



Международная организация гражданской авиации

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

A42-WP/330¹

TE/130

29/7/25

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

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

ПРОДВИЖЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ: СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМОВ ПРОВЕДЕНИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ ПРОИСШЕСТВИЙ И ПРОЦЕССА ПУБЛИКАЦИИ ОТЧЕТОВ

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА),
Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В соответствии с Приложением 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"* ИКАО своевременная публикация окончательных отчетов по итогам расследования авиационных происшествий является основополагающим требованием.

На 14-й Аэронавигационной конференции ИКАО (AN-Conf/14) несвоевременное применение уроков в области безопасности полетов, извлеченных из расследований, было признано опасным для глобальной авиационной системы. Согласно данным Ежегодного отчета ИАТА по безопасности полетов за период с 2018 по 2023 год, из 269 авиационных происшествий, классифицированных Целевой группой ИАТА по классификации авиационных происшествий (АСТФ), окончательные отчеты были опубликованы только в 57 % случаев.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) настоятельно призвать ИКАО способствовать более строгому соблюдению Приложения 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*, призывая все государства в полной мере выполнять его положения, включая неукоснительное соблюдение установленных в нём сроков, для обеспечения обязательной и своевременной публикации всеобъемлющих и высококачественных окончательных отчетов;
- б) настоятельно призвать ИКАО активно поддерживать государства, не обладающие необходимым потенциалом для проведения расследования авиационных происшествий, повышать уровень их собственной экспертизы или, в случае ограниченности ресурсов, искать поддержку в рамках партнёрства с региональными организациями, занимающимися вопросами обеспечения безопасности полетов для выполнения своих обязательств в соответствии с Приложением 13;
- с) обратиться к ИКАО с просьбой требовать на постоянной основе от государственных полномочных органов по расследованию повышать и поддерживать квалификацию посредством специальной программы подготовки в сфере расследования авиационных происшествий;

¹ Версии документа на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках предоставлены ИАТА.

d) настоятельно призвать государства создавать полностью независимые полномочные органы по расследованию, структурно и функционально отделённые от регулирующих органов, эксплуатантов и политических властей; e) рекомендовать ИКАО оказывать адресную поддержку государствам, имеющим пробелы в обеспечении безопасности полётов, особенно установленные в ходе Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полётов (УПКБП), когда были выявлены недостатки в расследовании авиационных происшествий и инцидентов; f) призвать ИКАО проанализировать эффективность программы Региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (РАИО) и, если применимо, принять необходимые меры для оказания поддержки государствам, у которых недостаточно ресурсов для создания собственного независимого полномочного органа по расследованию авиационных происшествий.	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью <i>"Каждый полет безопасен и защищен"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Не ожидается, что это повлечет за собой значительные финансовые последствия для ИКАО, поскольку данная работа может быть выполнена существующими рабочими органами
<i>Справочный материал</i>	Приложение 13 <i>"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"</i> к Конвенции о международной гражданской авиации

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В соответствии с Приложением 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"* ИКАО своевременная публикация окончательных отчетов по итогам расследования авиационных происшествий является основополагающим требованием. Нормативная база устанавливает краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные требования к процессу расследования авиационных происшествий. В ней также изложены требования к независимости полномочного органа по расследованию авиационных происшествий.

1.2 На 14-й Аэронавигационной конференции ИКАО (AN-Conf/14) несвоевременное применение уроков в области безопасности полётов, извлеченных из расследований, было признано опасным для глобальной авиационной системы.

1.3 В период с 2018 по 2023 год, в соответствии с данными о происшествиях и окончательных отчетах о расследовании происшествий, как указано в Ежегодном отчете ИАТА по безопасности полетов, из 269 происшествий, классифицированных Целевой группой ИАТА по классификации авиационных происшествий (АСТФ), только в 57 % случаев окончательный отчет был составлен в сроки, указанные в Приложении 13. Эти данные свидетельствуют о значительном дефиците потенциала и непоследовательном соблюдении положений Приложения 13 ИКАО. ИАТА выражает приверженность решению этой проблемы и усилит работу в соответствии с всеобъемлющей дорожной картой, призванной улучшить качество и процент завершения окончательных отчётов о расследовании. Конференция AN-Conf/14 также подтвердила настоятельную необходимость того, чтобы государства своевременно уведомляли о происшествиях и расследовали их.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Безопасность полётов является главным приоритетом для Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА). Пропаганда важности расследования авиационных происшествий, повышение эффективности расследования, необходимость своевременной публикации отчётов о расследовании авиационных происшествий и создание репозитория рекомендаций по безопасности полетов, разработанных на основе отчётов о расследовании авиационных происшествий, являются ключевыми целями, включенными в план работы ИАТА.

2.2 Неспособность опубликовать подробные и своевременные отчёты о расследовании авиационных происшествий лишает эксплуатантов, производителей оборудования, регулирующие органы, поставщиков инфраструктуры и другие заинтересованные стороны доступа к важной информации, которая могла бы помочь предотвратить будущие авиационные происшествия и ещё больше повысить безопасность полётов. Задержки с публикацией этих отчётов могут помешать выявлению проблем с безопасностью полётов, своевременным корректирующим действиям и в конечном счете поставить под угрозу безопасность полётов. ИАТА выступает за своевременную публикацию высококачественных отчётов о расследовании авиационных происшествий, которые должны быть тщательными, полными и содержать подробное описание происшествия. В этих отчётах должны быть указаны способствующие факторы и даны практические рекомендации по предотвращению подобных происшествий в будущем.

2.3 Кроме того, полноценные расследования авиационных происшествий и соответствующие отчеты позволяют выжившим в авиaproисшествиях и семьям погибших осознать факты, связанные с авиационным происшествием. Напротив, неполные расследования и отчеты могут подорвать доверие общественности к безопасности полетов авиации.

2.3.1 В идеале, окончательные отчеты всегда должны публиковаться на английском языке. Являясь международным языком авиации, английский язык облегчает обмен важной информацией, улучшает понимание проблем авиационными специалистами из других стран и обеспечивает более быстрое распространение и выполнение рекомендаций по обеспечению безопасности полетов.

2.4 Репозиторий рекомендаций по безопасности полётов является ценным инструментом для предотвращения происшествий и инцидентов в будущем. Он играет важную роль для:

2.4.1 Выявления системных проблем безопасности полётов – когда результатом многочисленных расследований становятся аналогичные рекомендации, это указывает на повторяющийся дефицит безопасности полётов в авиации;

2.4.2 Придания большего значения и срочности глобальным действиям – когда факты свидетельствуют о том, что проблема не является изолированной, это побуждает все заинтересованные стороны проявлять инициативу;

2.4.3 Содействия согласованному повышению безопасности полётов – это поддерживает разработку стандартизированных мер по повышению безопасности полётов и упрочивает усилия по контролю за соблюдением требований;

2.4.4 Повышения эффективности расследований за счёт подготовки более содержательных, целенаправленных и действенных отчётов;

2.4.5 Создания системы обратной связи, побуждая все заинтересованные стороны к снижению известных рисков и принятию упреждающих мер для предотвращения происшествий в будущем.

2.5 Ещё раз подчеркнем, что расследования авиационных происшествий и вытекающие из них рекомендации имеют важное значение для повышения авиационной безопасности, их основной целью является предотвращение подобных событий в будущем. Расследование авиационных происшествий является краеугольным камнем безопасности полётов на глобальном уровне, подкреплённым надёжными правилами, процедурами и компетентностью следователей. Подготовка имеет решающее значение для развития и поддержания этих компетенций. ИАТА призывает ИКАО обеспечить поддержание компетентности государственных полномочных органов по расследованию с помощью специальных учебных курсов по расследованию авиационных происшествий.

2.6 Подобно своевременной публикации окончательных отчётов, предварительные отчёты также должны публиковаться своевременно после происшествия или инцидента, чтобы обеспечить быстрое распространение ключевой фактической информации на ранних этапах процесса. Это помогает предотвратить неправильное толкование, спекуляции и распространение дезинформации. Своевременное обнародование информации имеет решающее значение для сообщения о проблемах безопасности полётов, выявленных в ходе ранних этапов расследования, и привлечения к ним внимания, что позволяет властям своевременно принимать корректирующие и предупреждающие меры.

2.7 Социальные сети все чаще становятся платформой для широкого обсуждения и критического изучения вопросов, служа различным целям, таким как продвижение социальных инициатив, обмен новостями и объединение сообществ по всему миру. Авиакатастрофы на коммерческом воздушном транспорте часто привлекают значительное внимание средств массовой информации, что приводит к быстрому и устойчивому общественному обсуждению. Учитывая повсеместный характер социальных сетей и быстрое распространение информации, крайне важно незамедлительно публиковать предварительный отчёт, содержащий факты, чтобы обеспечить точное и ответственное информирование о случившемся.

2.8 Защита личных данных всех участников серьезного инцидента или происшествия имеет важное значение для снижения стресса, предотвращения домогательств и обеспечения общего благополучия.

2.9 Несмотря на требования, изложенные в Приложении 13 ИКАО, сохраняется неприемлемый уровень несоблюдения обязательств, предусмотренных Чикагской конвенцией (Doc 7300), что приводит к значительным задержкам или полному отсутствию опубликованных отчётов.

2.10 Это подтверждается результатами проверок по надзору за безопасностью полетов, проведенных в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), которые показывают, что некоторые государства сталкиваются с трудностями в создании эффективных систем расследования авиационных происшествий и инцидентов. Эти проблемы в основном связаны с:

2.10.1 Недостатком ресурсов, технической экспертизы или финансирования для своевременного проведения расследований, в соответствии с Приложением 13.

2.10.2 Компетентностью следователей, прежде всего с учетом того, что все специалисты по расследованию авиационных происшествий должны быть активными, поддерживать квалификацию, обладать современными навыками, такими как знание передовых методов анализа данных.

2.11 Для государств, не располагающих необходимыми ресурсами для проведения расследований, создание региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO) представляет собой практический подход к эффективному проведению полноценных расследований происшествий для подготовки окончательных отчетов. ИАТА настоятельно рекомендует ИКАО оценивать эффективность программы RAIO с помощью региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) и программы оценки региональных организаций по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RRAP). Также, мы настоятельно призываем ИКАО принять необходимые меры, позволяющие и.

2.12 Кроме того, следует настоятельно призвать ИКАО принять необходимые меры, чтобы дать возможность и оказывать поддержку государствам, не располагающим достаточными ресурсами для создания собственного независимого органа по расследованию авиационных происшествий, активно участвовать в RAIO.

2.13 Различные учреждения или полномочные органы, участвующие в расследовании, подчиняются Министерству транспорта, Министерству юстиции или Управлению гражданской авиации, что может привести к конфликту интересов.

2.14 Когда государственное учреждение по расследованию авиационных происшествий не является независимым от государственного полномочного органа в сфере авиации, как того требует ИКАО, это может поставить под угрозу достоверность расследования, а также окончательного отчета, выводов и выполнения вытекающих из них рекомендаций.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Процесс расследования авиационных происшествий является одним из важнейших инструментов повышения глобальных стандартов безопасности полетов авиации. Однако для того, чтобы извлечь уроки из авиационных происшествий, отрасли требуются независимые, полные, доступные и своевременные отчеты о расследовании. Государствам следует придерживаться требований, изложенных в Приложении 13 ИКАО, и публиковать подробные окончательные отчеты о расследованиях авиационных происшествий в соответствии с рекомендациями и особенно в соответствии со сроками, предусмотренными настоящим Приложением, для обеспечения постоянного повышения безопасности полетов авиации.