



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40АЯ СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 29 повестки дня. Механизмы координации регионального выполнения мер по авиационной безопасности и аэронавигации

УЧРЕЖДЕНИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ РАБОЧИХ ГРУПП ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ (AIWG)

(Представлено Объединенными Арабскими Эмиратами)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе представлены преимущества учреждения региональных рабочих групп по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (AIWG) для повышения возможностей региональных государств в области расследования авиационных происшествий и инцидентов путем обмена информацией, знаниями и опытом.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению содержание настоящего рабочего документа;
- b) обратить внимание государств на необходимость принять в качестве примера Стратегию государств Ближневосточного (MID) региона и практическую модель механизма регионального взаимодействия в области расследования авиационных происшествий (ARCM), применяемую в Южноамериканском регионе ИКАО.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" Дос 10004, <i>Глобальный план обеспечения безопасности полетов</i> Дос 9946, <i>Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i> Отчеты и рабочие документы Ближневосточной региональной группы по обеспечению безопасности полетов (MID SST)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На государство, в котором имело место авиационное происшествие, в соответствии со Статьей 26 Конвенции возлагается обязанность организовать расследование обстоятельств авиационного происшествия. Такая деятельность привела к весьма значительному прогрессу, обусловленному выработкой рекомендаций по безопасности полетов, выполнение которых обеспечило улучшение характеристик конструкций воздушных судов, их изготовления, обслуживания и эксплуатации, а также способствовало улучшениям в других областях авиационной отрасли, таких как аэронавигационное и аэродромное обеспечение.

1.2 Для укрепления уверенности общественности в безопасности коммерческой авиации важно проводить тщательное расследование авиационных происшествий и инцидентов в целях определения их возможной причины и обнародования на должном уровне соответствующих рекомендаций по обеспечению безопасности полетов.

1.3 Для обеспечения эффективности расследования с учетом конструктивной и технической сложности современных воздушных судов и условий их эксплуатации проведение расследования авиационного происшествия или инцидента обычно предполагает участие экспертов в большом количестве специальных технических и эксплуатационных областей, а также наличие доступа к объектам, имеющим соответствующее специальное оборудование. Это требует от государств разработки и принятия плана обеспечения готовности, который активируется в случае авиационного происшествия или инцидента. В некоторых государствах такой план не может быть реализован ввиду недостаточности ресурсов, либо из-за ошибок в планировании. В других государствах могут отсутствовать специалисты, необходимые для проведения специализированного расследования в технической и эксплуатационной областях, либо соответствующее оборудование.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 В ходе выполнения Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) было выявлено, что отдельные государства не создали в своей авиационной деятельности эффективной системы расследования авиационных происшествий и инцидентов. Такие результаты объясняются, в основном, отсутствием ресурсов, соответствующей законодательной базы и регулирующих документов, организации, системы обучения и подготовки, оборудования, политики, правил и инструктивных материалов.

2.2 Указанные недостатки достаточно сложно исправить, если у государства не имеется достаточных ресурсов. Это может вылиться в неэффективное проведение расследования, при котором будут задействованы все ограниченные ресурсы государства, а полученные результаты будут иметь мало отношения к реальным причинам авиационного происшествия или инцидента. Такая дилемма может лишить мировую авиационную отрасль возможности извлечь из расследований авиационных происшествий и инцидентов полезные уроки в области обеспечения безопасности полетов.

2.3 С другой стороны, в некоторых государствах может иметься финансовая возможность привлечь необходимые ресурсы (как человеческие, так и денежные), могут наличествовать необходимое законодательство и регулирующие документы, может быть выстроена организационная структура, реализована дорогостоящая система обучения и подготовки специалистов по расследованию, может иметься в наличии современное оборудование и возможность выработки политики, процедур и руководящих принципов для проведения

расследований авиационных происшествий и инцидентов. Однако, в авиационной системе этих государств не случается авиационных происшествий, и, соответственно, специалисты по расследованию могут в течение продолжительного времени не иметь практики проведения расследований. Это может лишить полномочный орган по расследованию авиационных происшествий (AIA) возможности обновлять знания и навыки специалистов по расследованию, что со временем приведет к снижению уровня профессиональной подготовленности организации.

2.4 Сотрудничество государств в ходе проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов создаст платформу для обмена информацией, знаниями и опытом. Это даст государствам возможность обновлять свои системы, делиться ресурсами и создавать благоприятную обстановку для осуществления государствами функций наблюдения или непосредственного участия в проведении расследования другим государством.

2.5 В основе такой платформы может быть группа специалистов, включающая, среди прочих, представителей государств, которые могут периодически собираться, и поддерживать открытое общение с применением технических средств связи для обсуждения проблем, касающихся деятельности по расследованию. Наиболее целесообразным уровнем для такой платформы был бы региональный уровень, позволяющий транслировать далее усилия, предпринимаемые в рамках уже существующей глобальной платформы в лице Группы экспертов по расследованию авиационных происшествий (AIGP).

2.6 В качестве практического примера создания таких региональных рабочих групп Ближневосточный регион представил инициативу, одобренную на 7-м совещании Региональной ближневосточной группы по безопасности полётов (RASG-MID), состоявшемся в Каире (Египет) с 15 по 18 апреля 2019 года, и направленную на создание Рабочей группы по расследованию авиационных происшествий и инцидентов Ближневосточного региона ИКАО, в задачу которой будет входить выработка стратегии, политики и условий для полномочных органов по расследованию авиационных происшествий государств Ближневосточного региона. Участникам совещания был также представлен для обсуждения и одобрения круг полномочий Рабочей группы по расследованию авиационных происшествий, где были описаны ее цель, состав, задачи и ответственность входящих в нее лиц.

2.7 Целью создания Рабочей группы по расследованию авиационных происшествий и инцидентов Ближневосточного региона ИКАО является по большей части повышение эффективности деятельности государств Ближневосточного региона в области расследования авиационных происшествий и инцидентов путем обмена знаниями и опытом, поддержки и создания условий для сотрудничества между государствами Ближневосточного региона путем управления деятельностью регионального механизма взаимодействия в области расследования авиационных происшествий (ARCM), и, в конечном счете, создания условий для эффективного осуществления расследований авиационных происшествий и инцидентов, как предписано Приложением 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*, и поддержки реализации *Глобального плана по обеспечению безопасности полетов* (Doc 10004, ГПБП).

2.8 В целом, примеры потенциальных рабочих тематик, которыми могут заняться региональные AIWG, включают обсуждение методик расследования, изучение новых реалий в расследовании, таких как беспилотные авиационные системы (UAS) и городская аэромобильность (UAM), а также продвижение и поддержка выработки общих, отвечающих требованиям ИКАО стандартов, правил и нормативных положений, относящихся к расследованию авиационных происшествий и инцидентов.

2.9 Помимо этого, региональные AIWG могли бы сотрудничать и координировать взаимодействие со всеми партнерами в области эффективного использования имеющихся у

региональных государств ресурсов для расследования авиационных происшествий и инцидентов, включая их экспертные возможности, возможности по обучению и подготовке, оборудование, знание передовых технологий в области расследования и информацию, стандарты и инструктивный материал и т. д.; изучать результаты осуществленных ранее расследований авиационных происшествий и инцидентов, а также выработанные региональными государствами рекомендации по обеспечению безопасности полетов, включая выявление возможных тенденций; нарабатывать согласованную и взаимоприемлемую региональную базу данных по авиационным происшествиям и инцидентам и использовать такую базу данных для определения эксплуатационных рисков в области безопасности и способов управления ими, а также обсуждать инициативы или имеющие важное значение вопросы, имеющие отношение к деятельности AIGP или любых других международных форумов, учрежденных ИКАО и другими организациями.

2.10 Рабочая группа AIWG, помимо представителей полномочных органов государств по расследованию авиационных происшествий, может включать представителей эксплуатантов воздушных судов, поставщиков аэронавигационных услуг и изготовителей воздушных судов, а также представителей региональных и международных профессиональных организаций, таких как Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA), региональных организаций по расследованию авиационных происшествий (RAIO), Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), Международной федерации ассоциаций диспетчеров воздушного движения (IFATCA), Международного общества специалистов по расследованию авиационных происшествий (ISASI) и их региональных подразделений.

2.11 Члены Рабочей группы AIWG могут периодически собираться для обсуждения актуальной повестки, они могут в зависимости от ситуации также использовать средства проведения теле- и видеоконференций для обсуждения и обмена мнениями по любым неотложным вопросам, касающимся расследования авиационных происшествий и инцидентов.

2.12 Важно, чтобы региональные Рабочие группы AIWG действовали в рамках соответствующих региональных групп по обеспечению безопасности полетов в качестве органа, поддерживающего функции по расследованию и предотвращению авиационных происшествий. Такой статус позволит Рабочей группе AIWG сосредоточиться на выполнении своих задач и ускорении процесса.