

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 36 повестки дня. Безопасность полетов и поддержка внедрения в области аэронавигации

**КОМИССИИ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ ПРОИСШЕСТВИЙ
И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ИХ НЕЗАВИСИМОСТИ**

(Представлено ACVFFI (Международная федерация членов семей жертв авиационных катастроф))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Международная федерация членов семей жертв авиационных катастроф защищает интересы жертв коммерческой авиации по всему миру, поставив себе задачу совершенствования принятой практики, касающейся авиационных происшествий, и оказания более эффективной помощи пострадавшим и членам их семей, расширения прав пассажиров и повышения уровня безопасности полетов. Федерация продолжает работу, начатую Группой членов семей жертв авиационных катастроф в 1983 году в ИКАО.

В недавних докладах государств-членов о результатах проверок УППКБП подчеркивается недостаточное соответствие требованиям при создании комиссий по расследованию происшествий и обеспечении требующейся им независимости. В Приложении 13 и соответствующем инструктивном материале отмечается необходимость обеспечивать независимость как процесса расследования, так и полномочных органов по расследованию авиационных происшествий.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) призвать государства-члены к созданию комиссий по расследованию происшествий;
- b) призвать государства-члены обеспечивать независимость комиссий по расследованию происшествий;
- c) призвать Совет ИКАО разработать критерии определения независимости комиссий по расследованию происшествий;
- d) призвать Совет ИКАО определять соответствие требованиям существующих комиссий по расследованию происшествий и их независимость при проверках в рамках УППКБП;

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" Дос 9756 "Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов", часть 1 "Организация и планирование" Дос 9962 "Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры"

¹ Тексты на английском и испанском языках представлены ACVFFI.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Термин "полномочный орган по расследованию авиационных происшествий" вошел в Приложение 13 в 1981 году, и многие государства включили его в свои нормативные документы и законодательство. С 2000 года этот термин используется в инструктивном материале по расследованию авиационных происшествий и поэтому упоминается в соответствующих вопросах протокола при проверках в рамках УППКБП ИКАО.

1.2 Государства должны создавать полномочные органы по расследованию авиационных происшествий, действующие независимо от государственных полномочных органов, занимающихся регулированием авиации, а также от остальных структур и поставщиков обслуживания, которые могут повлиять на работу или объективность расследования. Инструктивный материал, посвященный независимости полномочных органов по расследованию авиационных происшествий, содержится в части 1 *"Организация и планирование" Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Дос 9756)* и в *Руководстве по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры (Дос 9962)*.

2. ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В недавних докладах государств-членов, основанных на результатах проверок УППКБП, подчеркивается выявленное в значительном числе государств недостаточное соответствие требованиям при создании комиссий по расследованию происшествий и, в особенности, в области обеспечения требующейся им независимости.

2.2 Для государств, не обладающих соответствующими ресурсами для расследования происшествий или инцидентов, наиболее практичным решением могло бы быть создание региональной организации по расследованию авиационных происшествий (РОРАП).

2.3 В Приложении 13 и соответствующем инструктивном материале отмечается необходимость обеспечивать независимость как процесса расследования, так и полномочных органов по расследованию авиационных происшествий. Такая "независимость" позволяет избежать настоящего или предполагаемого конфликта интересов и укрепляет доверие к полномочным органам по расследованию авиационных происшествий.