



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 46 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

ВКЛЮЧЕНИЕ В ДОБАВЛЕНИЕ ЗАМЕЧАНИЙ ОТНОСИТЕЛЬНО ОКОНЧАТЕЛЬНОГО ОТЧЕТА О РАССЛЕДОВАНИИ ПРОИСШЕСТВИЙ И ВЫПОЛНЕНИЕ РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(Представлено Республикой Корея)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Когда заканчивается подготовка проекта окончательного отчета по расследованию авиационных происшествий, государство, проводящее расследование, рассылает копии проекта окончательного отчета всем заинтересованным государствам и связанным с ними эксплуатантам, чтобы они могли представить замечания по проекту окончательного отчета. Если государство, проводящее расследование, получает замечания от заинтересованных сторон, оно либо вносит поправки в проект окончательного отчета, либо, если они неприемлемы, размещает эти замечания в добавлении к окончательному отчету. Однако факт включения замечаний по окончательному отчету в добавление может быть расценен как результат значительного несогласия между государством, проводящим расследование, и соответствующими иностранными сторонами. Если причина несогласия связана с техническими аспектами результатов расследования, в особенности с безопасностью полетов, то в этом случае добавление, в которое включаются только неприемлемые замечания по окончательному отчету, не будет являться наилучшим решением в интересах безопасности полетов. В ходе расследования не следует оставлять несогласованными вопросы безопасности полетов.

Также после выпуска окончательного отчета, если соответствующие иностранные стороны не предпринимают без обоснованных причин превентивных действий, предлагаемых в рекомендациях по безопасности полетов, то в этом случае нет согласованной на международном уровне процедуры для государства, проводящего расследование, позволяющей ему предпринять какие-либо действия против относящихся к происшествию иностранных сторон. В этом случае рекомендации по безопасности полетов становятся бесполезными. Рекомендации по безопасности полетов следует принимать серьезно и выполнять их.

Для повышения уровня безопасности полетов на основе полученных в результате расследования авиационных происшествий уроков следует изучить и разработать в приоритетном порядке новые механизмы, предназначенные для решения вышеуказанных проблем.

Действия: Ассамблее предлагается: а) рассмотреть содержащиеся в настоящем документе вопросы; б) согласиться с тем, что ИКАО следует разработать в приоритетном порядке новые механизмы, предназначенные для решения вопросов, касающихся несогласия с окончательным отчетом и выполнения рекомендаций по безопасности полетов.	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями Е и F и предоставляет государствам новые механизмы для разрешения проблем, возникающих в результате несогласия с отчетами по расследованию происшествий и с целью обеспечить выполнение рекомендаций по безопасности полетов
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Приложение 13, <i>Расследование авиационных происшествий и инцидентов</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Результаты расследования авиационных происшествий, включая и выводы, должны быть безошибочными и беспристрастными, а содержащиеся в них рекомендации по безопасности полетов должны быть достаточно полными для предотвращения повторения аналогичных происшествий с воздушными судами, и поэтому всем заинтересованным сторонам следует их серьезно учитывать и выполнять. В окончательном отчете нет места субъективным факторам или правоты какой-либо одной страны.

1.2 Для этой цели в п. 6.3 раздела "ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА, ПРОВОДЯЩЕГО РАССЛЕДОВАНИЕ" Приложения 13 "*Расследование авиационных происшествий и инцидентов*" к Чикагской конвенции говорится, что проводящее расследование государство отсылает копию проекта окончательного отчета государству, которое назначило расследование; государству регистрации; государству эксплуатанта; государству разработчика; государству-изготовителя; и любому государству, которое приняло участие в расследовании, с предложением представить как можно скорее существенные и аргументированные замечания по поводу отчета.

1.3 В том же пункте также говорится, что если проводящее расследование государство получает замечания в течение 60 дней от даты сопроводительного письма, то оно либо вносит поправки в проект окончательного отчета с целью включить в них полученные замечания, либо, если государство, которое представило замечания, пожелает этого, добавляет в виде приложения эти замечания к окончательному отчету. Если проводящее расследование государство не получает замечаний в течение 60 дней с даты первого сопроводительного письма, оно издает окончательный отчет в соответствии с п. 6.4 Приложения 13, если только продление указанного срока не было согласовано с соответствующими государствами.

1.4 Примечание 2 того же пункта гласит, что замечания, добавленные к тексту окончательного отчета, касаются лишь редакционных конкретных технических аспектов окончательного отчета, по которым невозможно было прийти к соглашению.

1.5 В пп. 6.3.1 и 6.3.2 Приложения 13 проводящему расследованию государству рекомендуется отсылать копию проекта окончательного отчета эксплуатанту через государство эксплуатанта и через государство разработчика или государство-изготовителя и направлять копию организациям, ответственным за конструкцию типа и окончательную сборку воздушного судна в целях обеспечения возможности представления ими замечаний по проекту окончательного отчета.

1.6 В п. 6.10 Приложения 13 в разделе "ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА, ПОЛУЧАЮЩЕГО ИЛИ ВЫПУСКАЮЩЕГО РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ" говорится, что государство, которое получает рекомендации по обеспечению безопасности, в течение 90 дней с момента выпуска препроводительного письма информирует представившее предложение государство о принятых или рассматриваемых предупредительных мерах или о причинах неприятия каких-либо мер.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Включение в добавление замечаний к окончательному отчету

2.1.1 Несмотря на все усилия по достижению наилучших результатов расследования авиационных происшествий, проводящие расследование государства в процессе координации подготовки проекта окончательного отчета и в соответствии с требованиями Приложения 13 могут не достигнуть общего согласия по поводу фактической информации, результатов анализа, выводов или предназначенных для безопасности полетов рекомендаций с государством регистрации; государством эксплуатанта, государством разработчика, государством-изготовителем; государством, которое принимало участие в расследовании; эксплуатантом; и организациями, ответственными за конструкцию типа и окончательную сборку воздушного судна.

2.1.2 Если вопросы, содержащиеся в замечаниях, просты и незначительны по своему характеру, их можно с легкостью уточнить в процессе сотрудничества между заинтересованными сторонами. Однако, если координация не состоялась и соглашение не было достигнуто по замечаниям серьезного характера, единственным решением является включение замечания других сторон в добавление к окончательному отчету в соответствии с положениями Приложения 13.

2.1.3 Однако несогласие с текстом проекта окончательного отчета между заинтересованными сторонами и тот факт, что в результате этого замечания других сторон включаются в добавление, в некоторых случаях можно трактовать различным образом. Одним из этих случаев является то, что качество результатов расследования, в особенности выводы и/или предназначенные для безопасности полетов части рекомендаций, являются столь слабыми, что эти рекомендации неразумны и неприемлемы в интересах безопасности. Подобная проблема может возникнуть в случае недостаточного числа квалифицированных исследователей; несовершенной техники; ненадлежащих процедур расследования; предубежденности или тенденциозности мнения; отсутствия опыта в расследовании происшествий и т. д. Другим случаем может быть то, что эти вопросы связаны с нетехническими областями, включая политические причины или интересы заинтересованных сторон.

2.1.4 Поскольку причины несогласия связаны с техническими аспектами результатов расследования, в особенности с безопасностью полетов, то данный вопрос следует внимательно рассмотреть не только заинтересованным сторонам, но также и представителям всего международного авиационного сообщества, поскольку в результате ненадлежащего расследования

невозможно выявить и определить точные причины происшествия, и в соответствии с этим рекомендации относительно безопасности полетов могут быть неверными.

2.1.5 В п. 2.1.4 выше говорится о том, что единственным действием, требующимся в Приложении 13 относительно включения замечаний других заинтересованных сторон в добавление к окончательному отчету, не является наилучшим решением для предотвращения аналогичных происшествий. В целом, по техническим аспектам не должно быть разногласия, по крайней мере между государствами, проводящими расследование, и другими заинтересованными сторонами.

2.1.6 Но если причины разногласий связаны с другими вопросами, такими как политические причины или интересы других заинтересованных сторон, то в этом случае включение замечаний других заинтересованных сторон в добавление к окончательному отчету будет являться надлежащим решением.

2.2 Выполнение рекомендаций по безопасности полетов

2.2.1 Если после выпуска рекомендаций по безопасности полетов, содержащихся в окончательном отчете, другие заинтересованные стороны, эксплуатант или организации, ответственные за конструкцию типа и окончательную сборку воздушного судна, не предпринимают надлежащих профилактических действий, предлагаемых в указанных рекомендациях по безопасности полетов, без обоснованных на то причин, то в этом случае не существует международной согласованной процедуры для государства, проводящего расследование, позволяющему ему предпринять какие-либо действия против связанных с происшествием сторон. В этом случае рекомендации по безопасности полетов становятся бесполезными и очевидно, что они выступают против целей рекомендаций по безопасности полетов, которые направлены на предотвращение повторения аналогичных происшествий за счет предупредительных мер.

3. ВЫВОД

3.1 В соответствии с пп. 2.1.4 и 2.1.5 выше настоящие положения Приложения 13, в которых требуется включать в добавление к окончательному отчету только неприемлемые замечания других заинтересованных государств, эксплуатанта или организаций, отвечающих за проектировку типа и окончательную сборку воздушного судна, становятся недостаточными в интересах безопасности полетов. Несогласованные вопросы технического характера, особенно вопросы, касающиеся безопасности полетов, не следует оставлять без внимания в ходе расследования авиационных происшествий.

3.2 Если заинтересованные стороны не выполнены или выполнены частично без оправдательных причин рекомендации по безопасности полетов, как об этом говорится в п. 2.2.1 выше, то у проводящего расследование государства нет иного выхода, кроме принуждения их к выполнению этих рекомендаций. Рекомендации по безопасности полетов следует четко выполнять в интересах безопасности полетов.

3.3 Для повышения уровня безопасности полетов следует изучать уроки, полученные в результате расследования авиационных происшествий, готовить новые механизмы для решения проблем, указанных в пп. 3.1 и 3.2 выше, и разрабатывать приоритетные задачи под эгидой ИКАО.