

Решение технической комиссии

Техническая комиссия рассмотрела "Замечания Республики Польша как государства регистрации и государства оператора по проекту Окончательного отчета по расследованию авиационного происшествия самолета Ту-154 бортовой №101, которое произошло 10.04.2010 г." (далее Замечания). Данные Замечания были представлены в Межгосударственный авиационный комитет (МАК) 17 декабря 2010 года через Посольство Республики Польша в Российской Федерации господином Е. Миллером – Министром внутренних дел и администрации Республики Польша. Непосредственно в Техническую комиссию, проводящую независимое техническое расследование данного авиационного происшествия, никаких официальных замечаний и комментариев от Уполномоченного представителя Республики Польша господина Э. Клиха не поступало.

Техническая комиссия отмечает, что несмотря на запрос о предоставлении Замечаний на одном из официальных языков Международной организации гражданской авиации (ИКАО): русском или английском, изложенный в сопроводительном письме Председателя технической комиссии к проекту Окончательного отчета на имя Уполномоченного представителя Республики Польша, Замечания представлены на польском языке с приложенным переводом на русский язык, выполненным в Республике Польша. На титульном листе Замечаний указано, что "Подлинник замечаний составлен на польском языке. При наличии разночтений переведенного и оригинального текстов документа решающим является текст на польском языке".

Расследование катастрофы самолета Ту-154М государственной авиации Республики Польша, выполнявшего нерегулярный международный полет по перевозке пассажиров на аэродром государственной авиации Российской Федерации Смоленск «Северный», проводилось, по решению Правительств Российской Федерации и Республики Польша, в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой Приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации (Приложение 13 к Конвенции).

Приложение 13 к Конвенции является единственным международным документом, четко определяющим порядок назначения, организации и проведения расследования авиационных происшествий, в которых затронуты интересы двух или более государств. Стандарты и Рекомендуемая практика Приложения 13 к Конвенции регулируют права и ответственность заинтересованных государств при расследовании, а также порядок подготовки и опубликования Окончательного отчета по результатам расследования.

Уполномоченный представитель Республики Польша, его советники и беспрецедентно большая группа гражданских и военных экспертов (список прилагается) участвовали во всех основных аспектах указанного расследования, предусмотренных Приложением 13 к Конвенции. Польские специалисты были незамедлительно допущены на место авиационного происшествия, им были обеспечены все необходимые условия для работы в тесном взаимодействии с технической комиссией по расследованию, предоставлена возможность знакомиться с необходимыми документами, включая выдержки из документов ограниченного доступа. В расследовании также принимали участие специалисты научно-исследовательских институтов и промышленности Российской Федерации, Республики Польша и США, а также эксперты Азербайджанской Республики, Республики Узбекистан и международных организаций.

В ходе расследования Республике Польша через Уполномоченного представителя была передана запрошенная документация в объеме более 60 томов, 370 наименований, 20000 страниц.

Ряд документов, например выписка переговоров диспетчерского магнитофона, не был передан польской стороне, так как она, в нарушение Приложения 13 к Конвенции, опубликовала, без согласия технической комиссии и полномочного органа Российской Федерации, отвечающего за отправление правосудия, переданную ей транскрипцию (протокол) внутрикабинных переговоров. Тем не менее, польским специалистам была предоставлена возможность ознакомиться со всеми непередаваемыми документами и сделать необходимые выписки. Данная позиция технической комиссии была официально доведена до Уполномоченного представителя Республики Польша.

На основании положений Сборника аэронавигационной информации Российской Федерации и стран Содружества Независимых Государств (АИП РФ и СНГ), определяющего порядок организации воздушного движения и международных полетов всех видов авиации на территории Российской Федерации, а также в соответствии с заявкой на полет, поданной Посольством Республики Польша в Российской Федерации в Министерство иностранных дел Российской Федерации, рейс PLF 101 являлся международным нерегулярным (разовым) полетом по перевозке пассажиров, выполняемым на иностранном воздушном судне. Действующий на день авиационного происшествия АИП РФ и СНГ был передан польской стороне.

Возможность выполнения нерегулярного (разового) полета на воздушном судне государственной авиации иностранного государства на аэродром Российской Федерации, не открытый для международных полетов, в явном виде оговаривается в АИП РФ и СНГ.

Исходя из указанного статуса рейса PLF 101, к его выполнению и обеспечению применимы положения АИП РФ и СНГ в части касающейся¹.

Положения Федеральных авиационных правил производства полетов государственной авиации² Российской Федерации, а также других документов, в основе которых лежат данные Правила, применимы только для подразделений и воздушных судов государственной авиации Российской Федерации и, соответственно, не применимы к рейсу PLF 101; поскольку он не являлся полетом, выполняемым подразделением государственной авиации Российской Федерации и на воздушном судне государственной авиации Российской Федерации.

Техническая комиссия в своей работе базировалась на документах, полученных от российской и польской сторон. Ряд документов, на которые имеются ссылки в Замечаниях (например, уточнения в протокол переговоров членов экипажа, методики и результаты проведенных польской стороной расчетов и др.), несмотря на запросы технической комиссии, польской стороной представлены не были. К Замечаниям польской стороны данные документы также не приложены.

Польская сторона принимала участие в технических совещаниях по конкретным вопросам. По результатам встречи по анализу записей бортовых самописцев Председателем технической комиссии и Уполномоченным представителем Республики Польша был подписан документ с совместным предварительным анализом обстоятельств происшествия и первоочередными рекомендациями по повышению безопасности полетов, направленными на совершенствование профессиональной подготовки польских экипажей и процедур при организации и подготовке полетов.

По существу представленных Замечаний техническая комиссия отмечает, что они, в основном, носят не технический, а судебно-административный характер и не направлены на выяснение и анализ причин происшествия. Что касается недостатков в организации, подготовке и выполнении полета польской стороной, отмеченных в проекте Окончательного отчета, то Замечания не анализируют установленные Технической

¹ АИП РФ и СНГ определяет, что командиры иностранных воздушных судов, выполняющих полеты в Россию, принимают самостоятельное решение о возможности взлета с аэродрома и посадки на аэродроме назначения с возложением на себя полной ответственности за принятое решение. Аналогичные положения о праве и ответственности командира воздушного судна за окончательное решение о выполнении взлета, посадки или о прекращении полета существуют в авиационном законодательстве Республики Польша.

² Государственная авиация - авиация, используемая для осуществления военной, пограничной, милицейской, таможенной и другой государственной службы, а также для выполнения мобилизационно-оборонных и оборонно-спортивных задач. К государственной авиации относятся: военная авиация, авиация других силовых ведомств (МВД, ФСБ), авиация МЧС и т.д.

комиссией факты и обстоятельства, а только соответствие или несоответствие выявленных недостатков определенным документам Республики Польша, причем полнота и качество самих документов польской стороной не оцениваются.

Основная направленность Замечаний - установление ответственности за данное происшествие лиц, связанных с организацией и выполнением полета с российской стороны, что противоречит цели расследования, определенной в Приложении 13. Установление доли чьей-либо вины или ответственности, в соответствии с Приложением 13, не относится к компетенции Технической комиссии, а устанавливается в рамках отдельных уголовных дел в порядке, предусмотренном уголовно-процессуальным законодательством Российской Федерации и Республики Польша.

Техническая комиссия, принимая во внимание, что она:

- располагает всем необходимым фактическим материалом, представленным российской и польской сторонами;
- получила результаты всех назначенных экспертиз и исследований;
- провела анализ факторов и обстоятельств авиационного происшествия, сформулировала выводы, заключение о причинах происшествия, а также рекомендации по повышению безопасности полетов;
- рассмотрела по существу "Замечания Республики Польша как государства регистрации и государства оператора по проекту Окончательного отчета по расследованию авиационного происшествия самолета Ту-154 бортовой №101, которое произошло 10.04.2010 г." и комментарии американской стороны;
- определила формат окончательного отчета с учетом Рекомендуемой практики Приложения 13 к Конвенции в части его адаптации применительно к обстоятельствам конкретного происшествия,

исходя из того, что:

- рейс PLF 101 был нерегулярным международным полетом по перевозке пассажиров и выполнялся в соответствии с правилами АИП РФ и СНГ;

- Окончательный отчет подготовлен по результатам анализа документов, предоставленных в техническую комиссию российской и польской сторонами;
- в Российской Федерации и в Республике Польша проводятся независимые уголовные расследования по факту данной катастрофы;
- в соответствии с Приложением 13 к Конвенции единственной целью технического расследования является предотвращение авиационных происшествий в будущем. Расследование проводится отдельно от судебного или административного разбирательства, направленного на установление доли чьей-либо вины или ответственности;
- в соответствии с Руководством по расследованию авиационных происшествий и инцидентов ИКАО DOC 9756 AN/965 орган по расследованию авиационных происшествий должен быть совершенно объективным, абсолютно беспристрастным и должен противостоять политическому или другому вмешательству или давлению.

решила:

1. Считать расследование авиационного происшествия с самолетом Ту-154М б/н 101 Республики Польша, происшедшего 10 апреля 2010 года в районе аэродрома Смоленск "Северный", завершённым.
2. Внести в Окончательный отчет правки и уточнения технического характера по результатам рассмотрения Замечаний Республики Польша.
3. Учесть и внести в Окончательный отчет комментарии американской стороны, касающиеся информации системы раннего предупреждения приближения земли (TAWS) и системы управления полетом (FMS) разработки и производства США, установленных на самолете Ту-154М бортовой номер 101;
4. Утвердить, с учетом внесенных изменений, Окончательный отчет по результатам расследования катастрофы самолета Ту-154М бортовой номер 101 Республики Польша, происшедшей 10 апреля 2010 года в районе аэродрома Смоленск "Северный".

5. Учитывая общественный резонанс и значимость доведения до общественности результатов расследования, опубликовать, в соответствии с Приложением 13 к Конвенции, Окончательный отчет на русском и английском языках, являющихся официальными языками ИКАО, а также в соответствии с выраженной просьбой Республики Польша, приложить к нему полностью "Замечания Республики Польша как государства регистрации и государства оператора по проекту Окончательного отчета по расследованию авиационного происшествия самолета Ту-154 бортовой №101, которое произошло 10.04.2010 г." на польском языке как языке оригинала.
6. Опубликовать результаты проведенных экспертиз, а также совместную оценку обстоятельств происшествия и первоочередные рекомендации, подписанные Председателем технической комиссии и Уполномоченным представителем Республики Польша на языке/языках оригиналов документов.
7. Направить через Посольство Республики Польша в Российской Федерации Уполномоченному представителю Республики Польша, как государства регистрации и эксплуатанта воздушного судна, в соответствии с Приложением 13 к Конвенции, экземпляр Окончательного отчета на русском языке с приложением к нему "Замечаний Республики Польша как государства регистрации и государства оператора по проекту Окончательного отчета по расследованию авиационного происшествия самолета Ту-154 бортовой №101, которое произошло 10.04.2010 г.", как неотъемлемой части Окончательного отчета.
8. Оригиналы носителей информации бортовых самописцев, фрагменты воздушного судна и другие вещественные доказательства в связи с окончанием расследования передать в Следственный комитет Российской Федерации, ведущий уголовное расследование по факту катастрофы.

Начальник штаба технической Комиссии МАК

по расследованию катастрофы

Ту-154М б/н 101



В.Н. Пестов

Список официальных представителей Республики Польша, принимавших участие в
расследовании

1. Эдмунд Клих – уполномоченный представитель, Председатель Государственной комиссии по расследованию авиационных происшествий гражданской авиации;
2. Мирослав Гроховски – пилот, Председатель Государственной комиссии по расследованию авиационных происшествий государственной авиации;
3. Роберт Бэнэдикт – пилот, член Государственной комиссии по расследованию авиационных происшествий государственной авиации;
4. Дариуш Маевски – пилот, член Государственной комиссии по расследованию авиационных происшествий государственной авиации;
5. Славомир Михалык – инженер по авионике, член Государственной комиссии по расследованию авиационных происшествий государственной авиации;
6. Мирослав Мильановски – метеоспециалист, член Государственной комиссии по расследованию авиационных происшествий государственной авиации;
7. Мирослав Вежбицки – инженер, член Государственной комиссии по расследованию авиационных происшествий государственной авиации;
8. Цезары Мусял – инженер, член Государственной комиссии по расследованию авиационных происшествий государственной авиации;
9. Богдан Фыдрых – специалист УВД, член Государственной комиссии по расследованию авиационных происшествий гражданской авиации;
10. Вальдемар Таргальски – пилот, член Государственной комиссии по расследованию авиационных происшествий гражданской авиации;
11. Бартош Строински – пилот, командир эскадрильи 36 –го авиационного спецполка;
12. Весла Кэндзерски – пилот, Главное командование ВВС;
13. Януш Шимчак – инженер, Технический институт ВВС;
14. Алиция Матысяк – переводчик, присяжный переводчик русского языка;

15. Дариуш Маевски – инженер, эксперт;
16. Марианн Мацандер – эксперт;
17. Ян Михаляк – эксперт;
18. Ян Вилк – эксперт;
19. Артур Воштыль – пилот;
20. Януш Ничий – эксперт;
21. Мацей Янкелевич – эксперт;
22. Марек Шелонговски – эксперт;
23. Дариуш Пяста – эксперт;
24. Станислав Журковски – эксперт.

Decision of the Safety Investigation Team

The safety investigation team has considered the “Comments of the Republic of Poland as the State of Registry and the State of Operator to the Draft Final Report on the accident investigation involving the Tu-154 aircraft tail number 101 on 10 April 2010” (hereinafter referred to as the Comments). These Comments were submitted to the Interstate Aviation Committee (IAC) on 17 December 2010 via the Embassy of the Republic of Poland in the Russian Federation by Mr. E. Miller, Minister of Home Affairs and Administration of the Republic of Poland. No official comments or remarks from the Accredited Representative of the Republic of Poland, Mr. E. Klich were submitted directly to the safety investigation team that is conducting the independent safety investigation of the accident in question.

The safety investigation team notes that despite their request for Comments written in one of the official ICAO languages (Russian or English) in the covering letter of the Investigator-in-Charge to the Draft Final Report sent to the Accredited Representative of the Republic of Poland, the Comments were submitted in Polish, with an attached translation into Russian, performed in the Republic of Poland. The title page of the Comments reads that “The original copy of the Comments is written in Polish. In case of any discrepancies between the translated and original texts, the Polish copy must be considered prior”.

The investigation of the fatal accident involving the Tu-154M aircraft of the State aviation of the Republic of Poland, performing a non scheduled international flight carrying passengers to Smolensk Northern airdrome belonging to the State aviation of the Russian Federation, was conducted upon decision of the Governments of the Russian Federation and the Republic of Poland in compliance with the Standards and Recommended Practices of Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation (ICAO Annex 13).

ICAO Annex 13 is the only international document that defines the order of institution, arrangement and conducting of an investigation of aircraft accident involving two or more States. The Standards and Recommended Practices of ICAO Annex 13 regulate the rights and responsibilities of the States involved in the investigation as well as the order of completing and releasing the Final Report.

The Accredited Representative of the Republic of Poland, his Advisors and an unprecedentedly numerous group of civil and military experts (the list is enclosed) participated in all major aspects of the investigation as prescribed by ICAO Annex 13. The Polish experts were provided immediate access to the accident site and all necessary conditions for work in close cooperation with the safety investigation team, they were provided access to required

documents including extracts from classified documents of restricted access. The investigation was also participated by experts of research institutes and industry of the Russian Federation, Republic of Poland and the USA as well as experts from the Republic of Azerbaijan, Republic of Uzbekistan and international organizations.

In the course of the investigation over 60 volumes, 370 items, 20000 pages of requested documentation were transferred to the Republic of Poland via the Accredited Representative.

A number of documents, such as the transcript of the air traffic control recorder data, were not transferred to the Polish side, as in violation of ICAO Annex 13 and without consent of the safety investigation team and the appropriate authority of the Russian Federation for the administration of justice, they published the transcript of the cockpit communications provided to them. However, the Polish experts were provided the opportunity to consider all the non-transferred documents and take necessary extracts. The Accredited Representative of the Republic of Poland was officially notified of this policy of the safety investigation team.

On the basis of the provisions of the Aeronautical Information Publications of the Russian Federation and countries of the Commonwealth of Independent States (AIP of RF and CIS) that regulates the air traffic management and international flights for all types of aviation on the territory of the Russian Federation as well as in accordance with the request for flight permission submitted by the Embassy of the Republic of Poland in the Russian Federation to the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation, Flight PLF 101 was an international non scheduled (single) flight carrying passengers conducted on a foreign aircraft. The AIP of RF and CIS current for the time of the accident was provided to the Polish side.

The possibility to carry out a non scheduled (single) flight on a state aviation aircraft of a foreign State to a Russian airdrome not open for international flights is explicitly stated in the Russian AIP. Based on the mentioned status of Flight PLF 101, the AIP provision in the pertinent part¹ are applicable to arranging and conducting this flight.

The provisions of the Federal Aviation Rules for state aviation² of the Russian Federation as well as other documents based on these Rules are only applicable to state aviation organizations and aircraft of the Russian Federation and therefore cannot be applied to Flight

¹ The AIP of RF and CIS determines that pilots-in-command of foreign aircraft operating in Russia, shall make a decision on the possibility of taking-off from an aerodrome, and of landing at destination aerodrome on their own, assuming full responsibility for the decision taken. Similar provisions as to the rights and responsibilities of the PIC concerning the final decision to take off, land or terminate flight exist in the aviation regulations of the Republic of Poland.

² State aviation is aviation used to conduct military, border, police, customs and other state services as well as to perform mobilization defense and defense sport tasks. The state aviation includes military aviation, aviation of other force entities (Ministry of Foreign Affairs, Federal Safety Service), emergency aviation etc.

PLF 101 as it was not conducted by a state aviation organization of the Russian Federation or on a state aviation aircraft of the Russian Federation.

The safety investigation team based its work on the documents provided by the Russian and Polish sides. A number of documents referred to in the Comments (such as clarifications of the crew communication transcript, methods and findings of the calculations conducted by the Polish side, etc.) were not provided by the Polish side, although requested by the safety investigation team. Neither were these documents attached to the Comments of the Polish side.

The Polish side participated in the safety meetings on various issues. On the basis of the meeting concerning the analysis of the flight recorder information the Investigator-in-charge and the Accredited Representative of the Republic of Poland signed a document with a joint preliminary analysis of the accident circumstances and urgent safety recommendations to improve the professional training of Polish crews and flight organization procedures.

As to the content of the provided Comments, the safety investigation team notes that they are mostly judicial, not technical and do not address the determination and analysis of the accident causes. As for the shortcoming of the organization, preparation and the conduct of the flight on the part of the Polish side, noted in the Draft Final Report, the Comments do not analyze the facts and circumstances found out by the safety investigation team, but only the compliance or non-compliance of these shortcomings with certain documents of the Republic of Poland, without estimating the completeness and quality of the referred documents.

The main objective of the Comments is apportioning liability to persons in the Russian Federation involved in the organization and conduct of the flight, which contradicts the investigation objective designated by ICAO Annex 13. In accordance with ICAO Annex 13, apportioning blame or liability is not the objective of the safety investigation, but of separate criminal cases in compliance with the judicial legislation of the Russian Federation and the Republic of Poland.

The safety investigation team taking into account that it:

- possesses all necessary factual material, provided by the Russian and Polish side;
- has obtained findings of all required expertise and examinations;
- has analyzed the factors and circumstances of the accident, and has formulated the findings and conclusions as to the accident causes as well as safety recommendations;

- has essentially considered the “Comments of the Republic of Poland as the State of Registry and the State of Operator to the Draft Final Report on the accident investigation involving the Tu-154 aircraft tail number 101 on 10 April 2010”;
- has established the format of the Final Report in accordance with the Recommended Practices of ICAO Annex 13 as to its adaptation to the circumstances of the particular accident;

Considering that:

- Flight PLF 101 was a non scheduled international flight carrying passengers and was conducted in accordance with the provisions of the AIP of RF and CIS;
- the Final Report has been prepared based on the analysis of documents provided to the safety investigation team by the Russian and Polish sides;
- independent judicial inquiries into the circumstances of the accident are conducted in the Russian Federation and the Republic of Poland;
- in accordance with ICAO Annex 13 the sole objective of the safety investigation is the prevention of future accidents. The safety investigation is independent of any judicial or administrative inquiry aiming to apportion blame or liability;
- in accordance with the Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation (ICAO DOC 9756 AN/965), the accident investigation authority must be strictly objective, totally impartial and shall withstand political or other interference or pressure.

has decided to:

1. Consider the investigation of the accident involving the Tu-154M tail number 101 of the Republic of Poland on 10 April 2010 as being completed.
2. Introduce into the Final Report the technical corrections and clarifications on the basis of the considered Comments of the Republic of Poland.

3. Take into account and introduce into the Final Report the comments of the USA as to the information of the Terrain Awareness and Warning System (TAWS) and Flight Management System (FMS) designed and manufactured in the USA, installed on the Tu-154M tail number 101
4. Taking into account the introduced changes, approve the Final Report on the investigation of the accident involving the Tu-154M tail number 101 of the Republic of Poland on 10 April 2010 at Smolensk Severny aerodrome.
5. Considering the public response and significance of making the findings of the investigation available to the public, publish the Final Report in accordance with ICAO Annex 13 in the Russian and English languages that are both official ICAO languages, and also, according to the request made by the Republic of Poland, attach to the Final Report the complete "Comments of the Republic of Poland as the State of Registry and the State of Operator to the Draft Final Report on the accident investigation involving the Tu-154 aircraft tail number 101 on 10 April 2010" in Polish, as the original language.
6. Make available to the public the findings of the conducted examinations, as well as the joint assessment of the circumstances of the accident and urgent recommendations signed by the Investigator-in-charge and the Accredited Representative of the Republic of Poland in the original language(s).
7. Via the Embassy of the Republic of Poland in the Russian Federation send to the Accredited Representative of the Republic of Poland as the State of Registry and Operator in accordance with ICAO Annex 13 a copy of the Final Report in Russian with the attached "Comments of the Republic of Poland as the State of Registry and the State of Operator to the Draft Final Report on the accident investigation involving the Tu-154 aircraft tail number 101 on 10 April 2010" as an integral part of the Final Report.
8. In connection with the completion of the investigation, transfer the original media of the flight recorders, the aircraft fragments and other evidence to the Inquiry Committee of the Russian Federation that is conducting the judicial inquiry into the accident.

List of official representatives of the Republic of Poland participating in the investigation:

1. Edmund Klich – Accredited Representative, Chairman of the State Commission on Civil Aircraft Accident Investigation;
2. Mirosław Grochowski – pilot, Chairman of the State Commission on State Aircraft Accident Investigation;
3. Robert Benedict – pilot, member of the State Commission on State Aircraft Accident Investigation;
4. Dariusz Majewski – pilot, member of the State Commission on State Aircraft Accident Investigation;
5. Sławomir Michałak – avionics engineer, member of the State Commission on State Aircraft Accident Investigation;
6. Mirosław Milanowski – meteorological expert, member of the State Commission on State Aircraft Accident Investigation;
7. Mirosław Wierzbicki – engineer, member of the State Commission on State Aircraft Accident Investigation;
8. Cezary Musal – engineer, member of the State Commission on State Aircraft Accident Investigation;
9. Bogdan Fydrych – ATC expert, member of the State Commission on Civil Aircraft Accident Investigation;
10. Waldemar Targalski – pilot, member of the State Commission on Civil Aircraft Accident Investigation;
11. Bartosz Stroński – pilot, squadron commander of the 36th air regiment;
12. Wiesław Kedzierski – pilot, Headquarters of the Air Forces;
13. Janusz Szymczak – инженер, Technical Institute of the Air Forces;
14. Alicja Matysiak – interpreter, jury interpreter of Russian;
15. Dariusz Majewski – engineer, expert;

16. Marian Matsander – expert;
17. Jan Michalak – expert;
18. Jan Wilk – expert;
19. Artur Wosztyl – pilot;
20. Janusz Niczyi – expert;
21. Maciej Jankielewicz – expert;
22. Marek Szelongowski – expert;
23. Dariusz Piasta – expert;
24. Stanisław Zurkowski – expert.