



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

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

Монреаль, 13–18 октября 2008 года

Пункт 6 повестки дня. Региональное сотрудничество в расследовании авиационных происшествий и инцидентов

РЕГИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО ПРИ ПРОВЕДЕНИИ РАССЛЕДОВАНИЙ

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе рассматривается вопрос о региональном сотрудничестве в расследовании авиационных происшествий и инцидентов на основе создания региональных систем расследования авиационных происшествий.

Действия Конференции содержатся в п. 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 При проведении расследований крупных авиационных происшествий в государствах, не располагающих ресурсами для проведения таких расследований, другие заинтересованные государства (например, государство разработчика и государство-изготовитель) могут оказать помощь и поддержку государству места события. Однако многие государства также не в состоянии проводить расследование не только крупных авиационных происшествий, но и серьезных инцидентов. Для многих таких государств создание региональной организации по проведению расследований авиационных происшествий или создание регионального объединения квалифицированных специалистов по расследованию могут быть единственными вариантами, позволяющими создать эффективную систему расследования и предотвращения авиационных происшествий и инцидентов.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации ответственность за обеспечение безопасности полетов возлагается на каждое государство в отдельности. Каждое государство несет ответственность за поддержание летной годности

воздушных судов; обеспечение безопасности и эффективности полетов; выдачу свидетельств персоналу и/или его служебную аттестацию; обеспечение безопасности потоков воздушного движения в его воздушном пространстве; наличие достаточной инфраструктуры в аэропортах; и адекватное расследование авиационных происшествий и инцидентов. В ноябре 1997 года на Конференции генеральных директоров гражданской авиации ИКАО представила информацию о результатах проведения оценок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, которые показали, что значительное число Договаривающихся государств испытывают проблемы с внедрением Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPS), набором квалифицированного персонала и, в целом, с выполнением своих обязательств по организации контроля за безопасностью полетов. Поскольку SARPS составлены таким образом, чтобы обеспечить, среди прочего, минимальный уровень безопасности полетов международной гражданской авиации, отсутствие внедрения SARPS угрожает безопасности полетов воздушных судов.

2.2 ИКАО давно известно о трудностях, которые испытывают некоторые Договаривающиеся государства с внедрением SARPS, и она пытается оказывать им соответствующую помощь. Проведенные в рамках Универсальной программы ИКАО по проверке организации контроля за безопасностью полетов (УППКБП) проверки состояния организации контроля выявили масштабы встречающихся в этих государствах недостатков в части выполнения ими обязательств по контролю за обеспечением безопасности полетов. Во многих случаях эти недостатки являются следствием недостаточности ресурсов, которые выделяются национальному органу гражданской авиации. Таким образом, такое государство не в состоянии выполнять свои национальные и международные требования в сфере обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов.

2.3 В области расследования авиационных происшествий и инцидентов некоторые выводы включают, среди прочего, следующее: отсутствие системы подготовки специалистов по расследованию; нехватку оборудования для проведения расследований и отсутствие процедур, процессов и рекомендаций по расследованию авиационных происшествий. Установленные в ходе проверок факты и другие источники информации убедили ИКАО в необходимости оказания дальнейшей помощи Договаривающимся государствам в создании региональных систем контроля за обеспечением безопасности полетов, а также предоставлении им соответствующего инструктивного материала для устранения выявленных недостатков.

2.4 В 2006 году ИКАО опубликовала *Руководство по контролю за обеспечением безопасности полетов* и часть В *"Создание региональной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой"* (Дос 9734, часть В). В Руководстве содержится инструктивный материал по созданию региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) и управления ею и излагаются функции и обязанности Договаривающихся государств ИКАО в отношении создания региональной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управления этой системой. Оно адресовано руководителям высокого правительственного уровня, ответственным за принятие решения, поскольку в нем перечисляются обязанности государств в качестве сторон, подписавших Конвенцию о международной гражданской авиации (Чикагскую конвенцию), и содержится информация и рекомендации по созданию и управлению RSOO для оказания помощи Договаривающимся государствам в выполнении части или всех их обязанностей, связанных с контролем за обеспечением безопасности полетов.

2.5 Во многих областях регионального сотрудничества государства добиваются масштабной экономии, ведущей к повышению эффективности, обусловленной возможностью обмена и объединения людских и финансовых ресурсов. Участвующие в нем государства также повышают свой потенциал в части разработки гармонизированных правил, адаптированных к их

местным условиям, и соблюдения SARPS. В международном плане существование и эффективное функционирование региональных организаций является свидетельством региональной солидарности и повышает уровень участия отдельных государств в авиационной деятельности, связанной с регионом или субрегионом.

2.6 В том, что касается расследования авиационных происшествий и инцидентов, распространение, начиная с 2005 года, УППКБП на все области, связанные с безопасностью полетов, позволили ИКАО сделать ряд выводов и показали масштабы трудностей, с которыми сталкиваются большинство Договаривающихся государств. Факты свидетельствуют об отсутствии надлежащего законодательства и правил, недостаточной организации расследования авиационных происшествий и инцидентов, отсутствии системы подготовки специалистов по расследованию, нехватке оборудования для проведения расследований и отсутствии политики, процедур и рекомендаций по расследованию авиационных происшествий и инцидентов.

2.7 В части В документа 9734 вопрос о региональных расследованиях авиационных происшествий и инцидентов отдельно не рассматривается. В Руководстве содержится инструктивный материал по методике создания региональной системы в рамках конкретного региона или субрегиона и управления этой системой, в случае если государство пожелает выполнять свои обязательства с использованием такой системы. Эффективность региональной системы контроля за обеспечением безопасности полетов точно так же, как и система безопасности полетов отдельных государств, в значительной степени зависит от эффективного внедрения восьми критических элементов (из которых лишь шесть применяются к областям, охватываемым Приложением 13). Следует рассмотреть вопрос о необходимости обеспечения того, чтобы создание региональной системы расследования авиационных происшествий и инцидентов не повлияло на независимый характер процесса расследования, т. к. он не рассматривается подробно в части В документа 9734.

3. ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ

3.1 Совещанию предлагается утвердить содержащуюся в добавлении рекомендацию о создании региональных систем расследования авиационных происшествий и инцидентов.

ДОБАВЛЕНИЕ

РЕКОМЕНДАЦИЯ СОВЕЩАНИЯ

Специализированное совещание AIG 2008 рекомендует, чтобы ИКАО разработала инструктивный материал для государств по вопросу создания региональной системы расследования авиационных происшествий и инцидентов и управления этой системой для предоставления его в распоряжение государств в качестве соответствующего документа AIG.

— КОНЕЦ —