



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 1.2 повестки дня. Глава 5 Приложения 13

РАССЛЕДОВАНИЕ ПРОИСШЕСТВИЙ И СЕРЬЕЗНЫХ ИНЦИДЕНТОВ

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе рассматривается вопрос о расследовании происшествий в контексте соответствующих выделенных ресурсов, а также необходимость расследования всех серьезных инцидентов с целью получения дополнительной информации о безопасности полетов.

Действия совещания указаны в п. 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1. В соответствии с п. 5.1 Приложения 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"* государство назначает расследование обстоятельств авиационных происшествий. Некоторые государства выделяют значительные ресурсы на проведение расследования всех авиационных происшествий, в то время как расследование серьезных инцидентов рассматривается в Приложении 13 большей частью в качестве Рекомендуемой практики.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Расследование авиационных происшествий

2.1.1 Расследования авиационных происшествий как один из давно существующих Стандартов в Приложении 13 имеют бесспорную ценность для предотвращения их повторения, и с их помощью был достигнут значительный прогресс в области безопасности полетов. В авиационной отрасли существует консенсус в отношении необходимости и полезности этих расследований, а также в отношении того, что общественности должно быть известно, почему произошло авиационное происшествие и почему его не удалось предотвратить.

2.1.2 С другой стороны, хорошо известно, что многие авиационные происшествия с легкими воздушными судами являются повторением имевшего место в прошлом события и способствующие факторы схожи с предыдущими происшествиями. Таким образом, преимущества и уроки, вытекающие из этих расследований, не всегда оправдывают выделенные ресурсы, которые могли бы быть использованы для проведения других видов расследований, таких как расследований серьезных инцидентов при коммерческих перевозках.

2.1.3 Предполагается, что во многих случаях расследование с целью установления фактов будет достаточным, когда в происшествии, в котором участвуют легкие воздушные суда, не было телесных повреждений со смертельным исходом. Для достижения этого предлагается включить дополнительный текст в последнюю часть п. 5.4 Приложения 13. Цель предлагаемого текста заключается в том, чтобы дать возможность проводящему расследование авиационного происшествия полномочному органу иметь некоторую гибкость, позволяющую скорректировать масштабы расследования соразмерно урокам в плане безопасности полетов, которые предполагается извлечь в результате расследования.

2.2 **Расследование серьезных инцидентов**

2.2.1 За исключением случаев, когда не удастся однозначно установить, что серьезный инцидент произошел на территории какого-либо государства, проведение соответствующего расследования согласно Приложению 13 является Рекомендуемой практикой. Однако серьезные инциденты определяются как инциденты, обстоятельства которых указывают на то, что едва не имело место авиационное происшествие. По сути, разница между серьезным инцидентом и авиационным происшествием заключается лишь в результатах. С точки зрения предотвращения авиационного происшествия на серьезном инциденте должен делаться такой же акцент, как и на авиационном происшествии.

2.2.2 Следует напомнить, что Совет Европейского союза, представленный 27 государствами, принял Постановление Совета 94/56/ЕС от 21 ноября 1994 года, в статье 4 которого постановляется, в частности, что серьезные инциденты подлежат расследованию.

2.2.3 Стремясь занять более активный подход в отношении предотвращения авиационных происшествий, предлагается, чтобы государствам вменялось в обязанность проводить расследование серьезных инцидентов путем повышения статуса Рекомендуемой практики 5.1.1 в Приложении 13 до Стандарта. С этой целью считается, что расследование серьезных инцидентов обеспечит наибольшие преимущества в плане безопасности полетов, когда речь идет о воздушных судах, занятых в коммерческих перевозках. С учетом этого далее предлагается, чтобы повышенный до уровня Стандарта п. 5.1.1 содержал ограничение по максимальной массе свыше 2250 кг, что укажет на необходимость проведения расследований, касающихся крупных воздушных судов.

2.2.4 Признается, что иногда серьезные инциденты происходят внутри государства или над государством, которое так или иначе не связано с полетом с точки зрения стандартов по производству полетов или летной годности. В этих обстоятельствах для государства было бы наиболее целесообразным передавать полномочия по расследованию серьезного инцидента, например, государству регистрации или государству эксплуатанта. В этой связи к п. 5.1.1 предлагается добавить примечание.

3. ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ

3.1 Совещанию предлагается рассмотреть поправки, содержащиеся в добавлении, которые включают:

- а) повышение до уровня Стандарта расследования серьезных инцидентов, касающихся воздушных судов массой более 2250 кг;
- б) добавить примечание к п. 5.1.1;
- в) дополнить п. 5.4 положением, позволяющим органам, проводящим расследование авиационного происшествия, скорректировать масштабы расследования соразмерно урокам в плане безопасности полетов, которые предполагается извлечь из расследования.

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ

ПРЕДЛАГАЕМАЯ ПОПРАВКА К ПРИЛОЖЕНИЮ 13

ГЛАВА 5. РАССЛЕДОВАНИЕ

...

Государство места события

...

5.1.1 ~~{Рекомендация.}~~ Государство места события назначает расследование обстоятельств серьезного инцидента, **когда воздушное судно имеет массу более 2250 кг**. Такое государство 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 серьезных инцидентов государство места события может рассмотреть возможность передачи полномочий по расследованию государству регистрации или государству эксплуатанта, в частности, в случаях, когда проведение расследования может быть более полезным или более целесообразным для одного из этих государств.

...

Общие положения

5.4 Полномочному органу по расследованию авиационных происшествий предоставляется независимость в проведении расследования и неограниченные полномочия на его проведение в соответствии с положениями настоящего Приложения. Расследование, **как правило**, включает:

- a) сбор, регистрацию и анализ всей имеющейся информации об авиационном происшествии или инциденте;
- b) при необходимости, выработку рекомендаций по обеспечению безопасности;
- c) если возможно, установление причин;
- d) составление окончательного отчета.

Если возможно, следует посетить место авиационного происшествия, осмотреть обломки и опросить очевидцев.

Масштабы расследования и порядок проведения такого расследования определяются органом по расследованию авиационного происшествия в зависимости от уроков, которые предполагается извлечь из расследования в целях повышения уровня безопасности полетов.

...