



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 24 повестки дня. Первоочередные инициативы в области безопасности полетов и аэронавигации

ПУБЛИКАЦИЯ ОКОНЧАТЕЛЬНЫХ ОТЧЕТОВ О РАССЛЕДОВАНИИ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

(Представлено Международной федерацией членов семей жертв авиационных катастроф (ACVFFI))

КРАТКАЯ СПРАВКА

С 2015 года Международной федерацией членов семей жертв авиационных катастроф (ACVFFI) известно о вызывающих обеспокоенность данных, полученных от государств-членов, относительно неудовлетворительного соблюдения требований о публикации окончательных отчетов после авиационных происшествий Договаривающимися государствами. В этом рабочем документе подчеркивается растущая обеспокоенность ACVFFI и основных заинтересованных сторон авиационной отрасли по поводу *таких* задержек и, в некоторых случаях, отсутствия окончательных отчетов в нарушение Стандартов Приложения 13 ИКАО *Расследование авиационных происшествий и инцидентов*. Статистические данные приводятся для иллюстрации степени несоблюдения и для того, чтобы подчеркнуть, почему своевременная и полная публикация окончательных отчетов имеет важное значение для обеспечения безопасности полетов, институциональной прозрачности и общественного доверия. Государствам-членам настоятельно рекомендуется выполнять свои обязательства, выделять необходимые ресурсы и обеспечивать публикацию предварительных и окончательных отчетов в сроки, установленные в соответствии с Приложением 13.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) настоятельно призвать государства сделать общедоступными всеобъемлющие предварительные и окончательные отчеты об авиационных происшествиях для обеспечения безопасности полетов в соответствии со сроками и процедурами, установленными в Приложении 13;
- b) настоятельно призвать Совет определить и принять надлежащие меры для оказания поддержки государствам в выполнении их обязательства по проведению тщательных расследований и публикации своих выводов в целях повышения безопасности полетов;
- c) вновь подтвердить и довести до сведения государств-членов, что предварительные отчеты не должны заменять или бесконечно задерживать выпуск окончательных отчетов об авиационных происшествиях;
- d) просить Совет усилить контроль за соблюдением государствами установленных норм посредством проведения проверок по линии УППКБП в целях содействия достижению результатов, способствующих обеспечению безопасности полетов.

¹ Тексты на английском и испанском языках предоставлены ACVFFI.

<i>Стратегические цели</i>	Этот рабочий документ относится к стратегической цели <i>Каждый полет безопасен и защищен</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Дос 7300, <i>Конвенция о международной гражданской авиации</i> Стандарты Приложения 13 <i>Расследование авиационных происшествий и инцидентов</i> <u>Совместный документ с изложением позиции: публикация окончательных отчетов</u> МСА Европы, ЭКА, FSF, ИАТА, ИККАИА, ИФАЛПА и ИФАТКА

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 10 февраля 2025 года Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) опубликовала Совместный документ с изложением позиции вместе с Международным советом аэропортов (МСА) Европы, Экономической комиссией для Африки (ЭКА), Фондом безопасности полетов (FSF), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международной федерацией ассоциаций диспетчеров УВД (ИФАТКА), обратив особое внимание на показатели публикации окончательных отчетов об авиационных происшествиях. Эти отчеты имеют основополагающее значение для обеспечения повышения безопасности полетов и предотвращения будущих авиационных происшествий, вызванных аналогичными факторами.

1.2 Статья 26 *Конвенции о международной гражданской авиации* (Дос 7300, Чикагская конвенция) устанавливает обязанность государств расследовать обстоятельства авиационных происшествий, когда такие события связаны с гибелью людей, серьезными травмами, значительными техническими неисправностями воздушного судна или проблемами, касающимися аэронавигационных средств.

1.3 Стандарты Приложения 13 к Чикагской конвенции *Расследование авиационных происшествий и инцидентов* предусматривают, что государства, которые несут ответственность за расследование авиационного происшествия, должны: (1) в течение 30 дней с момента авиационного происшествия представить предварительный отчет в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО). (2) Кроме того, необходимо как можно скорее и, по возможности, в течение 12 месяцев обнародовать окончательный отчет. (3) Если отчет не может быть обнародован в течение этих 12 месяцев, в каждую годовщину авиационного происшествия должно быть выпущено промежуточное сообщение с подробным изложением хода расследования и информацией о любых возникших вопросах, касающихся безопасности полетов.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Статистические данные, представленные ИАТА, свидетельствуют о том, что в период с 2018 по 2023 год в отношении 268 авиационных происшествий, указанных в ежегодном отчете ИАТА о безопасности полетов, было завершено только 140 расследований, что составляет 52 % от общего числа, в результате чего в отношении почти половины авиационных происшествий (48 %) не имелось окончательных отчетов. Аналогичным образом, данные FSF за период 2018–2022 годов свидетельствуют о том, что в отношении авиационных происшествий или

серьезных инцидентов с воздушными судами массой более 5700 кг в общей сложности в 448 случаях требовалась подготовка отчетов в соответствии с Приложением 13 ИКАО, а было выпущено только 160 отчетов (36 %).

2.2 Публикация окончательных отчетов позволяет своевременно разобраться в событиях, которые привели к авиационным происшествиям, что помогает авиационным властям и заинтересованным сторонам отрасли быстро выявлять и решать проблемы безопасности полетов, а также осуществлять корректирующие и профилактические меры во избежание повторения подобных инцидентов. Задержки в публикации таких отчетов мешают государствам, эксплуатантам и другим заинтересованным сторонам предотвращать дальнейшие случаи гибели людей или причинения вреда их здоровью, а также обеспечивать достижение желаемого результата применения статьи 26 Чикагской конвенции.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Твердая приверженность обеспечению транспарентности и постоянному повышению безопасности полетов требует, чтобы государства обеспечивали полную, своевременную и доступную публикацию отчетов о расследованиях. Укрепление этого Стандарта и его соблюдения имеет важное значение для сохранения доверия к международной системе обеспечения безопасности полетов, накопления институционального опыта и проявления должного уважения к жертвам авиационных происшествий и их семьям.

3.2 Важно напомнить об обязательстве государств перед ИКАО и согласно Чикагской конвенцией придерживаться международных стандартов, особенно когда они способствуют повышению безопасности полетов, что в конечном итоге служит защите жизни и физической неприкосновенности пользователей системы гражданской авиации.

3.3 Приверженность транспарентности и постоянному повышению безопасности полетов требует от государств полного, своевременного и доступного представления докладов о расследовании. Укрепление этого обязательства посредством контроля со стороны Совета ИКАО имеет важное значение для поддержания доверия к глобальной системе обеспечения безопасности полетов и защиты прав жертв авиационных происшествий и членов их семей.

3.4 Необходимо также разъяснить государствам-членам, что предварительных отчетов недостаточно, поскольку они не являются всеобъемлющими и не позволяют выявить и проанализировать системные сбои, которые могли привести к рассматриваемым авиационным происшествиям. Публикация предварительного отчета не освобождает государство-член от выполнения требования о выпуске окончательного отчета в соответствии с Приложением 13.

3.5 Считается необходимым, чтобы ИКАО осуществляла мониторинг показателей государств и выявляла причины, по которым окончательные доклады не публикуются, а также предпринимала соответствующие меры для устранения этих недостатков.