



ИКАО

**СОБЫТИЕ, ПРОИЗОШЕДШЕЕ С РЕЙСОМ
RYANAIR FR4978 23 МАЯ 2021 ГОДА В
ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ БЕЛАРУСИ**



**Доклад о расследовании,
проведенном ИКАО с целью
установления фактов**

Июль 2022 года

Содержание

1.	ВВЕДЕНИЕ	4
2.	ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ СОБЫТИЙ, УСТАНОВЛЕННАЯ НА ОСНОВЕ ПОЛУЧЕННОЙ ИНФОРМАЦИИ	6
2.1.	Эксплуатационная информация о рейсе Ryanair FR4978	6
2.2.	Получение сообщения по электронной почте об угрозе взрыва	6
2.3.	События в АСС Минска до установления контакта с рейсом Ryanair FR4978.....	10
2.4.	Хронология событий диспетчерского обслуживания воздушного движения и смежных событий с момента отправления воздушного судна из Афин до его приземления в аэропорту Минска	11
2.5.	События, происходившие на борту рейса Ryanair FR4978 до посадки в аэропорту Минска.....	18
2.6.	Хронология событий, связанных с использованием военного воздушного судна	18
2.7.	Хронология событий с момента посадки рейса Ryanair FR4978 в аэропорту Минска и до его отправления	19
3.	АНАЛИЗ	23
3.1.	Передача информации об угрозе взрыва	23
3.2.	Предоставление обслуживания ОВД воздушному судну, которое стало объектом незаконного вмешательства	24
3.3.	Процедуры Ryanair	26
3.3.1.	Руководство полетами.....	26
3.3.2.	Выбор запасных аэродромов	27
3.3.3.	Угрозы безопасности во время нахождения воздушного судна на маршруте.....	28
3.4.	Рекомендация диспетчера УВД для RYR 1TZ о приземлении в аэропорту Минск... ..	32
3.5.	Уведомление органов ОВД и RCC о том, что воздушное судно стало объектом незаконного вмешательства	34
3.6.	Оповещение эксплуатанта о том, что воздушное судно стало объектом незаконного вмешательства	36
3.7.	Белорусские аварийные процедуры на случай угрозы взрыва в полете	37
3.8.	Меры безопасности, примененные в отношении рейса FR4978 на земле	38
3.9.	Привлечение военного воздушного судна Беларуси	42
3.10.	Метеорологические условия	42
3.11.	Идентификация пяти пассажиров, которые остались в Минске	44
4.	СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ДОКУМЕНТЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА	45
4.1.	Государства, затронутые данным событием	45
4.2.	Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971 года	46
4.3.	Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 года.....	48
4.4.	Расследование, проведенное Беларусью.....	50
4.5.	Расследование, проведенное Литвой.....	50
4.6.	Расследование, проведенное Польшей.....	51
4.7.	Расследование, проведенное Латвией	52
4.8.	Расследование, проведенное Соединенными Штатами Америки	52
4.9.	Соблюдение Монреальской конвенции	53
4.10.	Применимость Гагской конвенции	54
4.11.	Конвенция о международной гражданской авиации 1944 года	54
5.	ВЫВОДЫ И НЕДОСТАЮЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ	55

Примечание. Если не указано иное, все даны и временные параметры в настоящем докладе указаны во всемирном координированном времени (UTC).

Список сокращений

ACC	Районный диспетчерский центр
ALERFA	Стадия тревоги
ALR	Сообщение о тревоге (обозначение сообщения)
AOC	Сертификат эксплуатанта
ATPL	Свидетельство линейного пилота авиакомпании
CPL	Свидетельство коммерческого пилота
CSS	Старший бортпроводник
CVR	Бортовой речевой самописец
DGCAA	Главное управление гражданской авиации Республики Болгария
DISTRESFA	Стадия бедствия
DLP	Недопущение утечки данных
EDD	Собаки, используемые для обнаружения взрывчатых веществ
EFB	Электронный полетный планшет
FFIT	Группа по расследованию с целью установления фактов
ILS	Система посадки по приборам
IP	Интернет-протокол
MSQ	Трехбуквенное условное обозначение Минского аэропорта ("Mike Sierra Quebec") ИАТА
NPFO	Лицо, ответственное за производство полетов
NITS	Характер, намерение, время, специальные инструкции
OCC	Центр руководства полетами
OFP	Оперативный план полета
OPS	Полеты
PA	Сообщение для пассажиров
PANS-ATM	Правила аэронавигационного обслуживания. "Организация воздушного движения"
PIOSEE	Проблема, информация, варианты, выбор, исполнение, оценка
RCAA	Ведомство гражданской авиации Румынии
RCC	Координационный центр поиска и спасания
RYR	Компания Ryanair Designated Activity Company с основным местом ведения бизнеса в Ирландии
RYS	Компания Ryanair Sun S.A. (коммерческое наименование Buzz) с основным местом ведения бизнеса в Польше
SAR	Поиск и спасание
SOP	Стандартная рабочая процедура
UMMS	Четырехбуквенное условное обозначение Минского аэропорта ("Uniform Mike Sierra") ИКАО
UTC	Всемирное координированное время
ИКАО	Международная организация гражданской авиации
КВС	Командир воздушного судна
КТБ	Комитет государственной безопасности Республики Беларусь
МВД	Министерство внутренних дел
МГц	Мега-герц
НПБГА	Национальная программа безопасности гражданской авиации
ОВД	Обслуживание воздушного движения
OpВД	Организация воздушного движения
РПИ	Район полетной информации
УВД	Управление воздушным движением
ЭП	Эшелон полета

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1. В воскресенье, 23 мая 2021 г., рейс Ryanair FR4978, следовавший по маршруту из Афин, Греция (LGAV), в Вильнюс, Литва (EYVI), был перенаправлен в аэропорт Минска (код ИКАО UMMS), Беларусь, во время пролета через воздушное пространство Республики Беларусь (событие). Беларусь представила в ИКАО предварительный доклад и дополнительную информацию об акте незаконного вмешательства в связи с этим событием. Впоследствии от государств в ИКАО поступило несколько просьб о проведении расследования этого события.

1.2. На втором заседании своей 223-й сессии 27 мая 2021 года, Совет ИКАО рассмотрел представленный Генеральным секретарем устный доклад о событии, связанном с рейсом Ryanair FR4978, которое произошло в воздушном пространстве Беларуси 23 мая 2021 года. После рассмотрения этого вопроса в решении, принятом большинством голосов (С-DEC 223/2), Совет:

- a) приветствовал факт присутствия на этой встрече министров транспорта Ирландии, Литвы и Польши, а также представителей Беларуси, и с вниманием принял к сведению их вклад в обсуждение Совета;
- b) выразил серьезную обеспокоенность в связи с явно вынужденным изменением маршрута коммерческого пассажирского самолета компании Ryanair, выполнявшего рейс FR4978 в воздушном пространстве Беларуси в воскресенье 23 мая 2021 года;
- c) подчеркнул важность установления фактов произошедшего и понимания того, имело ли место какое-либо нарушение каким-либо государством-членом ИКАО международного воздушного права, включая *Конвенцию о международной гражданской авиации* (Чикагская конвенция) и Приложений к ней;
- d) ссылаясь на статью 55 (е) Чикагской конвенции, решил провести расследование этого события с целью установления фактов и в этой связи просил Секретариат подготовить промежуточный доклад Совету для следующего заседания текущей сессии, в котором будут представлены имеющиеся факты и соответствующие правовые инструменты, а также выявлены любые пробелы, с тем чтобы обеспечить защиту международной гражданской авиации;
- e) призвал все государства – члены ИКАО и другие соответствующие заинтересованные стороны сотрудничать с этим расследованием по установлению фактов в интересах обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации и предложил помощь и экспертные знания ИКАО в реализации этих усилий.

1.3. Сразу после принятия данного решения Генеральный секретарь создал Группу по расследованию с целью установления фактов (FFIT), состоящую из сотрудников ИКАО, имеющих компетентность в соответствующих областях авиационной безопасности, эксплуатации воздушных судов, аэронавигации и международного воздушного права, для работы под руководством замдиректора по авиационной безопасности и упрощению формальностей.

1.4. FFIT получила информацию и материалы от Беларуси, Болгарии, Германии, Греции, Ирландии, Латвии, Литвы, Польши, Румынии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки и Украины. Информация и материалы были также получены от Евроконтроля, Европейского агентства по безопасности полетов, Межгосударственного авиационного комитета и двух изготовителей комплектного оборудования. Это включало документы, фотоснимки, аудио- и видеозаписи, тексты и национальные законы, правила и процедуры, имеющие отношение к событию. Группа провела виртуальные совещания и собеседования с государствами, за которыми последовали миссии в Польшу (4–6 августа 2021 г.), Литву (9–11 августа 2021 г.) и Беларусь (23–26 августа 2021 г.), в ходе которых состоялись личные собеседования и посещения мест. Дальнейшие встречи были проведены с представителями Польши (с 27 по 29 апреля 2022 года) и Соединенных Штатов Америки (13 апреля 2022 года) для получения дополнительной информации. Собеседование с одним из ключевых участников события было проведено в режиме видеоконференции 2 июня 2022 года при содействии властей Соединенных Штатов Америки. Группа проанализировала существенный объем полученных данных и материалов для установления фактов и определения временной последовательности событий в настоящем докладе и для определения соответствующих положений и документов международного воздушного права, Стандартов и Рекомендуемой практики, процедур и инструктивных материалов, а также для выявления пробелов, с тем чтобы обеспечить безопасность полетов и авиационную безопасность международной гражданской авиации.

1.5. Хотя государства и организации проявляли сотрудничество и готовность для предоставления значительного объема информации, некоторая конкретная запрошенная информация не была предоставлена. Некоторая критическая информация, которая была запрошена, но не была предоставлена Группе, указана в разделе "Анализ" настоящего доклада и еще раз изложена в выводах. Группа также учитывала, что расследования и сбор информации продолжались в некоторых государствах на момент написания настоящего доклада.

2. ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ СОБЫТИЙ, УСТАНОВЛЕННАЯ НА ОСНОВЕ ПОЛУЧЕННОЙ ИНФОРМАЦИИ

2.1. Эксплуатационная информация о рейсе Ryanair FR4978

2.1.1. Рейс Ryanair FR4978 выполнялся 23 мая 2021 года компанией Ryanair Sun S.A. (RYS), которая имеет основное место ведения бизнеса в Польше, от имени компании Ryanair Designated Activity Company (RYR), которая имеет основное место ведения бизнеса в Ирландии, по договору аренды с обслуживанием согласно Правилу европейской комиссии 965/2012. Обе компании входят в группу Ryanair. Рейс FR4978 выполнялся на воздушном судне Boeing 737-800, зарегистрированном в Польше (SP-RSM) с использованием трехбуквенного условного обозначения ИКАО RYR позывного сигнала RYANAIR 1TZ или RYR 1TZ (в радиотелефонии упоминается как *Ryanair One-tango-zulu*).

2.1.2. RYS отвечает за управление полетами. RYS имеет сертификат эксплуатанта (AOC), выданный Польшей. RYS передает по контракту RYR такую деятельность, как планирование полетов в соответствии с ее политикой и процедурами. Центры управления полетами RYR и RYS расположены в Дублине, Ирландия, и в Варшаве, Польша, соответственно, и работают в тесном взаимодействии.

2.1.3. Летный экипаж имел действительные свидетельства, выданные Ведомством гражданской авиации Ирландии в соответствии с Приложением 1 ИКАО "*Выдача свидетельств авиационному персоналу*". Командир воздушного судна (КВС) имел свидетельство линейного пилота авиакомпании (ATPL) и 3322 часа налета на воздушном судне данного типа и 3600 часов общего налета. Второй пилот имел свидетельство коммерческого пилота (CPL) и 1624 часа налета на воздушном судне данного типа и 1760 часов общего налета. Оба пилота имели действительные медицинские сертификаты и своевременно проходили подготовку, включая подготовку по авиационной безопасности, согласно программе подготовки RYS, утвержденной ВГА Польши.

2.1.4. Летный и cabinный экипажи рейса FR4978 базировались в Вильнюсе, Литва. Запланированная ротация на этот день предусматривала полет по двум сегментам Вильнюс EYVI (VNO) – Афины LGAV (ATH) – Вильнюс EYVI (VNO). Экипаж вышел на работу в 03:00 UTC (06:00 по местному времени Вильнюса). В первую часть полета (рейс FR4979) никаких событий не произошло, задержка отправления была минимальной и рейс прибыл в Афины LGAV раньше срока, указанного в расписании. По прибытии в Афины была проведена стандартная деятельность по подготовке к обратному рейсу с отправлением в 07:29 UTC (10:29 по местному времени в Афинах) для полета обратно в Вильнюс с задержкой на семь минут и со 122 пассажирами и четырьмя младенцами на борту.

2.2. Получение сообщения по электронной почте об угрозе взрыва

2.2.1. Согласно Департаменту по авиации Беларуси, 23 мая 2021 г. в 09:25:16 (12:25:16 по местному времени) в общий ящик электронной почты info@airport.by было получено сообщение по электронной почте, скриншот которого воспроизведен в добавлении Н.

2.2.2. Сообщение по электронной почте имело следующее содержание: "Мы, солдаты Хамас, требуем, чтобы Израиль прекратил огонь в секторе Газа. Мы требуем, чтобы Европейский

союз отказался от поддержки Израиля в этой войне. Нам известно, что участники экономического форума Delphi возвращаются домой 23 мая рейсом **FR4978**. В это воздушное судно заложена бомба. Если вы не выполните наши требования, бомба взорвется 23 мая над Вильнюсом. Аллах велик!"

2.2.3. Программное обеспечение для недопущения утечки данных (DLP) SearchInform, которое используется в аэропорту Минска, обнаружило и отметило флажком сообщение по электронной почте, как содержащее текст с сообщением о потенциальной угрозе для гражданской авиации. Автоматическое обнаружение основано на заранее установленном списке ключевых слов на нескольких языках, включая английский, и выдает сигналы тревоги на компьютеры Отдела кибербезопасности и информационных технологий, который отвечает за административное обслуживание и контроль за ИТ-сетью минского аэропорта. Написанное на английском сообщение по электронной почте касательно угрозы включало слова из заранее установленного списка ключевых слов.

2.2.4. Собеседования показали, что сообщения по электронной почте, поступающие в общий ящик электронной почты info@airport.by обрабатываются сотрудниками секретариата генерального директора аэропорта в рабочее время по рабочим дням. Сотрудники по ИТ-безопасности не рассматривают содержание сообщений по электронной почте, полученные по 150 адресам электронной почты (адреса персонала и общие адреса), которые используются в аэропорту, за исключением случаев подачи сигнала тревоги при помощи программного обеспечения SearchInform DLP, как это было в случае тревоги в указанном случае. Начальник группы администрирования систем Подразделения по кибербезопасности заявил, что он дистанционно подключился к серверу со своего компьютера во время нахождения дома на дежурстве и обнаружил в реальном времени поступивший в всплывающем окне сигнал тревоги касательно данного сообщения по электронной почте, которое было получено в ящик электронной почты info@airport.by. Он заступил на смену в 06:00 UTC (09:00 по местному времени). FFIT была проинформирована о том, что начальник группы администрирования систем Подразделения по кибербезопасности не говорит по-английски, однако может понимать сказанное на английском языке.

2.2.5. В сообщении по электронной почте об угрозе взрыва указывалось, что оно было направлено "солдатами Хамаса". Текст касается операции Израиля в секторе Газа после начала волнений 10 мая 2021 г. и в нем содержалось требование о прекращении огня и прекращении поддержки Израиля Европейским союзом в этой войне. Рейс FR4978 в Вильнюс 23 мая конкретно указан, как рейс, перевозивший участников экономического форума Delphi 2021 года, а также сообщалось, что в случае неудовлетворения требований бомба будет взорвана над Вильнюсом. Согласно сообщениям СМИ, прекращение огня между Израилем и Хамас вступило в силу 21 мая 2021 г. – за два дня до события. Экономический форум Delphi проходил в Афинах 10–5 мая 2021 г. По имеющимся данным, по крайней мере один из пассажиров принимал участие в этом форуме.

2.2.6. Согласно заместителю генерального директора по безопасности, режиму и кадрам, он получил телефонный звонок в 09:27 (12:27 по местному времени) от начальника группы администрирования систем Подразделения по кибербезопасности и был проинформирован о сообщении по электронной почте с угрозой взрыва. Затем заместитель генерального директора по безопасности, режиму и кадрам в 09:28 (12:28 по местному времени) по телефону передал эту информацию в Минский центр управления воздушным движением, поскольку речь шла о воздушном судне. Заместитель генерального директора по безопасности, режиму и кадрам заявил,

что информация, переданная в Минский центр управления воздушным движением, ограничивалась самой угрозой, а именно – что на борту рейса FR4978, следующего по маршруту Афины – Вильнюс, находится взрывное устройство, которое будет приведено в действие над Вильнюсом.

2.2.7. Согласно Департаменту по авиации Беларуси, программное обеспечение SearchInform DLP обнаружило идентичное сообщение по электронной почте в 09:56 (12:56 по местному времени) в общем ящике электронной почты info@airport.by, когда рейс Ryanair FR4978 уже начал снижение для посадки в Минске. Скриншот этого сообщения по электронной почте воспроизведен в добавлении Н.

2.2.8. Около 12:00 (15:00 по местному времени) того же дня, начальник группы администрирования систем Подразделения по кибербезопасности направил копию сообщения по электронной почте с угрозой в почтовый ящик поставщика аэронавигационного обслуживания "Белаэронавигация", согласно указанию его непосредственного начальника – руководителя Подразделения по кибербезопасности. Заявления различных заинтересованных сторон не свидетельствуют о том, что информация об этом сообщении по электронной почте доводилась до сведения каких-либо других субъектов до 12:00 UTC (15:00 по местному времени).

2.2.9. Министерство транспорта и коммуникаций Литвы сообщило FFIT, что сообщение по электронной почте было доставлено в 9:25:16 UTC (12:25:16 по местному времени) 23 мая 2021 года в общий ящик электронной почты государственного предприятия Аэропорты Литвы info@ltou.lt, как показано на скриншоте в добавлении Н. Это сообщение по электронной почте об угрозе было обнаружено только на следующее утро, в понедельник 24 мая 2021 года, в рабочее время, и было направлено в литовскую полицию для расследования.

2.2.10. Что касается учетной записи, с которой было отправлено электронное сообщение об угрозе взрыва, то литовские власти предоставили ИКАО информацию, полученную в рамках механизма правовой помощи между двумя государствами от властей Швейцарии, которое является государством, в котором расположен поставщик услуг этой электронной почты, и согласно этой информации:

- a) учетная запись была создана 14 мая 2021 г. в 15:32:01 UTC с адреса интернет-протокола (IP) 193.189.100.195;
- b) последний раз доступ к этой учетной записи был произведен 25 мая 2021 г. в 8:39:42 UTC;
- c) функции регистрации подлинности для данной учетной записи не были активированы;
- d) в этой учетной записи не было зарегистрировано и с ней не было связано никакой информации о физическом адресе или идентификации пользователя;
- e) учетная запись является бесплатной, поэтому не было зарегистрировано какой-либо информации о платежах;
- f) содержание сообщений и ящика электронной почты полностью зашифровано и, соответственно, ознакомиться с ним невозможно;
- g) контакты, записи и изображения полностью зашифрованы, и, соответственно, ознакомиться с ними невозможно;
- h) не зарегистрировано никакого мгновенного обмена сообщениями.

2.2.11. Информация, предоставленная литовскими властями также свидетельствовала о том, что в общей сложности с этой учетной записи отдельно было направлено шесть сообщений по электронной почте, соответственно в 9:25 UTC (12:25 по местному времени) в Аэропорты Литвы, в 09:26 UTC (12:26 по местному времени) в аэропорт Афин, в 09:27 UTC (12:27 по местному времени) в международный аэропорт Софии, в 09:28 UTC (12:28 по местному времени) международный аэропорт Бухареста, 09:34 UTC (12:34 по местному времени) в аэропорт Киева и, наконец, в 09:56 UTC (12:56 по местному времени) в международный аэропорт Минска. Все шесть аэропортов находятся на запланированном маршруте рейса FR4978 или вблизи этого маршрута. Два электронных сообщения из шести доставлены не были, – а именно, в аэропорты Афин и Киева, соответственно. Помимо шести сообщений по электронной почте отправки никаких других сообщений с данной учетной записи зарегистрировано не было.

2.2.12. В аэропорты Вильнюса, Афин, Софии и Бухареста было отдельно направлено четыре сообщения по электронной почте в период менее трех минут в то время, когда рейс FR4978 летел в воздушном пространстве Украины и непосредственно перед его входом в воздушное пространство Беларуси. Первое из этих сообщений по электронной почте было отправлено в 09:25:12, около двух часов после вылета из Афин и за пять минут до пересечения границы Беларуси в РПИ Львов/Минск. Пятое сообщение по электронной почте было направлено в аэропорт Киева в 09:34:32, через 4 мин 30 сек после того, как рейс FR4978 покинул воздушное пространство Украины. Последнее сообщение по электронной почте было отправлено через 22 минуты в 09:56:45 (12:56:45 по местному времени) в аэропорт Минска, когда рейс FR4978 уже начал снижение для посадки в этом аэропорту. Иллюстрация соответствующих временных сроков приведена в добавлении Н.

2.2.13. Главное управление гражданской авиации (DGCAA) Республики Болгария и Управление гражданской авиации Румынии (RCAA) подтвердили FFIT, что сообщения по электронной почте об угрозе взрыва рейса FR4978, отправленные с той же учетной записи электронной почты, были получены их соответствующими аэропортами 23 мая 2021 года.

2.2.14. В случае Болгарии сообщение по электронной почте было прочитано 25 мая в 09:30 по местному времени Департаментом по связям с общественностью и корпоративным связям компании SOF Connect AD, которая является эксплуатантом международного аэропорта Софии, и которая осуществляет административное управление ящиком электронной почты: comment@sof-connect.com. Этот ящик электронной почты, который служит для экстренных сообщений, жалоб, рекомендаций, замечаний и вопросов, поступающих от общественности, проверяется только по рабочим дням. Согласно метке времени на распечатке, предоставленной DGCAA Болгарии, сообщение по электронной почте было получено 23 мая 2021 г. в 12:27 по местному времени (09:27 UTC).

2.2.15. 26 мая 2021 г. после получения запроса информации от Управления по авиационной безопасности Польши, RCAA просила все гражданские аэропорты и поставщика аэронавигационного обслуживания Romatsa сообщить о том, получали ли их службы какие-либо угрозы в отношении рейса FR4978. 8 июня 2021 г. Бухарестская Национальная Компания Аэропортов сообщила RCAA, что в результате дополнительных проверок в отношении рейса FR4978 было установлено, что 23 мая 2021 г. в 12:28 по местному времени (9:28 UTC) сообщение, отправленное с той же учетной записи электронной почты, было получено по адресу электронной почты: contact@bucharestairports.ro.

2.2.16. Приведенные в добавлении Н скриншоты сообщений по электронной почте, полученные в международном аэропорте Софии и в Бухарестской Национальной компании аэропортов, показывают, что текст этих сообщений по электронной почте идентичен сообщениям, доставленным в аэропорты Вильнюса и Минска. Метки времени этих двух сообщений по электронной почте соответствуют информации, полученной от Швейцарии через власти Литвы.

2.2.17. Характер и содержание сообщений по электронной почте, направленных соответственно в аэропорты Афин и Киева, не были подтверждены, поскольку эти сообщения не были доставлены.

2.3. События в АСС Минска до установления контакта с рейсом Ryanair FR4978

2.3.1. Диспетчер районного центра управления воздушным движением (далее именуемый "диспетчер") который впоследствии будет осуществлять районное диспетчерское обслуживание рейса FR4978 авиакомпании Ryanair с позывным в радиотелефонии Ryanair One-tango-zulu или RYR 1TZ, сообщил FFIT, что приблизительно в 06:50–07:00 UTC (через 30–40 минут после того, как он заступил на дежурство и до вылета рейса FR4978 из Афин) генеральный директор белорусского поставщика аэронавигационного обслуживания "Белаэронавигация" вошел в Минский районный центр управления воздушным движением (АСС) вместе с неустановленным лицом, которое, по предположению диспетчера, являлось сотрудником Комитета государственной безопасности (КГБ) Беларуси. Эти два человека обратились к начальнику смены АСС Минска, который впоследствии сообщил диспетчеру и другому коллеге о воздушном судне Ryanair, которое будет лететь через белорусское воздушное пространство из Украины. Начальник смены АСС Минска сообщил, что на борту этого воздушного судна заложена бомба и что воздушное судно должно приземлиться в аэропорту Минска. В ответ на предложение диспетчера уведомить об этом Львовский районный диспетчерский центр (АСС) начальник смены АСС Минска заявил диспетчеру, что нет необходимости делиться информацией с кем-либо. По словам диспетчера, этот разговор состоялся примерно в 07:10 UTC, до входа воздушного судна в РПИ Минска или его появления на радарх.

2.3.2. Диспетчер был назначен начальником смены АСС Минска для обслуживания рейса на выделенной частоте 120,575 МГц. Полагая, что из-за присутствия лица, предположительно являвшегося сотрудником КГБ, обычные записи авиадиспетчерских сообщений будут уничтожены, диспетчер решил записать на смартфоне свои переговоры с RYR 1TZ, а также с теми, которые находятся в непосредственной близости от его рабочего места (см. добавление I, в котором приводится дополнительный диалог, в затененном формате, полученный из записи смартфона контроллера, который был предоставлен FFIT). Вскоре неизвестный подошел к диспетчеру и сел справа от него. По словам диспетчера, связь с RYR1TZ осуществлялась им по указанию начальника смены АСС Минска, который периодически консультировался с неустановленным лицом, прежде чем инструктировать диспетчера относительно его ответов на вопросы RYR 1TZ. В остальное время ответы диспетчера на вопросы 1TZ RYR предоставлялись непосредственно неустановленным лицом.

Позднее на видеозаписях, сделанных пассажирами, диспетчер опознал неустановленное лицо, которое также присутствовало на перроне во время высадки пассажиров.

2.4. Хронология событий диспетчерского обслуживания воздушного движения и смежных событий с момента отправления воздушного судна из Афин до его приземления в аэропорту Минска

Примечание 1. Международный аэропорт Минска именуется по-разному, как "Минск-2" (Указатели местоположения (Doc 7910)) "Минский национальный аэропорт" и "Национальный аэропорт Минск". В целях настоящего доклада используется общий термин "аэропорт Минск", если только не требуется альтернативная номенклатура для обеспечения соответствия конкретной полученной информации.

Примечание 2. Нижеследующая хронология событий использует формат времени для описания хронологии действий. Дополнительная информация касательно хронологии событий диспетчерского обслуживания воздушного движения также включена в текст, расположенный в рамках, в целях обеспечения контекста и ясности и для лучшей иллюстрации взаимодействия внутри различных организаций и между ними. Время указано во всемирном скоординированном времени (UTC).

07:29 RYR 1TZ (позывной для диспетчерского обслуживания рейса Ryanair FR4978, упоминаемого в радиообмене как *Ryanair One-tango-zulu*) и совершающего полет из аэропорта Афин им. Элефтериоса Венизелоса в международный аэропорт Вильнюса. Рейсу с предполагаемой продолжительностью 2 ч 35 мин первоначально разрешено занять эшелон полета 380. А затем эшелон полета 390. Воздушному судну разрешено следовать по утвержденному маршруту полета через районы полетной информации (РПИ) Афинаи, София, Бухарест, Львов и Вильнюс (см. **добавления А и В**). Расчетное время прибытия на южную границу РПИ Минск (точка SOMAT) было 09:30. Изображение основных событий, произошедших после приближения воздушного судна к этой южной границы РПИ Минск, приведено в **добавлении С**.

09:26:42 Минский районный диспетчерский центр (АСС) уведомляет диспетчера АСС Львова, что каналом радиосвязи, который RYR 1TZ будет использовать для контакта с АСС Минска в точке SOMAT является канал на частоте 120,575 МГц (Выписка переговоров между АСС Львова и АСС Минска по речевой связи приведена в **добавлении D**).

Диспетчер районного центра управления воздушным движением Минска (Радар) (далее именуемый "диспетчер" или "АСС Минска"), которому будет поручено осуществлять диспетчерское обслуживание RYR 1TZ во время этого этапа полета был опрошен в ходе расследования по установлению фактов 2 июня 2022 года после выпуска документа С-WP/15284. Согласно информации, предоставленной другим персоналом УВД, цель изменения основной частоты канала радиосвязи на другую частоту состояла в том, чтобы проверить дальность действия канала радиосвязи на частоте 120,575 МГц. Однако диспетчер сообщил FFIT, что дальность действия канала связи на этой частоте известна, что перевод воздушного судна на новую частоту для проверки ее дальностных характеристик не является обычной процедурой и никаких правил, регулирующих такую процедуру, не существует

Согласно заявлению от 9 декабря 2021 г., размещенному на веб-сайте правительства Польши (<https://www.gov.pl/web/sluzby-specjalne/operacja-bialoruskiego-kgb-nowe-fakty-dot-samolotu-ryanair>), Агентство внутренней безопасности Польши, которое проводило расследование этого события под руководством генеральной прокуратуры, получило показания и материалы от непосредственного свидетеля действий, предпринятых 23 мая 2021 г. Понимается,

что речь идет о диспетчере районного центра управления воздушным движением, который осуществлял диспетчерское обслуживание RYR 1TZ после входа в РПИ Минска. Группа обратилась к властям Польши и Соединенных Штатов Америки с просьбой предоставить доступ к свидетелю, а также к информации, собранной в ходе расследования, в результате чего 2 июня 2022 года было проведено собеседование.

09:28 Заместитель генерального директора по безопасности, режиму и кадрам Республиканского унитарного предприятия "Национальный аэропорт Минск" сообщает по мобильному телефону начальнику смены АСС о получении аэропортом сообщения по электронной почте об угрозе взрыва в котором говорилось о наличии на борту воздушного судна, выполняющего рейс "FR4978" из Афин в Вильнюс, взрывного устройства, которое будет взорвано над Вильнюсом.

Точное время и продолжительность телефонного разговора между заместителем генерального директора и начальником смены АСС Минска или факт его совершения было невозможно проверить, поскольку власти Беларуси не предоставили никаких подтверждающих материалов.

Этот телефонный звонок также не был подтвержден в заявлениях диспетчера для FFIT.

Начальник смены АСС Минска заявил, что используя комбинацию интернет-программ Google и Flightradar24 он смог соотнести рейс "FR4978" с позывным и планом полета Ryanair "RYR 1TZ" и впоследствии с соответствующей отметкой и обозначением на дисплее радара воздушного судна, приближающегося к южной границе РПИ Минск.

Это событие не подтверждается заявлениями диспетчера районного центра управления воздушным движением, с которым беседовала группа.

09:28:39 Диспетчер, назначенный на тот момент времени для диспетчерского обслуживания воздушного движения (УВД) в секторе "Запад", вводит код личного доступа на свободной рабочей станции по обслуживанию воздушного движения с целью контроля только в отношении RYR 1TZ.

Рационального обоснования установления связи с RYR 1TZ, включая проверку дальности действия канала радиосвязи, с использованием отдельной рабочей станции установлено не было.

09:28:58 RYR 1TZ контактирует с АСС Минска по каналу радиосвязи на частоте 120.575 МГц, приближаясь к точке SOMAT на южной границе РПИ Минск. Диспетчер идентифицирует RYR 1TZ на радаре. (Информация об этом взаимодействии и дальнейшая последовательность речевой связи между АСС Минска и RYR 1TZ приведены в добавлениях Е и I. Последнее добавление содержит дополнительный диалог в затененном формате, полученный с записи, сделанной на смартфоне диспетчера).

09:29 Начальник смены АСС Минска передает полученную информацию об угрозе взрыва диспетчерам совместного сектора "Запад", поручает диспетчерам вывести RYR 1TZ на специальный канал радиосвязи ОВД. Однако начальник смены АСС Минска был

проинформирован о том, что это уже было сделано. Начальник смены АСС Минска информирует начальника смены командно-диспетчерского пункта Минска о данном воздушном судне и полученной информации относительно взрывного устройства и о возможном перенаправлении воздушного судна в аэропорт Минска.

09:30:49 Диспетчер передает летному экипажу RYR 1TZ следующую информацию, полученную от начальника смены АСС Минска "... у нас есть информация от спецслужб, что у вас на борту бомба. Эту бомбу могут активировать над Вильнюсом". RYR 1TZ ответил и попросил диспетчера быть в режиме ожидания.

Пилоты смотрят на стандартные рабочие процедуры (SOP) относительно угрозы взрыва в полете в утвержденном электронном полетном плане (EFB), предоставленном RYS.

09:31:42 Диспетчер контактирует с RYR 1TZ и заявляет "...в целях безопасности мы рекомендуем вам приземлиться в Uniform Mike Mike Sierra".

RYR 1TZ пытается связаться со своим центром руководства полетами (ОСС). Следует отметить, что воздушные суда RYS имеют ограниченные возможности для контакта со своим ОСС во время полета (см. раздел с анализом ниже).

09:32:59 RYR 1TZ просит уточнить, откуда пришло сообщение об угрозе взрыва. Диспетчер сообщил RYR 1TZ, что "служба безопасности аэропорта... сообщила, что получила сообщение по электронной почте" и на дополнительный вопрос летного экипажа была ли это служба безопасности аэропорта Вильнюса или Греции, диспетчер ответил, что "...это сообщение по электронной почте прислали ...в несколько аэропортов".

Диспетчер сообщил FFIT, что в отношении вопроса пилота, откуда поступила информация, начальник смены передал вопрос неустановленному лицу, которое в ответ сообщило, что эта информация была передана по электронной почте из аэропорта, а начальник смены дополнительно уточнил, что "сотрудники службы безопасности аэропорта получили сообщение по электронной почте". Отвечая на дополнительный запрос о разъяснении, неустановленное лицо объяснило: "Ну, это была своего рода массовая рассылка во все аэропорты". На вопрос о предоставлении рекомендации рейсу 1TZ RYR приземлиться в Минске диспетчер ответил, что "выбор места посадки остается за командиром воздушного судна, и я не имел права говорить об этом и давать такие рекомендации. Это было бы против наших правил". (см. пункт 3.4 ниже).

09:34:49 RYR 1TZ просит диспетчера предоставить любую частоту, которая может иметься в "этом диапазоне" для разговора с оперативным центром своей компании.

09:35:39 Начальник смены АСС Минска просит начальника смены АСС Вильнюса предоставить частоту для связи с представителем Ryanair. После разговора с командно-диспетчерским пунктом в Вильнюсе, начальник смены АСС Вильнюса контактирует с начальником смены АСС Минска и предоставляет частоту 131,750 МГц для связи с компанией наземного обслуживания Litcargus. Во время разговора в 09:39:24 Начальник смены АСС Минска сообщает начальнику смены АСС Вильнюса, что "...возможно у них бомба на борту и они хотели

проконсультироваться со своей авиакомпанией относительно требуемых действий, если они решат изменить маршрут на ... Минск, мы рекомендуем посадку... поэтому они просили предоставить такую частоту, что означает, что, вопрос не касается инженерных аспектов, он касается решения, которое должно быть принято." (Информация об этом взаимодействии и дальнейшей координации между органами обслуживания воздушного движения Минска и Вильнюса (ОВД) приведена в добавлении F).

Экипаж искал иную частоту для связи с RYR, нежели частота для связи с поставщиком наземного обслуживания в Вильнюсе Litcargus, с которым они уже безуспешно пытались связаться.

09:39:30 RYR 1TZ просит диспетчера сообщить, есть ли новая информация в отношении их запроса. Диспетчер просит экипаж находится в режиме ожидания, поскольку он все еще ожидает информацию.

09:39:57 RYR 1TZ запрашивает трехбуквенный код ИАТА аэропорта, к которому власти рекомендовали перенаправить воздушное судно.

Частоты компании или поставщика наземного обслуживания RYR указаны в директории электронного планшета (EFB) с трехбуквенным кодом ИАТА.

09:41:00 Сначала рекомендовав RYR 1TZ находится в режиме ожидания, диспетчер затем возвращается к каналу радиосвязи и сообщает летному экипажу, что кодом ИАТА аэропорта является MSQ.

09:41:58 RYR 1TZ запрашивает дополнительное уточнение того, откуда поступила рекомендация перенаправить воздушное судно в Минск, – от компании, или от руководства аэропорта вылета или руководства аэропорта прибытия. Диспетчер ответил, что "это была наша рекомендация".

09:42:49 Диспетчер сообщает RYR 1TZ, что частотой для связи с наземным персоналом в Вильнюсе является частота 131,750 МГц. RYR 1TZ отвечает, что у них уже есть частота, однако никто не отвечает.

09:43:39 – 09:44:41 Начальник смены АСС Минска информирует начальника смены АСС Вильнюса о следующем: "Экипаж еще не принял решения, таким образом у нас имеется следующая информация: представители всех организаций сообщили, что они получили сообщение по электронной почте, оно было направлено многим получателям в нескольких аэропортах с указанием наличия бомбы на борту воздушного судна, ... которая может взорваться, когда воздушное судно будет находиться над Вильнюсом... экипажу ... было рекомендовано совершить посадку в Минске. Пока что экипаж следует по маршруту. Мы ожидаем принятия ими решения."

09:44:38 Диспетчер просит экипаж RYR 1TZ сообщить о его решении относительно рекомендованного перенаправления.

09:44:52 RYR 1TZ запрашивает у диспетчера код опасности – является ли он зеленым, желтым или красным.

Согласно SOP RYS OCC проводит оценку степени опасности и присваивает ей цветовой код. Не имея этой отправной точки, на основании которой четко определяются дальнейшие действия, экипаж оценивает альтернативные варианты, используя метод PIOSEE. Цель вопроса о цвете кода состоит в получении от диспетчера информации об оценке угрозы для обоснования последующих действий на основе их SOP.

FFIT была проинформирована диспетчером, что на вопрос, как ответить на запрос информации по коду угрозы, неустановленное лицо ответило "Пускай будет красный".

09:45:09 Попросив RYR 1TZ оставаться на линии, диспетчер затем сообщает "Ryanair one-tango-zulu, они говорят, код красный". RYR 1TZ отвечает "в таком случае мы просим сохранить нынешнюю позицию в режиме ожидания", что было затем одобрено диспетчером.

09:45:52 ACC в Минске сообщает ACC в Вильнюсе, что RYR 1TZ намерен сохранять нынешнюю позицию в режиме ожидания.

Получив сообщение о красном коде опасности, экипаж входит в схему полета в режиме ожидания с поворотом вправо для определения дальнейших действий на основе своих SOP.

Диспетчер сообщил FFIT, что его выбор слов "они говорят, код красный" использовался для того, чтобы экипаж знал, что в диспетчерском пункте находятся другие люди, диктующие, что говорить.

09:47:12 RYR 1TZ объявляет MAYDAY и сообщает диспетчеру, что "мы намерены перенаправить воздушное судно в Минск". Диспетчер принимает сигнал бедствия MAYDAY, информирует начальника смены ACC Минска и диспетчера, обслуживающего заход на посадку в Минск, и в течение следующих приблизительно десяти минут, предоставляет разрешения по снижению, указания относительно маршрута, данных по обходу районов с неблагоприятными метеоусловиями и полетной информации, которые обычно предоставляются воздушным судам, прибывающим в аэропорт Минска.

09:47:34 RYR 1TZ устанавливает код приемоответчика 7700.

09:48 При помощи наблюдения за изменением характеристик полета на Flightradar24 OCC RYR получает информацию о том, что RYR 1TZ объявил чрезвычайную ситуацию.

09:48 RYR 1TZ запрашивает разрешение на снижение на эшелон полета 100 и начинает быстрое снижение до абсолютной высоты, на которой допустима

разгерметизация самолета и могут быть сведены к минимуму последствия возможного взрыва.

ОСС RYR (Ирландия) контактирует с ОСС RYS (Варшава) и они пытаются получить дополнительную информацию о причинах аварийной ситуации и перенаправления.

ОСС RYR контактирует с Litcargus в VNO и узнает, что орган УВД Вильнюса сообщил им, что RYR 1TZ перенаправляется в аэропорт Минска, по причине угрозы взрыва, однако другие детали отсутствуют.

09:47 – 09:55 Начальник смены АСС в Минске объявляет стадию тревоги ALERFA и уведомляет об этих обстоятельствах следующих субъектов:

- *Белорусский координационный центр поиска и спасания (RCC)*
- *Начальника смены АСС в Вильнюсе*
- *Оперативного дежурного командного пункта белорусских военно-воздушных сил и сил противовоздушной обороны.*

09:55 Белорусский RCC начинает направлять уведомление о стадии тревоги при помощи национальной автоматической телефонной системы оповещения.

Эксплуатант RYR, указанный в плане полета, не был уведомлен о стадии тревоги.

Диспетчер сообщил FFIT, что неустановленное лицо покинуло диспетчерский пункт, как только ему подтвердили, что летный экипаж принял решение о посадке в аэропорту Минска.

09:57:12 Диспетчер инструктирует RYR 1TZ связаться с диспетчером в Минске, ответственным за обслуживание захода на посадку, который затем выдает разрешения на снижение и радиолокационное наведение для обхода района с неблагоприятными метеусловиями для захода на посадку на ВПП 31, справа, при помощи системы посадки по приборам (ILS). Диспетчер, ответственный за обслуживание захода на посадку, спрашивает, требуется ли какая-либо помощь по прибытии. RYR 1TZ в ответ спрашивает имеется ли подходящее для такого случая место для стоянки, на что диспетчер отвечает "да, у нас имеется специальная зона".

10:00 Начальник смены командно-диспетчерского пункта в Минске выпускает уведомление о стадии бедствия (DISTRESFA) при помощи национальной автоматизированной телефонной системы оповещения: воздушное судно, следовавшее по маршруту Афины – Вильнюс в качестве рейса FR4978, направило сигнал бедствия "MAYDAY" (код 7700) и запросило аварийную посадку в Национальном аэропорту Минск.

В период между 10:01 и 12:17 было по крайней мере 12 звонков, сделанных центрами ОСС RYS и RYR, которые пытались установить связь с властями в Минске для получения более подробной информации об угрозе безопасности, которая привела к перенаправлению RYR 1TZ в аэропорт Минска. Например, в ходе многочисленных звонков была запрошена копия сообщения по электронной почте, содержащего угрозу, однако эта копия не была предоставлена.

10:04:14 RYR 1TZ спрашивает, "была ли наша компания проинформирована о случае... об этом событии?" Диспетчер, ответственный за обслуживание захода на посадку, отвечает – "мы постараемся сообщить эту информацию вашей компании в пределах 5 минут".

10:10 Согласно начальнику работавшей на перроне смены компании Litcargus, (поставщик наземного обслуживания в аэропорту Вильнюса) компания Litcargus пытается связаться с органом УВД Минска по телефону (три попытки были сделаны до 10:13).

10:12:35 После получения разрешения на заход на посадку при помощи ILS на ВПП 31, справа, RYR 1TZ получает указание связаться с диспетчером командно-диспетчерского пункта Минска, используя частоту 130,4 МГц.

10:12:48 RYR 1TZ докладывает диспетчеру командно-диспетчерского пункта Минска о заходе на посадку при помощи ILS на ВПП 31, справа, и получает информацию о приземном ветре с направлением 240 градусов, скоростью 8 метров в секунду с порывами до 11 метров в секунду, и получает разрешение совершить посадку на ВПП 31, справа. RYR 1TZ получает информацию об ожидаемом месте стоянки № 1.

10:15 RYR 1TZ совершает посадку на ВПП 31, справа.

Начальник работавшей на перроне смены компании Litcargus контактирует с OPS Белавиа в аэропорту Минска и получает подтверждение захода RYR 1TZ на посадку в аэропорту Минска.

10:16:09 RYR 1TZ получает указание освободить ВПП, двигаясь по рулежной дорожке М2 и контактировать со службой наземного контроля в Минске, используя частоту 129,950 МГц.

10:17:51 Получив указание следовать за автомобилем сопровождения "следуйте за мной", RYR 1TZ запрашивает подтверждение того, что центр управления полетами Ryanair был проинформирован об инциденте. Диспетчер наземной службы ответил, "Да, подтверждаю это", после чего RYR 1TZ спросил: "У вас есть сообщение от них для нас?" Диспетчер ответил "еще не получили дополнительного сообщения".

Не имеется данных, подтверждающих, что RYR была проинформирована об этом событии или о любой из аварийных стадий в данный момент времени.

10:25 Начальник работавшей на перроне смены компании Litcargus контактирует с диспетчерской службой аэропорта Минска по телефону, однако, никакой информации получить не удалось.

10:26:24 RYR 1TZ вновь просит диспетчера наземной службы сообщить, была ли получена какая-либо информация от его компании. Наземная служба в Минске сообщает, что они ничего не получали.

10:29:18 RYR 1TZ вновь поднимает вопрос о связи с компанией и диспетчер наземной службы отвечает "Если вы меня спрашиваете о представителе вашей компании, у меня нет о нем никаких сведений".

2.5. События, происходившие на борту рейса Ryanair FR4978 до посадки в аэропорту Минска

2.5.1. Хронология нижеприведенных событий основана на персональных беседах с членами экипажа, а также письменных заявлениях и отчетах, предоставленных членами экипажа и пассажирами.

2.5.2. Весь cabinный экипаж находился в хвостовой части в бортовой кухне, выполняя последние обязанности по обслуживанию рейса и доедая свою еду. Согласно экипажу, до данного момента никаких особых событий в ходе рейса не происходило. В 09:42 KBC контактирует со старшим бортпроводником (CSS) для информирования его об угрозе взрыва в формате брифинга NITS (характер, намерение, время, специальные инструкции), который используется экипажами RYS в ситуации высокого стресса. CSS напомнил KBC о необходимости узнать у органа УВД, каким является уровень тревоги (зеленый/желтый/красный). Примерно за 20 минут до посадки KBC сообщил CSS обновленную информацию о ситуации и о предстоящей посадке в Минске и они согласились, что у экипажа нет времени для проведения досмотра согласно правилу "стерильной кабины". CSS провел брифинг NITS для остальных трех членов cabinного экипажа, сообщив об угрозе взрыва и о перенаправлении в Минск.

2.5.3. KBC сделал объявление для пассажиров (PA), сообщив им о перенаправлении в Минск в связи с проблемами в области безопасности. Когда экипаж готовил пассажирский салон к посадке, сразу после PA, один из пассажиров поднялся и обращаясь к одному из членов cabinного экипажа сообщил, что не может лететь в Минск, выкрикнув: "Я нахожусь там в розыске, они меня убьют". CSS, которого член cabinного экипажа проинформировал об этом инциденте, попытался успокоить находящегося в панике пассажира. Затем CSS доложил об этом летному экипажу; это было примерно за 10 минут до посадки. Члены экипажа сделали схожие заявления о том, что данный пассажир не рассматривался как недисциплинированный или нарушающий порядок.

2.5.4. До посадки другой пассажир поинтересовался у летного экипажа относительно возможности остаться в Минске, поскольку она является гражданкой Беларуси и Минск является ее конечным пунктом назначения.

2.6. Хронология событий, связанных с использованием военного воздушного судна

09:48 Начальник смены АСС Минска информирует оперативного дежурного командного пункта белорусских военно-воздушных сил и сил противовоздушной обороны об объявлении стадии тревоги в отношении RYR 1TZ, перенаправляемого в Минск в результате угрозы взрыва. Оперативный дежурный информирует своего командира и получает полномочия принять соответствующие меры и держать командира в курсе событий. Объявлен уровень готовности номер один и летный экипаж МИГ-29 получает приказ.

10:04 MIG-29 взлетает с базы ВВС в Барановичах и обслуживается военным диспетчером, находящимся в АСС Минска. На расстоянии 130 км от RYR 1TZ МИГ-29 получает

приказ направляться к Минск-Мачулищи (UMLI) – оперативной военной зоне вблизи Минска (Карты с указанием относительных расстояний между военным воздушным судном и RYR 1TZ приведены в **добавлении G**).

10:15 Расстояние между FR4978 и МИГ-29 составляет 55 км в момент посадки рейса FR4978 в аэропорту Минск.

10:19 Начальник смены АСС Минска сообщает оперативному дежурному, что RYR 1TZ совершил посадку. МИГ-29 возвращается на базу.

2.7. Хронология событий с момента посадки рейса Ryanair FR4978 в аэропорту Минска и до его отправления

10:15 Рейс Ryanair FR4978 совершает посадку в аэропорту Минск и направляется на место стоянки для воздушных судов № 1.

Согласно отчету начальника смены аэропорта Минск, силы и средства подразделения минского аэропорта по экстренному реагированию были развернуты у стоянки воздушных судов № 37 с 10:04 до 10:08 UTC (с 13:04 до 13:08 по местному времени), находясь в готовности реагировать на акт незаконного вмешательства.

Кроме того, 17 транспортных средств, включая восемь пожарных машин, прибыли в аэропорт Минск между 10:23 и 10:43 UTC (13:23 и 13:43), согласно информации, предоставленной Беларуси.

10:24 Воздушное судно прибывает на место стоянки № 1 и поставлено на стояночные тормоза.

10:26 К дверям воздушного судна подается трап.

Диспетчер по контролю наземного обслуживания аэропорта Минск заявил, что трап был подан к дверям воздушного судна с разрешения КВС. Диспетчер по контролю наземного обслуживания поднялся по трапу и поприветствовал КВС через открытое окно в левой стороне кабины пилота и спросил его, где на борту воздушного судна находится угроза. Согласно диспетчеру по контролю наземного обслуживания, КВС ответил, что никакой угрозы нет. Тогда диспетчер по контролю наземного обслуживания спросил КВС, нужна ли ему помощь полиции и также предложил открыть двери воздушного судна. Диспетчер по контролю наземного обслуживания сообщил кабинному экипажу, что они могут открыть двери воздушного судна.

10:30 Двери воздушного судна открыты.

Диспетчер по контролю наземного обслуживания вошел в воздушное судно и предложил экипажу любую запрашиваемую им помощь со стороны аэропорта. Диспетчер по контролю наземного обслуживания сообщил КВС о необходимости высадить пассажиров вместе с их ручной кладью, а также выгрузить зарегистрированный багаж на перрон места стоянки № 1 для проверки собаками, используемыми для обнаружения взрывчатых веществ (EDD), и для проведения

обыска кабины и грузового отсека воздушного судна. КВС поручил кабинному экипажу высадить пассажиров.

10:38 Начинается высадка пассажиров из воздушного судна.

Пассажиры высаживались из воздушного судна группами по пять человек и их просили положить ручную кладь на перрон для досмотра с помощью EDD. После досмотра пассажиров просили взять свою ручную кладь и пройти в автобус.

Имеются разные показания, предоставленные коллективно экипажем, а также диспетчером по контролю наземного обслуживания относительно того, кто принял решение о процедуре высадки пассажиров группами по пять человек. Однако подразделение EDD службы авиационной безопасности аэропорта Минск сообщило группе, что они просили пассажиров высаживаться группами по пять человек, поскольку собаки не могут работать с более многочисленными группами.

10:43 Специалисты по обыску воздушных судов Министерства внутренних дел (МВД) прибывают к воздушному судну.

10:47 Руководитель полетов минского аэропорта направляет сообщение об "отмене сигнала БЕДСТВИЯ".

После получения сообщения об "отмене сигнала БЕДСТВИЯ" от начальника смены командно-диспетчерского пункта, начальник смены службы экстренного реагирования и спасания аэропорта Минск дал команду отбой группе экстренного реагирования и спасания аэропорта Минск.

17 транспортных средств, включая восемь пожарных машин, покинули аэропорт.

11:00 Открыт багажный отсек воздушного судна.

11:05 Оборудование для погрузки/разгрузки багажа прибывает к багажному отсеку воздушного судна. Подразделение EDD службы авиационной безопасности аэропорта Минск проверяет багажный отсек.

11:19 Начинается разгрузка багажа.

11:21 Пассажиры двумя автобусами доставлены в сектор международного прилета пассажирского терминала.

Хотя было установлено, что высадка пассажиров группами по пять человек началась в 10:38 UTC и они были доставлены двумя автобусами в пассажирский терминал в 11:21 UTC, точное время высадки всех пассажиров и членов экипажа рассчитано как 11:14, однако проверить это было невозможно, поскольку видеозапись этого периода времени была получена с другой камеры, которая расположена дальше и не дает четкого изображения воздушного судна.

После того, как все пассажиры покинули воздушное судно, все члены экипажа (за исключением КВС) были препровождены в пассажирский терминал, где был проведен их досмотр, а также досмотр их вещей. КВС оставался на борту.

11:26-11:58 Зарегистрированный багаж досматривается на перроне с использованием EDD.

12:11 Зарегистрированный багаж перемещается с перрона в зону комплектования багажа для вторичного досмотра.

11:30-13:12 Пассажиры и их ручная кладь проходят досмотр в пункте досмотра пассажиров транзитной зоны аэропорта Минск.

После досмотра пассажиры направляются в зону ожидания № 3 сектора международного вылета в сопровождении сотрудников минского подразделения пограничного контроля.

12:16-12:32 Служба авиационной безопасности аэропорта Минск проводит досмотр зарегистрированного багажа в зоне комплектования багажа в присутствии представителей таможи и полиции и с использованием рентгеновского досмотрового оборудования.

Досмотренный зарегистрированный багаж остается в зоне комплектования багажа до 12:52, когда он доставляется на место стоянки № 1 для погрузки обратно на воздушное судно Ryanair.

12:04-12:22 Проводится обыск воздушного судна специальными службами МВД.

В результате досмотра пассажиров, их ручной клади и зарегистрированного багажа, а также обыска воздушного судна никакой взрывчатки и никаких взрывчатых веществ обнаружено не было.

14:37 Экипаж возвращается на воздушное судно. По возвращении на воздушное судно cabin crew проводит осмотр кабины воздушного судна в целях безопасности, а второй пилот проводит осмотр внешних отсеков воздушного судна в целях безопасности. В результате этих осмотров в целях безопасности ничего обнаружено не было.

14:30-14:44 Дозаправка воздушного судна топливом.

15:30-16:40 (Примерное время, определенное на основе собеседований) КВС проверяет и утверждает документы по наземному обслуживанию, предоставленному воздушному судну Ryanair.

15:52 Зарегистрированный багаж доставляется из зоны комплектования багажа на место стоянки № 1.

16:06-16:22 Загрузка зарегистрированного багажа.

16:25-16:35 Посадка пассажиров на воздушное судно.

По завершении посадки пассажиров на воздушное судно cabin crew проводит подсчет количества пассажиров и обнаруживает отсутствие пяти пассажиров. Наземный персонал аэропорта Минск не предоставил никаких объяснений экипажу Ryanair.

16:53 Трап отведен от дверей воздушного судна.

17:07 Запуск двигателей.

Полет из Минска в Вильнюс проводился с номером рейса и позывным RYR 497.

17:14 RYR 497 начинает руление с места стоянки № 1 к ВПП 31, справа, для отправления в Вильнюс. Во время руления диспетчер воздушного движения интересуется у RYR 497, имеется ли у него последняя метеорологическая информация – "имеете ли вы последнюю информацию о грозах, ожидаемых в РПИ Минск". Диспетчер воздушного движения затем предоставляет информацию SIGMET о грозах в отношении всего РПИ Минск. RYR 497 получает разрешение ЗАНЯТЬ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СТАРТ И ОЖИДАТЬ на ВПП 31, справа. После занятия позиции пилоты наблюдают метеорологические условия по траектории вылета и запрашивают немедленный отворот влево по курсу 265 после взлета. Диспетчер командно-диспетчерского пункта координирует с диспетчером контроля подхода и с задержкой в пять минут воздушное судно перенаправляется на ВПП 13, слева, для отправления.

После изменения ВПП летный экипаж информирует диспетчера командно-диспетчерского пункта о том, что им требуется 10 минут в месте ожидания у ВПП для связи с Департаментом расчета характеристик и перерасчета цифр. Командно-диспетчерский пункт Минска предоставил новую схему вылета по приборам для ВПП 13, слева.

Летный экипаж попытался связаться с Департаментом расчета характеристик, однако не смог этого сделать, поэтому экипаж использовал таблицы RTOW для завершения расчета характеристик. Был проведен новый инструктаж в отношении вылета и была запрошена пересмотренная абсолютная высота полета. Затем состоялась координация с диспетчерским пунктом. Когда летный экипаж был готов к отпращиванию возникла дополнительная задержка из-за использования туалетов пассажирами.

17:48 Воздушное судно вылетело с ВПП 13, слева.

3. АНАЛИЗ

3.1. Передача информации об угрозе взрыва

3.1.1. Сообщения по электронной почте с информацией об угрозе взрыва были получены четырьмя аэропортами. Информация, полученная из Швейцарии через литовские власти свидетельствует о том, что в аэропорт Минск было направлено только одно сообщение по электронной почте (info@airport.by) в 09:56:45 (12:56:45 по местному времени). Хотя Беларусь продемонстрировала FFIT копию сообщения по электронной почте, полученного в 09:25 UTC (12:25 по местному времени) в почтовый ящик аэропорта Минск (info@airport.by), информация, полученная из Швейцарии через литовские власти, не свидетельствовала о том, что такое сообщение по электронной почте было направлено в почтовый ящик аэропорта Минск (info@airport.by).

3.1.2. FFIT не были предоставлены сохраненные электронные копии сообщений по электронной почте, полученных в почтовый ящик info@airport.by в их оригинальном формате, поскольку согласно Отделу кибербезопасности и информационных технологий Национального аэропорта Минск, сообщения, поступившие на указанный адрес электронной почты хранятся только семь дней, а затем они автоматически затираются новыми сообщениями. FFIT было предоставлено изображение (скриншот) сообщения по электронной почте, поэтому не было возможности проанализировать метаданные. Хотя группа видела сохраненные файлы сообщений по электронной почте во время посещения места, Департамент по авиации Беларуси на запрос FFIT в отношении этих файлов ответил, что этих файлов более не имеется. Аналогичным образом, данные журнала регистрации событий airport.by не были предоставлены FFIT, поскольку по истечении определенного периода времени они также не сохранились.

3.1.3. Согласно властям Беларуси, информация о получении сообщения по электронной почте с угрозой взрыва обсуждалась по телефону между персоналом аэропорта Минск и АСС Минска. Телефонные записи в отношении задействованных номеров, а также времени и продолжительности звонков были необходимы для подтверждения времени действий различных сотрудников аэропорта Минск, АСС Минска и служб безопасности Беларуси в отношении получения сообщения по электронной почте с информацией об угрозе взрыва и соответствующей хронологии событий. Однако эти записи, хотя они были запрошены, не были предоставлены Группе. Департамент по авиации Беларуси заявил, что в силу правовых норм защиты, предусмотренных статьей 28 Конституции Республики Беларусь, которая предоставляет каждому гражданину право на защиту от незаконного вмешательства в его личную жизнь, в том числе от посягательства на тайну его корреспонденции, телефонных и иных сообщений, они не могут предоставить запрошенные детали относительно точного времени конкретных звонков с мобильных телефонов или получения таких звонков, а также их продолжительности. Статья 181 Постановления Совета Министров Республики Беларусь № 1005 от 17 августа 2006 г. "Об утверждении правил оказания услуг электросвязи" и статья 42 Закона Республики Беларусь № 45-3 от 19 июля 2005 г. "Об электросвязи" также предусматривают, что операторы электросвязи и поставщики услуг электросвязи обязаны соблюдать тайну телефонных и иных сообщений.

3.1.4. Диспетчер сообщил FFIT, что вскоре после того, как он заступил на дежурство и после того, как генеральный директор "Белаэронавигации" в сопровождении неустановленного лица вошел в рабочее помещение пункта УВД АСС Минска, обсуждался вопрос о наличии бомбы на борту рейса авиакомпании Ryanair, который должен был лететь из Украины в воздушное пространство Беларуси, и говорилось, что самолет должен приземлиться в аэропорту Минска. Эти обсуждения

имели место примерно в 07:10 UTC, то есть до вылета рейса из Афин и до момента получения первого сообщения по электронной почте в 09:25 UTC. В свете этой информации и в отсутствие сохраненных электронных копий сообщений по электронной почте, полученных по адресу info@airport.by в их оригинальном формате, а также записей телефонных переговоров, подтверждающих передачу информации об угрозе взрыва из аэропорта Минска в АСС Минска, FFIT не может подтвердить, что сообщения по электронной почте и телефонные переговоры были средствами, с помощью которых информация об угрозе взрыва была передана в АСС Минска, что могло стать основанием для начала подготовки к контакту с рейсом. На основе информации, предоставленной властями Беларуси, FFIT не смогла независимым образом проверить утверждение Беларуси о том, что процедуры, связанные с угрозой взрыва, были фактически инициированы, как утверждается, после получения первого сообщения по электронной почте в аэропорту Минска в 09:25 UTC или после последующей передачи его содержания по телефону из аэропорта Минска в АСС Минска в 09:28 UTC. Напротив, показания диспетчера дают иное объяснение причин действий, предпринятых белорусскими властями в отношении рейса Ryanair.

3.2. Предоставление обслуживания ОВД воздушному судну, которое стало объектом незаконного вмешательства

3.2.1. Если воздушное судно стало объектом незаконного вмешательства, КВС делает попытку в кратчайший срок выполнить посадку на ближайшем приемлемом аэродроме или на специальном аэродроме, назначенном соответствующим полномочным органом, если обстановка на борту воздушного судна не требует иного (п. 3.7.2 Приложения 2 "*Правила полетов*").

3.2.2. Обязанности подразделений ОВД в ситуациях незаконного вмешательства содержатся в Приложении 11 "*Обслуживание воздушного движения*". Воздушному судну, в отношении которого известно или предполагается, что оно находится в аварийном положении, включая акты незаконного вмешательства, оказывается максимальное внимание, содействие и предоставляется приоритет по сравнению с другими воздушными судами, исходя из конкретных обстоятельств (п. 2.24.1 Приложения 11). В том случае, когда имеет место незаконное вмешательство или предполагается, что воздушное судно подвергается незаконному вмешательству, органы ОВД незамедлительно отвечают на просьбы данного воздушного судна. Продолжается передача информации, относящейся к безопасному выполнению полета, и предпринимаются необходимые действия для ускорения выполнения всех этапов полета, особенно безопасной посадки воздушного судна (п. 2.24.2 Приложения 11). Органы ОВД также в соответствии с местными процедурами должны незамедлительно информировать соответствующий полномочный орган, назначенный государством и обмениваться необходимой информацией с эксплуатантом или назначенным представителем (см. п. 3.6 ниже).

3.2.3. Соответствующие процедуры ОВД содержатся в *Правилах аэронавигационного обслуживания*. "*Организация воздушного движения*" (Doc 4444) (PANS-ATM), главным образом в главе 15, и главным элементом этих процедур является признание того, что воздушному судну, в отношении которого известно или предполагается, что оно находится в аварийном положении, включая акты незаконного вмешательства, предоставляется приоритет по сравнению с другими воздушными судами. Соответственно органы ОВД должны незамедлительно отвечать на просьбы данного воздушного судна или удовлетворяют его возможные требования, включая просьбы о предоставлении соответствующей информации об аэронавигационных средствах, правилах и видах обслуживания, относящихся к маршруту полета и к любому аэродрому предполагаемой посадки, и предпринимают необходимые действия для обеспечения беспрепятственного выполнения полета на

всех этапах. Обстоятельства также могут потребовать применения между воздушным судном, подвергшимся незаконному вмешательству, и другими воздушными судами интервалов эшелонирования, превышающих установленные минимумы.

3.2.4. Правила ОВД Беларуси воспроизводят положения ИКАО в отношении предоставления ОВД воздушному судну, подвергнутому незаконному вмешательству, без существенных пробелов.

3.2.5. Что касается применения правил ОВД Беларуси во время события, в частности, что касается степени того насколько оперативно органы ОВД отвечали на просьбы или удовлетворяли возможные требования воздушного судна, то существенной является следующая информация:

- a) воздушное судно Ryanair отдельно обслуживалось диспетчером районного центра управления воздушным движением с выделенной рабочей станции. Рейсу предоставлялся приоритет и после его перенаправления в аэропорт Минск другой прибывающий коммерческий рейс, обслуживаемый управляющим подходом диспетчером аэропорта Минск, был задержан с целью обеспечения дополнительного пространства для воздушного движения;
- b) летный экипаж был проинформирован об угрозе взрыва сразу после установления контакта с АСС Минска;
- c) в контексте общей информации, содержащейся в сообщении по электронной почте об угрозе взрыва и необходимости удовлетворения возможных требований воздушного судна, включая предоставление соответствующих деталей, информация, предоставленная летному экипажу, была неполной, с разной степенью ясности и предоставлялась только в течение продолжительных периодов переговоров и после многочисленных вопросов пилотов. Информация о том, что сообщение об угрозе взрыва поступило по электронной почте, была предоставлена только после рекомендации о перенаправлении в аэропорт Минск. Летному экипажу не была передана такая важная информация, включенная в сообщение по электронной почте об угрозе взрыва, как непосредственное упоминание рейса FR4978, время получения сообщения, идентифицированная организация/отправитель, а также причины помещения бомбы на конкретный рейс. Это совместно с недостаточно конкретными формулировками, такими как "службы безопасности" и "по соображениям обеспечения безопасности" еще более осложнили определение летным экипажем надлежащего порядка действий эффективным и действенным образом;
- d) летный экипаж был проинформирован о том, что угроза взрыва поступила в сообщении по электронной почте, однако экипаж не был проинформирован об относительных сроках получения сообщения по электронной почте и его обнаружения;
- e) при том, что основания перенаправления в аэропорт Минск были указаны как исключительно "по соображениям обеспечения безопасности", эти основания не предоставлялись добровольно и не был указан конкретный субъект, который вынес эту рекомендацию. Летному экипажу не было сообщено ни о том, что информация об угрозе взрыва оценивается как достоверная, ни об основе такой оценки; и согласно беседам, проведенным во время расследования, не было сообщено, что такая оценка была проведена лишь одним начальником смены АСС Минска после консультаций только со старшими сотрудниками по обслуживанию воздушного движения, и о том, что никаких внешних консультаций не проводилось. Эти данные не были подтверждены аудиозаписями и заявлениями диспетчера, с которым беседовала группа и который заявил, что старшие

- сотрудники по обслуживанию воздушного движения не проводили никакой оценки достоверности угрозы взрыва; вместо этого информация, которая должна была быть передана летному экипажу, поступила прямо или косвенно от неустановленного лица;
- f) летный экипаж и затем АСС Вильнюса были проинформированы АСС Минска о том, что сообщение по электронной почте с угрозой взрыва было направлено в несколько аэропортов. Было установлено, что факт направления сообщения по электронной почте в несколько аэропортов является верным. Однако FFIT не смогла установить, каким образом информация о направлении сообщения по электронной почте в другие аэропорты стала известна диспетчеру районного центра управления воздушным движением или начальнику смены АСС Минска, как об этом заявили власти Беларуси. Показания и аудиозаписи, представленные диспетчером, свидетельствуют о том, что эта информация поступала от неустановленного лица;
- g) летный экипаж несколько раз спрашивал у разных диспетчеров, была ли компания проинформирована о ситуации и были ли от нее получены какие-либо сообщения, однако летному экипажу была предоставлена только ограниченная информация об усилиях и прогрессе в установлении связи с компанией. В 10:17 UTC, в ответ на другой вопрос летного экипажа, адресованный диспетчеру наземного обслуживания, с просьбой подтвердить, что компания была проинформирована об инциденте, диспетчер ответил "Да, подтверждаю это". FFIT не было предоставлено подтверждение того, что полномочные органы Беларуси проинформировали компанию об этом событии. RYR предоставила расшифровки звонков, сделанных OCC RYS и RYR в период между 10:01 UTC и 12:17 UTC в попытке связаться с полномочными органами в Минске для получения дополнительной информации относительно угрозы безопасности, которая привела к перенаправлению RYR 1TZ в аэропорт Минск. В многочисленных звонках звучала просьба предоставить копию содержащего угрозу сообщения по электронной почте, которая не была предоставлена;
- h) утверждалось, что первоначально информация об угрозе была передана в АСС Минска по телефону, однако по причинам, указанным в п. 3.1.3, не были предоставлены записи для проверки точного времени производства или получения звонков, или их продолжительности. Кроме того, утверждение, что информация об угрозе взрыва была впервые сообщена по телефону, не подтверждается заявлениями диспетчера, с которым беседовала FFIT.

3.2.6. В связи с частым использованием мобильных телефонов, включая службы мгновенной передачи сообщений, особенно персоналом ОВД и другими лицами, записи и итоговые протоколы критически важных оперативных переговоров не составлялись. Соответственно, в ряде случаев подробная информация о последовательности событий основывалась на данных, предоставленных соответствующими лицами по памяти, по личным записям, сделанным в тот момент времени, или на информации, изложенной в заявлениях или докладах, подготовленных постфактум.

3.3. Процедуры Ryanair

3.3.1. Руководство полетами

3.3.1.1. В части I *"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"* Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"* руководство полетами определено как "Осуществление полномочий в отношении начала, продолжения или окончания полета, а также

изменения маршрута в интересах безопасности воздушного судна, регулярности и эффективности полета". Ryanair Sun создала систему для обеспечения руководства всеми полетами, выполняемыми согласно правилам, предусмотренным АОС Ryanair Sun. Эта функция осуществляется департаментом управления полетами Ryanair Sun под руководством назначенного сотрудника по руководству полетами (NPFO).

3.3.1.2. В компании Ryanair Sun (RYS) NPFO отвечает за безопасное выполнение всех полетов, выполняемых согласно АОС Ryanair Sun, выданному польским Управлением гражданской авиации. КВС отвечает за эксплуатацию и безопасность воздушного судна с момента, когда оно впервые готово к движению для руления для взлета до момента его полной остановки в конце рейса и выключения двигателей. Главный OCC Группы Ryanair расположен в Дублине, Ирландия. Он поддерживает операции RYR и также предоставляет поддержку всем центрам руководства полетами OCC Группы Ryanair, включая компанию RYS, расположенную в Варшаве, Польша. Центры руководства полетами RYR и RYS, связаны между собой, имеют одинаковые системы, и оба имеют доступ ко всем полетам, производимым RYS. Средства для связи пилотов с OCC (RYS и RYR) из воздушного судна во время его полета указываются в оперативном плане полета (OFP). Для участка Афины – Вильнюс была указана частота 131,750 диспетчерской связи. Эта частота соответствует частоте радиостанции, эксплуатируемой компанией Litcargus, которая является поставщиком наземного обслуживания RYR в Вильнюсе. Litcargus может передавать сообщения между воздушным судном и OCC в любом направлении.

3.3.2. **Выбор запасных аэродромов**

3.3.2.1. Критерии и обязанности по определению адекватности аэродромов, включая запасные аэродромы, содержатся в Руководстве по производству полетов, которое публикуется с санкции NPFO. RYS использует только аэродромы, подходящие для воздушного судна Boeing 737 и соответствующих операций.

3.3.2.2. Аэродромы классифицируются на основе ряда факторов, включая, в частности, имеющиеся типы схем захода на посадку по приборам, возможности для эксплуатации ночью, и требования к характеристикам воздушного судна. Требования по ознакомлению летных экипажей с аэродромами основаны на установленной RYS категории аэродрома и могут потребовать конкретного утверждения NPFO. В обычных условиях полета, RYS использует концепцию "коммерческого запасного" аэродрома. Это – адекватные аэродромы, отобранные и утвержденные компанией, которые не обязательно являются ближайшими к пункту назначения или маршруту, однако могут быть предпочтительными по коммерческим причинам, таким как предоставляемое обслуживание пассажиров и наземное обслуживание. В OFP может быть указан один или несколько коммерческих запасных аэродромов. Когда указано больше одного аэродрома, они ранжируются с учетом предпочтений компании.

3.3.2.3. Единственным запасным аэродромом, указанным в OFP рейса RYR 1TZ был международный аэропорт в Риге (EVRA) в Латвии. Аэропорту Минск не присвоена категория RYS, поскольку он не является пунктом назначения полетов RYR и не рассматривается в качестве запасного аэродрома. Для полета на не имеющий категории аэродром требуется разрешение NPFO. Однако в нестандартной чрезвычайной ситуации КВС имеет право использовать любой аэродром, обеспечивающий адекватный уровень безопасности полетов, если имеющееся время позволяет сделать это.

3.3.3. Угрозы безопасности во время нахождения воздушного судна на маршруте

3.3.3.1. Согласно руководствам RYS, любая угроза или любое предупреждение должны быть рассмотрены со всей серьезностью. Действия, предпринимаемые во время нахождения воздушного судна на земле подробно изложены в Руководстве по авиационной безопасности авиакомпании. Процедуры, используемые после отправления воздушного судна (т. е., когда воздушное судно находится на маршруте) содержатся в Руководстве по производству полетов. При получении информации об угрозе в отношении отправленного воздушного судна OCC проводит полную оценку угрозы в соответствии с установленными процедурами для определения связанных с этим рисков и принятия надлежащих мер. OCC направляет результаты оценки риска всем заинтересованным сторонам в компании, включая летный экипаж, с использованием трехцветного кода для обозначения конкретной угрозы. На основе установленного цветового кода КВС осуществляет одно из следующих действий:

- **ЗЕЛЕНый** Достоверной угрозы не существует. Перенаправление не требуется. Продолжать полет к пункту назначения согласно плану.
- **ЖЕЛТый**
(ОРАНЖЕВый) Нет ясности насчет достоверности угрозы. Полет к планируемому пункту назначения продолжится или будет перенаправлен на подходящий запасной аэродром, указанный OCC или национальными полномочными органами.
- **КРАСНый** Угроза является достоверной и КВС должен совершить посадку в ближайшем подходящем аэропорту, указанном органом УВД или национальными полномочными органами.

3.3.3.2. В день, в который произошло данное событие, RYR 1TZ был проинформирован АСС Минска об угрозе взрыва и рекомендации о перенаправлении в аэропорт Минск. Пилоты не смогли установить контакт с центрами OCC RYR или RYS для получения оценки угрозы (т. е. цветового кода). Часто RYR связывается с воздушным судном Группы RYR используя орган УВД для перенаправления сообщений. В 09:44:52 летный экипаж спрашивает у АСС Минска "...Я должен задать вам вопрос, каким является код угрозы, ... зеленый, желтый или оранжевый, или красный". Менее чем через минуту в 09:45:09 АСС Минска ответил "Ryanair one-tango-zulu, они говорят, код красный". Исходя из этой информации, пилоты приняли решение выполнять процедуры, предусмотренные для кода опасности КРАСНый.

3.3.3.3. Последующие действия летного экипажа RYR 1TZ соответствовали установленным процедурам. Эти действия включали объявление чрезвычайной ситуации; как можно более быстрое снижение до абсолютной высоты, на которой избыточное давление в кабине самолета может быть сокращено до нуля; и перенаправление на подходящий аэропорт.

3.3.3.4. Летный экипаж получил рекомендацию диспетчера УВД перенаправить воздушное судно в аэропорт Минск из-за угрозы взрыва. Согласно SOP RYS степень риска для авиационной безопасности определяет OCC, а затем предпринимаются действия на основе этой оценки. Летный экипаж пытался установить контакт со своей компанией, однако контакт установить не удалось, поскольку частота, указанная в оперативном плане полета с этой целью, была частотой радиостанции компании Litcargus в Вильнюсе, которая имела дальность действия, составляющую примерно 20–30 морских миль. В 09:34:49 летный экипаж запросил у диспетчера частоту, работающую с дальностью действия, соответствующей позиции воздушного судна, которую они

могли бы использовать для установления связи со своей компанией. Диспетчер предоставил частоту для связи с компанией Litcargus, с которой экипаж уже безуспешно пытался связаться.

3.3.3.5. Согласно беседам с NPFO и в соответствии с процедурами компании, если бы экипаж смог установить контакт с OCC RYR или RYS при помощи частоты компании Litcargus (131,750 МГц), любой другой частоты RYR или через посредство органа УВД, маловероятно, что воздушное судно было бы перенаправлено в аэропорт Минск, поскольку у центров OCC в то время не было доступа к сообщению по электронной почте, содержащему угрозу. Центры OCC RYR и RYS узнали о перенаправлении, когда уже было объявлено чрезвычайное положение. В этот момент они сделали несколько безуспешных попыток получить от белорусских властей копию сообщения по электронной почте, содержащего угрозу взрыва. Компания Ryanair узнала о фактическом тексте сообщения по электронной почте, когда информация "Об инциденте с аварийной посадкой самолета компании Ryanair" была опубликована на веб-сайте Департамента по авиации Беларуси (<http://caa.gov.by/ru/news-ru/view/1-203/>) через несколько часов после посадки этого воздушного судна. Без доступа ко всем деталям, содержащимся в сообщении по электронной почте, и согласно установленным процедурам, оценка компанией уровня угрозы как "красный" была бы маловероятной. Если бы оценка угрозы имела какое-либо иное цветовое обозначение, кроме красного (например, желтый(оранжевый) цвет), и OCC все равно принял бы решение о перенаправлении, то вероятно был бы выбран аэропорт из сети RYR или аэропорт, который они считают запасным согласно их установленным процедурам, поскольку имеющиеся там механизмы наземного обслуживания упростили бы операции в аэропорту.

3.3.3.6. Согласно установленной процедуре RYS центр OCC проводит оценку угрозы безопасности и присваивает цветовой код. Данная процедура предусматривает получение OCC информации об угрозах безопасности на маршруте до получения такой информации экипажем. Последующие действия экипажа основаны на присвоенном цветовом коде. В данном случае диспетчер УВД сообщил экипажу, что "они говорят, код КРАСНЫЙ". Было неясно, кого диспетчер УВД имел в виду, когда сказал "они", поскольку речь могла идти либо о других полномочных органах Беларуси, либо о содержании сообщения, передаваемого от имени RYR. Без связи с компанией и исходя из его подготовки летный экипаж принял это за подтверждение уровня угрозы.

3.3.3.7. Летный экипаж RYS проходит подготовку по использованию критического по фактору времени метода принятия решений, который называется PIOSEE (проблема, информация, варианты, выбор, исполнение, оценка) при преодолении нештатных оперативных ситуаций. До объявления аварийной ситуации и перенаправления в Минск летный экипаж по крайней мере располагал следующими элементами для использования метода PIOSEE:

Проблема	Летный экипаж понял, что было получено сообщение по электронной почте, содержащее информацию об угрозе безопасности и о том, что на борту рейса FR4978 (RYR 1TZ) находится бомба, которая будет приведена в действие над Вильнюсом.
Информация	Летный экипаж понял рекомендацию диспетчера о перенаправлении рейса в аэропорт Минск и что уровень опасности соответствовал кодовому обозначению "красный". Они запросили дополнительную информацию о сообщении по электронной почте с информацией об угрозе взрыва и получили от органа УВД информацию о том, что это сообщение по электронной почте было направлено в несколько аэропортов. Они подтвердили, что у них имеются карты захода на посадку в аэропорт Минск.

Варианты	Летный экипаж рассмотрел свои процедуры действий, применимые в случае достоверной угрозы с кодом тревоги "красный". Согласно процедурам, в таких случаях, "... КВС должен совершить посадку в ближайшем подходящем аэропорту, указанном органом УВД или национальными полномочными органами."
Выбор	Летный экипаж решил следовать рекомендациям органа УВД и перенаправить воздушное судно в Минск и совершить там посадку.
Исполнение	Летный экипаж объявил аварийную ситуацию, подав сигнал MAYDAY; проинформировал орган УВД о своем намерении перенаправить воздушное судно в Минск; запросил разрешение снизиться до 10 000 футов и разрешения на заход и посадку в аэропорту Минск.

3.3.3.8. После установления уровня угрозы, летный экипаж выполнял действия, предусмотренные для ситуации с уровнем угрозы "красный", которые перечислены в процедурах, включая быстрое снижение до эшелона полета (ЭП) 100, на котором возможна разгерметизация воздушного судна с минимальными последствиями в результате взрыва.

3.3.3.9. Центры руководства полетами RYR и RYS работают в очень тесном контакте. Когда они в итоге получили дополнительную информацию о сообщении по электронной почте, которое стало причиной перенаправления, после совершения посадки воздушным судном, OCC RYR провел на основе свершившихся фактов анализ для оценки риска и определил, что код опасности не должен был бы быть красным.

3.3.4. **Процедуры CVR**

3.3.4.1. Воздушное судно с регистрационным номером SP-RSM, которое использовалось для полета RYR 1TZ в день события, было оснащено бортовым речевым самописцем Honeywell HFR5-V (CVR). CVR может принимать входящие звуковые сигналы широкополосного зонального канала и трех узкополосных каналов голосовой связи. Широкополосный канал используется для регистрации звуковой обстановки в кабине летного экипажа. Три узкополосных канала используются для регистрации звука из наушников и микрофонов, находящихся на каждой позиции в кабине летного экипажа (т. е. командир воздушного судна, второй пилот и место наблюдателя). Каждый узкополосный канал производит запись по крайней мере в течение двух часов, а широкополосный канал производит запись по крайней мере в течение трех часов до нанесения новой записи на предыдущую запись. Данный CVR соответствует требованиям части I Приложения 6 или превосходит эти требования.

3.3.4.2. Согласно процедурам, предусмотренным в Руководстве RYS по производству полетов, ни один рейс не может быть отправлен с вытянутым размыкателем цепи CVR или выполняться, если воздушное судно не оснащено записывающим устройством, которое, с использованием шкалы времени, производит запись:

- голосовых сообщений, которые передаются из кабины летного экипажа или поступают туда по радио;
- звуковой обстановки в кабине летного экипажа, включая без перерыва, звуковые сигналы, полученные из каждой используемой гарнитуры наушников и микрофона;
- голосовые сообщения членов летного экипажа в кабине летного экипажа, сделанные по системе внутренней связи самолета;

- голосовые или звуковые сигналы, идентифицирующие средства навигации или захода на посадку, поступающие в гарнитуру наушников или микрофон;
- голосовые сообщения членов летного экипажа в кабине летного экипажа, сделанные с использованием громкоговорящей трансляционной системы.

3.3.4.3. Руководство RYS по производству полетов также предусматривает обязательное сохранение данных CVR после инцидента/происшествия и КВС воздушного судна обязан обеспечить, чтобы размыкатель цепи CVR был вытянут как можно скорее на земле после любого из перечисленных серьезных инцидентов, которые включают "любой рейс, подавший сигнал MAYDAY". Данные CVR сохраняются посредством отключения электропитания CVR (т. е. следует вытянуть размыкатель цепи). Это позволяет избежать нанесения новой записи на записанные данные. Исключения из данной процедуры допускаются только по согласованию с NPFO или с назначенным(ыми) им управляющим(ими) пилотом(ами), или руководителем по безопасности полетов и соблюдению требований.

3.3.4.4. Руководство RYS по производству полетов требует, чтобы воздушное судно отправлялось только с работающим CVR, и что после того, как размыкатель цепи был вытянут, он мог быть перестановлен только персоналом по техническому обслуживанию, который лицензирован или утвержден государством регистрации (т. е. Польшей), с соответствующей записью в техническом журнале и последующим подтверждением годности к эксплуатации.

3.3.4.5. В день события, после выключения двигателей на месте стоянки № 1, летный экипаж обсуждал вопрос о том, следует ли им вытянуть размыкатель цепи CVR. Летный экипаж проконсультировался с NPFO. После консультаций с рядом внутренних подразделений RYS и RYR NPFO принял решения не вытягивать размыкатель цепи CVR и дал соответствующие указания командиру воздушного судна. Летный экипаж выполнил это указание. Согласно компании Ryanair, основные причины, по которым NPFO принял решение не вытягивать размыкатель цепи CVR состояли в том, что у воздушного судна не было неполадок, полет осуществлялся по обычным схемам полета и центры OCC RYR и RYS еще не получили копию сообщения по электронной почте об угрозе взрыва, несмотря на многочисленные запросы, отправленные полномочным органам Беларуси. Сохранение энергоснабжения CVR также позволили избежать трудностей при отправлении и вылете, поскольку не имелось персонала, который мог бы выполнить и зарегистрировать работу по повторному подключению энергоснабжения CVR. OCC также определил, что было бы желательно, чтобы воздушное судно как можно скорее продолжило полет в Вильнюс (EYVI).

3.3.4.6. В результате того, что размыкатель цепи CVR не был вытянут, записи на каналах 1, 2 и 3 (позиции в кабине летного экипажа) содержали только данные короткого периода конечного этапа захода воздушного судна на посадку в аэропорт Минск. Записи широкополосного канала регистрации звуковой обстановки включали временные параметры события. Однако прослушать на этом канале большую часть внутренних переговоров летного экипажа было невозможно, поскольку летный экипаж использовал наушники и микрофоны для всех переговоров, что соответствует обычным процедурам. Когда используются наушники и микрофон, их пользователи не должны говорить очень громко, в связи с чем при помощи микрофона для записи звуковой обстановки сложно зарегистрировать такие переговоры.

3.4. Рекомендация диспетчера УВД для RYR 1TZ о приземлении в аэропорту Минск

3.4.1. Согласно информации, предоставленной начальником смены АСС Минска, он самостоятельно определил, что информация об угрозе взрыва является достоверной, после проведения консультаций с дежурными старшими диспетчерами, и что такая оценка основывалась на *Руководстве по авиационной безопасности* (Doc 8973 – Restricted). В их письменных заявлениях, подготовленных в течение последующих дней, начальник смены АСС Минска и диспетчер районного центра управления воздушным движением указали, что причины выдачи рейсу рекомендации о посадке в Минске основывались на траектории полета воздушного судна и на том, что аэропорт Минск был ближайшим подходящим аэродромом на случай аварийной посадки. Начальник смены АСС Минска также учитывал время, необходимое для принятия решения летным экипажем.

Примечание. Диспетчер, опрошенный FFIT, отказался от своего письменного заявления, упомянутого в настоящем документе (см. пункт 3.4.5).

3.4.2. В своем официальном докладе (предварительном) от 22 июня 2021 года Белорусская межведомственная комиссия по расследованию обстоятельств акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации отметила, что основания для передачи летному экипажу рекомендации о посадке в аэропорту Минск определены требованиями пункта 121 Инструкций по использованию воздушного пространства Минского района полетной информации, утвержденной Постановлением Министерства обороны Республики Беларусь № 21 от 13 ноября 2017 года, в котором говорится, что *"для воздушных судов, выполняющих международные полеты, в качестве постоянно действующих запасных аэродромов определяются Национальный аэропорт Минск и аэродром Гомель"*.

3.4.3. Цели обслуживания воздушного движения, указанные в п. 2.2 Приложения 11, включают предоставление консультаций и информации, необходимых для обеспечения безопасного и эффективного производства полетов. Участки воздушного пространства, в которых предоставляется такое информационное обслуживание полетов, определяются путем назначения РПИ, одним из которых является Минский РПИ (UMMV). Поскольку диспетчеры УВД сталкиваются с разнообразными и неограниченными обстоятельствами в связи с поддержанием связи с воздушным судном, особенно в аварийных ситуациях, точные подробные процедуры на все случаи не устанавливаются. Это изложено в главе 15 PANS-ATM, в отношении аварийных ситуаций, отказа средств связи и других непредвиденных обстоятельств, процедуры в отношении которых предусматривают указания общего характера для персонала по обслуживанию воздушного движения. При работе в аварийной обстановке органы управления воздушным движением осуществляют полную и всеобъемлющую координацию действий, а персонал руководствуется здравым смыслом (15.1.1.1).

3.4.4. Процедуры и инструктивные материалы, содержащиеся в документации ИКАО по предоставлению консультаций летному экипажу в значительной степени ограничиваются следующим а) рекомендации по предотвращению столкновений, которые иногда выдаются по просьбе пилота, и обычно на основе информации наблюдения, имеющейся у диспетчера, и мониторинга траектории полета; б) рекомендация о том, как наилучшим образом обойти неблагоприятные погодные условия, которая также обычно выдается на основе имеющихся данных наблюдения; и с) предоставление консультативного обслуживания воздушного движения воздушным судам, совершающим полеты в воздушном пространстве класса F. Все эти три

категории обстоятельств не имеют отношения к событиям, произошедшим 23 мая. Следует также отметить, что с точки зрения надлежащих и соответствующих действий диспетчера в случае объявления чрезвычайной ситуации, подозрения на незаконное вмешательство или получения информации об угрозе взрыва, PANS-АТМ не содержит конкретных ссылок на необходимость предоставлять консультации (15.1.1.2 и 15.1.3). Аналогичным образом, этого не предусматривают правила Беларуси. В этом контексте, а также учитывая обстоятельства, связанные с угрозой взрыва, а также географическое местонахождение воздушного судна, идеальным было бы предоставление информации обо всех аэродромах, потенциально пригодных для перенаправления, включая соответствующие объекты и услуги, а не рекомендация в отношении единственного варианта.

3.4.5. Диспетчер, с которым беседовала группа, указал, что его письменное заявление является неточным по ряду аспектов и составлено таким образом, чтобы не упоминать ничего неожиданного или необычного. При представлении лишь "типичной информации" в его заявлении не упоминалось ни о том, что неустановленное лицо находилось в диспетчерском пункте, ни о той роли, которую оно играло, ни о каких-либо указаниях, которые диспетчер получил от него или от начальника смены для передачи летному экипажу. Диспетчер утверждал, что диспетчеры АСС Минска не давали рекомендации о том, какой аэропорт следует использовать в качестве запасного в обстоятельствах 23 мая, и что целый ряд аэропортов мог оказаться подходящим для летного экипажа В737 в чрезвычайной ситуации, требующей срочной посадки. К таким аэропортам относятся, в частности, Брест, Варшава, Гомель или Минск, однако определение пригодности может быть сделано только летным экипажем.

3.4.6. Кроме того, диспетчер сообщил FFIT, что 1 июня 2021 года он и начальник смены во время события с Ryanair 23 мая провели совещание с заместителем генерального директора в его офисе в штаб-квартире "Белаэронавигации" в Минске. Это совещание было записано диспетчером на смартфон, стенограмма которого находится в добавлении J. Важным в этой записи является указание заместителя генерального директора диспетчеру и начальнику смены внести изменения в детали в их индивидуальных отчетах о происшествии, произошедшем 23 мая: – "Значит смотрите, сейчас я вам дам листочки, надо будет корректировки кое-какие внести, они незначительные, но...почему, потому, что эээ в радиообмене немножко другие фигурируют...немножко другое время фигурирует. Поэтому надо ближе к радиообмену написать, чтоб вы...эээ, ну меньше фантазий, правильно?" (добавление J). Это, по-видимому, включает технические средства, с помощью которых была получена информация об угрозе взрыва, и время, в которое была получена информация (см. добавление J), например, "...написать "приблизительно, в 9:28 получил посредством мобильной связи"... "посредством мобильной связи". Кроме того, похоже, есть упоминание удаления оперативных записей – "Ну я потом тогда технарям, попрошу, чтобы они всё это поснимали".

3.4.7. В отсутствие информации, представленной диспетчером, с которым впоследствии беседовала группа, отсутствовала также ясность относительно последовательности событий, связанных с фактическим временем оценки в АСС Минска достоверности угрозы взрыва и временем информирования летного экипажа об этом. Можно предположить, что оценка была сделана начальником смены АСС Минска до того, как диспетчер районного диспетчерского центра передал RYR 1TZ рекомендацию приземлиться в аэропорту Минск (между 09:28 UTC, когда начальник смены АСС Минска был уведомлен об угрозе взрыва, и 09:31:42 UTC, когда диспетчер

рекомендовал перенаправить воздушное судно в аэропорт Минска). Однако в формальном смысле экипаж понял, что угроза считается реальной, на 13 минут позднее, в 09:45:09, когда АСС Минска ответил на запрос воздушного судна словами "они говорят, код красный". Однако показания и аудиозаписи, предоставленные диспетчером, свидетельствует о том, что старшие сотрудники по обслуживанию воздушного движения в АСС Минска не проводили официальной оценки достоверности угрозы взрыва, а время консультирования летного экипажа о такой оценке в большей степени является временем подачи запросов летным экипажем и определения неустановленным лицом того, как на них отвечать.

3.5. Уведомление органов ОВД и RCC о том, что воздушное судно стало объектом незаконного вмешательства

3.5.1. Когда известно или предполагается, что воздушное судно стало объектом незаконного вмешательства, это относится к стадии тревоги ALERFA, которая определена в главе 5 Приложения 11. Органы ОВД должны сообщить RCC (5.1.1) и другим органам ОВД, которых это может касаться (раздел 1 добавления 3 PANS-ATM), ту информацию, которая имеется. Это включает, в частности, аварийную стадию, характер аварийного положения, существенную информацию из плана полета, любые действия, предпринятые органом, передающим уведомление, и другие относящиеся к делу сведения. Механизм выполнения этих обязательств содержится в документе PANS-ATM, согласно которому сообщение о тревоге (ALR) с этой информацией направляется любому органу ОВД, который может иметь отношение к данному рейсу, и соответствующим RCC. Аналогично пункт 5.2.2 Приложения 17 содержит требование о том, что каждое Договаривающееся государство, отвечающее за предоставление обслуживания воздушного движения воздушному судну, которое подвергается акту незаконного вмешательства, собирает всю необходимую информацию о полете такого воздушного судна и направляет данную информацию всем другим государствам, в чьем ведении находятся соответствующие органы обслуживания воздушного движения, включая органы в аэропорту известного или предполагаемого пункта назначения, с тем чтобы можно было своевременно принять необходимые меры защиты на маршруте, а также в известном, предполагаемом или вероятном пункте назначения.

3.5.2. Хотя правила Беларуси в целом отражают положения ИКАО, были определены следующие различия между положениями ИКАО и правилами Беларуси:

- a) авиационные правила "Организация воздушного движения" Беларуси (ОрВД) (п. 7.6.9) предусматривают, что сообщение ALR должно быть направлено в пределах пяти минут после определения аварийной стадии, а положения ИКАО не предусматривают временного лимита;
- b) авиационные правила Беларуси по поиску и спасанию (п. 2.3.16) предусматривают иной набор данных, которые должны направляться в соответствующие RCC должностным лицом, принимающим решение об объявлении аварийной стадии, по сравнению с данными, указанными в п. 5.2.2. Приложения 11. Среди различий следует отметить отсутствие конкретного упоминания в белорусских правилах существенной информации из плана полета.

3.5.3. АСС Минска не объявлял стадию тревоги (ALERFA) до 09:47 UTC, когда пилот объявил MAYDAY и проинформировал диспетчера о решении экипажа следовать в аэропорт

Минск. Согласно белорусским правилам и положениям ИКАО воздушное судно рассматривается как вступившее в стадию ALERFA, когда становится известно, что рейс стал объектом незаконного вмешательства. По определению, это произошло по получении АСС Минска информации об угрозе взрыва в 09:28 UTC. Другая возможность объявить ALERFA была в 09:31 UTC, когда начальник смены АСС Минска, в консультации с другими дежурными старшими диспетчерами, определил, что угроза взрыва является достоверной, и диспетчер рекомендовал летному экипажу перенаправить воздушное судно в аэропорт Минск. Эта последовательность событий и консультаций между старшими диспетчерами, однако, не была подтверждена диспетчером в его беседе с FFIT или записью, предоставленной диспетчером.

3.5.4. Независимо от того, когда стадия ALERFA была объявлена АСС Минска, сообщение ALR так и не было отправлено. Вместо этого, в 09:55 UTC, получив подробную информацию от начальника смены АСС Минска, белорусский RCC начал направлять уведомление ALERFA согласно национальному плану автоматического телефонного оповещения, посредством чего эта подробная информация была предоставлена 15 различным государственным организациям Беларуси. Это включало дежурных офицеров в командном центре военно-воздушных сил и противовоздушной обороны, Республиканский центр реагирования на чрезвычайные ситуации Министерства по чрезвычайным ситуациям, Республиканский центр организации медицинского реагирования, Министерство внутренних дел, Государственный пограничный комитет, Государственный таможенный комитет, Комитет государственной безопасности (КГБ), Центр координации и обеспечения полетов, Информационный центр Министерства транспорта и коммуникаций, а также различных старших руководящих сотрудников и сотрудников директорского уровня в области управления воздушным движением, авиационной безопасности, безопасности полетов и поиска и спасания (SAR). Тем же способом белорусский RCC направил еще одно сообщение более широкому кругу получателей, когда аварийная ситуация перешла в стадию бедствия, после объявления MAYDAY и установки кода 7700 летным экипажем.

3.5.5. Этот план телефонного уведомления в целом обеспечивал необходимое уведомление соответствующих государственных учреждений и должностных лиц в Беларуси, однако он не предусматривал оповещение соответствующих органов RCC или ОВД за пределами Беларуси. План также не предусматривал информирование эксплуатанта воздушного судна об угрозе.

3.5.6. Начальник смены АСС Вильнюса был проинформирован начальником смены АСС Минска об угрозе взрыва в 09:39:24 UTC косвенно в контексте телефонного разговора для получения частоты радиостанции Ruanaig. Затем в 09:44 в специальном уведомлении, начальник смены АСС получил более подробную информацию о происходящем – через 16 минут после того, как АСС в Минске узнал об угрозе взрыва и потенциально только за четыре минуты до того, как RYR 1TZ пересек бы границу между РПИ Минска и РПИ Вильнюса, если бы экипаж принял решение продолжать полет в воздушное пространство Литвы. RCC Вильнюса впоследствии был проинформирован АСС Вильнюса о получении информации от АСС Минска.

3.5.7. Во время собеседований было указано, что поскольку стадия тревоги была объявлена только после того, как летный экипаж принял решение о перенаправлении воздушного судна в аэропорт Минск, телефонный звонок начальника смены АСС Минска начальнику смены АСС Вильнюса с передачей информации о перенаправлении рассматривался АСС Минска как достаточное уведомление.

3.5.8. Отдельно или в совокупности, невключение существенной информации из плана полета в уведомление, направленное в белорусский RCC из АСС Минска, и решение не отправлять сообщение ALR привели к утрате возможности на раннем этапе получить информацию для установления контакта с подразделением *Ruanaig* по управлению полетами. В поле 18 (Примечания) плана полета RYR 1TZ был указан соответствующий номер телефона (см. добавление А). Как представляется, если бы обязательства, предусмотренные в п. 5.2.2 Приложения 11 и в разделе 1 добавления 3 к PANS-ATM были выполнены, то возможно было бы определено средство связи с эксплуатантом в целях обмена требуемой информацией.

3.6. Оповещение эксплуатанта о том, что воздушное судно стало объектом незаконного вмешательства

3.6.1. В том случае, когда имеет место незаконное вмешательство или предполагается, что воздушное судно стало объектом незаконного вмешательства, органы ОВД, используя согласованные на местном уровне процедуры, немедленно информируют соответствующий полномочный орган, назначенный государством, и обмениваются необходимой информацией с эксплуатантом или назначенным им представителем (п. 2.24.3 Приложения 11). В этом контексте и в соответствии с п. 4.1.1 Приложения 12, каждый RCC должен располагать в любое время легко доступной новейшей информацией, касающейся адресов и номеров телефонов всех эксплуатантов, или их официальных представителей, занимающихся вопросами эксплуатации в его районе поиска и спасания.

3.6.2. Авиационные правила ОрВД Беларуси требуют, чтобы эксплуатант или уполномоченный представитель эксплуатанта, были проинформированы органом управления воздушным движением после получения информации из других источников об угрозе в связи с помещением взрывного устройства на борт воздушного судна.

3.6.3. Ни АСС Минска, ни белорусский RCC не предоставили никаких свидетельств относительно попыток установить контакт с эксплуатантом. В плане полета был указан номер телефона для прямого контакта с OCC RYR, хотя его указание в плане не предусматривалось каким-либо положением ИКАО. В то же время записи и расшифровка телефонных звонков свидетельствуют о том, что OCC RYR многократно делал попытки получить информацию о перенаправленном воздушном судне, которые оставались безуспешными до тех пор, пока не прошло несколько часов после посадки воздушного судна в аэропорту Минск.

3.6.4. Среди альтернативных вариантов содействия коммуникации между органами ОрВД и эксплуатантами является использование справочника ИКАО по контролю за полетами (www4.icao.int/opsctrl), созданного с целью отслеживания воздушных судов (глава 1 тома III *"Правила эксплуатации воздушных судов"* документа *"Правила аэронавигационного обслуживания"* (Doc 8168)). При опросе FFIT диспетчер указал, что диспетчерам доступны различные варианты обращения к эксплуатанту или получения контактных данных эксплуатанта, включая запрос информации у RCC Беларуси или у соседних районных диспетчерских центров, или просьба о ретрансляции через них. Изучение плана полета RYR 1TZ, в частности раздела 18 (Примечания), также даст возможность получить соответствующую информацию.

3.7. Белорусские аварийные процедуры на случай угрозы взрыва в полете

3.7.1. Глава 22 Национальной программы безопасности гражданской авиации (НПБГА) Беларуси, утвержденной Правительством Беларуси 10.10.07 г. и с последними поправками от 13.11.19 г., предусматривает обязанности соответствующих организаций по противодействию актам незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Там подчеркивается необходимость разработки аэропортами и эксплуатантами воздушных судов планов действий по реагированию на различные инциденты с учетом конкретных местных обстоятельств и наличия, а также готовности оборудования и персонала. В плане действий должны быть изложены меры по защите пассажиров и членов экипажа и оказанию им необходимой помощи и обеспечения сохранности воздушного судна, багажа, груза и почтовых отправок, а также по реализации других мер, предусмотренных специальными оперативными планами, подготовленными органами государственной безопасности для пресечения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

3.7.2. Согласно НПБГА оперативно-ситуационный штаб является командным пунктом, ответственным за меры по пресечению актов незаконного вмешательства и минимизации возможных негативных последствий.

3.7.3. НПБГА определяет национальную политику, которая применяется во всех случаях, когда возникает угроза взрыва в воздушном судне, находящемся на земле, и согласно которой эксплуатант воздушного судна во взаимодействии с руководством аэропорта и в координации с правоохранительными органами должен организовать и осуществить:

- высадку всех пассажиров и членов экипажа из воздушного судна с их ручной кладью и проведение их вторичного досмотра;
- разгрузку багажа, груза и почтовых отправок, перевозимых в грузовом отсеке, вместе с бортипитанием и бортприпасами и проведение их вторичного досмотра;
- буксировку воздушного судна на специальное изолированное место стоянки;
- инспекцию воздушного судна специально подготовленными сотрудниками правоохранительных органов, которые взаимодействуют с инженерным персоналом эксплуатанта воздушного судна для поиска и обнаружения взрывных устройств;
- любые другие необходимые действия, предусмотренные планами реагирования на инциденты (ситуации) различного характера.

3.7.4. Если акт незаконного вмешательства затрагивает интересы другого государства, то согласно НПБГА и в порядке, установленном соответствующим полномочным органом Республики Беларусь, представителю этого государства предоставляется разрешение участвовать в расследовании такого акта. Результаты расследования предоставляются этому государству в установленном порядке.

3.7.5. Программа обеспечения безопасности аэропорта Минск содержит следующие процедуры, касающиеся воздушного судна, подвергшегося угрозе взрыва:

- высадка всех пассажиров и членов экипажа из воздушного судна с их ручной кладью и проведение их вторичного досмотра;
- разгрузка зарегистрированного багажа, груза, почты, бортипитания и бортприпасов, перевозимых в грузовом отсеке, и проведение их вторичного досмотра;
- буксировка воздушного судна на специальное изолированное место стоянки;

- инспекция воздушного судна специально подготовленными сотрудниками правоохранительных органов, которые взаимодействуют с инженерным и техническим персоналом эксплуатанта воздушного судна для поиска и обнаружения взрывных устройств;
- другие необходимые действия, предусмотренные планами реагирования на инциденты (ситуации) различного характера."

3.7.6. План на случай непредвиденных обстоятельств (АСР) аэропорта Минск предусматривает действия по проверке угрозы, связанной с помещением взрывного устройства на борт воздушного судна. Эти действия включают:

- высадку всех пассажиров и членов экипажа из воздушного судна с их ручной кладью и проведение их вторичного досмотра;
- разгрузку зарегистрированного багажа, груза, почты, бортпитания, бортприпасов и оборудования, перевозимых в грузовом отсеке, и проведение их вторичного досмотра;
- буксировку воздушного судна на специальное изолированное место стоянки;
- инспекцию воздушного судна специально подготовленными сотрудниками правоохранительных органов, которые взаимодействуют с инженерным и техническим персоналом эксплуатанта воздушного судна для поиска и обнаружения взрывных устройств.

3.7.7. Согласно АСР аэропорта Минск далее требуется, чтобы заместитель генерального директора по авиационной безопасности и режиму (начальник смены по авиационной безопасности) организовывал силами персонала дежурной смены службы авиационной безопасности проведение вторичного досмотра:

- пассажиров, их ручной клади и членов летных экипажей:
 - международных рейсов – в пункте досмотра для транзитных и трансфертных пассажиров;
 - рейсов в Российскую Федерацию в пункте досмотра "Р";
- зарегистрированного багажа и почтовых отправлений – в пункте досмотра багажа;
- груза – в пункте досмотра в транспортно-логистическом центре.

3.7.8. После досмотра пассажиры препровождаются сотрудниками подразделения досмотра службы авиационной безопасности в соответствующий пункт сбора в зале отправления, где они находятся до завершения досмотра багажа, груза, бортпитания, бортприпасов и оборудования, перевозимых в грузовом отсеке, и специальной инспекции воздушного судна. Кроме того, заместитель генерального директора по авиационной безопасности и режиму (или начальник смены по авиационной безопасности) должен усилить пропускной контроль в пунктах досмотра персонала для доступа в стерильную зону аэропорта и совместно с командиром военизированного подразделения безопасности определяет порядок охраны досмотренного багажа, груза и почтовых отправлений.

3.8. Меры безопасности, примененные в отношении рейса FR4978 на земле

3.8.1. Национальная программа безопасности гражданской авиации (НПБГА) Беларуси требует, чтобы государственные органы и авиационные организации принимали участие в реализации мер по пресечению актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации в пределах их компетенции. При проведении специальной операции по пресечению акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации республиканский оперативно-ситуационный штаб осуществляет непосредственный контроль мер по пресечению таких актов и минимизации возможных негативных последствий. Группа FFIT была проинформирована о том,

что решение о том, следует ли проводить контртеррористическую операцию принимает Комитет государственной безопасности (КГБ). В случае рейса FR4978 КГБ не принимал решения о проведении контртеррористической операции. Начальник смены аэропорта Минск отвечал за оперативный контроль в отношении организации реагирования на акт незаконного вмешательства (АУИ). Связь с экипажем воздушного судна Ryanair на земле осуществлялась диспетчером по контролю наземного обслуживания в Минске после того, как воздушное судно прибыло на место стоянки № 1 и во время высадки пассажиров и членов экипажа.

3.8.2. НПБГА Беларуси и программа обеспечения безопасности аэропорта Минск (ASP), а также АСР требуют высадки всех пассажиров и членов экипажа с их ручной кладью из воздушного судна, подвергшегося угрозе взрыва, и проведения досмотра. Однако КВС рейса Ryanair FR4978 оставался на борту воздушного судна. FFIT получила противоречивую информацию по данному поводу. Согласно письменным и устным заявлениям членов экипажа Ryanair, наземный персонал аэропорта Минск сообщил им, что один из них должен оставаться на борту на время проведения обыска воздушного судна. С другой стороны, диспетчер по контролю наземного обслуживания аэропорта Минск заявил, что решение оставить одного члена экипажа на борту воздушного судна было принято экипажем. Летный экипаж считал, что, если воздушное судно подверглось угрозе взрыва, все члены экипажа должны покинуть его. Ответ наземного персонала аэропорта Минск состоял в том, что у них имеются аэропортовые процедуры и экипаж должен следовать указаниям администрации аэропорта. КВС Ryanair оставался на борту воздушного судна, а остальные члены экипажа покинули воздушное судно со своими личными вещами вскоре после завершения высадки пассажиров.

3.8.3. Высадка пассажиров из воздушного судна, которое находилось под угрозой взрыва, заняло более получаса. Это было вызвано тем, что пассажирам было сказано высаживаться группами по пять человек для того, чтобы провести досмотр их ручной клади с помощью EDD. Начальник смены аэропорта Минск дал указание начальнику службы безопасности аэропорта Минск приступить к досмотру ручной клади на перроне с использованием EDD. Со службой авиационной безопасности было согласовано, что пассажиры с их вещами будут высаживаться группами по пять человек, поскольку с помощью EDD невозможно проводить одновременный эффективный досмотр всех пассажиров. Подразделение EDD из МВД провело досмотр ручной клади пассажиров, которые высаживались через заднюю дверь воздушного судна, а подразделение EDD аэропорта провело досмотр ручной клади пассажиров у передней двери воздушного судна.

3.8.4. Кабинный экипаж Ryanair подтвердил, что диспетчер по контролю наземного обслуживания аэропорта Минск поднялся на борт воздушного судна через переднюю дверь и сообщил кабинному экипажу Ryanair, что пассажиры должны высаживаться из воздушного судна группами по пять человек и останавливаться внизу у трапа, где они будут досмотрены с их вещами. Как было отмечено ранее, cabinный экипаж отметил, что поскольку имеется подозрение на угрозу безопасности все пассажиры и члены экипажа должны высадиться как можно скорее. Диспетчер по контролю наземного обслуживания аэропорта Минск пояснил, что процедуры аэропорта имеют преимущественную силу и пассажирам разрешается высаживаться только группами по пять человек. Несмотря на вышесказанное, диспетчер по контролю наземного обслуживания аэропорта Минск заявил, что указание высаживаться группами по пять человек поступило от экипажа.

3.8.5. Общий период времени с момента остановки воздушного судна и до доставки пассажиров в пассажирский терминал аэропорта составил 57 минут. В 10:24 UTC (13:24 по местному времени), воздушное судно прибыло на место стоянки № 1 и были включены стояночные тормоза. В 10:38 UTC (13:38 по местному времени) пассажиры начали высаживаться из воздушного судна. Пассажиры высаживались из воздушного судна группами по 5 или по 6 человек и их ручная кладь была досмотрена при помощи EDD на перроне места стоянки № 1. После досмотра их вещей,

они прошли в автобус и были доставлены в пассажирский терминал аэропорта Минск в 11:21 UTC (14:21 по местному времени).

3.8.6. Представитель проводившей обыск группы МВД сообщил FFIT, что был произведен полный обыск воздушного судна, включая внутреннее пространство воздушного судна, грузовые отсеки и колесные ниши шасси. Согласно докладу МВД, три техника с одной собакой EDD провели обыск кабины воздушного судна, используя визуальную проверку, EDD и зеркала. Обыск кабины продолжался 18 минут с 12:04 до 12:22.

3.8.7. Представитель проводившей обыск группы МВД указал, что техники прошли специальное обучение по обыску воздушных судов, но не помнил, какой тип воздушного судна используется для переподготовки. Он далее пояснил, что группа провела визуальный обыск внешних частей воздушного судна, проверив открытые отсеки, однако не проверив закрытые отсеки. Представитель проводившей обыск группы МВД также указал, что у группы имелись конкретные инструкции для проведения обыска, но не было контрольных перечней для обыска кабины воздушного судна. КВС сообщил, что к нему не обращались с просьбой принять участие в обыске, однако он мог наблюдать из передней части кабины за работой группы, проводившей обыск. КВС заявил, что работа проводившей обыск группы не была выполнена тщательно и что были пропущены зоны, которые должны были бы быть осмотрены при соблюдении обычных процедур.

3.8.8. Согласно его заявлениям, кабинный экипаж дважды проводил досмотр согласно правилу "стерильной кабины" – первый раз после высадки последнего пассажира и второй раз, когда экипаж вернулся на борт воздушного судна и готовился к вылету в Вильнюс.

3.8.9. В Руководстве по авиационной безопасности (Doc 8973 – Restricted) рекомендована следующая передовая практика в отношении мер безопасности, применяемых на земле в отношении воздушного судна, в отношении которого существует угроза взрыва:

"17.14.4 Угрозы на земле

Когда угроза касается воздушного судна, еще находящегося на земле, то после оценки предупреждения об угрозе эксплуатанты воздушных судов по согласованию с полномочными органами аэропорта и другими ответственными правоохранительными органами должны предпринять следующие действия, если угроза была оценена как правдоподобная:

- a) произвести высадку всех пассажиров и членов экипажа, как правило, вместе со всей их ручной кладью в обычном порядке, используя для этой цели лестничные трапы или посадочную галерею аэровокзала; аварийные надувные трапы следует использовать только в чрезвычайных обстоятельствах;*
- b) отбуксировать воздушное судно в удаленное место, например, к изолированному месту стоянки;*
- c) изолировать и провести повторный досмотр всех пассажиров и их ручной клади и держать их в отдельной зоне до тех пор, пока члены экипажа, перевозимый в грузовом отсеке багаж, груз и бортприпасы не пройдут проверку и/или досмотр с помощью технических средств или ручной досмотр и не будут объявлены безопасными;*
- d) выгрузить весь перевозимый в грузовом отсеке багаж и попросить пассажиров опознать свой багаж, который затем должен быть подвергнут досмотру с помощью технических средств или вручную, прежде чем он будет вновь погружен на борт воздушного судна;*

- e) выгрузить весь груз, который затем должен быть подвергнут досмотру с помощью технических средств или вручную, прежде чем он будет вновь погружен на борт воздушного судна;
- f) проверить целостность бортприпасов;
- g) произвести обыск (осмотр) воздушного судна. Такой обыск должен производиться только специальным и надлежащим образом подготовленным персоналом правоохранительных органов.

Дополнение С к Добавлению 38. Действия при угрозах безопасности воздушного судна

12. После посадки воздушного судна при угрозе взрыва, уровень которой был оценен кодом **ОРАНЖЕВЫЙ** или **КРАСНЫЙ**, должны быть предусмотрены меры для скорейшей высадки пассажиров и членов экипажа, при возможности, вместе с ручной кладью. Аварийным службам следует принять необходимые меры для сохранения жизни людей и предотвращения телесных повреждений, а воздушное судно необходимо переместить на такое место стоянки, где оно в случае взрыва не будет представлять опасности для жизни людей или имущества. После этого необходимо предпринять действия, предусмотренные на случай угрозы взрыва воздушного судна, находящегося на земле".

3.8.10. На основе информации, предоставленной в распоряжение FFIT, были определены следующие отличия:

- a) наземный персонал аэропорта Минск не выполнил процедур для:
 - i) обеспечения высадки пассажиров как можно скорее;
 - ii) выполнения требования об опознании пассажирами их перевозимого в грузовом отсеке багажа;
 - iii) выполнения досмотра ручной клади пассажиров в месте, в котором угроза взрыва воздушного судна не будет представлять угрозы для людей в случае взрыва.
- b) в отношении обыска кабины воздушного судна:
 - i) отсутствовал контрольный перечень для проведения обыска воздушного судна, находящегося под угрозой взрыва;
 - ii) переподготовка членов проводившей обыск группы МВД в области обыска воздушных судов не документировалась, и в частности, не документировалась в отношении соответствующего типа воздушного судна. Дата последней подготовки по воздушному судну не была предоставлена.

3.8.11. Согласно Приложению 11, стадия бедствия – это ситуация, характеризующаяся наличием обоснованной уверенности в том, что воздушному судну и находящимся на его борту лицам грозит серьезная и непосредственная опасность или требуется немедленная помощь. Фактически, когда имеется обоснованная уверенность в том, что воздушному судну и находящимся на его борту лицам не грозит серьезная и непосредственная опасность и не требуется немедленная помощь, стадия бедствия может быть отменена. В конкретном случае рейса FR4978, высадка пассажиров завершилась предположительно около 11:14. Однако "сигнал бедствия" был отменен и подразделения чрезвычайного реагирования и спасания получили команду "отбой" в 10:47, когда на перроне еще продолжался досмотр ручной клади пассажиров, багажный отсек воздушного судна еще не был открыт, а обыск воздушного судна в целях безопасности еще не начался.

3.8.12. Группа FFIT была проинформирована о том, что стадия бедствия была отменена в соответствии с пп. 4.2.7.3 и 4.2.11.3 правил Беларуси по поисковому и аварийно-спасательному

обеспечению полетов в гражданской авиации. Воздушное судно благополучно приземлилось, достигло своего места стоянки, была проведена первоначальная инспекция, не было обнаружено никаких повреждений воздушного судна и не было выявлено никаких угроз жизни и здоровью пассажиров и членов экипажа. Дальнейшие действия по досмотру пассажиров и воздушного судна, их багажа и ручной клади продолжались до 13:20 UTC, когда был проинформирован RCC.

3.9. Привлечение военного воздушного судна Беларуси

3.9.1. В 10:04 UTC истребитель МИГ-29 вылетел с базы ВВС Барановичи, которая находилась в 130 км в юго-западном направлении от позиции RYR 1TZ (см. добавление G). RYR 1TZ находился на высоте 6000 футов на этапе прибытия перед началом наведения для захода на посадку на ВПП 31, справа, в аэропорту Минск. МИГ-29 получил разрешение военного диспетчера находиться в оперативной зоне Минск-Мачулищи (UMLI) вблизи Минска. Были поставлены следующие задачи:

- a) отслеживать деятельность в области связи;
- b) обеспечивать при необходимости поддержку связи между RYR 1TZ и органом УВД;
- c) не допустить любого террористического акта над Минском.

3.9.2. В 10:15 UTC, когда RYR 1TZ совершал посадку, МИГ-29 был зарегистрирован в 55 км в юго-западном направлении от RYR 1TZ. Согласно данным, предоставленным Беларусью, никаких действий по сопровождению или перехвату между МИГ-29 и RYR 1TZ не осуществлялось и никаких сообщений от МИГ-29 не было зарегистрировано на каналах радиосвязи, используемых RYR 1TZ. Согласно информации, предоставленной членами летного и кабинного экипажей и, впоследствии, диспетчером, не было никакой коммуникации, взаимодействия, визуального наблюдения или каких-либо других сведений о причастности военного воздушного судна к полету указанного рейса.

3.9.3. В период между 09:30 и 10:15 UTC, когда RYR 1TZ летел в РПИ Минска, белорусский военный вертолет Миля Ми-24 выполнял полет над белорусской территорией в зоне, близкой к северо-западной границе на абсолютных высотах до 1200 метров. Вертолет не играл никакой роли в связи с обстоятельствами, связанными с RYR 1TZ.

3.9.4. Один из пассажиров рейса Ryanair заснял нечто похожее на разворот истребителя на некотором расстоянии, в позиции на 2 часа. Было определено, что видео было записано в 18:04 UTC, через 16 минут после отправления RYR 497 из Минска в Вильнюс, и в ходе собеседований подтвердилось, что перед литовским истребителем была поставлена задача сопровождать воздушное судно от границы до пункта назначения.

3.9.5. В воздушном пространстве Беларуси не было ни сопровождения, ни перехвата RYR 1TZ военным воздушным судном.

3.10. Метеорологические условия

3.10.1. Метеорологические условия не играли никакой роли в перенаправлении RYR 1TZ аэропорт Минск. Однако наличие гроз и кучево-дождевая облачность являются объяснением непрямого маршрута полета RYR 1TZ в аэропорт Минск и предоставления радиолокационного пеленга для обхода района с неблагоприятными метеоусловиями после начала перенаправления.

3.10.2. Конкретный прогноз в районе аэродрома (TAF), METAR, и условия SIGMET являлись следующими:

TAF UMMS 231113Z 2312/2412 25007G12MPS 9999 BKN010
 TEMPO 2312/2320 27012G17MPS 0800 +TSRAGR BKN005 BKN020CB
 TEMPO 2320/2406 27006MPS 1200 BCFG BR BKN005
 TEMPO 2406/2412 30007G12MPS 2100 -SHRA BKN005 BKN020CB=

Изложение открытым текстом:

TAF (прогноз для аэродрома) для UMMS (Национальный аэропорт Минск), составленный 23 числа данного месяца в 11:13 UTC и действительный с 12:00 UTC 23 числа данного месяца до 12:00 UTC 24 числа данного месяца; направление приземного ветра 250 градусов; скорость ветра 7 метров в секунду с порывами до 12 метров в секунду; видимость 10 километров или более; разорванная облачность на высоте 1000 футов;

Временами в период между 12:00 UTC и 20:00 UTC 23 числа данного месяца; направление приземного ветра 270 градусов, скорость ветра 12 метров в секунду с порывами до 17 метров в секунду; видимость 800 метров при сильной грозе с дождем и градом разорванная облачность на высоте 500 футов и кучево-дождевая облачность на высоте 2000 футов;

Временами в период между 20:00 UTC 23 числа данного месяца и 06:00 UTC 24 числа данного месяца; направление приземного ветра 270 градусов; скорость ветра 6 метров в секунду; видимость 1200 метров при разорванном тумане и дымке и разорванной облачности на высоте 500 футов;

Временами в период между 06:00 UTC и 12:00 UTC 24 числа данного месяца; направление приземного ветра 300 градусов, скорость ветра 7 метров в секунду с порывами до 12 метров в секунду; видимость 2100 метров при морозящем дожде и разорванной облачности на высоте 500 футов и разорванной кучево-дождевой облачности на высоте 2000 футов.

METAR UMMS 230930Z 26007G10MPS 230V290 9999 BKN034 15/08 Q1009 R31R/CLRD//R31L///// TEMPO 25011G16MPS=

Изложение открытым текстом:

METAR (регулярная метеорологическая сводка по аэродрому) для UMMS (Национальный аэропорт Минск) составленная 23 числа данного месяца в 09:30 UTC; направление приземного ветра 260 градусов; скорость ветра 7 метров в секунду с порывами до 10 метров в секунду; значительные изменения направления между 230 и 290 градусами; преобладающая видимость 10 километров или более; разорванная облачность на высоте 3400 футов; температура воздуха 15 градусов Цельсия и температура точки росы 08 градусов Цельсия; QNH 1009 гектопаскалей; загрязнители на ВПП 31, справа, более не существуют; информация о состоянии ВПП 31, слева, не представлена; тенденция в течение следующих 2 часов, временами направление приземного ветра 250 градусов; скорость ветра 11 метров в секунду с порывами до 16 метров в секунду.

UMMV SIGMET 1 VALID 230933/231200 UMMS-UMMV MINSK FIR EMBD TS FCST INTIRE FIR TOP FL270 MOV NE 30KMH INTSF=

Изложение открытым текстом:

Первое сообщение SIGMET, выпущенное для РПИ МИНСК (обозначаемого названием районного диспетчерского центра UMMV Минск) органом метеорологического слежения аэропорта UMMS (Минск) с 00:01 UTC данного дня; сообщение действительно с 09:33 UTC до 12:00 UTC 23 числа данного месяца; ожидается распространение маскированной грозы по всему РПИ и верхняя граница облаков ЭП270; ожидается движение грозы на северо-восток со скоростью 30 километров в час и повышение ее интенсивности;*

**Слово "INTIRE" в сообщении SIGMET рассматривается как опечатка в слове "ENTIRE", согласно таблице А6-1 А "Образец составления сообщений SIGMET и AIRMET" Приложения 3.*

3.11. Идентификация пяти пассажиров, которые остались в Минске

3.11.1. Рейс Ryanair FR4978 отправился из Афин с 126 пассажирами, однако на рейс из Минска в Вильнюс вернулся только 121 пассажир. После получения информации о количестве пассажиров, возвращающихся на воздушное судно, экипаж пересчитал число пассажиров после завершения посадки на рейс из Минска в Вильнюс, в результате чего было определено число пассажиров на этом сегменте, которое составило 121 (113 взрослых, 4 ребенка и 4 младенца). Полномочные органы Беларуси подтвердили ФФИТ, что пять пассажиров остались в Беларуси. Согласно беседам, проведенным с экипажем и руководством Ryanair, разрешение пассажиру остаться в том месте, в которое был перенаправлен рейс, как это произошло в случае рейса FR4978, не является необычной практикой. Единственным условием является наличие у пассажиров адекватных документов, позволяющим им остаться на соответствующей территории. Сотрудник службы миграционного контроля, дежуривший в аэропорту Минск 23 мая 2021 года, заявил, что любому человеку, желающему остаться в Беларуси и имеющему законное право въехать в страну, разрешается сделать это.

3.11.2. Согласно беседам, проведенным с экипажем, и информации, собранной литовскими властями после опроса пассажиров, которые высадились в Вильнюсе, одному белорусскому пассажиру, который выразил желание остаться в Минске, отказали во въезде в Беларусь и он продолжил полет в Вильнюс. Группа не смогла получить какую-либо информацию относительно отказа этому пассажиру в его просьбе остаться в Минске, или о том, была ли действительно сделана такая просьба, поскольку полномочные органы Беларуси указали, что все пассажиры, которые просили остаться в Беларуси, получили разрешение на въезд в страну.

3.11.3. Согласно начальнику службы миграционного контроля аэропорта Минск, служба миграционного контроля была уведомлена в период приблизительно между 19:30 и 20:20 (по местному времени) о том, что пять пассажиров выразили желание остаться в Минске. Это включало трех пассажиров, имеющих гражданство Беларуси, одного пассажира, имеющего гражданство Греции, и одного пассажира, имеющего гражданство России. Каждый из этих пяти пассажиров был оформлен индивидуально и быстро, после того как каждый из них выразил желание въехать в страну. Каждый из них был препровожден к сотрудникам службы миграционного контроля, которые присутствовали и наблюдали за ситуацией в зоне ожидания терминала, прежде чем их провели вниз к стойке миграционного контроля для оформления и все пять пассажиров пересекли границу по собственной инициативе, без сопровождения. Белорусские полномочные органы сообщили ФФИТ, что не было возможности предоставить аудио- и видеозаписи пункта миграционного контроля с изображением оформления пяти пассажиров рейса FR4978, которые были пропущены в Беларусь, поскольку видеоархив сохраняется в течение 30 дней. Однако были предоставлены выдержки из базы данных Государственного пограничного комитета относительно прохождения миграционного контроля этими пятью пассажирами, которые показывают, что эти пассажиры были зарегистрированы в базе данных 23 мая 2021 года в 19:43, 19:47, 20:27, 20:29 и 20:51 по местному времени.

3.11.4. ФФИТ опросила представителей отдела МВД по безопасности на воздушном транспорте аэропорта Минск относительно информации об аресте некоторых пассажиров этого рейса. Согласно дежурному офицеру отдела МВД по безопасности на воздушном транспорте аэропорта Минск, во время его дежурства в аэропорту 23 мая 2021 года ему сообщили о предстоящем прибытии воздушного судна, находящегося под угрозой взрыва. Со своими сотрудниками он проследовал к месту стоянки № 1 для охраны этого участка и воздушного судна в соответствии с обязанностями его подразделения на случай акта незаконного вмешательства. Персонал отдела МВД по безопасности на воздушном транспорте на расстоянии наблюдал за посадкой всех пассажиров и досмотром их ручной клади и сопроводил их в двух автобусах к зданию

терминала, где они были досмотрены в транзитной зоне. Дежурный офицер отдела МВД по безопасности на воздушном транспорте аэропорта Минск сообщил FFIT, что получил телефонный звонок от дежурного офицера центрального дежурного пункта, который сообщил ему, что один из пассажиров является лицом, находящимся в розыске. Дежурный офицер отдела МВД по безопасности на воздушном транспорте аэропорта Минск получил фотографию этого находящегося в розыске лица по мессенджеру в его телефоне от дежурного офицера центрального дежурного пункта. Он смог идентифицировать соответствующего пассажира, который был одет в ту же одежду, что и на фотографии. Он представился пассажиру, попросил его предъявить паспорт и после подтверждения личности г-на Рамана Пратасевича попросил этого пассажира проследовать с ним в центральный дежурный пункт, где он его оставил.

3.11.5. Согласно полномочным органам Беларуси, сотрудники МВД получили информацию о присутствии г-на Пратасевича (находился в розыске за правонарушения в соответствии с Уголовным кодексом Беларуси) и его партнера г-жи С. Сапеги на борту рейса Ryanair FR4978 после того, как их мобильные устройства подключились к публичной сети Беларуси в 10:07 и 10:11 UTC (13:07 и 13:11 по местному времени) соответственно. Впоследствии, информация о рейсе распространилась в Интернете и социальных сетях. После посадки сотрудники МВД задержали г-на Пратасевича после подтверждения его личности.

3.11.6. Во время посещения аэропорта Минск FFIT определила камеры, видеозаписи с которых могли бы помочь подтвердить последовательность событий, касающихся оформления пассажиров с момента их высадки с воздушного судна. Однако группа не получила запрошенные ею дополнительные видеозаписи, включая записи с камеры, расположенной рядом с местом стоянки № 1 в Национальном аэропорту Минск, на которой находилось воздушное судно Ryanair, записи моментов входа пассажиров в здание терминала, их досмотра, записи с изображением зоны ожидания в здании терминала, в котором пассажиры ожидали возвращения на воздушное судно, и записи взаимодействия между пассажирами, которые остались в Беларуси, и властями аэропорта и оформления этих пассажиров для их въезда в Беларусь. Группе сообщили, что этих записей больше не существует из-за продолжительного периода времени, который прошел после события. Однако очень небольшие выдержки из видеозаписи, дополнительно запрошенной группой, были использованы в записи документального типа, которую власти предоставили группе.

3.11.7. Хотя пять пассажиров не вернулись на борт воздушного судна Ryanair в аэропорту Минск, нет документального подтверждения того, что в аэропорту Минск были проведены процедуры установления принадлежности багажа, чтобы обеспечить погрузку на борт воздушного судна только перевозимого в грузовом отсеке багажа, принадлежащего пассажирам, продолжавшим полет в Вильнюс. Тем не менее, представители Litcargus в Вильнюсе подтвердили, что после прибытия воздушного судна не было никакого невостребованного багажа.

4. СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ДОКУМЕНТЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА

4.1. Государства, затронутые данным событием

4.1.1. Событие произошло в отношении рейса, вылетевшего из Афин, Греция, в Вильнюс, Литва, который был перенаправлен в Минск, Беларусь, в связи с потенциальным актом незаконного вмешательства. Затронутое воздушное судно зарегистрировано в Польше, которая также выдала АОС для RYS. Летный экипаж получил свидетельства пилотов в Ирландии. Пассажирами на борту воздушного судна были граждане Беларуси, Германии, Греции, Ирака, Кипра, Латвии, Литвы, Нигерии, Польши, России, Сирии и Франции, как указано в пассажирской ведомости. Как указано в обвинительном заключении США (см. пункт 4.8.1 ниже), некоторые из пассажиров имели дополнительное гражданство, включая четырех граждан Соединенных Штатов Америки. Другими

государствами, над которыми проходил полет до перенаправления в Минск, были Болгария, Румыния и Украина. Сообщения по электронной почте с информацией об угрозе взрыва были направлены в органы аэропортов Беларуси, Болгарии, Греции Литвы, Румынии и Украины через сервер, находящийся в Швейцарии. Эти сообщения по электронной почте были отправлены с бесплатной учетной записи электронной почты, предоставляемой фирмой, расположенной в Швейцарии. Сообщения по электронной почте, направленные в Грецию и Украину, не были доставлены. После досмотра перед отправлением в Греции и во время обысков в Беларуси и Литве, проведенных компетентными органами, на борту воздушного судна не было найдено или обнаружено никаких взрывчатых веществ или взрывных устройств.

4.1.2. Исходя из установленных фактов и с учетом государств, определенных в качестве затронутых данным событием, следующие документы международного воздушного права имеют отношение к данному событию.

4.2. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971 года

4.2.1. Все государства, затронутые данным событием, являются сторонами Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года (Монреальская Конвенция). Следующие положения Монреальской конвенции имеют отношение к фактам, установленным в отношении события.

Статья 1

1. Любое лицо совершает преступление, если оно незаконно и преднамеренно:

с) помещает или совершает действия, приводящие к помещению на воздушное судно, находящееся в эксплуатации, каким бы то ни было способом устройство или вещество, которое может разрушить такое воздушное судно или причинить ему повреждение, которое может угрожать его безопасности в полете; или

...

е) сообщает заведомо ложные сведения, создавая тем самым угрозу безопасности воздушного судна в полете.

2. Любое лицо также совершает преступление, если оно:

а) пытается совершить какое-либо из преступлений, упомянутых в пункте 1 настоящей Статьи; или

б) является соучастником лица, которое совершает или пытается совершить любое такое преступление.

Статья 3

Каждое Договаривающееся Государство обязуется применять в отношении преступлений, упомянутых в Статье 1, суровые меры наказания.

Статья 5

1. Каждое Договаривающееся Государство принимает такие меры, какие могут оказаться необходимыми, чтобы установить свою юрисдикцию над преступлением в следующих случаях:

- a) когда преступление совершено на территории данного Государства;
- b) когда преступление совершено на борту или в отношении воздушного судна, зарегистрированного в данном Государстве;
- c) когда воздушное судно, на борту которого совершено преступление, совершает посадку на его территории, и предполагаемый преступник еще находится на борту;
- d) когда преступление совершено на борту или в отношении воздушного судна, сданного в аренду без экипажа арендатору, основное место деятельности которого или, если арендатор не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание которого находится в этом Государстве.

3. Настоящая Конвенция не исключает осуществления любой уголовной юрисдикции в соответствии с национальным законодательством.

Статья 10

1. Договаривающиеся Государства в соответствии с международным правом и национальным законодательством будут стремиться принимать все практически осуществимые меры с целью предотвращения преступлений, упомянутых в Статье 1.

2. Когда в результате совершения одного из преступлений, упомянутых в Статье 1, полет отложен или прерван, любое Договаривающееся Государство, на территории которого находятся воздушное судно, пассажиры или экипаж, содействует его, пассажирам и экипажу в продолжении их следования так скоро, насколько это возможно, и без задержки возвращает воздушное судно и его груз законным владельцам.

Статья 11

1. Договаривающиеся Государства оказывают друг другу наиболее полную правовую помощь в связи с уголовно-процессуальными действиями, предпринятыми в отношении таких преступлений. Во всех случаях применяется законодательство Государства, к которому обращена просьба.

2. Положения пункта 1 настоящей Статьи не влияют на обязательства по любому другому договору, двустороннему или многостороннему, который регулирует или будет регулировать, полностью или частично, взаимную правовую помощь по уголовным делам.

Статья 12

Любое Договаривающееся Государство, имеющее основание полагать, что будет совершено одно из преступлений, упомянутых в Статье 1, предоставляет в соответствии со своим национальным законодательством любую имеющуюся у него соответствующую информацию тем Государствам, которые, по его мнению, являются Государствами, упомянутыми в пункте 1 Статьи 5.

Статья 13

Каждое Договаривающееся Государство в соответствии со своим национальным законодательством сообщает Совету Международной организации гражданской авиации так скоро, как это возможно, любую имеющуюся у него соответствующую информацию относительно:

- а) обстоятельств преступления;
- б) действий, предпринятых в соответствии с пунктом 2 Статьи 10;
- с) мер, принятых в отношении преступника или предполагаемого преступника и, в частности, результатов любых действий по выдаче или других правовых действий.

4.3. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 года

4.3.1. Все государства, связанные с этим событием, являются участниками Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года (Гаагская конвенция). Кроме того, на момент этого события Кипр, Франция и Швейцария были участниками Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанного в Пекине 10 сентября 2010 года (Пекинский протокол), который обновляет Гаагскую конвенцию. Германия стала участником Пекинского протокола с 1 мая 2022 года. К некоторым расследованиям, начатым рядом государств в связи с этим событием, относятся следующие положения Гаагской конвенции:

Статья 1

Любое лицо на борту воздушного судна, находящегося в полете, которое:

- а) незаконно, путем насилия или угрозы применением насилия, или путем любой другой формы запугивания, захватывает это воздушное судно или осуществляет над ним контроль, либо пытается совершить любое такое действие, или
- б) является соучастником лица, которое совершает или пытается совершить любое такое действие, совершает преступление (в дальнейшем именуемое "преступление").

Статья 2

Каждое Договаривающееся государство обязуется применять в отношении такого преступления суровые меры наказания.

Статья 4

1. Каждое Договаривающееся государство принимает такие меры, какие могут оказаться необходимыми, чтобы установить свою юрисдикцию над таким преступлением ... в следующих случаях:

- а) когда преступление совершено на борту воздушного судна, зарегистрированного в данном государстве;

...

2. Каждое Договаривающееся государство принимает также такие меры, какие могут оказаться необходимыми, чтобы установить свою юрисдикцию над преступлением в случае, когда предполагаемый преступник находится на его территории и оно не выдает его...

3. Настоящая Конвенция не исключает осуществления любой уголовной юрисдикции в соответствии с национальным законодательством.

Статья 6

1. Убедившись, что обстоятельства того требуют, любое Договаривающееся государство, на территории которого находится преступник или предполагаемый преступник, заключает его под стражу или принимает другие меры, обеспечивающие его присутствие....

2. Такое государство немедленно производит предварительное расследование фактов.

...

4. ... Государство, которое производит предварительное расследование, предусмотренное пунктом 2 настоящей статьи, незамедлительно сообщает о полученных им данных вышеупомянутым Государством и указывает, намерено ли оно осуществить юрисдикцию..

Статья 7

Договаривающееся государство, на территории которого оказывается предполагаемый преступник, если оно не выдает его, обязано, без каких-либо исключений и независимо от того, совершено ли преступление на его территории, передать дело своим компетентным органам для целей уголовного преследования...

Статья 11

Каждое Договаривающееся государство в соответствии со своим национальным законодательством сообщает Совету Международной организации гражданской авиации так скоро, как это возможно, любую имеющуюся у него соответствующую информацию относительно:

а) обстоятельств преступления;

...

с) мер, принятых в отношении преступника или предполагаемого преступника, и, в частности, результатов любых действий по выдаче или других правовых действий.

4.3.2. Статья II Пекинского протокола заменяет статью 1(а) Гаагской конвенции следующим текстом:

Статья 1

1. Любое лицо совершает преступление, если это лицо незаконно и преднамеренно захватывает воздушное судно, находящееся в эксплуатации, или осуществляет над ним контроль путем насилия, или угрозы применения насилия, или любой другой формы запугивания, или с помощью любых технических средств. ...

4.4. **Расследование, проведенное Беларусью**

4.4.1. Следственный комитет Республики Беларусь который является компетентным органом Беларуси по расследованию уголовных преступлений, начал расследование 23 мая 2021 года по уголовному делу № 21121040620 о совершении неустановленным лицом преступления, предусмотренного пунктом 1 статьи 340 Уголовного кодекса Республики Беларусь. Переведенная выдержка положения, предусматривающего это преступление, приведена ниже:

Статья 340 Заведомо ложное сообщение об опасности

1. Заведомо ложное сообщение о готовящемся взрыве, поджоге или иных действиях, создающих опасность для жизни и здоровья людей, либо причинения ущерба в крупном размере, либо наступления иных тяжких последствий, – наказывается штрафом, или арестом, или ограничением свободы на срок до трех лет, или лишением свободы на срок до пяти лет.
2. То же действие, совершенное повторно, либо группой лиц по предварительному сговору, либо повлекшее причинение ущерба в крупном размере, либо повлекшее иные тяжкие последствия, – наказывается ограничением свободы на срок до пяти лет или лишением свободы на срок от трех до семи лет.

4.5. **Расследование, проведенное Литвой**

4.5.1. Бюро криминальной полиции Литвы, которое является компетентным органом Литвы по расследованию уголовных преступлений, начало расследование 23 мая 2021 года по уголовному делу № 01-1-16513-21 о совершении преступления, предусмотренного пунктом 1 Статьи 7, Статьей 100-1 (насильственное исчезновение) и пунктом 10 Статьи 7, а также пунктом 4 Статьи 251 (угон воздушного судна в террористических целях) Уголовного кодекса Литовской Республики. Переведенная выдержка положений, предусматривающих эти преступления, приведена ниже.

Статья 7. Уголовная ответственность за преступления, предусмотренные международными договорами

Лица подлежат ответственности по настоящему Кодексу независимо от их гражданства и места жительства, а также от места совершения преступления и от того, подлежит ли совершенное деяние наказанию по законам места совершения преступления, в котором они совершают нижеуказанные преступления, ответственность за которые предусмотрена международными договорами:

1) преступления против человечности и военные преступления (статьи 99-113)

...

10) акты терроризма и преступления, связанные с террористической деятельностью (Статья 252(1) и (2)).

Статья 100. Насильственное исчезновение

Лицо, которое, действуя в качестве агента государства, или лицо, или группа лиц, действующие с разрешения, при поддержке или с молчаливого согласия государства,

задерживает, похищает любое лицо или иным образом лишает его свободы, после чего отказывается признать факт такого задержания, похищения или лишения свободы либо скрывает участь или местонахождение исчезнувшего лица, наказывается лишением свободы на срок от трех до 15 лет.

Статья 251. Угон воздушного судна, водного судна или другого общественного или грузового транспортного средства или стационарной платформы на континентальном шельфе

1. Лицо, совершившее угон воздушного судна, водного судна или стационарной платформы на континентальном шельфе, наказывается арестом или лишением свободы на срок до пяти лет.

2. Лицо, совершившее угон воздушного судна, водного судна или стационарной платформы на континентальном шельфе с применением физического насилия или с угрозой применения насилия, наказывается лишением свободы на срок от трех до восьми лет.

3. Лицо, совершившее угон воздушного судна, водного судна либо другого общественного или грузового транспортного средства или стационарной платформы на континентальном шельфе с применением огнестрельного оружия, взрывчатых веществ или иных средств, представляющих угрозу жизни или здоровью экипажа или пассажиров воздушного судна, водного судна либо другого общественного или грузового транспортного средства или лиц, находящихся на стационарной платформе на континентальном шельфе, – наказывается лишением свободы на срок от пяти до 10 лет.

4. Лицо, совершившее деяние, предусмотренное пп. 1, 2 или 3 настоящей статьи, в террористических целях, наказывается лишением свободы на срок от пяти до 15 лет.

5. Лицо, совершившее деяние, предусмотренное пп. 1, 2, 3 или 4 настоящей статьи, если это повлекло аварию, поломку или иные тяжкие последствия, наказывается лишением свободы на срок от 10 до 20 лет или пожизненным лишением свободы.

6. За деяния, предусмотренные настоящей статьей, ответственность несет также юридическое лицо.

4.6. Расследование, проведенное Польшей

4.6.1. Государственная прокуратура Польши начала расследование 24 мая 2021 года по уголовному делу № РК V WZ Ds. 42.2021 в отношении пиратства и незаконного заключения под стражу (§ 1 и 2 Статьи 166 и § 1 Статьи 189 в связи с § 2 Статьи 11 Уголовного кодекса). Переведенная выдержка положений, предусматривающих эти преступления, приведена ниже.

Ст. 166. Пиратство.

§ 1. Любое лицо, которое использует обман или насилие, или угрозу насилия для получения контроля в отношении водного или воздушного судна, подлежит тюремному заключению на срок от двух до 12 лет.

§ 2. Любое лицо, которое, действуя образом, предусмотренным в § 1, создает непосредственную угрозу для жизни и здоровья большого количества людей, подлежит тюремному заключению на срок как минимум в три года.

Ст. 189. Незаконное лишение свободы

§ 1. Любое лицо, которое незаконно лишает другое лицо свободы, подлежит тюремному заключению на срок от трех месяцев до пяти лет.

Ст. 11. Дублирование положений

§ 2. Если деяние имеет признаки, указанные в двух или более положениях уголовного закона, суд назначает виновному наказание за одно преступление на основании всех применимых положений.

4.7. Расследование, проведенное Латвией

4.7.1. Государственная полиция Латвии начала расследование 11 июня 2021 года по уголовному делу № 11817002521 в отношении уголовных преступлений против "личной свободы, чести и достоинства", предусмотренных главой XV Уголовного кодекса.

4.8. Расследование, проведенное Соединенными Штатами Америки

4.8.1. По результатам расследований, проведенных Федеральным бюро расследований, прокурор Соединенных Штатов Америки представил в Окружной суд Соединенных Штатов Америки, Южный округ Нью-Йорка, обвинительное заключение 22 CRIM 38, в соответствии с которым четыре лица, являющиеся государственными должностными лицами Беларуси, обвиняются в сговоре с целью совершения воздушного пиратства (обвинительное заключение США). Данное преступление предусматривает максимальное наказание в виде пожизненного заключения и обязательное минимальное наказание в виде 20 лет лишения свободы. Ниже приводится текст положений, определяющих состав преступления, юрисдикционную основу и меру наказания:

§ 46502. Воздушное пиратство

(a) В ПРЕДЕЛАХ СПЕЦИАЛЬНОЙ ЮРИСДИКЦИИ ПО ВОЗДУШНЫМ СУДАМ.

(1) В этом подразделе:

(A) "воздушное пиратство" означает захват или осуществление контроля над воздушным судном, находящимся в специальной авиационной юрисдикции Соединенных Штатов Америки, с помощью силы, насилия, угрозы применения силы или насилия, или любой формы запугивания и с противоправным умыслом;

(B) попытка совершить воздушное пиратство относится к специальной юрисдикции США по воздушным судам даже если воздушное судно не находилось в полете в момент попытки пиратства и воздушное судно относится к специальной юрисдикции США по воздушным судам, если воздушное пиратство было совершено.

(2) Лицо, совершающее или пытающееся совершить воздушное пиратство или вступающее в сговор с целью его совершения,

(А) Подлежит тюремному заключению на срок не менее 20 лет; или

(В) Несмотря на раздел 3559(b) главы 18, если смерть другого лица является результатом совершения или попытки совершения воздушного пиратства, виновный подлежит смертной казни или пожизненному тюремному заключению.

(b) ВНЕ СПЕЦИАЛЬНОЙ ЮРИСДИКЦИИ ПО ВОЗДУШНЫМ СУДАМ. (1) Лицо, совершающее или вступающее в сговор с целью совершения преступления (как определено в Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов) на воздушном судне в полете вне специальной юрисдикции Соединенных Штатов Америки по воздушным судам,

(А) подлежит тюремному заключению на срок не менее 20 лет; или

(В) Несмотря на раздел 3559(b) главы 18, если смерть другого лица является результатом совершения или попытки совершения воздушного пиратства, виновный подлежит смертной казни или пожизненному тюремному заключению.

(2) Юрисдикция в отношении преступления, указанного в пункте (1), существует если:

(А) на борту воздушного судна находился гражданин Соединенных Штатов Америки;

(В) преступник является гражданином Соединенных Штатов Америки; или

(С) впоследствии преступник обнаружен в Соединенных Штатах Америки.

4.8.2. В обвинительном заключении США отмечается, что четверо лиц, являющихся государственными должностными лицами Беларуси, были основными участниками заговора с целью перенаправления рейса в аэропорт Минска. Эти лица работали с сотрудниками по управлению воздушным движением в АСС Минска, чтобы довести ложную информацию об угрозе взрыва до рейса и вызвать его перенаправление в аэропорт Минска, и впоследствии были вовлечены в фальсификацию отчетности для сокрытия своих действий. Эта информация получена из показаний диспетчера, ответственного за связь с рейсом, включая сделанные им записи событий в АСС Минска.

4.9. Соблюдение Монреальской конвенции

4.9.1. Подозреваемые были названы и обвинения были выдвинуты в одном случае, но не в других случаях, и ни по одному из вышеупомянутых дел не было произведено никаких арестов. Расследования еще продолжаются в соответствующих государствах. Статьи 11 и 12 Монреальской Конвенции предусматривают предоставление взаимной помощи и соответствующей информации заинтересованными государствами. Беларусь и Литва сообщили FFIT, что они запросили взаимопомощь у других государств, затронутых этим событием.

4.9.2. Поскольку ни бомбы, ни свидетельств ее существования не было обнаружено в ходе досмотра, произведенного перед вылетом в Афинах, Греция, а также после различных обысков воздушного судна, произведенных в Беларуси и Литве, считается, что информация об угрозе взрыва была заведомо ложной.

4.9.3. Следует отметить, что несколько государств, затронутых данным событием, расследуют соответствующие преступления согласно применимым положениям их национальных законов, как

это предусмотрено Монреальской конвенцией. В частности, передача лицом, действующим в одиночку или совместно с другими лицами, любых заведомо ложных сведений об угрозе взрыва, создавая тем самым угрозу безопасности воздушного судна в полете, является преступлением согласно Статьям 1 (1) (e) и 2 Монреальской конвенции. Начав уголовное расследование, некоторые государства приняли меры по установлению своей юрисдикции над такими преступлениями, как это предусмотрено Статьей 5 Монреальской конвенции. Учитывая временные параметры события, подробно изложенные в пункте 2.4, а также анализ и выводы, содержащиеся в пунктах 3.2.5 e), f) и h), представляется, что лица, имевшие достаточные полномочия для входа в АСС Минска, участвовали в предоставлении или были причастны к предоставлению рейсу ложной информации об угрозе взрыва, что привело к его перенаправлению для посадки в аэропорту Минска.

4.9.4. Что касается обязательств по Статье 10 Монреальской конвенции о содействии пассажирам и экипажу в продолжении их следования так скоро, насколько это возможно, представляется, что не было ненужных задержек в предоставлении обслуживания для возобновления полета после проведения обыска воздушного судна, досмотра пассажиров, их ручной клади и зарегистрированного багажа, для определения того, имелась ли там бомба, как это указано в хронологии событий с момента посадки рейса Ryanair FR4978 в аэропорту Минск и до его отправления, как указано в пункте 2.5 выше.

4.9.5. 24 мая 2021 года Беларусь представила в ИКАО доклад об акте незаконного вмешательства, а затем 26 июня 2021 года предварительный доклад согласно требованиям Приложения 17. Доклады, представленные Беларусью, также можно рассматривать в качестве соответствующей информации, предусмотренной Статьей 13 Монреальской конвенции. Беларусь создала межведомственную комиссию по расследованию обстоятельств акта незаконного вмешательства в связи с этим событием ("Комиссия"). В предварительном докладе указано, что Комиссия не смогла окончательно завершить свое расследование, поскольку все еще ожидает получения информации, запрошенной у других государств.

4.10. Применимость Гагской конвенции

4.10.1. Согласно Гагской конвенции, государство регистрации, государство посадки и государство эксплуатанта обладают обязательной юрисдикцией в отношении преступления, связанного с незаконным захватом воздушных судов. Однако Гагская конвенция не препятствует осуществлению каким-либо государством уголовной юрисдикции в соответствии со своим национальным законодательством, как это предусмотрено в статье 4 (3).

4.10.2. Присутствие предполагаемого преступника на борту воздушного судна является важным компонентом преступления, предусмотренного статьей 1 Гагской конвенции. На основании установленных фактов на борту воздушного судна в тот момент не находилось ни одного лица, предположительно совершившего соответствующие преступления. Однако для тех государств, которые являются участниками Пекинского протокола, присутствие предполагаемого преступника на борту не является обязательным условием для совершения преступления.

4.11. Конвенция о международной гражданской авиации 1944 года

4.11.1. Несколько государств, затронутых данным событием, поделились результатами своего анализа с Организацией, указав, что событие по всей вероятности затрагивает некоторые

положения Чикагской конвенции, включая Статью 3bis (b) относительно прав и обязательств государств при требовании посадки воздушного судна, Статью 4, которая возлагает на государства обязательство не использовать гражданскую авиацию для каких-либо целей, несовместимых с целями Конвенции и Статью 22 относительно мер по содействию и облегчению навигации воздушных судов и обязательства без необходимости не допускать задержек. На основе анализа собранной информации Группа не выявила случаев несоблюдения статей 3bis (b) и 22 Чикагской конвенции.

4.11.2. Что касается преамбулы и статьи 44 Чикагской конвенции, то цели Конвенции включают безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации и содействие безопасности полетов в международной аэронавигации. Поэтому использование гражданской авиации любым государством в любых целях, несовместимых с целями Конвенции, противоречит духу Конвенции, а также статье 4. В соответствии со статьей 28 Чикагской конвенции государство несет ответственность за предоставление услуг радиосвязи и других средств аэронавигации на своей территории.

4.11.3. Исходя из установленных фактов, безопасность полета рейса Ryanair FR4978 была поставлена под угрозу, когда экипажу сообщили о ложной угрозе взрыва, что привело к перенаправлению рейса. Как указано в пункте 2.3 выше, ложная угроза взрыва была доведена до сведения экипажа из АСС Минска по указанию неустановленного лица, которому был предоставлен доступ в АСС Минска.

4.11.4. Некоторые положения Приложений к Чикагской конвенции и положения соответствующих инструктивных материалов ИКАО, которые не были соблюдены, указаны в пунктах 3.2, 3.5, 3.6, 3.8 и 3.10. Однако они главным образом касаются досмотра, уведомлений и обмена информацией, которая относится к реакции различных сторон после получения информации об акте незаконного вмешательства. Чикагская конвенция конкретно не предусматривает мер, которые Организация может предпринять в случае несоблюдения международного Стандарта государством, которое не сообщило о расхождении. Тем не менее, Организация создала программы проверки МНМ УППКБП и УППАБ-МНМ, благодаря которым возможно выявлять и решать проблемы несоблюдения международных стандартов.

5. ВЫВОДЫ И НЕДОСТАЮЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

5.1 Как указано в п 3.1 е) ее круга полномочий, ожидалось, что Группа FFIT "определит потенциально недостающие элементы информации, которые потребуются для завершения расследования". Как указано в пункте 1.5 выше, некоторая конкретная информация, включая критическую информацию, упомянутую в разделе "Анализ" настоящего доклада, как подчеркивается ниже, была запрошена, однако не была предоставлена Группе. Учитывая вышеизложенное, приведенные ниже выводы Группы основываются исключительно на информации, предоставленной ей на момент подготовки настоящего доклада.

5.2 Согласно полномочным органам Беларуси, первое сообщение по электронной почте было получено в 09:25 UTC (12:25 по местному времени) и затем было получено второе сообщение по электронной почте в 09:56:45 UTC (12:56:45 по местному времени), оба из которых содержали идентичную информацию об угрозе взрыва. С другой стороны, информация, полученная из Швейцарии через посредство литовских властей, свидетельствует о том, что только второе сообщение по электронной почте было отправлено в аэропорт Минск в 09:56:45 UTC (12:56:45 по

местному времени). FFIT не смогла проверить, что первое сообщение по электронной почте было действительно получено в 09:25 UTC (12:25 по местному времени), поскольку полномочные органы Беларуси не предоставили ни журналы регистрации сервера электронной почты airport.by, ни файлы электронной почты, которые содержат сообщения с угрозой, сохраненные в их первоначальном формате, включая метаданные, сославшись на то, что они были удалены в соответствии с политикой хранения данных. Получение первого сообщения по электронной почте является ключевым элементом для объяснения основания для направления из АСС Минска сообщения летному экипажу об угрозе взрыва, что произошло в 09:30:49 UTC (12:30:49 по местному времени). В отсутствие первого сообщения по электронной почте, можно предположить, что информация об угрозе взрыва была получена полномочными органами Беларуси иными путями, которые FFIT не смогла установить. Если первое сообщение по электронной почте действительно было получено в аэропорту Минск, то перенаправление рейса в аэропорт Минск можно было бы рассматривать в качестве обоснованного варианта с учетом обстоятельств.

5.3 FFIT не смогла подтвердить информацию, представленную полномочными органами Беларуси относительно передачи по телефону информации о содержании сообщения по электронной почте об угрозе взрыва от персонала аэропорта персоналу АСС Минска, которая привела к уведомлению RYR 1TZ об угрозе. Поскольку записи переговоров по мобильным телефонам соответствующих сотрудников с документальным подтверждением времени и продолжительности разговоров, а также лиц или организаций, с которыми устанавливался контакт, не были предоставлены, эти заявления не могли быть подтверждены доказательствами.

5.4 Поскольку ни бомба, ни свидетельства ее существования не были обнаружены в ходе досмотра, произведенного перед вылетом в Афинах, Греция, а также после различных обысков воздушного судна, произведенных в Беларуси и Литве, считается, что угроза взрыва была заведомо ложной. Преднамеренное сообщение заведомо ложных сведений, которое создает угрозу безопасности воздушного судна в полете, является преступлением согласно Статье 1 (1) (e) Монреальской конвенции.

5.5 До выпуска доклада в январе 2022 года FFIT также не смогла встретиться и провести беседу с диспетчером АСС Минска, который был назначен для обслуживания рейса RYR 1TZ. Полномочные органы Беларуси сообщили Группе, что этот человек не вышел на работу после его летнего отпуска и у них не имеется никаких сведений о его местонахождении и нет возможности установить с ним контакт. Впоследствии при содействии властей США FFIT получила возможность опросить диспетчера, чьи показания существенно противоречат информации и материалам, предоставленным властями Беларуси в отношении событий, имевших место 23 мая 2021 года, в том числе в отношении сообщения по электронной почте как источника информации об угрозе взрыва, и свидетельствуют о причастности неустановленного лица, которому был предоставлен доступ в АСС Минска.

5.6 Полномочные органы Беларуси не предоставили FFIT информации, свидетельствующей о сделанных попытках установить контакт с эксплуатантом (RYR или RYS) в целях выполнения обязательств, содержащихся в п. 2.24.3 Приложения 11 и п. 15.12.9 Авиационных правил ОрВД Беларуси для обмена информацией с эксплуатантом или его назначенным представителем.

5.7 Во время полета не была установлена связь между летным экипажем и ОСС, в то время как такая связь была бы необходима в соответствии с процедурами эксплуатанта. Если бы такая связь между летным экипажем и ОСС была установлена, это повлияло бы на ход событий.

5.8 Видеозаписи с камер, расположенных вблизи места стоянки воздушных судов № 1 и внутри терминала, которые могли бы продемонстрировать некоторые важные действия в отношении оформления пассажиров, которые были произведены с момента высадки из воздушного судна и в здании терминала, не были предоставлены FFIT. Хотя короткие выдержки из упомянутых видеозаписей использовались в видеозаписи документального типа, которая была предоставлена Группе, полномочные органы Беларуси пояснили, что из-за продолжительного периода времени, который прошел после события, имеются не все записи. FFIT не получила удовлетворительного обоснования, объясняющего, почему эти записи не были сохранены, учитывая проведение уголовного и других расследований в отношении этого события, которые были начаты компетентными органами Беларуси и не были завершены.

5.9 Внутренние переговоры по координации между членами летного экипажа, которые привели к решению перенаправить воздушное судно в Минск, не могли быть полностью проверены, поскольку размыкатель цепи CVR не был вытянут после посадки в Минске. В результате, никакие переговоры летного экипажа, которые происходили до короткого периода, когда воздушное судно находилось на конечном этапе захода на посадку в аэропорт Минск, не сохранились.

5.10 На основании свидетельств, предоставленных Беларусью, никакого сопровождения или перехвата рейса RYR 1TZ со стороны МИГ-29 не производилось и никаких сообщений от МИГ-29 не было зарегистрировано на каналах радиосвязи, которые использовались RYR 1TZ. Согласно информации, предоставленной членами летного и кабинного экипажей, не было никакой коммуникации, взаимодействия, визуального наблюдения или каких-либо других сведений о причастности военного воздушного судна к полету указанного рейса.

5.11 Некоторые государства, затронутые данным событием, направили официальные запросы другим государствам о предоставлении информации и помощи в связи с проведением уголовных и иных расследований в отношении данного события. Такие расследования могут помочь установлению любых недостающих фактов в отношении этого события. В этом отношении, следует поощрять государства и субъекты, получившие такие официальные запросы, к представлению соответствующих ответов.

APPENDIX A
FLIGHT PLANS RELEVANT TO FACT-FINDING INVESTIGATION

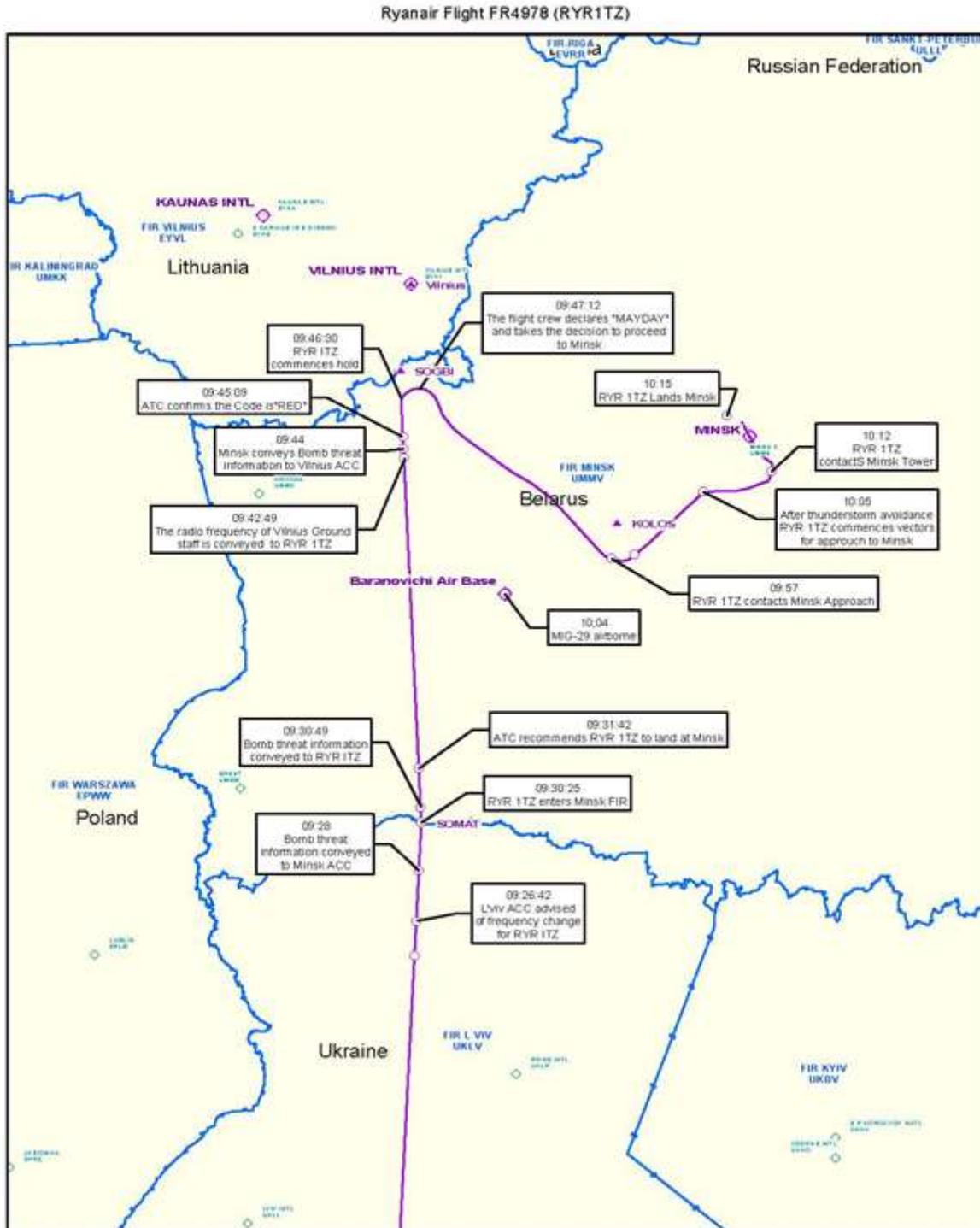
1. Flight Plan for Ryanair Flight FR4978 (Call sign: RYR 1TZ) Athens to Vilnius – 23 May 2021
(FPL-RYR1TZ-IS
-B738/M-SDGIJ1RWY/SB1
-LGAV0710
-N0439F350 KRO UG33 AMISI/N0442F370 UG33 KOROS/N0443F380 UN133
ATFIR
M987 SOMOV DCT ROMOL DCT SOMAT Z364 SOGBI
-EYVI0235 EVRA
-PBN/B1B5D1D3O1S2 NAV/RNP2 COM/TCAS DOF/210523 REG/SPRSM
EET/LBSR0045 LRBB0105 UKBU0140 UMMV0213 CODE/48C22C RVR/200
OPR/RYS
ORGN/DUBOEFR PER/C TALT/LGTS RMK/CONTACT +353 1 9451990 TCAS)

 2. Flight Plan for Ryanair Flight FR497 (Call sign: RYR 497) Minsk to Vilnius – 23 May 2021
(FPL-RYR497-IS
-B738/M-SDGIJ1RWY/SB1
-UMMS1130
-N0326F160 OSMUS2F OSMUS M996 DUKAT
-EYVI0021 EYPA EVRA
-PBN/B1B5D1D3O1S2 NAV/RNP2 COM/TCAS DOF/210523 REG/SPRSM
CODE/48C22C
RVR/200 OPR/RYS ORGN/DUBOEFR PER/C RMK/CONTACT +353 1 9451990
TCAS)
-

APPENDIX B MAPPING OF RYANAIR FLIGHT 4978 FLIGHT PLANNED ROUTE ON 23 MAY 2021



APPENDIX C MAPPING OF ACTUAL RYANAIR FLIGHT FR4978 FLIGHT PATH ON 23 MAY 2021



APPENDIX D
TRANSCRIPT OF COMMUNICATION BETWEEN MINSK AREA CONTROL CENTRE AND
L'VIV AREA CONTROL CENTRE RELEVANT TO RYANAIR FLIGHT 4978 (CALL SIGN
RYR1TZ) 23 MAY 2021
Received from Ukraine

ВЫПИСКА ПЕРЕГОВОРОВ
Львовский РСП

23.05.2021 р

Кб. LVC EXE.

Время	Абоненты	СОДЕРЖАНИЕ ПЕРЕГОВОРОВ	
		Кб.LVCEXE.	
09:18:43	Минск	Да, слушаю.	
	Львов	Алло коллега, день добрый.	
	Минск	Добрый.	
	Львов	Там Ryanair к тебе на SOMAT будет через десять минут . . .	
	Минск	. . . так . . .	
	Львов	. . . значит у него триста девяностый, он поворачивает на запад после SOMAT-а, менять ему эшелон?	
	Минск	Пока следует пускай ...	
	Львов	Пускай идет триста девяносто?	
	Минск	Да.	
	Львов	Хорошо.	
09:26:42	Львов	Да коллега.	
	Минск	Соседу.	
	Львов	Ов.	
	Минск	Для Ryanair-а . . .	
09:26:46			(переговоры диспетчера Львов ЭВС)
09:26:57	Львов	Да.	
	Минск	Для Ryanair-а один Tango Zulu частота будет сто двадцать пятьсот семьдесят пять, только для него пока.	
	Львов	Сто двадцать пятьсот семьдесят пять, принял.	
	Минск	Сто двадцать пять семь пять.	
	Львов	Понял , понял.	
	Минск	Спасибо.	

COMMUNICATION EXTRACT

L'viv ACC

23.05.2021 year

Кб. LVC EXE.

Time (UTC)	Speaker	Transcript	
		Kb. LVC EXE.	
09:18:43	Minsk	Yes, go ahead	
	L'viv	Hello colleague, good day	
	Minsk	Good day	
	L'viv	There is Ryanair heading towards you to SOMAT, ..it will be there in ten minutes	
	Minsk	... And ...	
	L'viv	... He is at three nine zero. He'll be turning to the west after SOMAT, should I change his flight level?	
	Minsk	For the time being, let him stay on the same flight level	
	L'viv	Let him stay at three nine zero?	
	Minsk	Yes	
	L'viv	Okay.	
09:26:42	L'viv	Yes, colleague.	
	Minsk	To my neighbour.	
	L'viv	Yes.	
	Minsk	For Ryanair ...	
09:26:46			Exchanges between L'viv controller and flight crew
09:26:57	L'viv	Yes?	
	Minsk	For Ryanair one-tango-zulu, the frequency will be one twenty, five seven five. Only for him for the time being.	
	L'viv	One twenty, five seven five, got it.	
	Minsk	One twenty, five seven five	
	L'viv	Roger, roger	
	Minsk	Thank you	

APPENDIX E
DEDICATED AREA SURVEILLANCE POSITION – MINSK AREA CONTROL CENTRE
(ACC)
Voice Transcript
23 May 2021

	Time (UTC)	Speaker	Transcript	
Position opened 09:28:39				
	09:28:58	RYR 1TZ	(unreadable) Good day, Ryanair one-tango-zulu, Flight level three-niner-zero, approaching SOMAT	
	09:29:04	Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, Minsk Control, good afternoon, radar contact	
	09:30:49		Ryanair one-tango-zulu, Minsk	
		RYR 1TZ	Yes Ryanair one-tango-zulu, go ahead	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu for your information, we have information from special services that you have bomb on board and that can be activated over Vilnius	
		RYR 1TZ	One-tango-zulu, standby	
	09:31:17		Okay, Ryanair one-tango-zulu, could you repeat the message?	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, I say again, we have information from special services that you have bomb on board. That bomb can be activated over Vilnius	
		RYR 1TZ	Roger that, standby	
	09:31:42	Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, and for emer... security reasons we recommend you to land at Uniform Mike Mike Sierra	
		RYR 1TZ	Okay...that's... understood... give us a minute please	
	09:32:59		Ryanair one-tango-zulu	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu	
		RYR 1TZ	The bomb... threat message, where did it come from? Where did you find the information about it from?	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu standby please	
	09:33:42		Ryanair one-tango-zulu	
		RYR 1TZ	Go ahead	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu airport security staff ...informed they received e-mail	
		RYR 1TZ	... Roger, ...was it Vilnius airport security staff or from Greece?	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu this e-mail was shared to ...several airports	
		RYR 1TZ	...Roger, standby	
	09:34:49		Radar, Ryanair one-tango-zulu	

		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu	
		RZR 1TZ	Could you give us frequency ...for ...of the company so that we would be able to talk to	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu say again what frequency do you need	
		RZR 1TZ	We just need to talk with the operations of the company, is there any frequency for that from this range	
		Minsk ACC	Do you mean Ryanair operations frequency?	
		RZR 1TZ	That's the one, Ryanair one-tango-zulu	
		Minsk ACC	Standby please	
			Ryanair one-tango-zulu, standby please	
		RZR 1TZ	Standing-by	
	09:39:30		Ryanair one-tango-zulu, any updates?	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu standby, waiting for the information	
		RZR 1TZ	Could you say again the IATA code for the ...airport that authorities were recommending for us to ...to divert to	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu . . .read you THREE, say again please	
	09:39:57	RZR 1TZ	Radar, Ryanair one-tango-zulu	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, go	
		RZR 1TZ	Can you say again the IATA code of the airport that authorities have recommended us to divert to?	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, roger, standby please	
		RZR 1TZ	Okay, I hear you TWO out of FIVE, can you say again the IATA code of the airport that authorities have recommended us to divert to?	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, standby	
		RZR 1TZ	Standby, roger	
	09:41:00	Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu	
		RZR 1TZ	Go ahead	
		Minsk ACC	IATA code is Mike Sierra Quebec.	
		RZR 1TZ	Can you say again please?	
		Minsk ACC	IATA code Mike Sierra Quebec	
		RZR 1TZ	Mike Sierra Quebec, thanks.	
	09:41:58		Ryanair one-tango-zulu, again, this recommendation to divert to Minsk where did it come from? Where did it come from? Company? Did it come from. . . departure airport authorities or arrival airport authorities?	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, this is our recommendations.	

		RYR 1TZ	Can you say again?	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, this is our recommendations.	
		RYR 1TZ	Okay, I read you TWO out of FIVE	
			Did you say this was your recommendation?	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, Charlie-Charlie.	
	09:42:49		Ryanair one-tango-zulu, we have ground staff frequency for Vilnius one-three-one decimal seven-five-zero	
		RYR 1TZ	One-three-one-seven-five, (unreadable) we got that down, not answering	
	09:44:38	Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, advise your decision please	
		RYR 1TZ	Radar, Ryanair one-tango-zulu	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, advise your decision please	
	09:44:52	RYR 1TZ	...I need to ask you a question, what is the code of the threat, ..is it green, yellow or amber or red	
		Minsk ACC	Standby	
	09:45:09		Ryanair one-tango-zulu, they say code is red	
		RYR 1TZ	Roger that, in that case we request holding at present position	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, roger, hold over your position, maintain Flight level three-niner-zero, turns at own discretion	
		RYR 1TZ	Okay holding at our discretion at present position maintaining Level three-nine-zero, Ryanair one-tango-zulu	
	09:47:12		Ryanair one-tango-zulu, we are declaring an emergency MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, Ryanair one-tango-zulu, our intentions would be to divert to Minsk airport	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, MAYDAY, roger. . .standby for vectors	
		RYR 1TZ	Standing-by Ryanair one-tango-zulu	
	09:47:53	unknown	(unreadable)	Ground-ground coordination
	09:48:10		Ryanair one-tango-zulu, request descent to ten thousand feet.	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, descend Flight level one-zero-zero	
		RYR 1TZ	Flight level (unreadable) Ryanair one-tango-zulu	

		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu from present position cleared direct point KOLOS, Kilo Oscar Lima Oscar Sierra	
		RZR 1TZ	Direct to KOLOS, Ryanair one-tango-zulu	
	09:50:15	Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, how do you read me?	
		RZR 1TZ	I read you FIVE, Ryanair one-tango-zulu	
		Minsk ACC	Roger	
	09:50:24		Ryanair one-tango-zulu do you need any aerodrome details and weather information?	
		RZR 1TZ	We can pick up the ATIS from Minsk ...(unreadable) enough.	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu do you need ATIS frequency?	
		RZR 1TZ	We got it. Is it one-two-eight-eight-five-zero, One-tango-zulu.	
	09:50:56	ATIS	Information Delta, 0936, Eye Ell...	
Translated from Russian	09:51:14	Unknown	Yes? ...Yes?	Ground-ground coordination
		Minsk ACC	Do you hear?	
		Unknown	Yes	
		Minsk ACC	Listen, Ryanair is now heading to KOLOS. Will you bring it via (unreadable)?... I need a runway, three-one Right?	
		Unknown	Three-one Right, KOLOS Two Hotel Arrival	
		Minsk ACC	Two Hotel. Runway?	
		Unknown	Three-one Right	
		Minsk ACC	Okay	
		Unknown	ATIS one-two-eight eight-five-zero	
	09:51:50	Minsk ACC	Okay.	
		RZR 1TZ	Ryanair one-tango-zulu	
		RZR 1TZ	One-tango-zulu, go ahead	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, KOLOS Two Hotel Arrival, Runway-in-use Three-one Right and if you need vectors advise.	
		RZR 1TZ	Okay, KOLOS, could you say the (unreadable).	
		Minsk ACC	KOLOS Two Hotel Arrival.	
		RZR 1TZ	KOLOS Two Hotel Arrival, Runway Three-one Right, Ryanair one-tango-zulu	
		Minsk ACC	And ATIS frequency is one-two-eight decimal eight-five-zero	
		RZR 1TZ	Two-eight-eight-five	
	09:52:29	Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu and advise passengers on board and if any dangerous goods on board	

		RYR 1TZ	No dangerous goods, standby...and we need one-three-zero to avoid	
	09:53:00		Ryanair one-tango-zulu, turning heading one-three-zero to avoid	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu roger heading one-three-zero. Report clear of weather.	
		RYR 1TZ	Wilco.	
	09:54:45		Ryanair one-tango-zulu, souls on board is one-three-three.	
		Minsk ACC	Persons on board one-three-three, copied, thank you.	
	09:55:33		Ryanair one-tango-zulu, when ready report estimated time of arrival.	
	09:56:48	RYR 1TZ	Ryanair one-tango-zulu, request descent to nine thousand feet.	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, descend Flight level niner zero	
		RYR 1TZ	Descend Flight level nine zero, Ryanair one-tango-zulu.	
Translated from Russian	09:57:01	Minsk Approach	Yes? ...Hello?	Ground-ground coordination
		Minsk ACC	Are you ready to accept?	
	Minsk Approach	Yes		
	Minsk ACC	Is descending to Flight level nine zero, with heading one-three-zero		
	Minsk Approach	Okay		
	09:57:12	Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, now contact Minsk approach on one-two-five decimal niner.	
		RYR 1TZ	One-two-five-niner, Ryanair one-tango-zulu	
Position closed 10:04:30				

**APPENDIX F
TRANSCRIPT OF CONVERSATIONS BETWEEN AIR TRAFFIC CONTROL ENTITIES IN VILNIUS,
LITHUANIA AND MINSK, BELARUS CONCERNING RYANAIR FLIGHT FR4978 (CALL SIGN RYR 1TZ),
23 MAY 2021**

Explanation of Terms	
Vilnius ACC Sup.	Duty Supervisor – Vilnius Area Control Centre
Vilnius ACC	Area Controller – Vilnius Area Control Centre
Vilnius Tower Sup.	Duty Supervisor – Vilnius Tower
Minsk ACC Sup.	Duty Supervisor – Minsk ACC
Minsk ACC	Area controller – Minsk ACC
[...]	Words not comprehended or identified

Line number	Time (UTC)	Speaker	Conversation contents
Duty Supervisor – Minsk ACC and Duty Supervisor – Vilnius Area Control Centre			
1.	09:35:39	Vilnius ACC Sup.	Vilnius.
2.	09:35:40	Minsk ACC Sup.	Hello, Vilnius.
3.	09:35:42	Vilnius ACC Sup.	Hello.
4.	09:35:43	Minsk ACC Sup.	We have a Ryanair aircraft flying from Athens to Vilnius, they are asking for the frequency of their representative, Ryanair most probably. Do you have something like that in Vilnius, so that they would be able to talk to them?
5.	09:35:56	Vilnius ACC Sup.	Well, we have to ask our tower. So, they want a representative, you mean, some kind of Ryanair representative in Vilnius.
6.	09:36:06	Minsk ACC Sup.	Well, yes, the closest one, so that they would be able to contact the representative.
7.	09:36:12	Vilnius ACC Sup.	Just a moment, I will try to find something out and let you know.
8.	09:36:17	Vilnius ACC Sup.	I will call you back.
9.	09:36:21	Minsk ACC Sup.	Okay. I will wait, thank you.

Conversation between Duty Supervisor – Vilnius Area Control Centre and Duty Supervisor – Vilnius Tower			
10.	09:36:59	Vilnius Tower Sup.	Hello.
11.	09:37:01	Vilnius ACC Sup.	Hello.
12.	09:37:03	Vilnius ACC Sup.	Look, Minsk is calling us, asking about as they put it "some representative of Ryanair" that is needed by Ryanair aircraft. Do we have any contact data, anything else concerning that?
13.	09:37:12	Vilnius Tower Sup.	No... we do not have anything, but there is the airport service, we may tell the airport ground service.
14.	09:37:17	Vilnius ACC Sup.	Well, maybe just give me some frequency, something you have, who is providing services to Ryanair.
15.	09:37:20	Vilnius Tower Sup.	Just a minute...
16.	09:37:33	Vilnius Tower Sup.	We will find out in just a moment, just wait a little bit.
17.	09:38:02	Vilnius Tower Sup.	I will call you back... we'll find out soon.
18.	09:38:05	Vilnius ACC Sup.	OK.
19.	09:38:29	Vilnius ACC Sup.	Hello.
20.	09:38:31	Vilnius Tower Sup.	Yes, 131.750.
21.	09:38:35	Vilnius ACC Sup.	131.750... that is?
22.		Vilnius Tower Sup.	Yes, that is Litcargus.
23.		Vilnius ACC Sup.	Litcargus.
24.		Vilnius Tower Sup.	But we also have the frequency of BGS.

Coordination between Duty Supervisor – Vilnius ACC and Duty Supervisor – Minsk ACC			
25.	09:39:02	Minsk ACC Sup.	Minsk... [name withheld]
26.	09:39:04	Vilnius ACC Sup.	Hello, Ryanair was asking about a frequency.
27.	09:39:06	Minsk ACC Sup.	Yes, yes, yes.
28.	09:39:10	Vilnius ACC Sup.	Well, we do have frequency 131.750, it sort of belongs to Litcargus, our ground service. Most probably, they will be arranging everything that is necessary for them, I mean, Ryanair.
29.	09:39:24	Minsk ACC Sup.	Well, yes, yes, he was sort of just asking, there kind of was a question, there was some information received that they might have a bomb on board and they wanted to consult their airlines, what should be done, should they change the route [...]. Minsk, we recommend landing, that is why they have been asking for such a frequency, meaning, the

			issue does not concern engineering matters, it concerns the decision to be made.
30.		Vilnius ACC Sup.	So, they have to contact the airlines in some way?
31.		Minsk ACC Sup.	Yes, yes, yes.
32.		Vilnius ACC Sup.	Well, we do not have such frequency. Then we need... well, well, well. I might try to find out some number, but how can we contact the aircraft... I am not sure there is such a possibility at all... so to say. They should know themselves, how to make the contact... operational...
33.		Minsk ACC Sup.	I understand. Okay. What about 131.750, what kind of frequency is that? Who uses it?
34.		Vilnius ACC Sup.	That is Litcargus. Well, it is our ground service company, so to say.
35.		Minsk ACC Sup.	Ground service. I understand.
36.	09:40:17	Vilnius ACC Sup.	Yes. Most probably then, they will not be able to help.
37.		Minsk ACC Sup.	Well, yes, yes.
38.		Vilnius ACC Sup.	Anyway, tell me... In case I find out something, so they want to [...]
39.	09:40:32	Minsk ACC Sup.	Just a minute... ok, ok, ok. Thank you, if necessary, we will call additionally.
40.	09:40:36	Vilnius ACC Sup.	Yes, thank you.

Flight RYR1TZ coordination between Vilnius ACC and Minsk ACC			
41.	09:43:08	Minsk ACC	Hello.
42.	09:43:11	Vilnius ACC	Concerning RYR1TZ.
43.		Minsk ACC	Yes.
44.		Vilnius ACC	Confirm you will maintain 390.
45.		Minsk ACC	Do you have information from your supervisor?
46.		Vilnius ACC	Yes, I have information. I am just asking you, could you... (connection is lost)

Coordination between Duty Supervisor, Vilnius ACC and Duty Supervisor, Minsk ACC			
47.	09:43:39 - 09:44:41	Vilnius ACC Sup.	Hello.
48.		Minsk ACC Sup.	Vilnius, it is Minsk Supervisor [name withheld]
49.		Vilnius ACC Sup.	Yes, yes.
50.		Minsk ACC Sup.	Well, in respect of Ryanair. The crew has not made a decision yet, so the information we have here is this: representatives of all institutions shared the information that they have received an e-mail, it was sent to multiple recipients at several airports, stating that there is a bomb on the aircraft.
51.		Vilnius ACC Sup.	Aha... mhm.
52.		Minsk ACC Sup.	Which may explode when the aircraft is above Vilnius.
53.		Vilnius ACC Sup.	Well, well.
54.		Minsk ACC Sup.	The crew, mhm... was recommended landing at Minsk-2. So far, it is following the route, we are waiting for them to make a decision.
55.		Vilnius ACC Sup.	Well, ok, we will be aware of that. Thank you.
56.		Minsk ACC Sup.	Yes, you are welcome.
57.			[Subsequently, at 09:46, Vilnius ACC Supervisor contacted the Rescue Coordination Centre using the internal channel and notified them about the received information concerning RYR1TZ.]

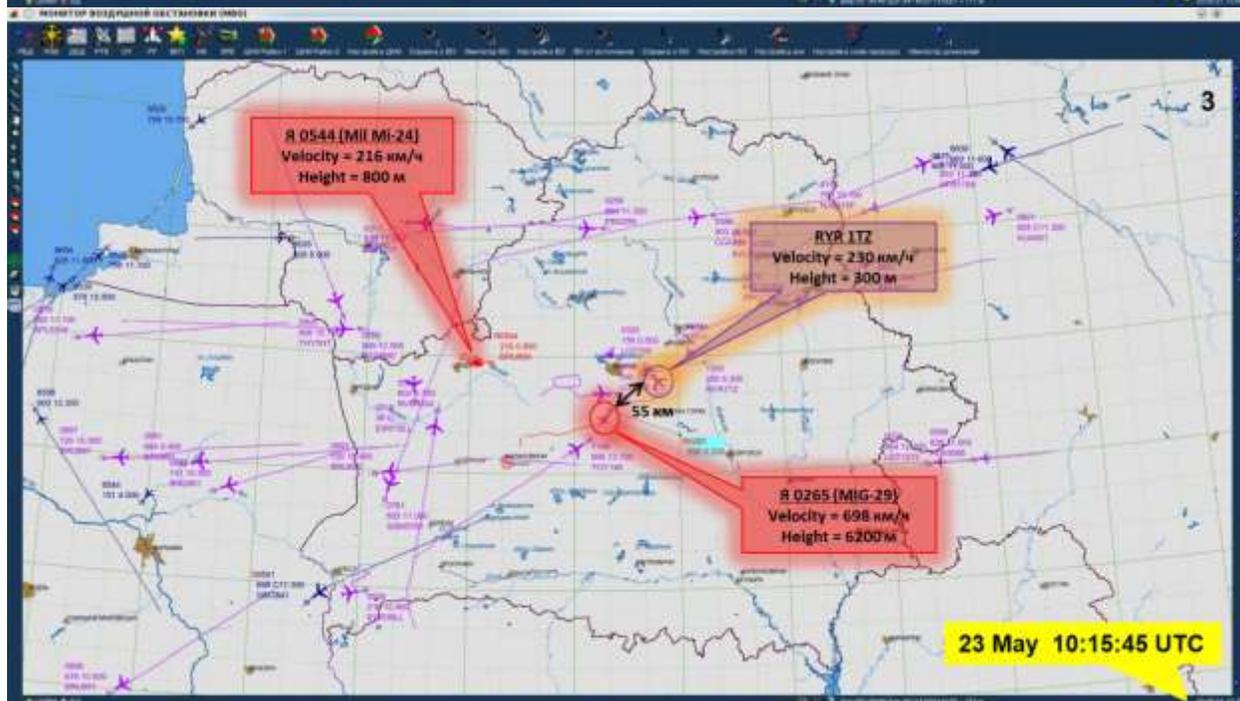
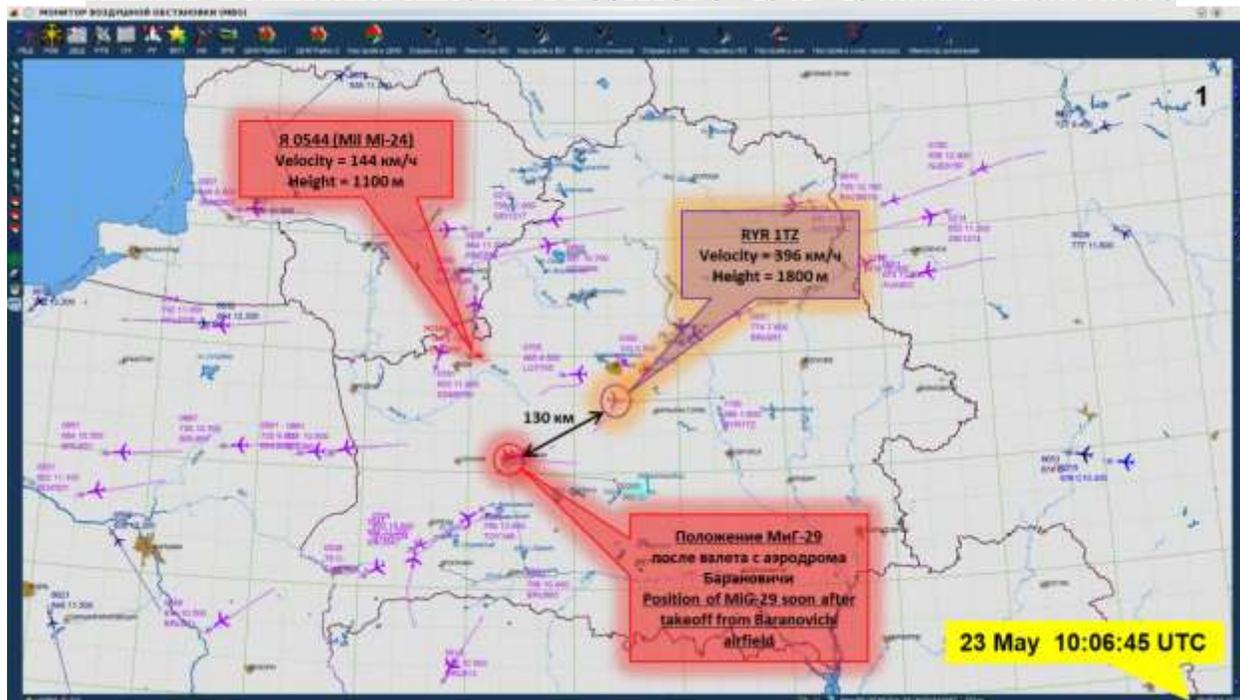
Coordination between Area Controller – Minsk ACC and Area Controller – Vilnius ACC			
58.	09:45:52	Vilnius ACC	Yes, colleague.
59.		Minsk ACC	Well, RYR1TZ, for the time being, will be circling at its current location, making decision.
60.		Vilnius ACC	OK, so for this moment it will be in the holding area, on your frequency. In your area, on your frequency..?
61.		Minsk ACC	Yes, yes.
62.		Vilnius ACC	Okay. We are looking forward to further information, thank you.

63.	09:46:20	Vilnius ACC	Hello.
64.		Minsk ACC	Hello, Vilnius?
65.		Vilnius ACC	Yes.
66.		Minsk ACC	For now, it will make a turn, executed at 390.
67.		Vilnius ACC	Roger. Will it be turning and on your frequency?
68.		Minsk ACC	So far, yes. We are looking forward for the decision, looking forward for the solution.
69.		Vilnius ACC	OK, we will be waiting for the information. Thank you.
70.	09:47:31	Vilnius ACC	Hello.
71.	09:47:32	Minsk ACC	Hello. RYR1TZ, he is declaring MAYDAY (...) now.
72.		Vilnius ACC	Yes.
73.		Minsk ACC	His decision is to descend and land at UMMS.
74.		Vilnius ACC	At Minsk, roger. Thank you very much.

Coordination between Duty Supervisor – Vilnius ACC and Duty Supervisor – Minsk ACC			
75.	09:49:58-09:50:16	Minsk ACC Sup.	Supervisor [name withheld].
76.		Vilnius ACC Sup.	Neighbour, please clarify, is Ryanair going to land in Minsk?
77.		Minsk ACC Sup.	Yes, all done, assigned squawking 7700, made a decision to land in Minsk-2.
78.		Vilnius ACC Sup.	OK. Information received, thank you.
79.		Minsk ACC Sup.	Goodbye.

APPENDIX G

RELATIVE MILITARY AIRCRAFT POSITIONS VIS-À-VIS RYANAIR FLIGHT FR4978



4. Email message time stamped 9:27 (UTC) – 23 May 2021 – Sofia International Airport, Bulgaria

From: Comments User mailbox
Sent: Tuesday, May 25, 2021 9:30 AM
To: operation centre; Dragomir Modev
Subject: FW: Allahu Akbar

Колеги, изпращам по компетентност.

Comments
Sofia Airport
www.sof-connect.com
SOF Connect
SOFIA INTERNATIONAL AIRPORT



From: ahmed_yurlanov1988 [mailto:ahmed_yurlanov1988@protonmail.com]
Sent: Sunday, May 23, 2021 12:27 PM
To: Comments User mailbox
Subject: Allahu Akbar

We, Hamas soldiers, demand that Israel cease fire in the Gaza Strip. We demand that the European Union abandon its support for Israel in this war. We know that the participants of Delphi Economic Forum are returning home on May 23 via flight **FR4978**. A bomb has been planted onto this aircraft. If you don't meet our demands the bomb will explode on May 23 over Vilnius.

Allahu Akbar.

5. Email message time stamped 9:28 (UTC) – 23 May 2021 – Bucharest Airports National Company, Romania

Contact CNAB

From: ahmed_yurlanov1988 <ahmed_yurlanov1988@protonmail.com>
Sent: Sunday, May 23, 2021 12:28 PM
To: contact@bucharestairports.ro
Subject: Allahu Akbar

We, Hamas soldiers, demand that Israel cease fire in the Gaza Strip. We demand that the European Union abandon its support for Israel in this war. We know that the participants of Delphi Economic Forum are returning home on May 23 via flight **FR4978**. A bomb has been planted onto this aircraft. If you don't meet our demands the bomb will explode on May 23 over Vilnius.

Allahu Akbar.

6. Timeline of the emails sent on 23 May 2021



APPENDIX I

DEDICATED AREA SURVEILLANCE POSITION – MINSK AREA CONTROL CENTRE
(ACC)

Voice Transcript of area surveillance controller’s cellular telephone audio recording provide to the
FFIT

Note 1.– With the exception of additional communications picked up via the cellular phone recording, indicated by shaded text, this transcript is identical to Appendix E. Given the complexity of controller-controller coordination, this transcript omits recordings of communications immaterial to the sequence of events involving Ryanair Flight FR4978 (RZR 1TZ). While the increased complexity and resultant workload of the establishment of a dedicated workstation and the need to manage an aircraft in an emergency is, in itself a potential hazard, the documentation of additional communications would detract from the purpose of this appendix, which is to record the role played by the controller, the unidentified individual and the Duty Supervisor, vis-à-vis RZR 1TZ.

Note 2.– For ease of reading the nomenclature “Minsk ACC” is used to describe when the area surveillance controller is speaking to RZR 1TZ. The term “Controller”, referring to the same person, is used when he is speaking to persons in close vicinity around his air traffic control work station.

23 May 2021

	Time (UTC)	Speaker	Transcript	
Position opened 09:28:39				
	09:28:58	RZR 1TZ	(unreadable) Good day, Ryanair one-tango-zulu, Flight level three-niner-zero, approaching SOMAT	
	09:29:04	Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, Minsk Control, good afternoon, radar contact	
	09:29:23 (approx.)	Controller	...потому, что он у меня не это... Понимаешь, тем более я ещё...и надо мне остальные борты наблюдать. Конечно было бы удобнее вот там работать. Because, I don't have it... Do you understand, moreover I haven't yet...and I have to observe other aircraft. Of course, it would be more convenient to work from over there.	Controller explains to Supervisor that he cannot see correlated labels from his designated work station
		Unidentified individual	Нет тут никого..., вернее никого, вот и все. No, here there is nobody to..., namely nobody. That's it.	
		Controller	[Имя не разглашается], может мне всё-таки на тот вернуться, там хотя бы видно обстановку, тут вообще...	Controller asks Supervisor to change his position to

	Time (UTC)	Speaker	Transcript	
			[Name withheld], maybe I should still go back to that one, at least I can see the situation there, here at all ...	have the aircraft labels correlated.
		Supervisor	Говори! Speak!	
			Вот это контролируется, что подскажет (unreadable). All is controlled, whatever will prompt (unreadable).	
		Controller	Всё, хорошо, ладно. That's it, good, ok.	
		Supervisor	Всё, можешь говорить. That's it, you can speak.	
		Controller	Так, я начинаю с "special services", то что нам сообщили...то, что у нас... So, I start with "special services", that we were informed...that we have...	
		Supervisor	Сначала скажи "for your information"...да. First, say "for your information"...yes.	
		Controller	Да. Yes.	
			We have information from special services. You have bomb on board.	Controller repeats to himself instructions he received from the Supervisor
		Supervisor	..которая может сработать над Вильнюсом, поэтому "security reason we recommend (unreadable) landing airport...Minsk..." ..which can trigger over Vilnius, therefore "security reason we recommend (unreadable) landing airport...Minsk..."	The Supervisor continues instructing controller
		Controller	Ага. Хорошо. Aha. Ok	
		Supervisor	Uniform Mike Mike Sierra.	
		Controller	Так. Mike Mike Sierra. So, Mike Mike Sierra.	
	09:30:49		Ryanair one-tango-zulu, Minsk	
		RYR 1TZ	Yes Ryanair one-tango-zulu, go ahead	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu for your information, we have information from	

	Time (UTC)	Speaker	Transcript	
			special services that you have bomb on board and that can be activated over Vilnius	
		RYR 1TZ	One-tango-zulu, standby	
	09:31:17		Okay, Ryanair one-tango-zulu, could you repeat the message?	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, I say again, we have information from special services that you have bomb on board. That bomb can be activated over Vilnius	
		RYR 1TZ	Roger that, standby	
		Supervisor	Скажи “for security reason”. Say “for security reason”.	
		Controller	Сейчас, Stand by, пускай он скажет и... Wait a sec, Stand by, let him reply and...	
		Supervisor	Ну... продолжай, продолжай, продолжай, чтоб быстрее. Well... continue, continue, continue, to get faster.	
	09:31:42	Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, and for emer... security reasons we recommend you to land at Uniform Mike Mike Sierra	
		RYR 1TZ	Okay...that’s... understood... give us a minute please	
		Controller	Так, там по низу. Просто он...он может сейчас начать процедуру снижения. Там австрияк. So, down there. It just...it can begin descent procedure right now. There’s Austrian there.	Controller warns Supervisor about conflicting traffic
		Supervisor	Я сказал. Я сейчас сказал [Имя не разглашается] чтобы это, ну... всё равно отворачивать будут. I’ve told. I just told [other controller] to, well... anyway they will turn it away.	
		Controller	[Имя не разглашается] уже надо отворачивать. They already have to turn.	
		Supervisor	Если он примет решение будем поворачивать, а Австрийца отвернём в право потом.	

	Time (UTC)	Speaker	Transcript	
			If he makes a decision, we will turn it, and we will turn the Austrian to the right later.	
		Other controller	Если он примет решение, я тогда ему в право пушу Австрияка. If he makes a decision, then I will turn Austrian to the right.	Other controller expects to turn the Austrian aircraft away if Ryanair makes a decision to change course
		Controller	Да, да, Lufthansa Cargo, она повыше идет. Наша Белавия никому не мешает. German Cargo тоже там проходит. Yes, yes, Lufthansa Cargo is flying higher. Our Belavia is not bothering anybody. German Cargo also goes through there.	
	09:32:59	RYR 1TZ	Ryanair one-tango-zulu	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu	
		RYR 1TZ	The bomb... threat message, where did it come from? Where did you find the information about it from?	
		Supervisor	Standby (unreadable)	The supervisor instructs controller to inform RYR 1TZ to standby and then refers the question to the unidentified individual
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu standby please	
		Unidentified individual	E-mail, email.	The unidentified individual replies to the supervisor's question
		Supervisor	E-mail...а на какой адрес? E-mail...to what address?	The supervisor asks the unidentified individual

	Time (UTC)	Speaker	Transcript	
				about the e-mail address
		Controller	Он...он сказал: "От кого вы получили эту информацию?" He...he said: "From whom did you get this information?"	Controller translates the pilot's message to the unidentified individual
		Unidentified individual	К вам пришло на электронную почту. It came to you by e-mail.	
		Supervisor	К нам? To us?	
		Unidentified individual	Да. Yes.	
		Supervisor	Эээ...? Errr...?	
		Unidentified individual	Аэропорт... аэропорт вам передал. На почту аэропорта пришло (unreadable). Вам аэропорт передал. The airport...the airport transferred it to you. It came to the airport's e-mail (unreadable). The airport transferred it to you.	
		Supervisor	Эээ...скажи "From airport" наверно. Errr...say "From airport", I expect.	
		Unidentified individual	На e-mail пришло сообщение. The message came by e-mail.	
		Supervisor	Errr...airport security staff got e-mail.	
	09:33:42		Ryanair one-tango-zulu	
		RYP 1TZ	Go ahead	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu airport security staff ...informed they received e-mail	
		RYP 1TZ	... Roger, ...was it Vilnius airport security staff or from Greece?	
		Supervisor	С Вильнюса аэропорта или с Греции? From Vilnius airport or from Greece?	The Supervisor asks the unidentified individual
		Unidentified individual	Ну типа это массовая рассылка во все аэропорты была. Well, it was kind of a mass mailing to all airports.	
		Supervisor	Ага. Ага.	

	Time (UTC)	Speaker	Transcript	
		Unidentified individual	Во все аэропорты рассылка. Mailing to all airports.	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu this e-mail was shared to ...several airports	
		Unidentified individual	(unreadable)	
		RZR 1TZ	...Roger, standby	
		Unidentified individual	(unreadable) массовая рассылка. (unreadable) mass mailing.	
	09:34:49		Radar, Ryanair one-tango-zulu	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu	
		RZR 1TZ	Could you give us frequency ...for ...of the company so that we would be able to talk to	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu say again what frequency do you need	
		RZR 1TZ	We just need to talk with the operations of the company, is there any frequency for that from this range	
		Minsk ACC	Do you mean Ryanair operations frequency?	
		RZR 1TZ	That's the one, Ryanair one-tango-zulu	
		Minsk ACC	Standby please	
		Controller	Так, Ран...operation Ранэйра ему нужно по процедуре связаться. С этим эээ... с ПДО, в Виль...Виль...Вильнюсе они находятся. Частота ему нужна. So, Ryan...he needs to contact the Ryanair operation according to the procedure. With errr...with OCC, they are located in Vil...Vil...Vilnius. He needs the frequency.	
		Unidentified individual	(unreadable)	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, standby please	
		RZR 1TZ	Standing-by	
		Controller	Так, по идее он должен запросить нижний эшелон. So, in theory, he should request a lower level.	Controller estimates a top of descent point to land in Vilnius
		Unidentified individual	Он (unreadable) тогда, когда снижает? Ничего?	The unidentified

	Time (UTC)	Speaker	Transcript	
			Does it (unreadable) when descends? Nothing?	individual is interested in whether the information was coming from the pilot about his readiness to start descent into Vilnius
		Controller	Нет, нет, нет. Ну у них стандартная процедура, checklist по которому они всё это выполняют. У них... No, no, no. Well, they have standard procedure, checklist according to which they do all this. They have...	Controller replies to unidentified individual
		Unidentified individual	(unreadable)	
		Controller	Да, да, да. Yes, yes, yes.	
		Supervisor	А они сами не знают? У них нету этой частоты? Don't they know themselves? Don't they have this frequency?	
		Controller	Нет, просит...просит частоту Operations. No, he's requesting...requesting the Operations frequency.	
		Supervisor	Дать вам сейчас Вильнюса (unreadable), чтобы... To give you Vilnius now (unreadable) to...	
		Controller	Угу. Yeah.	
		Senior air traffic control officer (SATCO)	[Имя не разглашается] (unreadable) схему посадки захода KOLOS 2H. [Name withheld] (unreadable) standard arrival KOLOS 2 Hotel.	SATCO gives a standard arrival route for RYR 1TZ
		Controller	KOLOS 2 Hotel	
			Блин, скорее всего векторением, у него...ну, я конечно скажу...ему надо...нужно будет векторение.	Controller considers radar vectors for RYR 1TZ

	Time (UTC)	Speaker	Transcript	
			Damn, most likely by vectoring, it has...well, I'll inform it for sure...it needs...vectoring is required.	
			Ну первоначально на KOLOS там. Well, initially to KOLOS.	
		Unidentified individual	(unreadable) диспетчер сообщил ну, что там бомба...он говорит (unreadable) с аэропорта (unreadable), с какого аэропорта?... (unreadable) другие аэропорты, то есть, ну типа того (unreadable)...Ну может (unreadable). (unreadable) well, the air traffic controller informed, that there was a bomb...he said (unreadable) from the airport (unreadable), from what airport?... (unreadable) other airports, that is to say, well, something like that (unreadable)... Well, maybe (unreadable).	Unidentified individual informs someone, via cellular telephone, details of controller-pilot communication
		Voice unidentified	(unreadable)	
	09:39:30		Ryanair one-tango-zulu, any updates?	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu standby, waiting for the information	
		RZR 1TZ	Could you say again the IATA code for the ...airport that authorities were recommending for us to ...to divert to	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu . . .read you THREE, say again please	
	09:39:57	RZR 1TZ	Radar, Ryanair one-tango-zulu	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, go	
		RZR 1TZ	Can you say again the IATA code of the airport that authorities have recommended us to divert to?	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, roger, standby please	
		RZR 1TZ	Okay, I hear you TWO out of FIVE, can you say again the IATA code of the airport that authorities have recommended us to divert to?	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, standby	
		Controller	Да блин...да мне ПИ нужен ёлки. Damn...I need the supervisor.	
		RZR 1TZ	Standby, roger	

	Time (UTC)	Speaker	Transcript	
		Senior air traffic control officer (SATCO) Controller	Что, (unreadable). What, (unreadable).	
		Controller	Он спрашивает код ИАТАвский аэропорта, который дал указание ему идти на этот... на запасной... He is asking for the IATA code of the airport that has instructed him to go to...to the alternate.	
			[Имя не разглашается] Ryanair борт спрашивает: «Дайте ИАТАвский код аэропорта, который дал указание нам идти на...на Минск». [name withheld] Ryanair is asking: "Give us the IATA code of the airport that instructed us to go to... to Minsk".	Controller putting question to Supervisor
		Supervisor	ИАТАвский код? The IATA code?	
		Controller	Да, ИАТАвский. Uniform Mike Mike Sierra? Или что? Yes, The IATA. Uniform Mike Mike Sierra? Or what?	
		Supervisor	Mike Sierra Quebec	
		SATCO	Там три буквы. There are three characters.	
		Controller	Давай, какой? Mike... Ok, what's the code? Mike...	
		Supervisor	Mike Sierra Quebec	
		Controller	Sierra Quebec, хорошо. Sierra Quebec, ok.	
	09:41:00	Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu	
		RZR 1TZ	Go ahead	
		Minsk ACC	IATA code is Mike Sierra Quebec.	
		RZR 1TZ	Can you say again please?	
		Minsk ACC	IATA code Mike Sierra Quebec	
		RZR 1TZ	Mike Sierra Quebec, thanks.	
		Supervisor	Есть частота сто тридцать один запятая семьсот пятьдесят, но (unreadable). There is a frequency of one hundred thirty-one decimal seven hundred fifty, but (unreadable).	The supervisor informs controller about the frequency for RZR1TZ

	Time (UTC)	Speaker	Transcript	
		Controller	Сто тридцать один запятая семьсот пятьдесят. One hundred thirty-one decimal seven hundred fifty.	
		Supervisor	Да, но это...эээ. Yes, but this...errr.	
		Controller	Это что? What's this?	
		Supervisor	Это нашего ground сервиса (unreadable) типа транзита (unreadable) это не представитель, скажи, что частоты представительства нету. This is our ground service (unreadable) kind of transit service (unreadable) it's not a representative, tell him, that there is no frequency for the representative.	
		Controller	Не, он...нет, нет, он говорит этот..в Вильнюсе, ему нужен этот Operations, ой не в Вильнюсе, а Райнэйра Operations. No, he...no, no, he is saying...in Vilnius, he needs Operations, oh not in Vilnius but Ryanair Operations.	
		Supervisor	(unreadable) у них нету в Вильнюсе. (unreadable) they don't have it in Vilnius.	
		Controller	Так, что говорить скажи. So tell me, what to say?	
		Supervisor	Скажи, что в Вильнюсе нету информации о...частоты вашего представительства... Представителя. Только есть ground staff (unreadable). Say, that there is no information in Vilnius about...frequency of your representative... representative. There is for ground staff only (unreadable).	
		Controller	А, ground staff, хорошо. Это в Вильнюсе да? Сто тридцать один и семь... Ah, ground staff, good. It's in Vilnius, right? One hundred thirty-one and seven...	
	09:41:58		Ryanair one-tango-zulu, again, this recommendation to divert to Minsk	

	Time (UTC)	Speaker	Transcript	
			where did it come from? Where did it come from? Company? Did it come from. . . departure airport authorities or arrival airport authorities?	
		Supervisor	Just for our... только наша рекомендация. Just for our... only our recommendation.	The supervisor instructs controller how to reply.
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, this is our recommendations.	
		RYR 1TZ	Can you say again?	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, this is our recommendations.	
		RYR 1TZ	Okay, I read you TWO out of FIVE	
			Did you say this was your recommendation?	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, Charlie-Charlie.	
		Controller	Передать ему эту да частоту? Могу... [Имя не разглашается]? Can I give him this frequency, right? Can I ...[name withheld]?	
			[Имя не разглашается], эту частоту могу да передать? [Name withheld], I can give this frequency, right?	Controller tries to convey the frequency as soon as possible
		Supervisor	Ну, можешь передать да и скажи, что (unreadable). Well, yes, you can give it, and say that (unreadable).	
	09.42.49		Ryanair one-tango-zulu, we have ground staff frequency for Vilnius one-three-one decimal seven-five-zero	
		RYR 1TZ	One-three-one-seven-five, (unreadable) we got that down, not answering	
		SATCO	Do you have information from the supervisor about this (unreadable).	SATCO talking to someone by phone; likely a Vilnius controller
		Controller	[Имя не разглашается], четыре минуты до пересечения границы, либо снижение...	Controller speaking to Supervisor

	Time (UTC)	Speaker	Transcript	
			[Name withheld], there are four minutes before the border crossing or descent...	
		Another controller	(unreadable)	
	09:44:38	Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, advise your decision please	
		RZR 1TZ	Radar, Ryanair one-tango-zulu	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, advise your decision please	
	09:44:52	RZR 1TZ	...I need to ask you a question, what is the code of the threat, ..is it green, yellow or amber or red	
		Minsk ACC	Standby	
		Controller	Он говорит код сообщения жёлтый или красный? He's asking, the code of the message is yellow or red?	Controller translates the pilot's question to the unidentified individual
		Unidentified individual	Ну это наше (unreadable). Ну, красный пускай будет, красный. Well, this is our (unreadable). Well, let it be red, the red one.	Unidentified individual decides what is the color of the threat code
	09:45:09		Ryanair one-tango-zulu, they say code is red	With the phrase "they say", controller attempts to inform the pilot that someone prompted the controller
		RZR 1TZ	Roger that, in that case we request holding at present position	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, roger, hold over your position, maintain Flight level three-niner-zero, turns at own discretion	
				Cellular phone ringing
		RZR 1TZ	Okay holding at our discretion at present position maintaining Level three-nine-zero, Ryanair one-tango-zulu	

	Time (UTC)	Speaker	Transcript	
		Unidentified person	Пока принимает решение. While making a decision.	Unidentified individual talking on cellular telephone
			Да (unreadable), ну пока да. Пока посылают только. Сейчас [Имя не разглашается] набирает (unreadable). Yes (unreadable), well, so far, yes. They are only sending so far. [Name withheld] is calling me now (unreadable).	Unidentified individual talking on cellular telephone
			Да [Имя не разглашается]. Ну пока не принял (unreadable), пару минут до выхода из зоны нашей...около госграницы. Ну да, он спрашивает какой цвет там жёлтый или красный, ну, опасности. Он говорит красный. Ну он пока принимает решение... ну...ну...ну они может специально тянут время, кто его знает. Да, (unreadable) понял. Не, не, не (unreadable). Ну да... он. Yes, [name withheld]. He hasn't made a (decision) yet, there is a couple of minutes before exiting our zone...near the state border. Well yes, the pilot is asking what is the color yellow or red, well (the color), of the danger. The controller is saying red. Pilot is making a decision so far...well...well...well possibly they (the Ryanair crew) is playing for time deliberately, who knows. Yes...I understood. No, no, not (unclear). Well, yes...he.	Unidentified individual informs [name withheld] about RYR 1TZ
	09:47:12		Ryanair one-tango-zulu, we are declaring an emergency MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, Ryanair one-tango-zulu, our intentions would be to divert to Minsk airport	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, MAYDAY, roger. . .standby for vectors	
		RYR 1TZ	Standing-by Ryanair one-tango-zulu	
		Unidentified individual	На аэропорт идёт? Is it going to the airport?	

	Time (UTC)	Speaker	Transcript	
		Controller	Так...давай всех разворачивайте, идёт на Минск. So...turn everyone away, it's going to Minsk.	
		Unidentified individual	Ну... то есть согласился садиться, да? Well...that is to say he agreed to land, right?	
		Controller	Да...да. Yes...yes.	
	09:47:53	unidentified	(unreadable)	Ground-ground coordination
	09:48:10		Ryanair one-tango-zulu, request descent to ten thousand feet.	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, descend Flight level one-zero-zero	
		RZR 1TZ	Flight level (unreadable) Ryanair one-tango-zulu	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu from present position cleared direct point KOLOS, Kilo Oscar Lima Oscar Sierra	
		RZR 1TZ	Direct to KOLOS, Ryanair one-tango-zulu	
		Unidentified individual	Всё, разворачивает (unreadable) да? That's it, it's turning away (unreadable) right?	
		SATCO	Да, он (unreadable). Yes, it (unreadable).	SATCO replies to unidentified individual
		Controller	Да, разворачивается, он сейчас снижается. Yes, it's turning away, it's descending now.	Controller replies to unidentified individual
	09:50:15	Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, how do you read me?	
		RZR 1TZ	I read you FIVE, Ryanair one-tango-zulu	
		Minsk ACC	Roger	
	09:50:24		Ryanair one-tango-zulu do you need any aerodrome details and weather information?	
		RZR 1TZ	We can pick up the ATIS from Minsk ... (unreadable) enough.	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu do you need ATIS frequency?	

	Time (UTC)	Speaker	Transcript	
		RYR 1TZ	We got it. Is it one-two-eight-eight-five-zero, One-tango-zulu.	
	09:50:56	ATIS	Information Delta, 0936, Eye Ell...	
Translated from Russian	09:51:14	Unidentified	Yes? ... Yes?	Ground-ground coordination
		Minsk ACC	Do you hear?	
		Unidentified	Yes	
		Minsk ACC	Listen, Ryanair is now heading to KOLOS. Will you bring it via (unreadable)?... I need a runway, three-one Right?	
		Unidentified	Three-one Right, KOLOS Two Hotel Arrival	
		Minsk ACC	Two Hotel. Runway?	
		Unidentified	Three-one Right	
		Minsk ACC	Okay	
		Unidentified	ATIS one-two-eight eight-five-zero	
	09:51:50	Minsk ACC	Okay.	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu	
		RYR 1TZ	One-tango-zulu, go ahead	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, KOLOS Two Hotel Arrival, Runway-in-use Three-one Right and if you need vectors advise.	
		RYR 1TZ	Okay, KOLOS, could you say the (unreadable).	
		Minsk ACC	KOLOS Two Hotel Arrival.	
		RYR 1TZ	KOLOS Two Hotel Arrival, Runway Three-one Right, Ryanair one-tango-zulu	
		Minsk ACC	And ATIS frequency is one-two-eight decimal eight-five-zero	
		RYR 1TZ	Two-eight-eight-five	
	09:52:29	Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu and advise passengers on board and if any dangerous goods on board	
		RYR 1TZ	No dangerous goods, standby...and we need one-three-zero to avoid	
	09:53:00		Ryanair one-tango-zulu, turning heading one-three-zero to avoid	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu roger heading one-three-zero. Report clear of weather.	
		RYR 1TZ	Wilco.	

	Time (UTC)	Speaker	Transcript	
	09:54:45		Ryanair one-tango-zulu, souls on board is one-three-three.	
		Minsk ACC	Persons on board one-three-three, copied, thank you.	
	09:55:33		Ryanair one-tango-zulu, when ready report estimated time of arrival.	
	09:56:48	RYR 1TZ	Ryanair one-tango-zulu, request descent to nine thousand feet.	
		Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, descend Flight level niner zero	
		RYR 1TZ	Descend Flight level nine zero, Ryanair one-tango-zulu.	
Translated from Russian	09:57:01	Minsk Approach	Yes? ...Hello?	Ground-ground coordination
		Minsk ACC	Are you ready to accept?	
		Minsk Approach	Yes	
		Minsk ACC	Is descending to Flight level nine zero, with heading one-three-zero	
		Minsk Approach	Okay	
	09:57:12	Minsk ACC	Ryanair one-tango-zulu, now contact Minsk approach on one-two-five decimal niner.	
		RYR 1TZ	One-two-five-niner, Ryanair one-tango-zulu	
Position closed 10:04:30				

APPENDIX J

TRANSCRIPT OF AUDIO RECORDING OF MEETING BETWEEN DEPUTY GENERAL DIRECTOR, BELAERONAVIGATSIA, DUTY SUPERVISOR AND AREA SURVEILLANCE CONTROLLER HELD 1 JUNE 2021 WITHIN THE HEADQUARTERS OF THE BELARUS ATS PROVIDER, MINSK

The following voice transcript was developed from the audio recording obtained from the area surveillance controller's smartphone.

Time (from start of recording)	Speaker	Transcript	Remarks
00:10			Controller and Duty Supervisor enter Belaeronavigatsia Head Office
00:15	Unknown	(Unreadable), чайку может? (Unreadable), some tea?	
00:17			Controller and Duty Supervisor climb stairs to the third floor where Deputy General Director's office is located.
00:58	Duty Supervisor	(Unreadable) ..про него спрашивал. Список тот в зале находился? (Unreadable). (Unreadable) ..asked about him. Was that list in the ops room? (Unreadable)	
01:06	Controller	Угу. Yeah	
01:27			Duty Supervisor knocks on the office door of Deputy General Director.
01:29	Duty Supervisor	Нет никого. Nobody here	
01:59	Deputy General Director	О...здравствуйте. Oh...hello	
02:01	Duty Supervisor	Здравствуйте. Hello	
02:01	Controller	Здравствуйте. Hello.	
02:02	Deputy General Director	Как раз успел борщ покушать. Just had time to eat borscht.	
02:04	Controller	Ну, хорошо. Well, good.	
02:05	Deputy General Director	Заходите. Come in.	
02:07	Controller	Угу. Ok.	
02:08	Deputy General Director	Так. So.	
02:12	Duty Supervisor	Начальник Минского РЦ передал. [Head, Minsk ACC] gave you this.	

Time (from start of recording)	Speaker	Transcript	Remarks
02:15	Deputy General Director	(Unreadable) передаёт, какие тот конверты. (Unreadable) passes, some kind of envelopes.	
02:18	Duty Supervisor	Наверное записи какие-нибудь? Perhaps some records?	
02:19	Deputy General Director	Передал бы денег каких, конверты какие-то передаёт. He would have given some money, is giving some kind of envelopes.	
02:20	Duty Supervisor	Laughs.	
02:23	Deputy General Director	Присаживайтесь. Have a seat.	
02:50	Deputy General Director	Может чаю, кофе хотите? Would you like some tea or coffee?	
02:51	Duty Supervisor	Нет, спасибо. No, thanks.	
02:52	Controller	Нет, спасибо. No, thanks.	
02:53	Deputy General Director	Так... So...	
03:02	Duty Supervisor	(Unreadable).	
03:09	Controller	Угу. Yeah.	
03:13	Deputy General Director	Значит смотрите, сейчас я вам дам листочки, надо будет корректировки кое какие внести, они незначительные, но...почему, потому, что эээ в радиообмене немножко другие фигурируют...немножко другое время фигурирует. Поэтому надо ближе к радиообмену написать, чтоб вы...эээ, ну меньше фантазий, правильно? So, look, now I will give you the sheets, you will need to make some adjustments, they are insignificant, but ... why, because, uh, little different times appear in the radio exchange ... a little different time appears. Therefore, it is necessary to write closer to the radio exchange, so that you ... uh, well, less fantasies, right?	
03:29	Duty Supervisor	Угу. Ok.	
03:32	Duty Supervisor	(Unreadable).	
03:45	Deputy General Director	Ручки есть или дать? Do you have pens or should I give you?	
03:46	Controller	Да, есть. Yes, we have.	
03:47	Deputy General Director	Так, смотрите... So, look...	
03:49	Controller	Извините, мы можем прямо тут исправлять? Excuse me, can we amend it right here?	

Time (from start of recording)	Speaker	Transcript	Remarks
03:51	Deputy General Director	Конечно, не, не, не, ну вы здесь можете поправить, но там, у вас незначительно, у вас чуть больше. Значит, вот смотрите, по тексту...Значит, время, вот здесь “по служебному” исключаем, по мобильному телефону или сотовому телефону, это исключаем. Значит, вы получили информацию, пишете - “приблизительно, в девять двадцать восемь”. Of course, no, no, no, well, you can amend it here, but there, you have insignificant..., and you have a little bit more. So, look, according to the text ... So, time, here we exclude “by the service phone”, by mobile phone or cell phone, this we exclude. So you received the information, write – “approximately, at nine twenty-eight.”	Deputy General Director addresses, firstly the controller, then the Duty Supervisor on the extent of changes to their statements and then instructs them what exactly should be changed in their incident reports.
03:51	Controller	Потом... Then...	
03:55	Controller	Угу. Ok.	
04:08	Duty Supervisor	Да. Yes.	
04:14	Duty Supervisor	Так... So...	
04:15	Controller	Я уже подправил, здесь девять двадцать девять. I’ve already amended it, it is nine twenty-nine here.	
04:19	Deputy General Director	У вас девять двадцать девять, правильно. You have nine twenty-nine, correct.	
04:20	Duty Supervisor	У меня девять двадцать восемь. I have nine twenty-eight.	
04:21	Deputy General Director	Девять двадцать восемь, пишете - “приблизительно, в девять двадцать восемь, получил посредством мобильной связи”...“посредством мобильной связи”. Nine twenty-eight, write - “approximately, at nine twenty-eight, I received via mobile communication”... “by means of mobile communication”.	Deputy General Director instructs the Duty Supervisor on what exactly he should amend in his incident report.
04:36	Deputy General Director	У вас девять двадцать девять, так, девять двадцать девять, там я (unreadable) поправлял (unreadable)...Девять двадцать девять, получил от (unreadable) так, есть (unreadable) всё. Всё, можно (unreadable). You have nine twenty-nine, so, nine twenty-nine, there I (unreadable) corrected (unreadable) ...Nine twenty-nine received from (unreadable) so, there is (unreadable), that’s it. That’s it, you can (unreadable).	

Time (from start of recording)	Speaker	Transcript	Remarks
04:38	Controller	Угу. Ok.	
04:51	Controller	Угу, я понял. Ok, I got it.	
04:58	Duty Supervisor	“От дежурного по аэропорту” здесь всё так и остаётся? “From the duty officer of the airport” does it still remain the same here?	
05:02	Deputy General Director	Да, да, да, дежурного...Значит эээ, значит, значит...ну пока пишете по...пе... “Приблизительно в девять двадцать восемь получил посредством мобильной связи”. Yes, yes, yes, from duty officer... So, uh, so, so... well, for now, write - “About nine twenty-eight I received via mobile communications.”	
05:14	Duty Supervisor	Угу. Ok.	
05:18	Deputy General Director	А с Вильнюсом, как вы связь осуществляли? And how did you communicate with Vilnius?	
05:21	Duty Supervisor	С Вильнюсом у нас панелька “SITTI” то есть, вот эти вот, про которые рабочие наши (unreadable). We have a “SITTI” panel for Vilnius, that is to say, these here, about which our workers are (unreadable).	
05:24	Deputy General Director	Это радиоканал? Is this a radio channel?	
05:25	Duty Supervisor	Нет, наземный. No, it's a landline.	
05:26	Deputy General Director	Телефон? Telephone?	
05:40	Deputy General Director	А этот телефон, он где? У нас же тоже пишется он, да? And this phone, where is it? We also record it, right?	
05:43	Duty Supervisor	Угу. Yes.	
05:44	Deputy General Director	Ну я потом тогда технарям, попрошу, чтобы они всё это снимали. Well, then I'll ask the technicians to remove it all.	
06:10	Deputy General Director	То есть это был не тот телефон, по которому вы связывались с [Имя не разглашается], да? Это была... это другой канал был, да? That is, it was not the same phone that you used to contact [Name withheld], right? It was... it was a different channel, right?	Deputy General Director referring to contact with Minsk Tower Supervisor.

Time (from start of recording)	Speaker	Transcript	Remarks
06:17	Duty Supervisor	Эээ, ну, панелька (unreadable) одна и та же и они заведены туда, то есть разные кнопочки просто и...там да, конечно. Uh, well, the panel (unreadable) is the same and they are connected there, there are just different buttons, that is, and... there yes, of course.	
06:23	Deputy General Director	Разные кнопки. То есть с [Имя не разглашается] вы, грубо говоря, по одному говорили проводу, а с Вильнюсом - по другому. Different buttons. That is, roughly speaking, you spoke with [Name withheld] on one wire and with Vilnius on another.	Deputy General Director referring to contact with Minsk Tower Supervisor.
06:30	Duty Supervisor	(Unreadable) то есть, ну, как оно организовано там я не знаю, то есть с Вильнюсом у нас по MFC получается канал связи, но сама панелька и всё, через коммутаторы я понимаю СИТТИ-вские идёт. (Unreadable) that is, well, I don't know how it is organized there, that is, with Vilnius, we get a communication channel via MFC, but the panel itself and everything, I understand goes through the SITTI switches.	MFC: telephony signalling protocol.
06:34	Deputy General Director	Угу. Ok.	
06:37	Deputy General Director	Ну ясно. Я понял. Well, it's clear. I got it.	
08:54	Deputy General Director	Подпиши синим (unreadable). Sign in blue (unreadable).	
09:13			Deputy General Director leaves the office.
11:02			Deputy General Director re-enters the office.
14:00			A knock on the office door; an employee (#1) of Belaeronavigatsiya enters.
14:02	Deputy General Director	[Имя не разглашается], заходите. [Name withheld], come in.	
14:07	Deputy General Director	Так, оставить могу. Вот это я вам назад сразу возвращу. (Unreadable) до Витебска. Да, оставьте. So, I can keep it. This is what I will return to you right away. (Unreadable) to Vitebsk. Yes, leave it.	
14:16	Belaeronavigatsiya employee #1	Потом определимся. Так, единственное, что здесь... а там акт по идее там должен принят, а нет, акт у меня здесь. Then we'll decide. So, the only thing that is here ... and there the act, in theory, should be adopted there, but no, I have the act here.	

Time (from start of recording)	Speaker	Transcript	Remarks
14:26	Deputy General Director	В доп. соглашении (unreadable). In an additional agreement (unreadable).	
14:27	Belaeronavigatsiya employee #1	Угу. (Unreadable) такие сроки они всё сдали. Yeah. (Unreadable) in that time frame, they delivered everything.	
14:28	Deputy General Director	(Unreadable) хорошо. (Unreadable) good.	
14:37	Deputy General Director	Всё. А здесь? That's all. And here?	
14:38	Belaeronavigatsiya employee #1	А ну да, второй экземпляр. Well, yes, the second copy.	
14:46	Deputy General Director	Вот теперь всё. Now that's all.	
14:49	Belaeronavigatsiya employee #1	Так (unreadable). So (unreadable).	
14:55	Belaeronavigatsiya employee #1	Так, всё. Well, that's all.	
14:56	Deputy General Director	Угу. Ok.	
14:58	Belaeronavigatsiya employee #1	Так там тоже (unreadable) декларация регистрация, декларация "Гипросвязь". So there is also an (unreadable) registration declaration, a "Giprosvyaz" declaration.	"Giprosvyaz" – Research, design and survey organization in the system of the Ministry of Communications and Informatization of the Republic of Belarus.
15:02	Deputy General Director	Угу, (unreadable)? Ok, (unreadable)?	
15:05	Belaeronavigatsiya employee #1	Эээ, так, сегодняшним, сегодняшним. Uh, so, today, today.	
15:14	Deputy General Director	Поэтому пусть немножко сместимся, по кровле в Витебске сместимся немножко. Let's shift a little on this issue, let's shift a little bit concerning the roof in Vitebsk.	
15:17	Belaeronavigatsiya employee #1	Эээ (unreadable). Uh (unreadable).	
15:19	Deputy General Director	Здание механизации. Mechanization building.	
15:20	Belaeronavigatsiya employee #1	(Unreadable) чего? (Unreadable) what?	
15:21	Deputy General Director	Ну, денег нет. Well, there is no money.	
15:23	Belaeronavigatsiya employee #1	Я сейчас был у (unreadable). I've been to (unreadable).	
15:25	Deputy General Director	Я только что от него. I just got back from him.	

Time (from start of recording)	Speaker	Transcript	Remarks
15:27	Belaeronavigatsiya employee #1	Стоянку сказал сделают, говорит там (unreadable) триста пятьдесят тысяч (unreadable). He said they would make a parking lot, he says there (unreadable) three hundred and fifty thousand (unreadable).	
15:28	Deputy General Director	Стоянку...сколько? A parking lot...how much?	
15:30	Belaeronavigatsiya employee #1	Триста пятьдесят. Three hundred and fifty	
15:31	Deputy General Director	А тут семьсот. And then there are seven hundred.	
15:32	Belaeronavigatsiya employee #1	Какой? Это что ж написали за бред, семьдесят! Семьсот. What? This is well-written for nonsense, seventy! Seven hundred.	
15:35	Deputy General Director	Ну так а чего он тогда дурака валяет? Ну покажите ему, покажите ему ещё раз, да. Если, что...да...потолкуйте с ним, я тогда согласую. Well, why is he playing the fool then? Well, show him, show him again, yeah. If that...yes...talk to him, I'll agree then.	
15:39	Belaeronavigatsiya employee #1	(Unreadable).	
15:44	Belaeronavigatsiya employee #1	Текущее, сегодня. The current, today.	
15:45	Deputy General Director	Угу. Ok.	
15:46	Belaeronavigatsiya employee #1	(Unreadable)	
15:47	Deputy General Director	Чего он как это самое...как... Why is he like this... like ...	
15:50	Belaeronavigatsiya employee #1	(Unreadable) глаза велики. (Unreadable) eyes are big	
15:51	Deputy General Director	Пусть определится, да. Да, да, нет, нет. Let him decide, right. Yes means yes, no means no.	
15:53	Belaeronavigatsiya employee #1	Хорошо. Ok.	
15:54	Deputy General Director	Спасибо. Thank you.	
15:55	Duty Supervisor	(Unreadable).	
15:57	Deputy General Director	Нет, ничего (unreadable). No, nothing (unreadable).	
15:59			Belaeronavigatsiya employee #1 leaves office

Appendix J
English only

Time (from start of recording)	Speaker	Transcript	Remarks
16:04	Deputy General Director	(Unreadable) ничего не меняется. Там единственное, что имеет...я говорю, сделали просто более детальную привязку к радиообмену. (Unreadable) Nothing changes. There, the only thing that has ... I say, they just made a more detailed link to the radio communication.	
16:11	Duty Supervisor	Угу. Ok.	
16:13	Deputy General Director	Потому, что там ну реально так. Because there, well, it's really, so.	
16:16	Duty Supervisor	Ну в двадцать девять минут просто он вышел на связь, он был там за одну минуту до входа, а в тридцать минут он пересёк границу. Well, at twenty-nine minutes he just established communication, he was one minute before the entrance, and at thirty minutes he crossed the border.	
16:21	Deputy General Director	Ну. Yeah.	
18:53			Sound of text message alert.
21:17			Cough.
22:00			Knock on the door. An employee of Belaeronavigatsia (#2) enters with documents for signature.
22:03	Deputy General Director	Заходите. Come in.	
22:07			Office phone rings.
22:08	Deputy General Director	Алло, да, добрый. (Unreadable) немножко позже, спасибо. Hello, yes, good. (Unreadable) a little later, thanks.	
22:15			Deputy General Director hung up the office phone.
22:28			Deputy General Director takes out a seal from his desk.
22:30			Deputy General Director stamps document
22:46			Deputy General Director stamps document
22:57	Voices behind door	(Unreadable).	
23:03	Belaeronavigatsiya employee #2	(Unreadable).	
23:04	Deputy General Director	(Unreadable).	
23:06			Office phone rings.
23:07			Deputy General Director stamps document

Time (from start of recording)	Speaker	Transcript	Remarks
23:12	Deputy General Director	Алло, да, здравствуйте...ну, немножко есть, я наберу как освобожусь. Hello, yes, hello ... well, there is a little, I'll call you back when I'm free.	
23:22			Deputy General Director hangs up the phone.
23:27			Deputy General Director stamps document
23:38			Deputy General Director stamps document
23:46			Deputy General Director stamps document
23:52	Belaeronavigatsiya employee #2	Спасибо. Thank you.	
23:52		Сотрудница вышла из кабинета. The employee left the office.	Belaeronavigatsiya employee #2 leaves the office.
25:52	Controller	Скажите, каким числом подписывать? Tell me what date to sign?	
25:55	Deputy General Director	Ааа тем же, наверное. Ааа двадцать восемь вы поставили, да? Ahh the same, I guess. Ahh, twenty-eight you signed, right?	
25:59	Controller	Да. Yes.	
26:00	Deputy General Director	Ставьте двадцать восемь (unreadable). Sign twenty-eight (unreadable)	
26:01	Controller	Угу. Ok.	
26:14			Office phone rings.
26:18	Deputy General Director	Алло...алло, да...угу...угу...угу. Ну я думаю да, согласовать же надо. Это же по вашей части. Да, да, да, да, да, да, угу, спасибо, спасибо. Hello...hello, yes...yeah...yeah...yeah. Well, I think yes, it is necessary to coordinate. It's up to you. Yes, yes, yes, yes, yes, yes, uh-huh, thank you, thank you.	
26:42			Sound of a zipper.
26:45			Sound of a zipper.
26:46			Sound of text message alert.
26:57			Knock at the door.
27:10			Deputy General Director hangs up the phone.
27:11	Deputy General Director	Так, (unreadable). So, (unreadable).	
27:18			Office phone rings.
27:20	Deputy General Director	Целый день вот так. У вас тоже самое? Daylong like this. Do you have the same?	
27:23	Controller	Ещё чаще звонят. They call more often.	

Time (from start of recording)	Speaker	Transcript	Remarks
27:29	Deputy General Director	Алло, да, да [Имя не разглашается], ну если можно, чуть-чуть позже. Ну...ну так, что там? Движение есть какое-то? Всё правильно, всё правильно. Абсолютно правильно, хорошо, спасибо. Hello, yes, yes, [Name withheld], well, if possible, a little later. Well ... well, what is there? Is there any movement? Everything is right, everything is right. Absolutely right, okay, thanks.	
27:30	Voices behind the door.	(Unreadable)	
27:53			Deputy General Director hangs up the phone.
28:14	Deputy General Director	Всё, отлично. Всё, у меня к вам вопросов, предложений нет. Everything is great. That's all. I have no questions or suggestions for you.	
28:19	Controller	Хорошо. Good.	
28:20	Deputy General Director	Если вместе, тогда вы подождите, просто мы сейчас с [Руководитель смены] на пару слов. If you're together, then you wait, I just need [Duty Supervisor] for a few words.	
28:25	Controller	Угу. Ok.	
28:28	Controller	[Руководитель смены], ну я тогда не буду тебя уже отвлекать (unreadable) в другом месте живу, так... [Duty Supervisor], well, then I won't distract you (unreadable) I live in another place, so...	
28:31	Duty Supervisor	Ну смотри, если что там это... Well, look, if you need ...	
28:33	Controller	Не, ты туда, а мне в центр. Всё, счастливо. No, you go there and I go to the Center. OK, good luck.	
28:38			Controller leaves Deputy General Director's office.