



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

**СОЗДАНИЕ КОМИССИИ, ОТВЕТСТВЕННОЙ ЗА РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ
ПРОИСШЕСТВИЙ И СЕРЬЕЗНЫХ ИНЦИДЕНТОВ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АМЕРИКЕ**

(Представлено Сальвадором)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе представлено обоснование создания региональной комиссии, ответственной за расследование авиационных происшествий и серьезных инцидентов в регионе Центральной Америки, и рассматриваются выгоды от создания такой комиссии для данного региона.

Действия совещания изложены в п. 15.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В рамках дорожной карты по обеспечению безопасности полетов в Центральной Америке Агентство по безопасности полетов в Центральной Америке (АКСА) создало Группу экспертов с целью разработки инструментов обеспечения соответствия всех полномочных органов гражданской авиации в Центральной Америке единому требуемому минимальному стандарту в сфере расследования и предотвращения авиационных происшествий. На 1-м совещании этой Группы экспертов, состоявшемся в августе 2007 года, его председателем был избран представитель Сальвадора и принят ряд инициатив в отношении данного региона, в частности:

- a) разработка MRAC-13 (Правила гражданской авиации) с целью обеспечения соответствия с Приложением 13 ИКАО;
- b) разработка руководства, процедур и контрольных перечней для уполномоченных по расследованию авиационных происшествий;

- с) оценка подлежащей к внедрению в регионе совместимой с базой данных SMS системы базы данных расследования авиационных происшествий и серьезных инцидентов;
- d) оценка возможности создания региональной группы по расследованию авиационных происшествий на месте для оказания помощи государствам в расследовании авиационных происшествий и серьезных инцидентов;
- e) назначение в эту группу одного представителя от каждого государства-члена в качестве ПС (уполномоченный по расследованию); от каждой страны должен быть назначен один ПС.

1.2 Председателю Региональной группы экспертов было предложено выступить на семинаре по обеспечению безопасности полетов, проведенному КОЕСНА-АКСА 29 и 30 апреля 2008 года в Коста-Рике. Его выступление было посвящено предлагаемому созданию региональной комиссии по расследованию авиационных происшествий; данное предложение предназначалось для государств – членов КОЕСНА и участников семинара и будет также представлено на следующем Специализированном совещании ИКАО по расследованию авиационных происшествий.

1.3 В настоящее время ни в одном государстве региона нет независимого органа, отвечающего за расследование авиационных происшествий и инцидентов. В лучшем случае, в некоторых государствах имеются подразделения, которые в случае авиационного происшествия или инцидента несут ответственность за проведение расследования. Однако эти подразделения не обеспечены адекватным финансированием и не укомплектованы квалифицированными кадрами для выполнения обязанностей по расследованию. Кроме того, поскольку эти подразделения входят в структуру соответствующих полномочных органов гражданской авиации, беспристрастность расследования, согласно требованиям ИКАО, не гарантируется.

2. ОБЩИЕ МОМЕНТЫ

2.1 Авиация в Центральной Америке в настоящее время находится в стадии развития. Об этом свидетельствует увеличение количества полетов в регионе и, как следствие, увеличение объема пассажироперевозок.

2.2 Государства региона Центральной Америки являются развивающимися странами с ограниченными ресурсами.

2.3 Площадь региона Центральной Америки является относительно небольшой по сравнению с другими регионами мира.

2.4 За исключением Белиза, государственным языком всех стран региона Центральной Америки является испанский язык.

2.5 В сфере авиации имеется ряд региональных инициатив по интеграции государств Центральной Америки (Агентство по безопасности полетов в Центральной Америке).

2.6 В случае авиационного происшествия внимание международного сообщества обращено на государство, в котором имеет место событие, поскольку государство места события несет ответственность за проведение расследования. Государство места события определяет

возможные причины авиационного происшествия и рекомендует меры по обеспечению безопасности для предотвращения других подобных авиационных происшествий.

2.7 30 мая 2008 года в аэропорту Токонтин в Гондурасе имело место авиационное происшествие с воздушным судном "Эрбас А-320". В настоящее время в расследовании этого происшествия принимают участие представители Гондураса, Сальвадора, Коста-Рики, NTSB, ФАУ, Бюро расследования и анализа Франции (BEA), отдела расследований авиационных происшествий (AAIU – Ирландия), концерна "Эрбас" и фирмы "Интернешнл аэро энджинз" (IAE). При расследовании одного из последних серьезных авиационных происшествий в Центральной Америке с участием воздушного судна, выполнявшего 30 мая 2008 года рейс TACA 390, возник ряд следующих трудностей:

- a) незнание некоторыми полномочными органами гражданской авиации порядка цели расследования такого рода;
- b) неправильная трактовка информации, касающейся происшествия;
- c) проблемы у специалистов, уполномоченных для проведения расследования;
- d) отсутствие ресурсов для проведения расследования, например, оборудования и средств;
- e) политизация возможных причин авиационного происшествия.

2.8 24 августа 2008 года в Гватемале произошло авиационное происшествие с воздушным судном "Сессна Караван", в котором погибло 11 человек. При его расследовании возникли те же проблемы, что и в случае расследования вышеупомянутого авиационного происшествия в Гондурасе.

2.9 Многие государства (в соответствии с Приложением 13) возлагают на свой соответствующий полномочный орган гражданской авиации ответственность за расследование авиационных происшествий и серьезных инцидентов. Однако такая практика порождает возможный конфликт интересов, поскольку уполномоченные по расследованию, вероятно, должны уведомлять свои полномочные органы гражданской авиации о недостатках в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов.

3. ПРЕДЛОЖЕНИЕ

3.1 Мы предлагаем провести в Центральной Америке эксперимент по оценке целесообразности разработки и создания Центральноамериканской комиссии по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов. Это означает проведение ситуационной оценки, разработку организационной структуры, подписание соглашений о сотрудничестве с другими государствами и международными авиационными организациями, разработку и внедрение правовых рамок в соответствии с требованиями Приложения 13 ИКАО применительно ко всем государствам – членам КОСЕСНА.

3.2 Следует отметить, что в случае реализации этого предложения, государство места события *не* возлагает ответственность за расследование на другую сторону, поскольку государство места события входит в региональную организацию, а уполномоченный по расследованию является представителем государства.

4. **ВЫГОДЫ**

4.1 Создание региональной комиссии, ответственной за расследование авиационных происшествий и инцидентов:

- a) обеспечит независимость расследований;
- b) обеспечит проведение всех расследований в соответствии с требованиями ИКАО;
- c) обеспечит выделение достаточных финансовых ресурсов для проведения расследований;
- d) обеспечит обучение членов комиссии методам проведения расследования авиационных происшествий;
- e) улучшит имидж региона Центральной Америки.

5. **ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ**

5.1 Совещанию предлагается:

- a) поддержать реализацию этого проекта;
- b) предложить ИКАО определить регион Центральной Америки в качестве полигона для апробации экспериментального проекта по оценке целесообразности создания Центральноамериканской комиссии по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов.

— КОНЕЦ —