



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ И ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ (AIG) (2008)

Монреаль, 13–18 октября 2008 года

Пункт 1 повестки дня. Приложение 13
Пункт 1.1 повестки дня. Глава 1 Приложения 13

ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ К ОПРЕДЕЛЕНИЯМ В ПРИЛОЖЕНИИ 13

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе предлагаются изменения к некоторым определениям Приложения 13, таким как авиационное происшествие, рекомендация по обеспечению безопасности и серьезный инцидент.

Действия совещания указаны в п. 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Развитие авиации обуславливает необходимость обновления или дополнительного пояснения определений Приложения 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"* в целях избежания потенциальной ошибочной интерпретации с вытекающими из этого негативными последствиями для безопасности полетов.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Определение термина "авиационное происшествие"

2.1.1 В последний раз определение термина "авиационное происшествие" изменялось примерно 29 лет назад на Специализированном совещании AIG в 1979 году. С тех пор технологическое развитие авиации значительно продвинулось, что обуславливает необходимость переоценки соответствующего определения.

2.1.2 Совсем недавно началась эксплуатация беспилотных авиационных систем (БАС), использование которых, как предполагается, при выполнении гражданских операций в ближайшем будущем расширится. Авиационное происшествие с БАС, которая является

беспилотным воздушным судном и не имеет на борту пассажиров, не будет подпадать под существующее определение термина "авиационное происшествие" Приложения 13. В этой связи определение термина "авиационное происшествие" предлагается расширить, с тем чтобы охватить им авиационные происшествия, связанные с БАС. Кроме того, в качестве вытекающей поправки в п. 5.1 Приложения 13 рекомендуется внести примечание с целью конкретизировать те БАС, происшествия с которыми подлежат расследованию.

2.1.3 Согласно одному из существующих положений, касающихся "исключений", авиационным происшествием не считается отказ или повреждение двигателя, когда поврежден только сам двигатель, его капоты или вспомогательные агрегаты. В настоящее время многие коммерческие воздушные суда с газотурбинными двигателями оснащены двумя двигателями, стоимость которых составляет миллионы долларов. Отказы таких двигателей при выполнении полетов могут классифицироваться в качестве инцидентов (при условии, что отказ/повреждение ограничиваются самим двигателем), и в этом случае такие события могут не расследоваться или расследоваться не так досконально, как авиационное происшествие. Следствием этого станет неполное извлечение из этих событий уроков, связанных с обеспечением безопасности, и сведение к минимуму экономических выгод. В целях надлежащего расследования таких событий и исключения неблагоприятных последствий для существующих систем данных по безопасности полетов в связи с изменением классификации таких событий на авиационные происшествия, нелокализованные отказы газотурбинных двигателей предлагается рассматривать в качестве серьезных инцидентов.

2.1.4 В определении термина "авиационное происшествие" исключаются те случаи, когда телесное повреждение со смертельным исходом или серьезное телесное повреждение нанесено каким-либо лицом самому себе или оно нанесено другими лицами. Таким образом, преднамеренное нападение одного лица на другое лицо на борту воздушного судна, в результате которого последнему было нанесено телесное повреждение со смертельным исходом или серьезное телесное повреждение, не будет относиться к категории авиационных происшествий. С другой стороны, такое исключение не относится к повреждениям, нанесенным воздушному судну в результате преднамеренного действия (например, незаконные акты, такие как диверсия, терроризм, военные действия и т. д.).

2.1.4.1 Аналогичное обсуждение проводилось в ходе последнего Специализированного совещания AIG в 1999 году, на котором участники согласились оставить это определение без изменений. В этой связи было отмечено, что события, связанные с незаконным вмешательством, следует по-прежнему расследовать, поскольку они позволяют выявить изъяны в каком-либо звене авиационной системы, например в организации системы авиационной безопасности. Кроме того, на начальном этапе расследования может быть неизвестно, имело ли место незаконное вмешательство.

2.1.4.2 На данный момент организация системы авиационной безопасности в государствах значительно улучшилась после террористических нападений, совершенных в Соединенных Штатах Америки 11 сентября 2001 года, а также в результате мер, предпринимаемых в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности Международной организации гражданской авиации (ИКАО), реализация которой началась в 2002 году.

2.1.4.3 Несмотря на вышеизложенное, Секретариат в ходе подготовки настоящего документа провел дополнительные консультации с отдельными органами, занимающимися расследованием авиационных происшествий, и пришел к выводу о необходимости продолжения проведения расследований в области безопасности полетов, связанных с событиями,

затрагивающими авиационную безопасность, поскольку в результате этого могут быть получены выгоды в области безопасности полетов. В этой связи определение термина "авиационное происшествие" предлагается сохранить без изменений.

2.1.5 Одно государство отметило, что для расследования события необходимы вещественные доказательства и что, в случае пропавшего без вести воздушного судна, конкретных вещественных доказательств того, что фактически случилось, не будет. Объявление случая пропажи воздушного судна авиационным происшествием потребует в соответствии с Приложением 13 ряда мер, принять которые нельзя. В тех случаях, когда официальные поиски воздушного судна прекращены и местонахождение обломков не установлено, событие лучше отнести к категории "неустановленных", а не к категории авиационных происшествий. Однако Секретариат считает, что примечание 2 к определению термина "авиационное происшествие" надлежащим образом охватывает обстоятельства, когда воздушное судно будет рассматриваться в качестве пропавшего без вести, т. е. лишь в том случае, когда официальные поиски прекращены и местонахождение обломков не установлено, что будет указывать на то, что, по всей вероятности, произошло авиационное происшествие.

2.1.5.1 Следует также напомнить о том, что согласно п. 5.13 Приложения 13 в случае получения новых важных вещественных доказательств расследование возобновляется.

2.1.5.2 С учетом вышеизложенного для снятия обеспокоенности, высказанной упомянутым государством, примечание 2 к определению термина "авиационные происшествия" предлагается дополнить.

2.2 Определение термина "уполномоченный представитель"

2.2.1 Одно государство предложило изменить определение термина "уполномоченный представитель" Приложения 13, с тем чтобы сделать его формулировку более конкретной и отразить в ней, что он/она должны привлекаться из независимой организации по расследованию авиационных происшествий (AIB), если в соответствующем государстве таковая имеется.

2.2.2 Секретариат, помня о том, что во многих государствах отсутствуют независимые или постоянные AIB, считает, что существующее в Приложении 13 определение термина "уполномоченный представитель" подтвердило свою пригодность для государств. В этой связи соответствующее определение рекомендуется сохранить без изменений.

2.3 Определение термина "рекомендация по обеспечению безопасности"

2.3.1 Цель рекомендаций по обеспечению безопасности, подготовленных в результате расследования авиационных происшествий или инцидентов, заключается в предотвращении авиационных происшествий или инцидентов. С другой стороны, имел место ряд случаев, в которых члены летного экипажа, диспетчеры управления воздушным движением и т. д. были обвинены или признаны виновными в преступных действиях в связи с авиационными происшествиями.

2.3.2 После расследования государствам, не являющимся государствами, проводившими расследование, может потребоваться подготовка рекомендаций по обеспечению безопасности. В качестве примера можно привести следующее: у государства-изготовителя (в тех случаях, когда оно не является государством, проводившим расследование), может возникнуть необходимость в подготовке рекомендации по обеспечению безопасности для изготовителя воздушных судов. У

других государств (например, государство регистрации, государство эксплуатанта) может также возникнуть необходимость в подготовке внутренних рекомендаций по обеспечению безопасности.

2.3.3 В целях дополнительного пояснения целей рекомендации по обеспечению безопасности и избежания ее использования в целях иных, чем предотвращение авиационных происшествий и инцидентов, а также обеспечения возможности подготовки другими государствами рекомендаций по обеспечению безопасности, соответствующее определение рекомендуется расширить.

2.4 Определение терминов "инцидент" и "серьезный инцидент"

2.4.1 По мнению ряда государств, неясно, следует ли термин "использование воздушного судна" в соответствующем определении ограничивать обстоятельствами, аналогичными авиационному происшествию, т. е. событиями, которые "имеют место с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт с намерением совершить полет, до момента, когда находившиеся на борту лица покинули воздушное судно".

2.4.2 С другой стороны, по мнению других государств, определение термина "инцидент" в том виде, в котором оно имеется в настоящее время, позволяет им классифицировать и расследовать события, не охватываемые определением термина "авиационное происшествие", и извлекать ценные уроки для предотвращения авиационных происшествий.

2.4.3 По мнению Секретариата, определение термина "серьезный инцидент" необходимо привести в соответствие с определением термина "авиационное происшествие", поскольку разница между авиационным происшествием и серьезным инцидентом заключается только в последствиях.

2.4.4 Соответственно, в целях отразить обстоятельства, аналогичные авиационному происшествию, определение термина "серьезный инцидент" предлагается изменить.

3. ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ

3.1 Совещанию предлагается рассмотреть предлагаемые в добавлении поправки, которые предусматривают:

- a) изменение определения термина "авиационное происшествие" в части, касающейся БАС и воздушных судов, пропавших без вести;
- b) расширение определения термина "рекомендация по обеспечению безопасности";
- c) изменение определения термина "серьезный инцидент";
- d) внесение примечания к п. 5.1, касающегося расследования происшествий с БАС;
- e) внесение изменений в перечень примеров серьезных инцидентов, содержащийся в дополнении С к приложению 13, с целью охватить случаи "нелокализованных отказов газотурбинных двигателей".

ДОБАВЛЕНИЕ

ПРЕДЛАГАЕМАЯ ПОПРАВКА К ПРИЛОЖЕНИЮ 13

ГЛАВА 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

...

Авиационное происшествие. Событие, связанное с использованием воздушного судна с намерением совершить полет, которое, в случае пилотируемого воздушного судна, имеет место с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, и в ходе которого:

...

- с) воздушное судно пропадает без вести или оказывается в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен.

...

Примечание 2. Воздушное судно считается пропавшим без вести, когда были прекращены официальные поиски и не было установлено местонахождение обломков. Если в последствии обломки были обнаружены, следует рассмотреть вопрос о возобновлении расследования в соответствии с положениями п. 5.13.

Примечание 3. Событие, связанное с использованием беспилотной авиационной системы с намерением совершить полет, которое имеет место с момента, когда воздушное судно готово стронуться с места с целью совершить полет, до момента его остановки в конце полета и выключения основной силовой установки. Информация о типе беспилотной авиационной системы, в отношении которой необходимо проводить расследование, содержится в п. 5.1.

...

Рекомендация по обеспечению безопасности. Предложение расследующего происшествия полномочного органа государства, проводящего расследование, сделанное на основе информации, полученной при расследовании, с целью предотвращения авиационных происшествий или инцидентов, которое ни при каких обстоятельствах не предполагает определения вины или ответственности за авиационное происшествие или инцидент.

...

Серьезный инцидент. Инцидент, обстоятельства которого указывают на то, что едва не имело место авиационное происшествие, связанный с использованием воздушного судна с намерением совершить полет, который, в случае пилотируемого воздушного судна, имеет место с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно.

ГЛАВА 5. РАССЛЕДОВАНИЕ

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАЗНАЧЕНИЕ И ПРОВЕДЕНИЕ РАССЛЕДОВАНИЯ

...

Государство места события

5.1 Государство места события назначает расследование обстоятельств этого авиационного происшествия и несет ответственность за проведение такого расследования, однако оно может передать целиком или частично проведение этого расследования другому государству по взаимной договоренности и согласию. В любом случае государство, в котором произошло это событие, использует все средства для содействия проведению этого расследования.

...

Примечание 3. В случае расследования, проводимого в отношении беспилотной авиационной системы, рассматриваются только те воздушные суда, конструкция и/или эксплуатация которых утверждены.

...

ДОПОЛНЕНИЕ С. ПЕРЕЧЕНЬ ПРИМЕРОВ СЕРЬЕЗНЫХ ИНЦИДЕНТОВ

...

2. Описанные ниже инциденты являются типичными примерами инцидентов, которые можно отнести к категории серьезных. Этот перечень не является исчерпывающим и служит лишь иллюстрацией к определению "серьезного инцидента".

...

Случаи разрушения конструкции воздушного судна или разрушения двигателя, **включая нелокализованные отказы газотурбинных двигателей**, которые не классифицируются как авиационные происшествия.

...

— КОНЕЦ —