповнення форми:

- (1) «Авіаційна подія, пов'язана небезпечними вантажами» повинна відповідати визначенню, зазначеному в Технічних інструкціях з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям (ICAO Doc 9284-AN/905).
- (2) Ця форма також повинна використовуватися для повідомлення про будь-який випадок виявлення незадекларованих або неправильно задекларованих небезпечних вантажів у вантажі, пошті або у несупроводжуваному багажі, або коли супроводжуваний багаж містить небезпечні вантажі, які пасажирів або екіпажу не заборонено брати на борт ПС.
- (3) Початковий звіт має бути поданий, якщо цьому не перешкоджають виняткові обставини. Належним чином заповнену вищевказану форму звіту про подію необхідно надіслати якнайшвидше, навіть якщо уся інформація ще недоступна.
- (4) До цього звіту слід додати копії усіх відповідних документів та фотографій.
- (5) Будь-яку додаткову інформацію, або будь-яку інформацію, не включену до початкового звіту, слід якомога швидше надіслати в:
 - Державіаслужбу України; та
 - уповноважений орган влади держави - місця події.

 CONSTANTA	<i>OM Part A - Chapter 11</i> <i>КЕ Частина А - Розділ 11</i>	<i>HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS</i> <i>ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ</i>	<i>Page</i> <i>Стор.</i> 11-51
--	--	--	--

(6) Providing it is safe to do so, all dangerous goods, packaging, documents, etc., relating to the occurrence should be retained until after the initial report has been sent to the authorities identified in the list above in paragraph (5), and they have indicated whether or not these should continue to be retained.

(6) Якщо це безпечно, усі небезпечні вантажі, пакування, документи тощо, що стосуються події, повинні зберігатися до того, як органи, визначені у списку, наведеному вище в п.(5), вкажуть, чи слід продовжувати зберігати їх, після подання первинного звіту.

 CONSTANTA	<i>OM Part A - Chapter 11</i> <i>KE Частина А - Розділ 11</i>	<i>HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS</i> <i>ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ</i>	<i>Page</i> 11-52 <i>Стор.</i>
---	--	--	--

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

ANNEX 11.7

ANNEX 11.7. THE INFORMATION THAT SHOULD CONTAIN VOLCANIC ASH REPORT

(According to Volcanic Ash Report / VAR EASA Form)

ДОДАТОК 11.7

ДОДАТОК 11.7. ОБСЯГ ІНФОРМАЦІЇ, ЩО ПОВИННО МІСТИТИ ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ВУЛКАНИЧНУ АКТИВНІСТЬ

(Згідно з формою VAR EASA Form)

1. REFERENCE INFORMATION

1.1 Operator	1.2 Aircraft Manufacturer and Type/Model	1.3 Aircraft Registration	
1.4 Flight number	1.5 Date (dd/mm/yyyy) and Time (UTC)	1.6 Departure Airport	1.7 Arrival Airport

2. CONDITIONS OF ENCOUNTER

2.1 Flight level or altitude	2.2 Geographic Position
2.3 Meteorological Conditions: ☐ VMC ☐ IMC	2.4 Light Conditions: ☐ Daylight ☐ Dusk/dawn ☐ Night

3. ASH DESCRIPTION AND ENCOUNTER PHASE

3.1 Ash cloud visible? ☐ No ☐ Yes	3.4 Encounter Phase		
3.2 Colour of ash cloud ☐ White ☐ Light grey ☐ Dark grey ☐ Black ☐ Other.....	☐ Taxi ☐ Take-off ☐ Climb ☐ En-Route	☐ En-Route (flight level change) ☐ Descent ☐ Approach ☐ Landing	☐ Hovering ☐ Ground Handling ☐ Unknown ☐ Other, specify:
3.3 Density of ash cloud ☐ Wispy (thin) ☐ Moderately dense ☐ Very dense	3.5 Estimated duration of encounter (hh:mm)		

4. SEVERITY OF ENCOUNTER (multiple boxes may be marked as appropriate)

0	☐ Sulphurous odour noted in the cabin. ☐ Anomalous atmospheric haze observed. ☐ Electrostatic discharge (St. Elmo's fire) on windshield, nose, or engine cowls. ☐ Ash reported or suspected but no other effects or damage noted.
1	☐ Light dust observed in cabin. ☐ Ash deposits on exterior of aircraft. ☐ Fluctuations in exhaust gas temperature (EGT) with return to normal values.
2	☐ Heavy cabin dust ("dark as night" in cabin). ☐ Contamination of air handling and air conditioning systems requiring use of oxygen. ☐ Abrasion damage to exterior surfaces, engine inlet, and compressor fan blades. ☐ Pitting, frosting, or breaking of windshield or windows. ☐ Minor plugging of pitot-static system insufficient to affect instrument readings. ☐ Deposition of ash in engine.
3	☐ Vibration or surging of engine(s). ☐ Plugging of pitot-static system to give erroneous instrument readings. ☐ Contamination of engine oil or hydraulic-system fluids. ☐ Damage to electrical or computer systems. ☐ Engine damage.
4	☐ Temporary engine failure requiring in-flight restart of engine.

5. FURTHER INFORMATION AND ATTACHMENTS

Description of Occurrence (continue in separate sheet if necessary):	5.2 Attachments ☐ Photos ☐ Sketch(es) ☐ Other, specify
--	--

6. CONTACT INFORMATION

6.1 Contact Name	6.2 E-mail address	6.3 Telephone / Fax
------------------	--------------------	---------------------

 CONSTANTA	<i>OM Part A - Chapter 11</i> <i>KE Частина А - Розділ 11</i>	<i>HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS</i> <i>ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ</i>	<i>Page</i> 11-54 <i>Стор.</i>
---	--	--	--

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

ANNEX 11.8

ANNEX 11.8. LIST OF EVENTS IN CIVIL AVIATION THAT ARE SUBJECT TO MANDATORY REPORT, APPROVED BY SAAU

(According to Annex 2 to the Aviation Rules of Ukraine "Procedure for notification of events in the field of civil aviation, consideration of information received, its analysis and taking appropriate measures", approved by the Order of SAAU No 1817 dated 27.12.2019)

OCCURRENCES RELATED TO THE OPERATION OF THE AIRCRAFT

1. AIR OPERATIONS

1.1. Flight preparation

- 1) Use of incorrect data or erroneous entries into equipment used for navigation or performance calculations which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
- 2) Carriage or attempted carriage of dangerous goods in contravention of applicable legislations including incorrect labelling, packaging and handling of dangerous goods.

1.2. Aircraft preparation

- 1) Incorrect fuel type or contaminated fuel.
- 2) Missing, incorrect or inadequate De-icing / Anti-icing treatment.

1.3. Take-off and landing

- 1) Taxiway or runway excursion.
- 2) Actual or potential taxiway or runway incursion.
- 3) Final Approach and Take-off Area (FATO) incursion.
- 4) Any rejected take-off.
- 5) Inability to achieve required or expected performance during take-off, go-around or landing.
- 6) Actual or attempted take-off, approach or landing with

ДОДАТОК 11.8

ДОДАТОК 11.8. ПЕРЕЛІК ПОДІЙ В ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ, ЯКІ ПІДЛЯГАЮТЬ ОБОВ'ЯЗКОВОМУ СПОВІЩЕННЮ, ЗАТВЕРДЖЕНИЙ ДАСУ

(Згідно Додатку 1 до Авіаційних правил України "Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів", затверджених Наказом Державіаслужби України від 27.12.2019 р. №1817)

ПОДІЇ, ПОВ'ЯЗАНІ З ЕКСПЛУАТАЦІЄЮ ПС

1. ЛЬОТНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ

1.1. Підготовка до вильоту

- 1) Використання невірної інформації або введення помилкових даних в обладнання, що використовується для навігації або для розрахунків льотних характеристик, що загрожувало або могло загрожувати ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.
- 2) Перевезення або спроба перевезення небезпечного вантажу всупереч чинному законодавству, включаючи неправильне маркування, пакування та поводження з небезпечним вантажем.

1.2. Підготовка ПС

- 1) Неправильний тип палива або забруднене паливо.
- 2) Невиконання, порушення технології, або недостатність обробки для запобігання обледеніння або з видалення льоду.

1.3. Зліт та посадка

- 1) Викочування / виїзд за межі РД або ЗПС.
- 2) Факт або потенційна можливість несанкціонованої присутності ПС, машин, механізмів або людей на РД або ЗПС.
- 3) Несанкціонована присутність у зоні фінального етапу заходження на посадку та зльоту (FATO).
- 4) Будь-який перерваний зліт.
- 5) Неспроможність досягти потрібних або очікуваних льотно-технічних характеристик під час зльоту, при виконанні відходу на друге коло або посадки.
- 6) Факт або спроба зльоту, заходу на посадку

incorrect configuration setting.

або посадки у некоректно встановленій конфігурації.

- 7) Tail, blade/wing tip or nacelle strike during take-off or landing.
- 8) Approach continued against air operator stabilized approach criteria.
- 9) Continuation of an instrument approach below published minimums within adequate visual references.
- 10) Precautionary or forced landing.
- 11) Short and long landing.
- 12) Hard landing.

- 7) Удар хвостовою частиною, кінцівкою крила, гвинтом чи гондолою під час зльоту чи посадки.
- 8) Продовження заходу на посадку всупереч встановленим експлуатантом ПС критеріям стабілізованого заходу на посадку.
- 9) Продовження інструментального заходу на посадку в умовах, нижчих за опубліковані мінімуми з неадекватними візуальними орієнтирами.
- 10) Екстрена чи вимушена посадка.
- 11) Посадка з недольотом або перельотом.
- 12) Жорстка посадка.

1.4. Any phase of flight

- 1) Loss of control.
- 2) Aircraft upset, exceeding normal pitch attitude, bankangle or air speed in appropriate for the conditions.
- 3) Level bust.
- 4) Activation of any flight envelope protection, including stall warning, stickshaker, stick pusher and automatic protections.
- 5) Unintentional deviation from intended or assigned track of the lowest of twice the required navigation performance or 10 nautical miles.
- 6) Exceedance of aircraft flight manual limitation.
- 7) Operation with incorrect altimeter setting.
- 8) Jet blast or rotor and propwash occurrences which have or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
- 9) Misinterpretation of automation mode or of any flight deck information provided to the flight crew which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.

1.4. Будь-яка фаза польоту

- 1) Втрата керування.
- 2) Потрапляння ПС у небезпечне просторове положення із перевищенням нормальних кутів тангажу, крену або невідповідна швидкість польоту для даних умов.
- 3) Відхилення від дозволеної висоти польоту.
- 4) Спрацьовування будь-якої системи захисту діапазону режимів польоту, включаючи попередження про звалювання, автомат тряски штурвала, автомат відштовхування штурвалу та автоматичні системи захисту.
- 5) Ненавмисне відхилення від запланованого або заданого шляху на найменше з двох: подвійне значення необхідних навігаційних характеристик або на 10 морських миль.
- 6) Перевищення експлуатаційних обмежень, вказаних у керівництві з льотної експлуатації.
- 7) Експлуатація з невірно налаштованим висотоміром.
- 8) Випадки, коли реактивний струмінь або потік повітря від гвинта могли або загрожували ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.
- 9) Невірне розуміння режиму роботи автоматики або будь-якої іншої інформації з панелей кабіни екіпажу, що могло загрожувати або загрожувало ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.

1.5. Other types of occurrences

- 1) Unintentional release of cargo or other externally carried equipment.

1.5. Інші типи подій

- 1) Ненавмисне вивільнення вантажу або будь-якого зовнішнього обладнання.

 CONSTANTA	<i>OM Part A - Chapter 11</i> <i>KE Частина А - Розділ 11</i>	<i>HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS</i> <i>ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ</i>	Page Стор. 11-57
---	--	---	----------------------------

- 2) Loss of situation awareness (including environmental, mode and system awareness, spatial disorientation, and time horizon).
- 3) Any occurrence where the human performance has directly contributed to or could have contributed to an accident or a serious incident.

2. TECHNICAL OCCURRENCES

2.1. Structure and systems

- 1) Loss of any part of the aircraft structure in flight.
- 2) Loss of a system.
- 3) Loss of redundancy of a system.
- 4) Leakage of any fluid which resulted in a fire hazard or possible hazardous contamination of aircraft structure, systems or equipment, or which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
- 5) Fuel system malfunctions or defects, which had an effect on fuel supply and / or distribution.
- 6) Malfunction or defect of any indication system when this results in misleading indications to the crew.
- 7) Abnormal functioning of flight controls such as asymmetric or stuck / jammed flight controls (for example: lift (flaps/slats), drag (spoilers), attitude control (ailerons, elevators, rudder) devices).

2.2. Power plants (including engines, propellers and rotor systems) and auxiliary power units (APUs)

- 1) Failure or significant malfunction of any part or controlling of a propeller, rotor or power plant.
- 2) Damage to or failure of main / tail rotor or transmission and or equivalent systems.
- 3) Flameout, in-flight shut down of any engine or APU when required (for example: ETOPS (Extended range Twin engine aircraft Operations), MEL (Minimum Equipment List)).
- 4) Engine operating limitation exceedance, including over speed or inability to control the speed of any

- 2) Втрата ситуаційної обізнаності (включаючи оточення, режими і системи, просторову орієнтацію, орієнтацію в часі).
- 3) Будь-яка ситуація, коли стан або діяльність людини безпосередньо сприяли або могли сприяти виникненню авіаційної події, або серйозного інциденту.

2. ТЕХНІЧНІ ПОДІЇ

2.1. Конструкція і системи

- 1) Втрата будь-якої частини конструкції ПС в польоті.
- 2) Відмова системи.
- 3) Відмова дублюючої системи.
- 4) Витік будь-якої рідини, що призвів до загрози пожежі чи можливості небезпечного забруднення конструкції ПС, систем або обладнання, чи який загрожував або міг загрожувати ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.
- 5) Несправність або дефект паливної системи, який мав вплив на подачу та/або розподіл палива.
- 6) Несправність або дефект будь-якої системи індикації, що призвів до надання екіпажу хибної інформації.
- 7) Ненормальне функціонування системи керування ПС, таке як асиметрія чи блокування органів керування (наприклад: пристрої керування підйомною силою (закрылки/передкрылки), повітряні гальма (спойлери), засоби керування просторовим положенням (елерони, рулі висоти, руль напрямку)).

2.2. Силові установки (включаючи двигуни, повітряні гвинти та системи несучих гвинтів) та допоміжні силові установки

- 1) Відмова або серйозна поломка будь-якої частини або системи керування силовою установкою, повітряним гвинтом або несучим гвинтом.
- 2) Пошкодження або відмова несучого/хвостового гвинта, трансмісії та / або еквівалентних систем.
- 3) Зрив полум'я, вимкнення будь-якого двигуна в польоті чи допоміжної силової установки, коли вона необхідна (наприклад: польоти збільшеної дальності літаків з двома двигунами (ETOPS), процедури MEL).
- 4) Перевищення експлуатаційних обмежень двигуна, включаючи перевищення швидкості

 CONSTANTA	<i>OM Part A - Chapter 11</i> <i>KE Частина А - Розділ 11</i>	<i>HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS</i> <i>ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ</i>	<i>Page</i> 11-58 <i>Стор.</i>
---	--	--	--

high-speed rotating component (for example: APU, airstarter, aircycle machine, airturbine motor, propeller or rotor).

- 5) Failure or malfunction of any part of an engine, powerplant, APU or transmission resulting in any one or more of the following:

- (a) thrust-reversing system failing to operate as commanded;
- (b) inability to control power, thrust or rpm (revolutions per minute);
- (c) non-containment of components / debris.

3. INTERACTION WITH AIR NAVIGATION SERVICES (ANS) AND AIR TRAFFIC MANAGEMENT (ATM)

- 1) Unsafe ATC (Air Traffic Control) clearance.
- 2) Prolonged loss of communication with ATS (Air Traffic Service) or ATM Unit.
- 3) Conflicting instructions from different ATS Units potentially leading to a loss of separation.
- 4) Misinterpretation of radio-communication which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
- 5) Intentional deviation from ATC instruction which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.

4. EMERGENCIES AND OTHER CRITICAL SITUATIONS

- 1) Any event leading to the declaration of an emergency ("Mayday" or "PAN" call).
- 2) Any burning, melting, smoke, fumes, arcing, overheating, fire or explosion.
- 3) Contaminated air in the cockpit or in the passenger compartment which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.
- 4) Failure to apply the correct non-normal or emergency procedure by the flight or cabin crew to deal with an emergency.
- 5) Use of any emergency equipment or non-normal procedure affecting in-flight or landing performance.

або неможливість контролю швидкості будь-якого високошвидкісного обертального компонента (наприклад: допоміжна силова установка, установка повітряного запуску, турбохолодильник, повітряна турбіна, повітряний гвинт або несучий гвинт).

- 5) Відмова або поломка будь-якої частини двигуна, силової установки, допоміжної силової установки або трансмісії, що призвело до одного або декількох наслідків:

- (a) система реверсу тяги не виконує керуючі команди;
- (b) відсутня можливість керування потужністю, тягою, обертами;
- (c) відділення компонентів / уламків.

3. ВЗАЄМОДІЯ ЗІ СЛУЖБАМИ АЕРОНАВІГАЦІЇ ТА ОРПР

- 1) Небезпечний диспетчерський дозвіл.
- 2) Тривала втрата зв'язку із органами ОРП або ОрПР.
- 3) Суперечливі інструкції від різних диспетчерів ОРП, що потенційно призводять до втрати ешелонування.
- 4) Некоректна інтерпретація радіоповідомлень, що могло призвести або призвело до загрози ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.
- 5) Навмисне відхилення від інструкцій диспетчера ОРП, яке могло призвести або призвело до загрози ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.

4. АВАРІЙНІ ТА ІНШІ КРИТИЧНІ СИТУАЦІЇ

- 1) Будь-яка подія, що призвела до оголошення аварійного сигналу ("Mayday" або "PAN").
- 2) Будь-яке горіння, плавлення, дим, чад, іскріння, перегрів, пожежа або вибух.
- 3) Забруднене повітря в кабіні екіпажу або в пасажирському відсіку, яке могло призвести або призвело до загрози ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.
- 4) Неможливість застосування льотним або кабінным екіпажем коректних нестандартних або аварійних процедур для подолання аварійної ситуації.
- 5) Використання будь-якого аварійного обладнання чи нестандартних процедур, що

впливає на льотні або посадочні характеристики.

- | | |
|--|--|
| <p>6) Failure of any emergency or rescue system or equipment which has or which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.</p> <p>7) Uncontrollable cabin pressure.</p> <p>8) Critically low fuel quantity or fuel quantity at destination below required final reserve fuel.</p> <p>9) Any use of crew oxygen system by the crew.</p> <p>10) Incapacitation of any member of the flight or cabin crew that results in the reduction below the minimum certified crew complement.</p> <p>11) Crew fatigue impacting or potentially impacting the irability to perform safely their flight duties.</p> | <p>6) Відмова будь-якого аварійного або рятувального обладнання чи системи, що могло призвести або призвело до загрози ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.</p> <p>7) Неконтрольований тиск в салоні або кабіні екіпажу.</p> <p>8) Критично низький рівень палива, або кількість палива по прибуттю менше необхідного кінцевого резерву палива.</p> <p>9) Будь-який випадок використання екіпажом кисневої системи.</p> <p>10) Втрата працездатності будь-якого члена льотного або кабінного екіпажу, що призвела до зменшення кількості членів екіпажу нижче сертифікованого мінімального складу екіпажу.</p> <p>11) Втома екіпажу, яка впливає або може потенційно вплинути на його здатність безпечно виконувати свої обов'язки.</p> |
|--|--|

5. EXTERNAL ENVIRONMENT AND METEOROLOGY

- 1) A collision or a near collision on the ground or in the air, with another aircraft, terrain or obstacle (Obstacle includes vehicle).
- 2) ACAS RA (Airborne Collision Avoidance System, Resolution Advisory).
- 3) Activation of genuine ground collision system such as GPWS (Ground Proximity Warning System) / TAWS (Terrain Awareness and Warning System) 'warning'.
- 4) Wildlife strike including bird strike.

Note. According to CAT.GEN.MPA.105:

- i) In the event of a potentially hazardous ornithological situation, the airplane commander shall inform the Air Traffic Services (ATS) as soon as the flight crew's workload allows.
- ii) If an aircraft encounters birds resulting in significant damage or loss / malfunction of any of the vital functions on board, the PIC shall provide the notified body with a written report of the dangerous ornithological situation immediately after landing.

5. НАВКОЛИШНЄ СЕРЕДОВИЩЕ ТА ПОГОДНІ УМОВИ

- 1) Зіткнення або небезпечне зближення ПС із землею поверхнею, з іншим ПС або перешкодою на землі (в т. ч. з наземним транспортом) або у повітрі.
- 2) Спрацьовування бортової системи попередження зіткнень ПС у повітрі (ACAS Resolution Advisory).
- 3) Спрацьовування системи попередження зіткнень із землею поверхнею (GPWS, TAWS).
- 4) Зіткнення ПС із представниками дикої природи, в тому числі зіткнення із птахами.

Примітка. Відповідно до CAT.GEN.MPA.105:

- i) У випадку потенційно небезпечної орнітологічної ситуації КПС повинен інформувати службу обслуговування повітряного руху (ATS), як тільки це дозволить робоче навантаження льотного екіпажу.
- ii) Якщо ПС зіткнеться з птахами, що призведе до значного пошкодження, або втрати/неполадок будь-якої з життєво важливих функцій на борту, КПС повинен надати уповноваженому органу письмовий звіт щодо небезпечної орнітологічної ситуації одразу після

виконання посадки.

- | | |
|---|--|
| <p>5) Foreign object damage / debris (FOD).</p> <p>6) Unexpected encounter of poor runway surface conditions.</p> <p>7) Wake-turbulence encounters.</p> <p>8) Interference with the aircraft by firearms, fireworks, flying kites, laser illumination, high powered lights, lasers, Remotely Piloted Aircraft Systems, model aircraft or by similar means.</p> <p>9) A lightning strike which resulted in damage to the aircraft or loss or malfunction of any aircraft system.</p> <p>10) A hailen counter which resulted in damage to the aircraft or loss or malfunction of any aircraft system.</p> <p>11) Severe turbulence encounter or any encounter resulting in injury to occupants or deemed to require a 'turbulence check' of the aircraft.</p> <p>12) A significant wind shear or thunderstorm encounter which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.</p> <p>13) Icing encounter resulting in handling difficulties, damage to the aircraft or loss or malfunction of any aircraft system.</p> <p>14) Volcanic ash encounter.</p> | <p>5) Пошкодження ПС сторонніми об'єктами / уламками (FOD).</p> <p>6) Неочікувано погані умови покриття ЗПС.</p> <p>7) Потрапляння в турбулентність в супутньому сліді.</p> <p>8) Створення для ПС перешкод, пов'язаних з використанням вогнепальної зброї, феєрверків, літаючих зміїв, лазерного випромінювання, ліхтарів високої потужності, лазерів, безпілотних авіаційних систем, моделей ПС та аналогічних засобів.</p> <p>9) Ураження ПС блискавкою, що призвело до його пошкодження або втрати чи несправності будь-якої системи ПС.</p> <p>10) Потрапляння ПС в зону граду, що призвело до його пошкодження або втрати чи несправності будь-якої системи ПС.</p> <p>11) Потрапляння ПС в зону сильної турбулентності або в інші умови, що призвело до травмування будь-якої особи на борту або до необхідності післяпольотної перевірки на пошкодження ПС внаслідок турбулентності.</p> <p>12) Потрапляння ПС в зону значного зсуву вітру або в зону грозових явищ, що могло призвести або призвело до загрози ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.</p> <p>13) Потрапляння ПС в зону обледеніння, що призвело до погіршення керованості, пошкодження ПС, відмови або несправності будь-якої системи ПС.</p> <p>14) Потрапляння ПС в хмару вулканічного попелу.</p> |
|---|--|

6. SECURITY

- 1) Bomb threat or hijack.
- 2) Difficulty in controlling intoxicated, violent or unruly passengers.
- 3) Discovery of a stowaway.

6. АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА

- 1) Загроза підриву або викрадення ПС.
- 2) Складність в контролюванні агресивних, недисциплінованих пасажирів або пасажирів в стані сп'яніння.
- 3) Виявлення безквиткового пасажирів.

ANNEX 11.9

ANNEX 11.9. AIRCOMPANY NOTIFICATION SCHEME IN CASE OF AVIATION ACCIDENTS

ДОДАТОК 11.9

ДОДАТОК 11.9. СХЕМА СПОВІЩЕННЯ АВІАКОМПАНІЇ НА ВИПАДОК АВІАЦІЙНОЇ ПОДІЇ

