

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 35 повестки дня. Безопасность полетов и стандартизация в области аэронавигации****ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ
И ПРИЛОЖЕНИЕ 13 "РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ
И ИНЦИДЕНТОВ"**

(Представлено Республикой Корея)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Глава, озаглавленная "Предотвращение авиационных происшествий", в Приложении 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" первоначально была принята Советом в 1981 году. Первый пункт этой главы касался "рекомендации по обеспечению безопасности полетов", вытекающей из результатов расследования. В 1990-х годах данная глава была дополнена требованиями в отношении "системы добровольного/обязательного представления данных о безопасности полетов" и наконец в 2009 году была преобразована в государственную программу по безопасности полетов (ГосПБП). Признавая важность управления безопасностью полетов, в 2013 году вышло новое Приложение, посвященное управлению безопасностью полетов, – Приложение 19. Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) в отношении ГосПБП и системы представления данных о безопасности полетов были перенесены в новое Приложение, а в Приложении 13 остались только SARPS, касающиеся проведения расследования.

Недавно в Приложение 19 "Управление безопасностью полетов" была внесена поправка, содержащая новые концептуальные рамки для ГосПБП, состоящие из 4 компонентов и 14 элементов. "Управление рисками для безопасности полетов на государственном уровне" – один из четырех компонентов ГосПБП, состоит из пяти элементов, включая "расследование авиационных происшествий и инцидентов". Учитывая взаимосвязь между элементами компонента "Управление рисками для безопасности полетов на государственном уровне", для четкого понимания и эффективного внедрения ГосПБП требуется дополнительно рассмотреть и уточнить сферу, цель и ответственный полномочный орган при проведении расследования.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению содержащуюся в настоящем рабочем документе информацию;
- b) рекомендовать ИКАО рассмотреть вопрос о разработке SARPS с целью расширить сферу расследования и четко разграничить обязанности при расследовании между полномочным органом по расследованию авиационных происшествий и авиационным ведомством государства.

Стратегические цели

Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"

<i>Финансовые последствия</i>	Настоящий рабочий документ не имеет значительных финансовых последствий
<i>Справочный материал</i>	Приложение 13 <i>"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"</i> Приложение 19 <i>"Управление безопасностью полетов"</i> Дос 9156, <i>Руководство по системе представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP)</i> Дос 9859, <i>Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)</i> Доклад о результатах применения механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП), 1 января 2013 года – 31 декабря 2015 года

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Первоначально государственная программа по безопасности полетов (ГосПБП) была принята в Приложении 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"* в марте 2009 года (поправка 12-В). Однако, признавая важность управления безопасностью полетов, в 2013 году было выпущено новое Приложение, посвященное управлению безопасностью полетов. В этом новом Приложении были сведены воедино материалы из существующих Приложений, касающиеся ГосПБП и системы управления безопасностью полетов (СУБП), а также соответствующие элементы, в том числе сбор и использование данных о безопасности полетов и о деятельности государств-членов по контролю за обеспечением безопасности полетов.

1.2 Недавно, в июле 2016 года, в целях эффективной реализации концептуальные рамки ГосПБП были реорганизованы на основе государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (ГКБП). "Управление рисками для безопасности полетов на государственном уровне" новой ГосПБП состоит из пяти элементов, два из которых касаются расследования. Положения п. 3.3.3 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" и п. 3.3.4 "Выявление источников опасности и оценка рисков для безопасности полетов" относятся к проведению расследования. Однако в отношении этих двух элементов могут возникать вопросы в части их связи с Приложением 13 из-за различий их роли и сферы применения при расследовании. В настоящем рабочем документе рассматривается вопрос об уточнении сферы, целей и ответственного органа при проведении расследования авиационных происшествий и инцидентах в рамках ГосПБП.

2. ИСТОРИЯ ВОПРОСА РАЗРАБОТКИ ПОЛОЖЕНИЙ О РАССЛЕДОВАНИИ В ПРИЛОЖЕНИИ 13

2.1 Первое издание Приложения 13, озаглавленное "Aircraft Accident Inquiry", было принято Советом 11 апреля 1951 года. Сфера расследования ограничивалась авиационными происшествиями.

2.2 Посредством поправки 4 к Приложению 13, принятой в декабре 1972 года, было введено определение "Авиационный инцидент", который сейчас называется "Инцидент", а также были приняты Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS), требующие от государств-членов уведомлять и обмениваться информацией об авиационных инцидентах. Однако сфера расследования все еще ограничивалась авиационными происшествиями.

2.3 С принятием 18 декабря 1975 года поправки 5 название Приложения 13 было изменено на "Расследование авиационных происшествий" в связи с тем, что во многих государствах значение слова "Inquiry" имело оттенок судебного расследования, что представлялось нежелательным для Приложения 13, которое в основном касалось технических вопросов. Кроме того, поправкой 5 к Приложению 13 была введена концепция основных типов инцидентов, что дополнялось *Руководством по системам представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP)* (Doc 9156) и SARPS в отношении расследования инцидентов. Однако отмечалось, что ничто в Приложении 13 не предполагало накладывать обязательства на государства проводить расследование инцидента.

2.4 В восьмом издании Приложения 13 (поправка 9), принятом 23 марта 1994 года, название было изменено на "Расследование авиационных происшествий и инцидентов", и были введены требования в отношении расследования серьезных инцидентов и уведомления о них. В соответствии с этой измененной политикой было включено новое определение "Серьезный инцидент", которое ранее касалось основных типов, представляющих интерес инцидентов, включенных в Doc 9156-AN/900.

2.5 Таковы наиболее существенные изменения, внесенные в Приложение 13, а основные пункты поправки 9 все еще применяются в нынешнем издании Приложения 13 (издание 11-е, поправка 15). Инцидент, который не включен в определение термина "серьезный инцидент" (далее "не являющийся серьезным инцидент"), не относится к требованиям главы "Уведомление" (глава 4 Приложения 13) и главы "Расследование" (глава 5 Приложения 13).

3. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

3.1 В связи с совершенствованием методики управления безопасностью полетов в качестве компонента ГосПБП были приняты SARPS, требующие от государств выявлять источники опасности. Приложение 19 "*Управление безопасностью полетов*", издание второе, содержит требования в отношении того, чтобы государства-члены проводили "расследование авиационных происшествий и инцидентов согласно Приложению 13 (положение 3.3.3)" и "выявляли источники опасности из собранных данных о безопасности полетов (положение 3.3.4)" в рамках компонента "управление рисками для безопасности полетов на государственном уровне". В относящемся к этому вопросу *Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП)* (Doc 9859) (глава 2 третьего издания) рекомендуется выявлять источники опасности реагирующим методом, который предусматривает анализ ранее сделанных выводов или имевших место событий и проведение расследований связанных с безопасностью полетов событий. Сфера расследования для выявления источников опасности реагирующим методом не включают происшествия, серьезные инциденты и не являющиеся серьезными инциденты. Безусловно, расследование не являющихся серьезными инцидентов проводится только если необходимо установить источник опасности.

3.2 ***Расследование авиационных происшествий и инцидентов (п. 3.3.3 Приложения 19).*** Положения "3.3.3 Расследование авиационных происшествий и инцидентов" – это требование, в основном предназначенное для полномочного органа государства-члена по расследованию авиационных происшествий. Полномочный орган по расследованию авиационных происшествий отвечает, главным образом, за установление причины происшествий и серьезных инцидентов и выработку рекомендаций по безопасности полетов. Во многих государствах-членах с развитыми системами контроля за обеспечением безопасности полетов государственное авиационное ведомство также участвует в расследовании с целью установить адекватность соответствующих

правил, служб и средств или для оказания поддержки полномочному органу по расследованию авиационных происшествий.

3.3 **Выявление источников опасности (п. 3.3.4 Приложения 19).** Согласно положению "3.3.4 Выявление источников опасности и оценка рисков для безопасности полетов" выявлением источников опасности должно, главным образом, заниматься государственное авиационное ведомство. Выявление источников опасности должно базироваться на сочетании реагирующих и упреждающих методов. Что касается реагирующего метода выявления источников опасности, то во многих государствах-членах государственные авиационные ведомства расследуют не являющиеся серьезными инциденты в целях установления причин события и определения адекватности соответствующих правил, средств и служб.

3.4 Поскольку многие государства-члены также в рамках ГосПБП проводят расследования не являющихся серьезными инцидентов, может возникнуть недопонимание касающихся расследования SARPS, содержащихся в Приложении 13 и Приложении 19. Необходимо рассмотреть вопрос о расширении сферы расследования в Приложении 13. И более того, рекомендуется разработать SARPS для четкого разграничения обязанностей при расследовании между полномочным органом по расследованию авиационных происшествий и государственным авиационным ведомством.

4. **ВЫВОД**

4.1 Расследование является одним из наиболее важных базовых методов предотвращения происшествий. С 1951 года положения в Приложении 13, касающиеся безопасности полетов, претерпевают изменения и, по мнению Республики Корея, настало время рассмотреть вопрос об очередном усовершенствовании его положений в соответствии с ГосПБП. Доклад о результатах применения механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (1 января 2013 года – 31 декабря 2015 года) демонстрирует, что государства-члены в основном испытывают трудности в реализации SARPS в области "Расследования авиационных происшествий и инцидентов (AIG)" из восьми областей проверок. Дальнейшее совершенствование SARPS в Приложении 13 могло бы оказать помощь государствам в их реализации не только в области AIG, но и во внедрении ГосПБП.

— КОНЕЦ —