



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 СЕРЬЕЗНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ. ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЯ О ПРОВЕДЕНИИ РАССЛЕДОВАНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРИОРИТЕТОВ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ

(Представлено Австралией)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе выражается поддержка повышению рекомендации 5.1.1 до уровня Стандарта. Однако необходимо иметь более четкие рекомендации относительно событий, связанных с безопасностью полетов, которые должны расследоваться как серьезные инциденты. В документе также содержится утверждение, что определение и инструктивный материал, касающиеся серьезного инцидента, требуют изменения. Приводится пример системы приоритизации связанных с расследованием ресурсов.

Действия совещания указаны в п. 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В документе AIG/08-WP/3 предлагается повысить Рекомендуемую практику 5.1.1 до уровня Стандарта, при этом требование о расследовании серьезных инцидентов ограничивается воздушными судами с максимальной массой более 2250 кг. В документе WP/3 также предлагается внести изменение в Стандарт 5.4, которое позволяет полномочному органу по расследованию авиационных происшествий (AIA) проводить ограниченное расследование с целью установления фактов в тех случаях, когда при полном расследовании могут быть получены лишь ограниченные преимущества, особенно в случае повторяющихся авиационных происшествий с легкими воздушными судами. Австралия поддерживает эти предложения.

1.2 Содержащееся в документе WP/3 предложение о повышении положения 5.1.1 до уровня Стандарта также вызывает вопрос о том, являются ли определение понятия "серьезный инцидент" и инструктивный материал, приведенный в дополнении С, достаточными для того,

чтобы позволить государствам выполнить новый предлагаемый Стандарт, и включает ли дополнение С все соответствующие инциденты, расследование которых, по всей вероятности, обеспечит значительные преимущества в плане безопасности полетов.

1.3 На протяжении многих лет в Австралии функционировала система приоритизации расследования авиационных происшествий и серьезных инцидентов в целях обеспечения максимальной отдачи от распределения ограниченных ресурсов. Эту систему предлагается включить в дополнение в качестве инструктивного материала для государств, осуществляющих приоритизацию связанных с расследованием мероприятий.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Расследование авиационных происшествий и серьезных инцидентов

2.1.1 Австралия поддерживает основополагающий принцип проведения расследований всех авиационных происшествий и серьезных инцидентов как часть общего пакета мер. Однако, ввиду того, что стандарты представляют собой минимальные требования, которые обязаны выполнять государства, независимо от их различных организационно-правовых и финансовых возможностей, масштабы и размах расследований подлежат более четкому определению.

2.1.2 Австралия полагает, что приоритеты, связанные с регулированием и расследованием, должны быть главным образом ориентированы на пассажира-плательщика, пользующегося регулярным общественным транспортом (RPT) и чартерными перевозками. Не следует ожидать или предполагать, что такие пассажиры представляют себе или контролируют риски, которым они подвергаются в полете. В Австралии акцент в области регулирования и расследования делается на иерархию рисков, при которой оплачиваемым пассажирским перевозкам, в отношении которых существует ожидание высокого уровня безопасности полетов, уделяется наибольшее внимание с точки зрения регулирования и выделения ресурсов на расследование. Соответственно, в тех случаях, когда авиационная деятельность представляет собой сравнительно высокий уровень риска, но на который идут добровольно, например индивидуальные развлечения, спортивная авиация и экспериментальные полеты воздушных судов, то в этих случаях круг связанных с регулированием и расследованием происшествий приоритетов сужается.

2.2 Полномасштабное расследование и ограниченное расследование с целью установления фактов

2.2.1 Австралия решительно поддерживает предлагаемые в документе WP/3 изменения к Стандарту 5.4. В тех случаях, когда ценность проведения подробного расследования ограничена с точки зрения безопасности полетов или вообще отсутствует, целесообразно проведение ограниченного расследования с целью установления фактов. Однако при этом текст Стандарта 5.4 а) следует также изменить на следующий: "сбор, регистрацию и анализ всей соответствующей имеющейся информации об авиационном происшествии", поскольку в противном случае никакое расследование не позволит выполнить имеющийся Стандарт. С учетом содержания документа WP/8 Стандарт 5.4 с) должен гласить: "если возможно установление причин/способствующих факторов".

2.3 Приоритеты Австралии при расследовании авиационных происшествий и серьезных инцидентов

2.3.1 Политика Австралии в отношении распределения ресурсов для целей расследования основана на наделении приоритетом и ресурсами расследования событий, обладающих наибольшей потенциальной ценностью с точки зрения безопасности полетов с учетом значения видов полетов. Выделяемые на расследование ресурсы распределяются в соответствии со следующей иерархией приоритетов:

- 1) воздушные суда статьи 26 (обязательно);
- 2) пассажирский транспорт – крупные воздушные суда;
- 3) пассажирский транспорт – небольшие воздушные суда:
 - a) RPT и чартерные перевозки на небольших воздушных судах и
 - b) гуманитарные авиаперевозки;
- 4) коммерческие (т. е. оплачиваемые полеты с развлекательной целью (например, развлекательные полеты);
- 5) учебные полеты;
- 6) авиаработы с участием пассажиров (например, журналистов, геологическое обследование);
- 7) прочие авиаработы:
 - a) авиаработы без пассажиров (например, сельскохозяйственные, грузовые перевозки) и
 - b) частные транспортные/индивидуальные коммерческие операции;
- 8) развлекательные мероприятия, связанные с высоким риском/спортивная авиация/полеты воздушных судов в экспериментальных целях.

2.3.2 Совещанию AIG следует рассмотреть вопрос о подготовке нового дополнения, которое поможет государствам приоритизировать выделяемые на расследование ресурсы. Австралия предлагает совещанию AIG описанную выше систему в качестве отправной точки.

2.4 Определение серьезного инцидента

2.4.1 Предлагаемое повышение до более высокого уровня положения 5.1.1 предполагает, что определение "серьезный инцидент" является достаточно ясным, чтобы позволить государствам уверенно идентифицировать связанные с безопасностью полетов события, которые подпадают под эту категорию и в силу этого подлежат расследованию. В дополнении С приводится рекомендация по определению серьезных инцидентов посредством ряда примеров. Использование слова "едва" в приведенных примерах не помогает в достаточной степени определить серьезные инциденты. Например, как следует рассматривать такие события, как "опасные сближения, при которых требуется выполнить маневр уклонения" и "когда столкновение исправного воздушного судна с землей едва удалось избежать", когда участвующее воздушное судно оснащено современным оборудованием БСПС или EGPWS. Кроме того, Австралия провела расследование ряда событий, связанных с нарушением эшелонирования, включая инциденты, связанные с полетами RTP, которые позволили определить связанные с безопасностью полетов недостатки в процедурах поставщика обслуживания воздушного движения и/или производстве полетов воздушных судов. Расследование таких событий привело к принятию существенных мер в области безопасности полетов, однако они не вписываются в определение "серьезный инцидент" или примеры, приведенные в настоящее время в дополнении С.

2.4.2 В то время как определение "серьезный инцидент" сосредоточено на результате, указанные в дополнении С события, по существу, касаются серьезного возрастания риска для

воздушного судна и/или его экипажа/пассажиров. Основной вопрос заключается в следующем: "Имел ли место значительный риск авиационного происшествия?" Определение риска и его минимизация лежат в основе теории системы управления безопасностью полетов. В целях последовательности в определении "серьезный инцидент" и инструктивном материале следует использовать терминологию управления риском. Поскольку расследование серьезных инцидентов будет повышено до уровня Стандарта, следует иметь более точно определенный перечень серьезных инцидентов, подлежащих расследованию. Следует также рассмотреть вопрос о регулярном внесении изменений в этот перечень, поскольку с развитием техники существующие события могут потребовать переоценки и возможно потребуется включить новые события.

3. ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ

3.1 Совещанию предлагается:

3.1.1 Рассмотреть предложение Австралии об изменении текста Стандарта 5.4 а) на следующий:

а) сбор, регистрацию и анализ всей соответствующей имеющейся информации об авиационном происшествии или инциденте.

3.1.2 Рассмотреть предложение Австралии об изменении текста Стандарта 5.4 с) на следующий:

с) если возможно, установление причин/способствующих факторов.

3.1.3 Рассмотреть вопрос об изменении определения "серьезный инцидент" с целью отражения принципов управления риском на следующее:

Серьезный инцидент. Инцидент, при котором возникает значительный риск авиационного происшествия.

3.1.4 Рассмотреть вопрос о дополнении добавления С путем включения более четко определенного перечня событий, представляющих собой серьезные инциденты для целей расследования, в контексте Приложения 13. Следует также указать, что этот перечень будет регулярно пересматриваться.

3.1.5 Рассмотреть вопрос об использовании политики Австралии в отношении приоритизации выделяемых на расследование ресурсов, описание которой содержится в настоящем рабочем документе, в качестве инструктивного материала для включения в качестве дополнения к Приложению 13.