



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 1.4 повестки дня. Форма окончательного отчета в Приложении 13

РАЗДЕЛ "ЗАКЛЮЧЕНИЯ" В ОКОНЧАТЕЛЬНЫХ ОТЧЕТАХ

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе рассматривается вопрос об использовании в окончательном отчете об авиационном происшествии или инциденте слов "способствующие факторы" вместо слова "причины".

Действия совещания указаны в п. 4.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1. В добавлении к Приложению 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"* рекомендуется форма окончательного отчета о расследовании авиационного происшествия или инцидента. В этой форме следует указывать "обстоятельства" и "причины", установленные в ходе расследования. В перечень причин следует включать как непосредственные причины, так и менее очевидные системные факторы.

1.2. В настоящем документе рассматривается вопрос о необходимости замены в окончательном отчете слова "причина" словами "способствующие факторы", с тем чтобы окончательный отчет учитывал концепции управления безопасностью полетов.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Использование слова "причины" в настоящее время

2.1.1 В главе 1 Приложения 13 термин "причины" определяется как:

"Действия, бездействие, обстоятельства, условия или их сочетание, которые привели к авиационному происшествию или инциденту".

2.1.2 В добавлении 1 к главе 1 части IV *"Представление отчетов"* Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов ИКАО (Дос 9756) делается попытка дополнительно уточнить смысл термина "причины", рекомендованного в форме окончательного отчета. Ниже приводится формулировка этого термина:

"Причинами являются происшествия, которые самостоятельно или в сочетании с другими закончились телесными повреждениями или разрушениями. Причиной является действие, упущение, условия или обстоятельства, исключив или устранив которые можно было бы предотвратить происшествие или уменьшить число пострадавших или разрушений".

2.1.3 В вышеупомянутом документе поясняется, что определение причин должно быть основано на тщательном, беспристрастном и объективном анализе всех имеющихся вещественных доказательств. Необходимо четко определить условия, действия или обстоятельства, которые послужили причиной авиационного происшествия. В результате комплексного рассмотрения причин должна быть получена картина всех причин, по которым произошло авиационное происшествие. Поскольку по своему характеру выявление причин не должно ставить своей целью определение вины, в причинном анализе основное внимание должно уделяться тем функциям, которые выполнялись не на должном уровне для обеспечения безопасного выполнения полетов.

2.1.4 Для авиационного происшествия необходимо сочетание ряда способствующих факторов, каждый из которых, сам по себе, необязательно является достаточным для нарушения защитных функций системы. Случаи нарушения безопасности полетов, обусловленные одним событием, редки и часто вызваны ошибками человека в процессе принятия решений. Более того, нарушение безопасности полетов может произойти не только в результате активных ошибок на эксплуатационном уровне, но и латентных условий на организационном уровне.

2.2 Ответы государств

2.2.1 В ответ на письмо государствам SD 37/1-07/1, в котором государствам предлагалось представить замечания по пунктам повестки дня Специализированного совещания AIG 2008 года, ряд государств представили замечания, в которых выражается согласие с предлагаемым изменением. Была отмечена важность внесения такого изменения, поскольку в настоящее время основное внимание уделяется "предотвращению авиационных происшествий", и что для достижения этой цели необходимо принять принципы, предусмотренные системами управления безопасностью полетов (СУБП). Одно государство высказало мнение о необходимости методики, позволяющей подчеркнуть важность/приоритеты выводов. Было также отмечено, что по смыслу слово "причина" носит исключительный характер, а слова "способствующие факторы" такого характера не носят.

2.2.2 Другие государства высказали мнение о том, что слово "причина" необходимо сохранить и использовать совместно со словами "способствующие факторы". Одно из мнений заключалось в том, что определение причины является исключительно важным элементом расследования, поскольку это будет направлять действия по предотвращению авиационных происшествий; в противном случае эффект выводов будет уменьшен. В других замечаниях дается ссылка на законодательство некоторых государств, предусматривающее подготовку заявлений о выводах и определение "причины". Кроме того, отсутствие окончательного причинного фактора из официального источника, по всей вероятности, приведет к тому, что другие заинтересованные стороны могут сформулировать несоответствующие или неправильные выводы в отношении "причины".

2.3 **Дополнительные дискуссии**

2.3.1 В ходе дополнительных дискуссий, проведенных группой государств, Секретариат пришел к мнению о необходимости расширить определение термина "причины", содержащегося в главе 1 Приложения 13, с целью подчеркнуть, что определение "причин" не должно подразумевать определение ответственности. Еще одно изменение предусматривает внесение слов "способствующие факторы" в текст под основным разделом 3 "Заключения" формы окончательного отчета, приводимой в добавлении к Приложению 13. В этой связи в Приложение 13 предлагается внести соответствующие поправки.

3. **ВЫВОД**

3.1 Определение термина "причины" содержится в главе 1 Приложения 13. Форма окончательного отчета в добавлении к Приложению 13 является Рекомендуемой практикой (см. п. 6.1), и ее можно адаптировать к обстоятельствам авиационного происшествия или инцидента. Это обеспечивает государству свободу определения "причин" и/или "способствующих факторов" в их окончательных отчетах, поскольку цель расследования заключается в выявлении активных ошибок и латентных условий, в результате которых появляется возможность нарушения безопасности полетов.

3.2 Рекомендуемые изменения к определению терминов "причины" и форме окончательного отчета будут подчеркивать цель расследований с точки зрения безопасности полетов.

4. **ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ**

4.1 Совещанию предлагается рассмотреть поправки, представленные в добавлении, которые предусматривают:

- a) расширение определения термина "причины", содержащегося в главе 1 Приложения 13;
- b) внесение слов "способствующие факторы" в раздел "Заключения" формы окончательного отчета, приводимой в добавлении к Приложению 13.

—————

ДОБАВЛЕНИЕ

ПРЕДЛАГАЕМАЯ ПОПРАВКА К ПРИЛОЖЕНИЮ 13

...

ГЛАВА 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

...

Причины. Действия, бездействие, обстоятельства, условия или их сочетание, которые привели к авиационному происшествию или инциденту и которые не предполагают возложения вины или установления административной, гражданской или уголовной ответственности.

...

ДОБАВЛЕНИЕ. ФОРМА ОКОНЧАТЕЛЬНОГО ОТЧЕТА

(См. главу 6)

...

3. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Перечислить обстоятельства и, причины и способствующие факторы, установленные в ходе расследования. В перечень причин следует включать как непосредственные причины, так и менее очевидные системные факторы.

...

— КОНЕЦ —