



AIG/08-WP/65
14/10/08

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

Монреаль, 13–18 октября 2008 года

**ПРОЕКТ ДОКЛАДА ПЛЕНАРНОМУ ЗАСЕДАНИЮ
ПО ПУНКТУ 1.1 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Пункт 1 повестки дня. Приложение 13
Пункт 1.1 повестки дня. Глава 1 Приложения 13

Совещание провело одно заседание по пункту 1.1 повестки дня
13 октября 2008 года.

Н. Стосс
Председатель совещания

Пункт 1 повестки дня. Приложение 13
Пункт 1.1 повестки дня. Глава 1 Приложения 13

1.1.1 ВВЕДЕНИЕ

1.1.1.1 Совещание рассмотрело ряд предложений о поправках к определениям в главе 1 Приложения 13.

1.1.2 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОНЯТИЯ "АВИАЦИОННОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ"

1.1.2.1 Совещание рассмотрело использование беспилотных авиационных систем (БАС) и ожидаемое более широкое их применение в гражданской авиации. Совещание согласилось с тем, что расследования авиационных происшествий, в которых участвуют БАС, должны проводиться в рамках Приложения 13 и что соответствующие положения Приложения 13 следует изменить для учета БАС. Формулировка определения понятия "авиационное происшествие" была соответствующим образом изменена, и к нему добавлено примечание 3. Кроме того, примечание 3 было добавлено к п. 5.1 Приложения 13.

1.1.2.2 Была выражена озабоченность в связи с ситуацией пропажи без вести и необнаружения воздушного судна. Совещание отметило, что такие авиационные происшествия будут расследоваться на основе имеющейся информации, и напомнило, что в п. 5.13 предусматривается возобновление расследования при выяснении новых и существенных фактов, например если конкретное воздушное судно впоследствии обнаружено. Совещание согласилось включить в примечание 2 к определению понятия "авиационное происшествие" ссылку на п. 5.13.

1.1.2.3 Совещание приняло следующую рекомендацию:

RSPP

Рекомендация 1.1/1. Включение беспилотных авиационных систем (БАС)

Авиационное происшествие. Событие, связанное с использованием воздушного судна с намерением совершить полет, которое, в случае пилотируемого воздушного судна, имеет место с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, и в ходе которого:

...

Примечание 2. Воздушное судно считается пропавшим без вести, когда были прекращены официальные поиски и не было установлено местонахождение обломков. Если впоследствии обломки были обнаружены, следует рассмотреть вопрос о возобновлении расследования в соответствии с положениями п. 5.13.

Примечание 3. Событие, связанное с использованием беспилотной авиационной системы с намерением совершить полет, которое имеет место с момента, когда воздушное судно готово

стронуться с места с целью совершить полет, до момента его остановки в конце полета и выключения основной силовой установки. Информация о типе беспилотной авиационной системы, в отношении которой необходимо проводить расследование, содержится в п. 5.1.

...

ГЛАВА 5. РАССЛЕДОВАНИЕ

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАЗНАЧЕНИЕ И ПРОВЕДЕНИЕ РАССЛЕДОВАНИЯ

...

Государство места события

5.1 Государство места события назначает расследование обстоятельств этого авиационного происшествия и несет ответственность за проведение такого расследования, однако оно 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 расследования, проводимого в отношении беспилотной авиационной системы, рассматриваются только те воздушные суда, конструкция и/или эксплуатация которых утверждены.

...

1.1.2.4 Далее совещание рассмотрело предложение об уточнении критериев классификации повреждений воздушного судна в определении понятия "авиационное происшествие", с тем чтобы оказать содействие государствам в классификации событий как авиационное происшествие или серьезный инцидент. Совещание в принципе согласилось с данным предложением. В процессе детального рассмотрения предлагаемого материала совещание согласилось с изменениями к фразе "повреждения или разрушение конструкции воздушного судна" в определении понятия "авиационное происшествие", указанными в рекомендации ниже.

Совещание приняло следующую рекомендацию:

RSPP

Рекомендация 1.1/2. Поправка к определению понятия "авиационное происшествие", касающаяся повреждений воздушного судна

Авиационное происшествие

...

- b) воздушное судно получает повреждения или происходит разрушение его конструкции, в результате чего:

- нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна; и
- обычно требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента;

за исключением случаев отказа или повреждения двигателя, когда повреждены только ~~сам~~ один двигатель, его капоты и вспомогательные агрегаты; или когда повреждены только воздушные винты, лопасти несущего винта, лопасти хвостового винта, законцовки крыла, антенны, датчики, лопатки, пневматики, тормозные устройства, колеса; или когда незначительно повреждены шасси, обтекатели, панели, створки шасси, имеются поврежденные лобовые стекла; или когда в обшивке имеются небольшие вмятины или пробоины, или незначительные повреждения, вызванные градом или столкновением с птицами (включая пробоины в обтекателе антенны радиолокатора).

...

1.1.2.5 Далее совещание признало, что иногда сложно классифицировать событие как авиационное происшествие, серьезный инцидент или инцидент. В этой связи совещание в принципе частично согласилось с предложением, в котором представлены подробные примечания относительно применения и примеры в целях оказания помощи государствам в определении повреждений воздушного судна в рамках классификации авиационных происшествий, серьезных инцидентов и инцидентов. Совещание отметило, что предлагаемый текст возможно потребует редакционной правки для включения в Приложение 13 в качестве инструктивного материала на зеленых страницах нового дополнения X. Совещание приняло следующую рекомендацию относительно нового дополнения X в Приложении 13:

RSPP

Рекомендация 1.1/3. Новое дополнение X. Инструктивный материал по определению повреждений воздушного судна

Включить в Приложение 13 следующее новое дополнение X:

**ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ
ПОВРЕЖДЕНИЙ ВОЗДУШНОГО СУДНА**

1. В случае отделения двигателя от воздушного судна событие классифицируется как авиационное происшествие даже тогда, когда повреждение ограничивается самим двигателем.
2. Потеря капотов двигателя (вентилятора или внутреннего контура) и элементов реверсивного устройства, которая не приводит к дальнейшему повреждению воздушного судна, не рассматривается в качестве авиационного происшествия.
3. События, при которых лопатки компрессора или турбины или другие внутренние элементы двигателя выбрасываются через выхлопную трубу двигателя, не рассматриваются в качестве авиационного происшествия.
4. Разрушение или потеря обтекателя радиолокатора не рассматривается в качестве авиационного происшествия, если только это не приводит к значительному повреждению других элементов конструкции или систем.
5. Потеря закрылка, подкрылка или других устройств увеличения подъемной силы, законцовок крыла и т. д., без которых в соответствии с MEL или CDL вылет разрешается, не рассматривается в качестве авиационного происшествия.
6. Складывание стойки шасси или посадка с убраннным шасси, в результате чего произошло лишь повреждение обшивки. В том случае, если воздушное судно после незначительного ремонта или установки заплат можно безопасно выпустить в полет с последующим выполнением более масштабного ремонта для полного восстановления, то такое событие не будет классифицироваться как авиационное происшествие.
7. Если повреждение приводит к разгерметизации воздушного судна или невозможности его герметизации, то данное событие классифицируется как авиационное происшествие.
8. Демонтаж компонентов для проведения инспекции после события, например профилактический демонтаж стойки шасси после схода с ВПП на небольшой скорости, связанный с выполнением значительного объема работ, не рассматривается в качестве авиационного происшествия, если не обнаружено значительных повреждений.
9. События, связанные с аварийной эвакуацией, не рассматриваются в качестве авиационного происшествия, если

никто не получил серьезных телесных повреждений или воздушное судно существенно не повреждено.

Примечание 1. Что касается повреждений воздушного судна, в результате которых нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики, то воздушное судно может безопасно выполнить посадку, однако без ремонта его нельзя безопасно выпустить в полет по следующему участку.

Примечание 2. В том случае, если воздушное судно можно безопасно выпустить в полет после незначительного ремонта, например установив заплату на поврежденную хвостовую часть фюзеляжа с последующим выполнением более масштабного ремонта для полного восстановления, то такое событие не будет классифицироваться как авиационное происшествие. Аналогичным образом, если воздушное судно может быть выпущено в полет на основе MEL (перечень минимального оборудования) или CDL (перечень отклонений от конфигурации) с демонтированным, отсутствующим или нерабочим элементом, то такой ремонт не будет рассматриваться в качестве крупного ремонта и, соответственно, данное событие не будет рассматриваться в качестве авиационного происшествия.

Примечание 3. Стоимость ремонта или ориентировочные потери, информация о которых предоставлена страховыми компаниями, может свидетельствовать о степени полученного повреждения, однако она не должна использоваться в качестве единственного ориентира для определения того, является ли данное повреждение достаточным для того, чтобы рассматривать это событие в качестве авиационного происшествия. Аналогичным образом воздушное судно может рассматриваться в качестве "полностью разрушенного" по причине неэкономичности его ремонта, а не в качестве получившего существенные повреждения, относимые к категории авиационного происшествия.

1.1.3 **НОВОЕ ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОНЯТИЯ "КРУПНОЕ АВИАЦИОННОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ"**

1.1.3.1 Было внесено предложение о включении определения понятия "крупное авиационное происшествие". Однако это предложение не получило поддержки.

1.1.4 **ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОНЯТИЯ "СЕРЬЕЗНЫЙ ИНЦИДЕНТ"**

1.1.4.1 Совещание рассмотрело предложение о включении временных рамок в определение понятия "серьезный инцидент" по аналогии с существующими временными рамками в определении термина "авиационное происшествие". Совещание согласилось включить формулировку, аналогичную формулировке в определении понятия "авиационное происшествие",

а именно "связанный с использованием воздушного судна с намерением совершить полет, который, в случае пилотируемого воздушного судна, имеет место с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все находящиеся на борту лица покинули воздушное судно."

1.1.4.2 Далее совещание рассмотрело предложение об изменении определения понятия "серьезный инцидент" следующим образом: "инцидент, при котором имел место значительный риск авиационного происшествия", с тем чтобы привести данное определение в соответствие с терминологией управления риском и принципами систем управления безопасностью полетов. С одной стороны была высказана поддержка данного предложения, а с другой – высказывались мнения относительно сохранения существующего определения. Было также высказано мнение, что данное предложение в основном заключается в редакционном изменении и что в связи с этим данное определение, возможно, следует сохранить без изменения. После состоявшегося обсуждения совещание согласилось изменить первую часть определения следующим образом: "инцидент, обстоятельства которого указывают на то, что имел место значительный риск авиационного происшествия".

1.1.4.3 Совещание приняло следующую рекомендацию:

RSPP

Рекомендация 1.1/4. Поправка к определению понятия "инцидент"

...

Серьезный инцидент. Инцидент, обстоятельства которого указывают на то, что ~~едва не имело место авиационное происшествие~~ имел место значительный риск авиационного происшествия, связанный с использованием воздушного судна с намерением совершить полет, который, в случае пилотируемого воздушного судна, имеет место с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все находящиеся на борту лица покинули воздушное судно.

...

1.1.5 ДОПОЛНЕНИЕ С "ПЕРЕЧЕНЬ ПРИМЕРОВ СЕРЬЕЗНЫХ ИНЦИДЕНТОВ" К ПРИЛОЖЕНИЮ 13

1.1.5.1 Совещание рассмотрело предложение, касающееся дополнения С "Перечень примеров серьезных инцидентов" к Приложению 13. Было одобрено предложение включить специальную ссылку на "нелокализованные отказы газотурбинных двигателей".

1.1.5.2 Совещание приняло следующую рекомендацию:

RSPP

Рекомендация 1.1/5. Поправка к дополнению С к Приложению 13

**ДОПОЛНЕНИЕ С. ПЕРЕЧЕНЬ ПРИМЕРОВ
СЕРЬЕЗНЫХ ИНЦИДЕНТОВ**

...

2. Описанные ниже инциденты являются типичными примерами инцидентов, которые можно отнести к категории серьезных. Этот перечень не является исчерпывающим и служит лишь иллюстрацией к определению "серьезного инцидента".

...

Случаи разрушения конструкции воздушного судна или разрушения двигателя, включая нелокализованные отказы газотурбинных двигателей, которые не классифицируются как авиационные происшествия.

...

1.1.6 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОНЯТИЯ "БОРТОВОЙ САМОПИСЕЦ"

1.1.6.1 Совещание согласилось отложить рассмотрение поправки к определению понятия "бортовой самописец" до обсуждения пункта 1.7 повестки дня.

1.1.7 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОНЯТИЯ "РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ"

1.1.7.1 Далее совещание обсудило определение "рекомендации по обеспечению безопасности". Было одобрено предложение о приведении данного определения в соответствие с целью расследования (без определения вины или ответственности), добавив, что рекомендация по обеспечению безопасности ни при каких обстоятельствах не предполагает определение вины или ответственности за авиационное происшествие или инцидент.

1.1.7.2 Были внесены два предложения и ряд замечаний в отношении поправки к данному определению с целью указать, что рекомендация по обеспечению безопасности может также вытекать из ряда других источников, например из исследований по обеспечению безопасности полетов. Совещание также обсудило вопрос о том, могут ли рекомендации по обеспечению безопасности вноситься другими субъектами или органами, помимо полномочного органа, проводящего расследования авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с Приложением 13. Совещание отметило, что определение "рекомендации по обеспечению безопасности" должно трактоваться и рассматриваться в контексте Приложения 13. Вряд ли имеется основание для того, чтобы в Приложении 13 рассматривались меры по обеспечению безопасности, предлагаемые или инициируемые другими полномочными органами и вытекающие из другой не связанной с расследованиями в рамках Приложения 13 деятельности по обеспечению безопасности. После состоявшегося обсуждения совещание согласилось включить в определение формулировку, содержащуюся в п. 8.8 Приложения 13: "Помимо рекомендаций по обеспечению безопасности полетов, вытекающих из результатов расследования авиационных происшествий и инцидентов, рекомендации по обеспечению безопасности полетов могут вытекать из различных источников, включая исследования по обеспечению безопасности полетов", при условии, что такие исследования по обеспечению безопасности полетов основываются на результатах расследований и проводятся полномочным органом, ответственным за расследования в соответствии с Приложением 13.

1.1.7.3 Совещание приняло следующую рекомендацию:

RSPP

Рекомендация 1.1/6. Поправка к определению понятия "рекомендация по обеспечению безопасности"

...

Рекомендация по обеспечению безопасности. Предложение расследующего происшествия полномочного органа государства, проводящего расследование, сделанное на основе информации, полученной при расследовании, с целью предотвращения авиационных происшествий или инцидентов, которое ни при каких обстоятельствах не предполагает определения вины или ответственности за авиационное происшествие или инцидент. Помимо рекомендаций по обеспечению безопасности, вытекающих из результатов расследования авиационных происшествий и инцидентов, рекомендации по обеспечению безопасности могут вытекать из различных источников, включая исследования по обеспечению безопасности полетов.

...

1.1.8 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОНЯТИЯ "УПОЛНОМОЧЕННЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ"

1.1.8.1 Далее совещание рассмотрело предложение об изменении определения понятия "уполномоченный представитель" посредством включения формулировки, указывающей на то, что уполномоченный представитель, как правило, назначается полномочным органом, проводящим расследование авиационного происшествия. Состоялось обсуждение ряда изменений к данному предложению. Было высказано также мнение в поддержку сохранения существующего определения. Совещание согласилось включить в определение следующее второе предложение: "В том случае, если в государстве учрежден полномочный орган по расследованию авиационных происшествий, как правило, данный полномочный орган назначает своего уполномоченного представителя".

1.1.8.2 Совещание приняло следующую рекомендацию:

RSPP

Рекомендация 1.1/7. Поправка к определению понятия "уполномоченный представитель"

...

Уполномоченный представитель. Лицо, назначенное государством в силу наличия у первого соответствующей квалификации для участия в расследовании, проводимом другим государством. В том случае, если в государстве учрежден полномочный орган по расследованию авиационных происшествий, как правило, данный полномочный орган назначает своего уполномоченного представителя.

...