

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



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

Монреаль, 13–18 октября 2008 года

ДОКЛАД

Утверждено Совещанием и опубликовано
с санкции Генерального секретаря

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



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

Монреаль, 13–18 октября 2008 года

ДОКЛАД

Утверждено Совещанием и опубликовано
с санкции Генерального секретаря

Опубликовано отдельными изданиями на русском,
английском, испанском и французском языках
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по
продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО www.icao.int.

**Дос 9914 ИКАО. Доклад Специализированного совещания (2008)
по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG)**

Номер заказа: 9914

ISBN 978-92-9231-216-9

© ICAO 2008

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может
воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в
какой форме и никакими средствами без предварительного письменного
разрешения Международной организации гражданской авиации.

ПРЕПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО

Кому: председателю Аэронавигационной комиссии

От: председателя Специализированного совещания (2008)
по расследованию и предотвращению авиационных
происшествий (AIG) (AIG/08)

Имею честь представить доклад Восьмого Специализированного совещания (2008) по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG) (AIG/08), проходившего в Монреале с 13 по 18 октября 2008 года.



Н. Стосс
Председатель

Монреаль, 18 октября 2008 года

СОДЕРЖАНИЕ

	Страница
ПЕРЕЧЕНЬ РЕКОМЕНДАЦИЙ	i-2
СПРАВКА О РАБОТЕ СОВЕЩАНИЯ	ii-1
1. Продолжительность совещания.....	ii-1
2. Участники совещания.....	ii-1
3. Должностные лица.....	ii-1
4. Секретариат	ii-1
5. Принятие повестки дня	ii-2
6. Организация работы	ii-3
7. Вступительное слово Генерального секретаря	ii-3
8. Выступление председателя Аэронавигационной комиссии	ii-5
СПИСОК ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ	iii-1
ПОВЕСТКА ДНЯ СОВЕЩАНИЯ	iv-1
ГЛОССАРИЙ ТЕРМИНОВ	v-1
ДОКЛАД ПО ПУНКТАМ ПОВЕСТКИ ДНЯ	
Пункт 1 повестки дня. Приложение 13	
1.1. Глава 1 Приложения 13	1.1-1
1.2. Глава 5 Приложения 13	1.2-1
1.3. Глава 7 Приложения 13	1.3-1
1.4. Форма окончательного отчета в Приложении 13	1.4-1
1.5. Уведомление об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах	1.5-1
1.6. Окончательный отчет	1.6-1
1.7. Дополнение Е к Приложению 13.....	1.7-1
Пункт 2 повестки дня. Последние результаты работ в области расследования и предотвращения	2-1
Пункт 3 повестки дня. Сотрудничество государств при проведении расследований.....	3-1
Пункт 4 повестки дня. Обработка и представление данных о безопасности полетов	4-1
Пункт 5 повестки дня. Проведение расследования	5-1
Пункт 6 повестки дня. Региональное сотрудничество в расследовании авиационных происшествий и инцидентов.....	6-1
Пункт 7 повестки дня. Устранение недостатков, выявленных в ходе проверок, проводимых ИКАО	7-1

ПЕРЕЧЕНЬ РЕКОМЕНДАЦИЙ¹			Страница
RSPP	1.1/1	Включение беспилотных авиационных систем (БАС)	1.1-1
RSPP	1.1/2	Поправка к определению термина "авиационное происшествие", касающаяся повреждений воздушного судна	1.1-2
RSPP	1.1/3	Новое дополнение X "Инструктивный материал по определению повреждений воздушного судна"	1.1-3
RSPP	1.1/4	Поправка к определению термина "серьезный инцидент"	1.1-6
RSPP	1.1/5	Поправка к дополнению С Приложения 13	1.1-6
RSPP	1.1/6	Поправка к определению термина "рекомендация по обеспечению безопасности"	1.1-8
RSPP	1.1/7	Внесение примечания к п. 6.8	1.1-8
RSPP	1.1/8	Поправка к определению понятия "уполномоченный представитель"	1.1-9
	1.2/1	Перечень примеров серьезных инцидентов	1.2-2
RSPP	1.2/2	Поправки к пп. 5.1.1 и 5.4 главы 5	1.2-3
RSPP	1.2/3	Поправки к п. 5.4.1 главы 5	1.2-5
RSPP	1.2/4	Новая Рекомендуемая практика	1.2-6
RSPP	1.2/5	Поправка к п. 4.2 главы 4 и внесение в главу 5 нового п. 5.12.2	1.2-8
RSPP	1.2/6	Поправки к п. 5.27 главы 5 и внесение нового п. 5.28	1.2-9
RSPP	1.3/1	Поправка к п. 4.1 главы 4	1.3-2
RSPP	1.4/1	Поправки к определению термина "причины" и добавлению к Приложению	1.4-2
	1.4/2	Разработка определения термина "способствующие факторы"	1.4-3
RSPP	1.6/1	Поправки к п. 6.3 главы 6	1.6-2
	1.6/2	Примечание к п. 6.3	1.6-3
RSPP	1.6/3	Действия по выполнению рекомендаций по обеспечению безопасности	1.6-3
	1.6/4	Рекомендации по обеспечению безопасности, имеющие глобальное значение	1.6-4

¹ Рекомендации с сокращением RSPP касаются предложений об изменении содержащихся в Приложении Стандартов, Рекомендуемой практики, Правил аэронавигационного обслуживания или инструктивного материала.

		Страница
	1.6/5 Инструктивные указания по идентификации, составлению и отслеживанию хода выполнения рекомендаций по обеспечению безопасности	1.6-5
	1.6/6 Общее средство и общая таксономия для рекомендаций по обеспечению безопасности	1.6-5
RSPP	1.6/7 Поправки к пп. 6.8, 6.9 и 6.10 главы 6	1.6-6
RSPP	1.6/8 Поправки к пп. 6.4, 6.5 и 6.6 главы 6	1.6-8
	1.7/1 Дальнейшее изучение вопроса о защите данных о безопасности полетов	1.7-3
RSPP	1.7/2 Поправки к п. 5.12 главы 5	1.7-3
	2/1 Использование типового МОВ Договаривающимися государствами	2-2
	2/2 Контрольный перечень для предоставления помощи	2-3
	2/3 Работа Группы экспертов по бортовым самописцам	2-3
	2/4 Бортовые самописцы	2-3
	2/5 Проработка вопросов, касающихся предотвращения авиационных происшествий	2-4
	3/1 Возобновление проведения практикумов ИКАО по вопросам AIG	3-2
	3/2 Ознакомительные практикумы	3-3
RSPP	4/1 Поправки к главам 7 и 8	4-2
	4/2 Использование совместимых с ADREP систем сбора данных о безопасности полетов и обмена ими	4-3
	4/3 Публикация данных о безопасности полетов	4-3
	4/4 Принятие совместной с ADREP таксономии	4-3
	4/5 Поддержание актуальности таксономии ADREP	4-3
RSPP	5/1 Поправка к главе 5	5-1
	5/2 Документ, касающийся политики и процедур в области расследования авиационных происшествий	5-2
RSPP	5/3 Поправка, касающаяся координации деятельности с судебными полномочными органами	5-2
RSPP	6/1 Поправки к пп. 5.1 и 5.1.1 главы 5	6-2

		Страница
6/2	Инструктивные указания в отношении создания региональной системы расследования происшествий и инцидентов и управления ею	6-3
6/3	Региональное сотрудничество в расследовании авиационных происшествий и инцидентов	6-3
6/4	Проект создания региональной комиссии по проведению расследований происшествий в регионе Центральной Америки	6-4
7/1	Оценка связанных с выполнением положений Приложения 13 недостатков, выявленных в ходе проверок в рамках УППКБП	7-2

СПРАВКА О РАБОТЕ СОВЕЩАНИЯ

1. ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ СОВЕЩАНИЯ

1.1 Специализированное совещание (2008) по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG) (AIG/08) открыл Генеральный секретарь д-р Тайеб Шериф 13 октября 2008 года в 10:00 в зале заседаний Ассамблеи Штаб-квартиры Международной организации гражданской авиации в Монреале. На 1-м пленарном заседании перед участниками совещания также выступил председатель Аэронавигационной комиссии г-н Омари Нунду. Заключительное пленарное заседание состоялось 18 октября 2008 года.

2. УЧАСТНИКИ СОВЕЩАНИЯ

2.1 На Специализированном совещании AIG/08 присутствовали 225 участников и наблюдателей из 75 Договаривающихся государств и 12 международных организаций. Список участников приводится на с. iii-1 – iii-7.

3. ДОЛЖНОСТНЫЕ ЛИЦА

3.1 На 1-м пленарном заседании были выбраны следующие должностные лица:

председатель:	Н. Стосс (Канада);
первый заместитель председателя:	У.Т. Чан (Сингапур);
второй заместитель председателя:	Х.Д. Энгроба (Аргентина).

4. СЕКРЕТАРИАТ

4.1 Функции секретаря совещания выполнял г-н М. Коста, начальник Секции расследования и предотвращения авиационных происшествий (AIG). Функции заместителей секретаря выполняли г-н Т. Тормодссон, технический сотрудник (AIG), и г-н А. де Кок, технический сотрудник (AIG). Им оказывали помощь г-н Дункан Монако, технический сотрудник, Секция безопасности полетов (FLS); д-р Стюарт Шрекенгаст, технический сотрудник по вопросам поддержки внедрения (ISD), безопасность полетов, г-н Николас Ралло, технический сотрудник, Секция проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов; г-н Юри Фаттах, сотрудник программы в области аэронавигации, и г-н Кай Фростелл, консультант. В ходе совещания г-н Поль Лами, заместитель директора Аэронавигационного управления, предоставлял консультации и давал советы.

Пункт повестки дня	Секретарь по пункту повестки дня	Помощь оказывали
1.1	К. Фростелл	А. де Кок
1.2.1	Т. Тормодссон	К. Фростелл
1.2.2	А. де Кок	К. Фростелл
1.2.3	Т. Тормодссон	Д. Монако
1.2.4	Т. Тормодссон	Н. Ралло
1.3	А. де Кок	Д. Монако
1.4	К. Фростелл	А. де Кок
1.5	Т. Тормодссон	Д. Монако
1.6	А. де Кок	К. Фростелл
1.6.1	А. де Кок	Т. Тормодссон
1.6.2	А. де Кок	Т. Тормодссон
1.6.3	Н. Ралло	К. Фростелл
1.7	К. Фростелл	Т. Тормодссон
2	Т. Тормодссон	Д. Монако
3	А. де Кок	Н. Ралло
4	Ю. Фаттах	А. де Кок
5	К. Фростелл	Т. Тормодссон
6	Н. Ралло	С. Шрекенгаст
7	Н. Ралло	Т. Тормодссон

4.2 Общее административное руководство и устный и письменный перевод обеспечивались под руководством г-жи Фэн Лиу, директора Административного управления, которой оказывали помощь г-жа Д. Рахмани, сотрудник Сектора контроля за документацией, и г-жа Э. Маккарти, исполняющая обязанности начальника Секции синхронного перевода.

4.3 Техническое обеспечение совещания осуществляли г-н Майк Бланш, начальник Секции обслуживания конференций и помещений. Типографское обслуживание обеспечивал г-н Ж.Д. Дау, начальник Службы размножения и внешнего распространения документов. Участников совещания также консультировали другие сотрудники Секретариата ИКАО, включая г-на О. Фабрици, начальника Секции делопроизводства, и г-н Д. Савик, начальник Секции Web и управления документацией.

5. ПРИНЯТИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

5.1 Представленная Аэронавигационной комиссией повестка дня была принята на 1-м пленарном заседании.

6. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ

6.1 На 1-м пленарном заседании был принят организационный план работы, представленный государствам до начала совещания.

6.2 Президент Совета в рамках переданных ему полномочий принял решение временно приостановить подготовку протоколов Специализированного совещания AIG/08.

6.3 В соответствии с *Директивами специализированным аэронавигационным совещаниям и правилами процедуры для их проведения* (Дос 8143) была создана координационная группа, которая проводила заседания в ходе совещания. В ее состав вошли председатель совещания, секретарь совещания, заместители секретаря и секретари по пунктам повестки дня; при необходимости, в ее работе принимали участие представители различных подразделений Секретариата, обслуживавших совещание. Группа смогла обеспечить координацию деятельности совещания, используя для этого имеющиеся службы и помещения.

7. ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ Д-РА ТАЙЕБА ШЕРИФА

Для меня является честью и привилегией приветствовать вас на Специализированном совещании по расследованию и предотвращению авиационных происшествий 2008 года (AIG/08). Тема совещания "Совершенствование методов расследования с целью повышения безопасности полетов во всем мире" подчеркивает важную роль расследования происшествий и серьезных инцидентов для обеспечения безопасности полетов.

Предыдущее Специализированное совещание AIG состоялось в 1999 году. С тех пор было установлено, что многочисленные положения Приложения 13 нуждаются в уточнении и переоценке. Они отражены в вашей повестке дня, которая включает очень важные вопросы, например о том, как продолжать совершенствовать методы расследования происшествий и серьезных инцидентов с минимальными затратами, учитывая существующие повсеместно ограничения в области ресурсов. Другие дискуссионные вопросы будут включать будущие подходы к расследованию происшествий и серьезных инцидентов с акцентом на оказание помощи нуждающимся государствам путем создания региональных органов, занимающихся расследованием, а также некоторые новые проблемы, касающиеся беспилотных летательных аппаратов и сверхлегких реактивных воздушных судов.

Более подробно о повестке дня расскажет председатель Аэронавигационной комиссии г-н Омари Нунду, а я хочу поделиться с вами следующими соображениями.

Мы вправе гордиться результатами нашей коллективной работы: авиация остается самым надежным видом пассажирских перевозок, а уровень безопасности на воздушном транспорте неуклонно повышается. Этот впечатляющий послужной список является прямым результатом комплексного подхода к обеспечению безопасности полетов со стороны всех членов авиационного сообщества.

Однако мы не можем почивать на лаврах, так как возможности для совершенствования не исчерпаны. Программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов вскрыла недостатки во всех областях процесса расследования авиационных происшествий – от начального уведомления о событии до реакции на рекомендации по обеспечению безопасности

полетов, содержащиеся в окончательном докладе. Этот вопрос должен быть рассмотрен, и я рад тому, что он включен в вашу повестку дня. Это полностью соответствует политике ИКАО, в которой подчеркивается важность внедрения.

Для обеспечения целенаправленности наших усилий, ИКАО в тесном сотрудничестве с отраслью подготовила новую редакцию Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП), которая была представлена 36-й сессии Ассамблеи. Главная цель ГПБП состоит в снижении риска авиационных происшествий посредством определения для всех заинтересованных сторон общей системы координат, что позволит использовать более активный подход к проблемам безопасности полетов и поможет координировать и направлять выработку политики и инициатив в области безопасности полетов во всем мире.

Одна из глобальных инициатив ГПБП в области безопасности полетов призывает государства создавать эффективную систему расследования инцидентов и авиационных происшествий, которая даст возможность детально изучать причинные факторы, приведшие к происшествию. Предложенная государствам стратегия включает: 1) реализацию государствами принципиальных положений Приложения 13 и создание надлежащим образом финансируемого, профессионально подготовленного, независимого и беспристрастного органа по расследованию или обеспечение доступа к такому органу; 2) создание государственных правовых рамок деятельности по защите связанной с безопасностью полетов информации, собираемой для предотвращения авиационных происшествий, а не для поиска виновных; и 3) осуществление международного сотрудничества и обмен информацией об авиационных происшествиях и инцидентах.

В ближайшие дни вы рассмотрите каждый из этих элементов, и нам будет важно получить ваше мнение.

Ни у кого нет сомнений в том, какую важную роль в укреплении безопасности полетов играет сообщество специалистов по расследованию инцидентов и авиационных происшествий, сообщество, которое сегодня здесь представляют делегаты из 67 государств и наблюдатели из 11 международных организаций.

Благодаря преданности делу и неустанной работе по углубленному изучению первопричин авиационных происшествий, специалисты по расследованию помогают отрасли принимать неотложные меры по повышению уровня безопасности полетов, предотвращая непроизводительные затраты людских и материальных ресурсов. Их работа вместе с остро необходимой помощью, поступающей из других секторов авиационной отрасли, имеет важное значение, и все мы, как партнеры в области международного воздушного транспорта, должны делать все, чтобы специалисты по расследованию инцидентов и авиационных происшествий могли продолжать выполнять свои функции в соответствии с положениями Приложения 13 к Чикагской конвенции.

В заключение желаю вам продуктивной дискуссии в течение всей этой недели. ИКАО ждет результатов вашего совещания, которые лягут в основу дальнейшего совершенствования методов расследования инцидентов и авиационных происшествий с целью укрепления безопасности полетов по всем миру.

8. **ВЫСТУПЛЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ КОМИССИИ Г-НА О.Р. НУНДУ**

Доброе утро дамы и господа!

Я полон надежд на решение различных вопросов и с большим удовлетворением отмечаю, что в основном все государства отреагировали на предложение собраться на это совещание. Я счастлив видеть сегодня утром столь полно представленное собрание. Благодарю вас.

Г-н Генеральный секретарь, уважаемые участники, дамы и господа!

Прежде всего мне хотелось бы присоединиться к Генеральному секретарю и поприветствовать вас на открытии Восьмого Специализированного совещания по расследованию и предотвращению авиационных происшествий, которое является очень важным совещанием в это критическое время перемен, крайне положительных достижений и соответствующих возможностей и вызовов, стоящих перед гражданской авиацией. Прошло почти десять лет со времени проведения предыдущего совещания в 1999 году. Все это время ИКАО усиленно работала, чтобы продвинуться вперед в деле расследования и предотвращения авиационных происшествий с целью повышения уровня безопасности полетов, одновременно пытаюсь справиться с ростом воздушных перевозок. По большей части эта работа была основана на конструктивных и передовых рекомендациях предыдущего совещания. Проводимое на этой неделе совещание дает нам еще одну возможность оглянуться на то, что мы делали в 1999 году на предыдущем совещании, и понять, что мы не сделали из того, что нам следовало сделать. У нас будет возможность оглянуться на то, что случилось за этот промежуток времени и увидеть, как мы реагировали на возникающие ситуации, чтобы в конце совещания мы смогли выбрать правильную методику расследования авиационных происшествий и инцидентов в будущем.

Как подчеркнул Генеральный секретарь в своей речи, воздушный транспорт остается самым безопасным видом транспорта. Это достойное похвалы положение возникло в результате нашего совместного сотрудничества авиаторов, объединенных, уверенных и целенаправленных усилий, которые все мы направляли на авиационную отрасль для постоянного повышения уровня безопасности полетов с учетом той роли, которую играют расследования авиационных происшествий и инцидентов в достижении такого успеха. Несмотря на это, настало время, когда мы не можем более зависеть от ответной реакции, направленной лишь на перевод авиационной безопасности на другой, более высокий уровень. Нам необходимо все больше и больше работать над превентивными мерами, которые мы сможем подготовить лишь в том случае, если будет налажен упрощенный процесс добровольного раскрытия и передачи информации о безопасности полетов, которую нелегко, а иногда даже просто невозможно получить в тех случаях, когда такая информация используется для каких-либо других, не связанных с безопасностью полетов целей. Мы не можем далее наказывать людей, добровольно предоставляющих нам информацию, которая могла бы предотвратить происшествия, в то время как укрывающие такую информацию из страха судебного разбирательства остаются безнаказанными. Мы не можем поступать таким образом и ожидать, что заработают меры превентивного характера. Мы не сможем предотвращать авиационные происшествия, если будем и дальше действовать подобным образом. Очевидно, нам необходимо сбалансировать защиту информации о безопасности полетов с надлежащим отправлением правосудия. Это признается и является предметом резолюции А36-9 ИКАО (*Защита информации от систем сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях повышения уровня безопасности полетов в авиации*). Аэронавигационная комиссия, да и вся Организация в целом, разделяют эту озабоченность, и поэтому в настоящее время у нас имеется правовое руководство для защиты информации о безопасности полетов, которое в ноябре

2006 года было включено в Приложение 13. При рассмотрении документа WP/14 настоящего совещания вы найдете инструктивный материал юридического характера, который реально оказал помощь ряду государств в деле защиты информации о безопасности полетов от ненадлежащего использования. Мы надеемся, что множество других государств также найдут этот материал полезным.

Если авиация должна продолжать выполнение важной роли в процессе глобального развития, то в этом случае она должна, по крайней мере, не отставать от развития технологий в условиях меняющегося мира, а там, где это необходимо, и в особенности, если это касается безопасности полетов, она должна возглавить мировое сообщество в поисках новаторских методов работы. Расследования авиационных происшествий и инцидентов являются ключевым компонентом такой руководящей роли, но, делая это, мы должны помнить об ограниченных ресурсах и поэтому стремиться к эффективности, действенной реализации ресурсов и приоритизации задач. Поэтому есть безусловная необходимость оценки масштабов расследования с учетом экономической эффективности. Помня об этом и не забывая о том, что желательно сохранять высокий уровень стабильности SARPS, с тем чтобы государства в свою очередь могли поддерживать стабильность своих национальных правил, Аэронавигационная комиссия предприняла согласованные усилия с целью ограничить число обсуждаемых вопросов на этом совещании, сведя их до нескольких совершенно необходимых для рассмотрения тем.

Поэтому повестка дня, которая находится перед вами, разделена на семь пунктов.

Пункт 1 касается положений Приложения 13. В ходе обсуждений вы еще раз обратитесь к некоторым определениям для включения их в Приложение и придания им большей ясности. Вы рассмотрите включение термина "беспилотные авиационные системы (БАС)" в определение происшествий. Вы обсудите расширение содержащегося в Приложении 13 определения "причины" с целью подчеркнуть единственную цель расследования только в интересах безопасности. Вы рассмотрите определение "рекомендации по обеспечению безопасности" и "серьезные инциденты", чтобы в большей степени разъяснить их значение в свете поставленных государствами вопросов. В рамках этого пункта повестки дня вы также рассмотрите возможности государств наилучшим образом распределить ограниченные ресурсы, имеющиеся для расследования в свете существующего положения п. 5.1 Приложения, которое призывает государства расследовать обстоятельства происшествий. Кроме того, вы обсудите перевод в разряд стандартов существующей Рекомендуемой практики 5.1.1 в интересах признания необходимости приложения дополнительных усилий в ходе получения информации о серьезных происшествиях. Кроме того, вам предложат рассмотреть п. 5.4.1, касающийся независимости расследования от юридических или административных процедур.

Совещание также обсудит необходимость внесения поправки в соответствующее положение Приложения 13, с целью дать возможность ИКАО получать уведомления относительно очень легких реактивных воздушных судов с максимальной массой, равной или менее 2250 кг, поскольку вам известно, что в настоящее время ИКАО получает сообщения об инцидентах, связанных с воздушными судами, максимальная масса которых превышает 2250 кг. Кроме того, в рамках пункта 1 повестки будут обсуждены вопросы мониторинга и действий в отношении рекомендации по обеспечению безопасности полетов и "выпуска окончательного отчета" в интересах своевременной подготовки этих отчетов для общественности.

В рамках **пункта 2** повестки дня вы будете проинформированы о недавней разработке инструктивного материала AIG и связанных с ним вопросов. В связи с этим я рад сообщить вам о том, что часть III "*Расследование*" *Руководства по расследованию авиационных происшествий и*

инцидентов в настоящее время имеется на веб-сайте ICAO-NET, что стало возможным благодаря огромным усилиям Секретариата. Вас также проинформируют о статусе *Циркуляра ИКАО об опасностях на месте авиационных происшествий*, о типовом МОВ, разработанном в прошлом году для использования его государствами в целях обеспечения взаимопомощи в ходе расследований. Помимо этого, вы получите обновленную информацию относительно недавней работы, которую провела Группа экспертов по бортовым самописцам.

Пункт 3 касается сотрудничества между государствами. В прошлом ИКАО провела несколько учебных семинаров для обмена информацией и опытом в областях предотвращения авиационных происшествий и расследования. Однако ограниченность бюджета сделала невозможным для ИКАО продолжить организацию таких мероприятий. Мы хотели бы, чтобы вы рассмотрели вопрос о возобновлении с помощью государств таких учебных семинаров.

Существует ряд различных способов представления и анализа данных о безопасности полетов. Это иногда приводило к некоторой путанице и недоразумениям и может в дальнейшем привести к совершенно противоположному представлению сведений о безопасности полетов. В рамках **пункта 4** совещание рассмотрит необходимость добавления к каждой публикации данных о безопасности полетов четкого описания взятых для образца данных и использованных параметров, тем самым обеспечивая, чтобы представление данных о безопасности полетов было научным и логичным с математической точки зрения.

В ходе расследования происшествий в некоторых государствах правовые органы берут под свой контроль обломки воздушного судна, что может задержать или ограничить проведение расследований в соответствии с требованиями Приложения 13. В **пункте 5** повестки дня будут рассмотрены критические вопросы, касающиеся координации работы с правовыми органами в ходе расследований.

В рамках **пункта 6** повестки дня совещание рассмотрит вопрос регионального сотрудничества, участвуя в котором государства, не имеющие ресурсов для проведения расследования серьезных происшествий, случившихся на их территории, смогут получить помощь от других заинтересованных государств (например, государство-изготовитель, государство эксплуатанта и т. д.). Однако в некоторых государствах нет возможности проведения расследования даже небольших происшествий и серьезных инцидентов. Развитие региональных органов расследования могло бы оказаться средством преодоления этих трудностей, и, возможно, вы изучите и обсудите эти вопросы.

В ходе проверок состояния безопасности полетов в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) были выявлены недостатки, связанные с расследованием и предотвращением авиационных происшествий. При рассмотрении **пункта 7** совещанию будет предложен краткий перечень этих недостатков, и вы рассмотрите возможные стратегии их исправления, с тем чтобы ИКАО получила от вас рекомендации по проведению дальнейшей работы.

Как вы видите, даже при селективном подходе к ключевым вопросам для рассмотрения, повестка дня совещания представляется весьма полной и разнообразной, и в течение последующих шести дней вы будете весьма загружены их рассмотрением. Я совершенно уверен в том, что вы сумеете разобраться во многих важных вопросах расследования происшествий в ходе их изучения, поскольку вы являетесь расследователями, членами команды в самом прямом смысле этого слова, привычными к напряженной работе. У меня нет сомнений, что вы приведете нас к успешным результатам.

Я хочу пожелать вам оживленных обсуждений, целенаправленных дискуссий и значимых результатов. Я желаю вашему совещанию всяческих успехов. Аэронавигационная комиссия с нетерпением ожидает рассмотрения результатов и рекомендаций совещания AIG/08.

Благодарю всех вас за внимание!

СПИСОК ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ

Государство/территория	Фамилия	Статус
Австралия	Bills, K.	Глава делегации
	Stray, A.	Заместитель главы делегации
	Maccauley, K.M.	Заместитель главы делегации
	Aleck, J.	Делегат
	Macfarlane, R.	Советник
Австрия	Raicher, G.	Глава делегации
	Veit, M.	Делегат
Азербайджан	Aliyev, H.	Глава делегации
Аргентина	Engroba, J.D.	Глава делегации
	Fernandez, C.S.	Делегат
	Sardi, C.H.	Делегат
Бельгия	Blendeman, L.V.A.	Делегат
Болгария	Kostov, A.	Глава делегации
	Petrov, Y.	Заместитель главы делегации
	Mihdova, E.T.	Делегат
Бразилия	Kersul, J.	Глава делегации
	Camargo, F.	Заместитель главы делегации
	Bastos, L.C.M.	Делегат
	Felipe, F.	Делегат
	Nascimento, L..	Делегат
	Souza Marques, J.A.	Делегат
Бруней-Даруссалам	Suhaili, I.H.	Глава делегации
	Hj Harun, Z.	Заместитель
Венгрия	Meszaros, L.	Глава делегации
	Badovszky, G.	Заместитель главы делегации
Венесуэла	Sanchez Perez, B.	Глава делегации
	Torres Rodríguez, O.	Делегат
	Marin, V.	Заместитель
	Guillen, M.	Советник
	Briceno, P.	Наблюдатель
Вьетнам	Ho, M.T.	Глава делегации
	Luu, Van, D.	Делегат
	Ngo Thanh, T.	Делегат
	Nguyen, P.T.	Делегат
	Pham, T.M.	Делегат
	Ta. V.T.	Делегат

Государство/территория	Фамилия	Статус
Габон	Matsoungou, J.P.	Делегат
Гана	Akatue, E. Sam, A.G.	Глава делегации Делегат
Германия	Kramer, U. Kamp, R.	Глава делегации Заместитель главы делегации
Греция	Tsolakis, A. Kondylis, I. Kyriakopoulos, G. Papadopoulos, I. Tsinipizoglou, P.	Глава делегации Делегат Делегат Делегат Делегат
Дания	Eriksen, T. Puggaard, M. Christensen, F.	Глава делегации Заместитель главы делегации Делегат
Доминиканская Республика	Emmanuel Souffront E. Díaz, M.	Глава делегации Советник Советник
Египет	Elazab, S. Amer, H.	Глава делегации Заместитель главы делегации
Израиль	Raz, I.	Глава делегации
Индонезия	Kurniadi, T. Sukarno, M.P. Arief, H. Sutarmadji, B. Wenas, F.	Глава делегации Заместитель главы делегации Делегат Делегат Делегат
Иордания	Alsamarat, A.	Глава делегации
Иран	Shahbazilar, H.	Глава делегации
Ирландия	Whyte, J. Liddy, G.	Глава делегации Заместитель главы делегации
Исландия	Agustsson, T. Sigurdsson, H. Eckerbert, B.	Глава делегации Делегат Делегат
Испания	Soto Rodriguez, F. Valero Rodriguez, J.J. Herrero, J.	Глава делегации Делегат Советник

Государство/территория	Фамилия	Статус
Италия	Pennetta, V. Bisogni, S. Spinelli, G.	Глава делегации Советник Советник
Камерун	Zoa Etundi, E.	Глава делегации
Канада	Tadros, W.A. Clitsome, M. McNair, D. Stoss, N. Jolicoeur, Y. Reid, S.	Глава делегации Заместитель Заместитель Заместитель Советник Советник
Кения	Ali, A.A. Wakahia, P. Wakamau, M.C.	Глава делегации Делегат Делегат
Кипр	Loizou, I.	Глава делегации
Китай	Li, J. Cai, G. Fang, J. Liu, Y. Mao, Y.F. Ng, C. Tsang, Y.P. Xie, Z.N.	Глава делегации Делегат Делегат Делегат Делегат Делегат Делегат Делегат
Колумбия	Garcia-Lancheros, L.M.	Советник
Кот-д'Ивуар	Kako, D.L.	Заместитель главы делегации
Куба	Ojeda Vives, A. Correa Garcia, T. Hernandez Vincent, Y.	Глава делегации Делегат Делегат
Лесото	Mosoang, B.	Наблюдатель
Ливия	Jenbaz, G.	Заместитель
Литва	Povilonis, K. Sumskas, A.	Глава делегации Заместитель главы делегации
Маврикий	Gungah, A.	Глава делегации
Малайзия	Rahman, I. Kok, S.C.	Глава делегации Делегат

Государство/территория	Фамилия	Статус
Мозамбик	Pinto, A.	Глава делегации
Монголия	Namsrai, A.	Делегат
Намибия	Nengola, E.M. Mujetenga, B.T.	Глава делегации Советник
Нигер	Halidou, M.	Глава делегации
Нигерия	Oduselu, S.O. Adeyemi, A. Agbon-ifo, P. Gbem, A.A.	Глава делегации Заместитель главы делегации Советник Советник
Нидерландов, Королевство	Beumkes, K.E. De Jong, M.	Глава делегации Делегат
Новая Зеландия	Burns, G.M. Clegg, S. Burfoot, T. Kay, J.	Глава делегации Заместитель главы делегации Делегат Делегат
Норвегия	Holm, R. Irgens, E. Westvig, E.	Глава делегации Заместитель главы делегации Делегат
Пакистан	Syed, N.A.	Глава делегации
Польша	Klich, E. Netkowski, W. Lasek, M. Wojtasiak, W.	Глава делегации Заместитель главы делегации Делегат Делегат
Португалия	Ferreira dos Reis, F. Barros, A.M.	Глава делегации Заместитель главы делегации
Республика Корея	Byeon, S.C. Kim, C. Jung, K.S.	Глава делегации Заместитель главы делегации Советник
Российская Федерация	Malevinskiy, Y. Pastukhov, V. Kononenko, V. Fedyushin, Y. Zubkov, V.D. Korsakov, A.	Глава делегации Заместитель главы делегации Заместитель главы делегации Заместитель главы делегации Делегат Заместитель

Государство/территория	Фамилия	Статус
Румыния	Ciuca, A.	Глава делегации
Сальвадор	Paredes Recinos, J.M.	Глава делегации
Сенегал	Fall, M.	Делегат
Сент-Люсия	Wilson, H.	Глава делегации
Сингапур	Chan, W.K. Chong, C.W. Toft, M.A.	Глава делегации Заместитель главы делегации Делегат
Соединенное Королевство	King, D. Miller, D.S. Carter, R. Conradi, K. Fleming, P. Livesey, N.R. Sayce, A.	Глава делегации Заместитель главы делегации Делегат Делегат Советник Советник Советник
Соединенные Штаты Америки	Mayer, D. MacIntosh R. Creamer, S. Groff, L. Haueter, T. Jones, D. Julius, C. Walsh, M. Baum, C. Delisi, J. Harris, B.H. Hilldrump, R.E.F.	Глава делегации Заместитель главы делегации Делегат Делегат Делегат Делегат Делегат Делегат Советник Советник Советник Советник
Танзания	Chenga, P.	Делегат
Того	Bonfoh, B. Dobou, K.S.	Глава делегации Советник
Тунис	Gharsallah, S.	Глава делегации
Турция	Sakarya, N. Seren, F. Balli, E. Dinc, H.	Глава делегации Делегат Делегат Делегат
Уганда	Twijuke, J.W.K.	Делегат

Государство/территория	Фамилия	Статус
Уругвай	Vilardo, J.L. Davila Sever, H. Montes de Oca I.L. Rebellato, D.	Глава делегации Заместитель Советник Советник
Филиппины	Saplan, J.	Делегат
Финляндия	Gustafsson, S. Melaranta, H.O.	Глава делегации Заместитель главы делегации
Франция	Arslanian, P-L. Ferrante, O. Jouty, R.	Глава делегации Делегат Заместитель
Чешская Республика	Mika, L. Štrubl, P. Rada, J. Suttner, J.	Глава делегации Заместитель главы делегации Делегат Делегат
Чили	Makrinov, V. Pandolfi, C. Costa, F.	Глава делегации Заместитель главы делегации Делегат
Швейцария	De Sybourg, O. Ruhier, D.	Глава делегации Заместитель
Швеция	Lundberg, H. Sandström, E.	Глава делегации Заместитель главы делегации
Эфиопия	Bushra, A. Mekonnen, T.	Делегат Советник
Южная Африка	Peege, T. Morudi, A.P. Grobbelaar, J.	Глава делегации Делегат Советник
Япония	Takagi, I. Yanagisawa, Y.	Глава делегации Советник

Международные организации

Государство/территория	Фамилия	Статус
Агентство по безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА)	Bakienon, L.	Главный наблюдатель
Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА)	Reverdy, P. Kirk, P.	Главный наблюдатель Наблюдатель
Европейская организация по безопасности аэронавигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ)	Van Dam, R. Govaarts, C. Stankovic, D.	Главный наблюдатель Наблюдатель Наблюдатель
Европейское агентство по безопасности полетов (ЕАБП)	Vincent, J. Bourdon, B.J. Gerard, M.	Наблюдатель Наблюдатель Наблюдатель
Межгосударственный авиационный комитет (МАК)	Morozov, A. Dorofeyev, V. Zayko, S.	Главный наблюдатель Наблюдатель Наблюдатель
Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)	Comber, M. Meijer, A.	Наблюдатель Наблюдатель
Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА)	Lawrence, P. McCarthy, P.	Главный наблюдатель Наблюдатель
Международная федерация ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА)	Ruitenbergh, B.	Главный наблюдатель
Международное общество специалистов по расследованию в целях обеспечения безопасности полетов (МОРАП)	Schleede, R. Fritsch, O.	Главный наблюдатель Наблюдатель
Международный координационный совет ассоциаций авиационно-космических отраслей промышленности (ИККАИА)	Schmitt, C.	Главный наблюдатель
Международный совет аэропортов (МСА)	McGinley, A. Van Den Eynden, P.	Наблюдатель Наблюдатель
Организация аэронавигационного обслуживания гражданской авиации (КАНСО)	Hoeven, E. Henderson, H.	Главный наблюдатель Наблюдатель

ПОВЕСТКА ДНЯ

- Пункт 1 повестки дня. Приложение 13**
- 1.1. Глава 1 Приложения 13**
 - 1.2. Глава 5 Приложения 13**
 - 1.2.1. Расследование происшествий и серьезных инцидентов**
 - 1.2.2. Независимость расследования**
 - 1.2.3. Использование записей самописцев полетных данных (СПД)**
 - 1.2.4. Участие государств в расследовании**
 - 1.3. Глава 7 Приложения 13**
 - 1.4. Форма окончательного отчета в Приложении 13**
 - 1.5. Уведомление об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах**
 - 1.6. Окончательный отчет**
 - 1.6.1. Рекомендации по обеспечению безопасности**
 - 1.6.2. Меры в связи с рекомендациями по обеспечению безопасности**
 - 1.6.3. Выпуск окончательных отчетов**
 - 1.7. Дополнение Е к Приложению 13**
- Пункт 2 повестки дня. Последние результаты работ в области расследования и предотвращения**
- Пункт 3 повестки дня. Сотрудничество государств при проведении расследований**
- Пункт 4 повестки дня. Обработка и представление данных о безопасности полетов**
- Пункт 5 повестки дня. Проведение расследования**
- Пункт 6 повестки дня. Региональное сотрудничество в расследовании авиационных происшествий и инцидентов**
- Пункт 7 повестки дня. Устранение недостатков, выявленных в ходе проверок, проводимых ИКАО**

ГЛОССАРИЙ ТЕРМИНОВ

ADREP	Система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах
AIG	Расследование и предотвращение авиационных происшествий
ECCAIRS	Европейский координационный центр системы сообщения об авиационных инцидентах
FDR	Самописец полетных данных
RSPP	Стандарты и Рекомендуемая практика и процедуры
SARPS	Стандарты и Рекомендуемая практика

Пункт 1 повестки дня. Приложение 13
1.1. 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 ТЕРМИНА "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 термина "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 термина "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)

Изменить главу 1 следующим образом:

***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.

...

Внести примечание к п. 5.1, как указано ниже:

...

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 термина "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 термина "авиационное происшествие", указанными в рекомендации ниже.

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

Изменить главу 1 следующим образом:

...

Авиационное происшествие

...

б) 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 ~~или~~ 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);~~ или

...

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**

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 основного 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 убраным 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, 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 ТЕРМИНА "КРУПНОЕ АВИАЦИОННОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ"

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

1.1.4 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТЕРМИНА "СЕРЬЕЗНЫЙ ИНЦИДЕНТ"

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

Изменить главу 1 следующим образом:

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 Приложения 13**

Изменить п. 2 дополнения С следующим образом:

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 ТЕРМИНА "БОРТОВОЙ САМОПИСЕЦ"

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

1.1.7 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТЕРМИНА "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 термина "рекомендация по обеспечению безопасности"**

Изменить главу 1 следующим образом:

...

Рекомендация по обеспечению безопасности. Предложение расследующего происшествие 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.

1.1.7.4 Несмотря на утверждение вышеприведенной рекомендации, сохранилось различие во мнениях относительно того, является ли выработка рекомендаций по обеспечению безопасности исключительной прерогативой государства, проводящего расследование. В конечном итоге совещание приняло решение, что государства, участвующие в расследовании, также могут представлять рекомендации по обеспечению безопасности при условии, что подготовка таких рекомендаций по безопасности должна координироваться с государством, проводящим расследование. Было принято решение отразить этот момент в примечании к п. 6.8 Приложения 13. В этой связи совещание приняло следующую рекомендацию:

RSPP | **Рекомендация 1.1/7. Внесение примечания к п. 6.8**

В главу 6 *внести* новое примечание к п. 6.8

...

Рекомендации по обеспечению безопасности

...

Примечание. Приоритет в подготовке рекомендаций по обеспечению безопасности по итогам расследования авиационного происшествия или инцидента должен отдаваться государству, проводящему расследование; однако в интересах обеспечения безопасности другие государства, участвующие в расследовании, могут подготавливать рекомендации по обеспечению безопасности в координации с государством, проводящим расследование.

...

1.1.8 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТЕРМИНА "УПОЛНОМОЧЕННЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ"

1.1.8.1 Далее совещание рассмотрело предложение об изменении определения термина "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 1.1/8. Поправка к определению термина "уполномоченный представитель"**

Изменить главу 1 следующим образом:

...

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.

...

Пункт 1 повестки дня. Приложение 13**1.2. Глава 5 Приложения 13****1.2.1 ВВЕДЕНИЕ**

1.2.1.1 Участники совещания рассмотрели предложения о поправках к главе 5 Приложения 13. Предложения были представлены в документах, озаглавленных:

- a) "Расследование авиационных происшествий и серьезных инцидентов";
- b) "Независимость расследования";
- c) "Использование записей бортовых самописцев полетных данных (БСПД)";
- d) "Участие государств в расследовании".

1.2.2 РАССЛЕДОВАНИЕ ПРОИСШЕСТВИЙ И СЕРЬЕЗНЫХ ИНЦИДЕНТОВ

1.2.2.1 Участники совещания рассмотрели подготовленные Секретариатом и представленные в документе WP/3 предложения об изменении пп. 5.1.1 и 5.4 и соответствующее примечание. Эти предложения предусматривают:

- a) дополнение п. 5.4 положением, позволяющим полномочному органу, проводящему расследование авиационного происшествия, скорректировать масштабы расследования с учетом тех уроков в области безопасности полетов, которые предполагается извлечь из расследования;
- b) повышение статуса п. 5.1.1 до уровня Стандарта, ограничив его применимость воздушными судами массой более 2250 кг;
- c) внесение примечания к п. 5.1.1 в следующей формулировке: "В случае серьезных инцидентов государство места события может рассмотреть вопрос о передаче полномочий по расследованию государству регистрации или государству эксплуатанта, в частности, в случаях, когда проведение расследования может быть полезным или более целесообразным для одного из этих государств".

1.2.2.2 Предложение о внесении положения, позволяющего полномочным органам, проводящим расследование авиационного происшествия, акцентировать свое внимание на расследованиях тех авиационных происшествий, из которых можно извлечь уроки, связанные с обеспечением безопасности полетов, получило широкую поддержку. Многие авиационные происшествия являются повторением имевшего место в прошлом события, и способствующие факторы схожи с предыдущими происшествиями. Поэтому преимущества и уроки, вытекающие из этих расследований, не всегда оправдывают выделенные на их проведение ресурсы. Предполагается, что такое расследование можно ограничить установлением фактов, что будет достаточным, например, когда происшествие происходит с легким воздушным судном без нанесения телесных повреждений со смертельным исходом.

1.2.2.3 Широкую поддержку получило предложение об изменении Стандарта 5.4, предусматривающее возможность проведения ограниченного расследования с целью установления фактов в тех случаях, когда с точки зрения безопасности полетов проведение подробного расследования дает незначительные результаты или результатов не дает. Одно государство внесло предложение о том, что Стандарт 5.4 а) необходимо изменить следующим образом: "сбор, регистрацию и анализ "всей соответствующей" информации", поскольку в противном случае ни одно расследование не будет отвечать требованиям существующего Стандарта. Это государство внесло еще одно предложение, предусматривающее замену слов "если возможно" в последнем предложении п. 5.4 формулировкой, которая более точно отражает намерение соответствующего Стандарта. Был согласован вопрос о том, что Секретариат предложит формулировку, учитывающую это предложение. Участники совещания одобрили это изменение.

1.2.2.4 Предложение о повышении статуса Рекомендуемой практики п. 5.1.1 до уровня Стандарта основано на том, что с точки зрения предотвращения авиационных происшествий серьезному инциденту следует уделять такое же внимание, как и авиационному происшествию. В этой связи считается, что расследование серьезных инцидентов обеспечит наибольшие преимущества в плане безопасности полетов, когда речь идет о воздушных судах, занятых в коммерческих перевозках. В этой связи было также предложено, чтобы положения повышенного до уровня Стандарта п. 5.1.1 относились только к воздушным судам массой более 2250 кг.

1.2.2.5 Одно из государств, поддержавших предложение о повышении статуса п. 5.1.1 до уровня Стандарта, высказало мнение о необходимости совершенствования инструктивного материала, касающегося тех событий, связанных с обеспечением безопасности полетов, которые должны расследоваться в качестве серьезных инцидентов, указанных в пересмотренном дополнении С, которое теперь, возможно, целесообразнее представить в виде добавления. Это предложение получило поддержку. Другое государство поддержало основное предложение о выделении ресурсов на проведение расследований авиационных происшествий с учетом уроков, которые предполагается извлечь. Однако оно не поддержало предложение о повышении до уровня Стандарта положений, касающихся расследования всех серьезных инцидентов по причине увеличения потребностей в ресурсах. Это государство высказало мнение о том, что аналогичная цель будет достигнута за счет предоставления возможности государствам определять, какие инциденты являются серьезными, а какие – нет. Это предложение поддержки не получило.

1.2.2.6 Совещание по итогам обсуждения приняло следующую рекомендацию:

Рекомендация 1.2/1. Перечень примеров серьезных инцидентов

ИКАО рекомендуется пересмотреть перечень примеров серьезных инцидентов в дополнении С к Приложению 13 и рассмотреть вопрос о повышении его статуса до уровня добавления.

1.2.2.7 Участники совещания признали, что серьезный инцидент может произойти в воздушном пространстве государства, которое с точки зрения производства полетов воздушных судов или стандартов летной годности не имеет отношения к полету. В такой ситуации для государства места события более практичной, возможно, стала бы передача полномочий на проведение расследования серьезного инцидента, например, государству регистрации или государству эксплуатанта. В этой связи было внесено и одобрено предложение о внесении примечания к п. 5.1.1.

1.2.2.8 Одна международная организация внесла предложение о необходимости расследования всех случаев несанкционированных выездов на ВПП независимо от серьезности последствий этих событий. Было также внесено предложение о разработке системы классификации несанкционированных выездов на ВПП, основанной на принципах управления действиями при возникновении угроз и ошибок (ТЕМ), а не на тяжести последствий. Эти предложения поддержки не получили.

1.2.2.9 Одно государство предложило внести в Приложение 13 следующую рекомендацию: "Государствам следует реорганизовать свои учреждения таким образом, чтобы они имели возможность проводить более масштабные и тщательные расследования происшествий в авиации общего назначения, распространяя, в частности, среди летных инструкторов полученную в результате расследований информацию о безопасности полетов". Участники совещания отметили, что данная концепция надлежащим образом охватывается существующими положениями Приложения и что никаких дополнительных изменений не требуется.

1.2.2.10 В результате проведенных дискуссий участники совещания согласились повысить статус Рекомендуемой практики п. 5.1.1 до уровня Стандарта и изменить пп. 5.1.1 и 5.4 следующим образом:

RSPP | Рекомендация 1.2/2. Поправки к пп. 5.1.1 и 5.4 главы 5

Изменить пп. 5.1.1 и 5.4 главы 5 следующим образом:

...

**АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ ИЛИ
ИНЦИДЕНТЫ НА ТЕРРИТОРИИ
ДОГОВАРИВАЮЩЕГОСЯ ГОСУДАРСТВА**

...

Государство места события

...

5.1.1 **Рекомендация.** Государство места события ~~следует~~ назначает расследование обстоятельств серьезных инцидентов, ~~когда максимальная масса воздушного судна превышает 2250 кг.~~ Это государство может передать целиком или частично проведение такого расследования другому государству по взаимной договоренности и согласию. В любом случае государство места события ~~следует~~ использует все средства для оказания содействия проведению такого расследования.

...

Примечание 3. В случае серьезных инцидентов государство места события может рассмотреть вопрос о передаче полномочий по расследованию государству регистрации или государству эксплуатанта, в частности в случаях, когда

проведение расследования может быть полезным или более целесообразным для одного из этих государств.

...

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА, ПРОВОДЯЩЕГО РАССЛЕДОВАНИЕ

...

Общие положения

5.4 Полномочному органу по расследованию авиационных происшествий предоставляется независимость в проведении расследования и неограниченные полномочия на его проведение в соответствии с положениями настоящего Приложения. Расследование, как правило, включает:

- a) сбор, регистрацию и анализ всей имеющейся соответствующей информации об этом авиационном происшествии или инциденте;
- b) при необходимости, выработку рекомендаций по обеспечению безопасности;
- c) если возможно, установление причин;
- d) составление окончательного отчета.

Если возможно, Там, где это практически осуществимо, следует посетить место авиационного происшествия, осмотреть обломки и опросить очевидцев.

Масштабы расследования и порядок проведения такого расследования определяются полномочным органом по расследованию авиационных происшествий в зависимости от уроков, которые предполагается извлечь из расследования в целях повышения уровня безопасности полетов.

...

1.2.3 НЕЗАВИСИМОСТЬ РАССЛЕДОВАНИЯ

1.2.3.1 Участникам совещания был представлен документ, посвященный п. 3.1 Приложения 13, согласно которому единственной целью расследования авиационного происшествия или инцидента является предотвращение авиационных происшествий в будущем, а не установление доли чьей-либо вины или ответственности. Кроме того, в п. 5.4.1 содержится рекомендация о том, что любое судебное или административное разбирательство должно проводиться отдельно от любого расследования, выполняемого в соответствии с положениями Приложения 13.

1.2.3.2 Участники совещания рассмотрели предложение о повышении статуса Рекомендуемой практики 5.4.1 до уровня Стандарта, обеспечив тем самым его полное соответствие духу Приложения 13 в части, касающейся цели расследований авиационных происшествий и инцидентов. Участники совещания обратили внимание на то, что в предложении изменен порядок слов, с тем чтобы сделать акцент на то, что расследование проводится в соответствии с положениями Приложения 13. Дополнительно пояснить предназначение п. 5.4.1 было предложено в виде "примечания", в котором содержится рекомендация относительно координации деятельности в ходе расследований. Совещание поддержало оба предложения.

1.2.3.3 Одна международная организация высказала мнение о том, что слова "отдельно от" следует заменить словами "независимо от". Было также внесено предложение о том, что по сравнению с судебными расследованиями/разбирательствами расследование аспектов безопасности полетов должно носить приоритетный характер. Участники совещания рассмотрели предложения о замене слов "отдельно от" словами "независимо от" и в конечном итоге отклонили его. Было поддержано предложение о приоритетности расследования авиационного происшествия над судебными расследованиями и разбирательствами, однако, по мнению совещания, это положение должно быть рекомендацией, а не стандартом, и основное внимание в нем должно уделяться тому, что судебные расследования и разбирательства не должны препятствовать проведению технического расследования авиационного происшествия/инцидента.

1.2.3.4 В ходе дальнейшего обсуждения были высказаны предостережения относительно национальных приоритетов государств в части, касающейся предлагаемой Рекомендуемой практики. Одно государство отметило, что сотрудничество со специалистами, проводящими судебные расследования, возможно, однако оно должно носить транспарентный характер. Ряд государств вновь подчеркнули тот факт, что расследования должны выполняться отдельно, однако их проведение может осуществляться параллельно. Вместе с тем, расследование аспектов безопасности полетов должно носить приоритетный характер.

1.2.3.5 Другая международная организация согласилась с предложением о разграничении расследований, проводимых в соответствии с положениями Приложения 13, и судебных расследований. Однако эта организация высказала обеспокоенность относительно того, что эти положения приобретают слишком ограничительный характер и могут лишить изготовителей возможности оказывать соответствующую помощь группе, проводящей расследование, поскольку у них не будет доступа к фактической информации.

1.2.3.6 В конечном итоге совещание согласилось с предложением о повышении статуса п. 5.4.1 до уровня Стандарта и изменении порядка слов в этом пункте с целью подчеркнуть тот факт, что расследование проводится в соответствии с положениями Приложения 13. Будет также включено "примечание", содержащее ссылку на тех специалистов, которые должны участвовать в проведении соответствующих расследований. Кроме того, совещание одобрило обсуждавшееся предложение о подготовке новой рекомендуемой практики и согласилось с тем, что формулировка этой рекомендуемой практики будет определена Секретариатом.

1.2.3.7 Соответственно, совещание подготовило следующие рекомендации:

RSPP | **Рекомендация 1.2/3. Поправки к п. 5.4.1 главы 5**

Изменить п. 5.4.1 следующим образом:

...

ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРОВЕДЕНИЕ РАССЛЕДОВАНИЯ

...

Общие положения

...

5.4.1 Рекомендация. Любое расследование, выполняемое в соответствии с положениями настоящего Приложения, проводится отдельно от любого судебного или административного разбирательства, направленного на установление доли чьей-либо вины или ответственности.

Примечание 1. Разграничения можно добиться за счет проведения расследования специалистами по расследованию авиационных происшествий, а любого судебного или административного разбирательства – другими соответствующими специалистами. По всей вероятности, на месте авиационного происшествия и при сборе фактической информации с надлежащим учетом положений п. 5.12 потребуются координация деятельности, осуществляемой в рамках этих двух процессов, как предусмотрено п. 5.10.

...

1.2.3.8

Совещание подготовило следующую новую Рекомендуемую практику:

RSPP Рекомендация 1.2/4. Новая Рекомендуемая практика

В главу 5 внести следующие новый п. 5.4.2 и примечание:

...

**ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА,
ПРОВОДЯЩЕГО РАССЛЕДОВАНИЕ**

...

Общие положения

...

5.4.2 Рекомендация. Государству следует обеспечить, чтобы при проведении любых расследований в соответствии с положениями настоящего Приложения без задержки предоставлялся неограниченный доступ ко всем вещественным доказательствам и чтобы им не препятствовали административные или судебные расследования или разбирательства.

Примечание. Намерение этой рекомендации может быть реализовано посредством принятия законодательства, подписания протоколов или соглашений между полномочными органами по расследованию авиационных происшествий и судебными полномочными органами.

...

1.2.4 ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФОРМАЦИИ САМОПИСЦЕВ ПОЛЕТНЫХ ДАННЫХ

1.2.4.1 Участники совещания рассмотрели вопрос о том, имеется ли необходимость в обеспечении защиты данных, регистрируемых самописцами полетных данных (СПД), в тех случаях, когда производится обмен такими данными с другим государством. Было отмечено, что в настоящее время много внимания уделяется обеспечению прозрачности такой информации и доступу к ней общественности, и в этой связи, вероятно, будет трудно обеспечить защиту таких данных от раскрытия.

1.2.4.2 В отношении защиты информации самописцев полетных данных одна международная организация поддержала высказанную обеспокоенность относительно ненадлежащего использования данных, однако при этом отметила, что защита таких данных может ограничить доступ изготовителей к таким данным, что негативным образом скажется на безопасности полетов. Учитывая эту обеспокоенность, совещание согласилось с тем, что в положениях ИКАО вопрос о защите данных СПД рассматривать не следует.

1.2.4.3 Одна международная организация высказала мнение о том, что последняя часть первого предложения в п. 5.12 – "только в том случае, когда соответствующий полномочный орган этого государства, отвечающий за отправление правосудия, установит, что придание их гласности превосходит по важности те отрицательные последствия внутри страны и в международном масштабе, которые могут иметь такие действия для данного и других будущих расследований" – ослабляет намерение данного пункта. Участники совещания не разделили эту обеспокоенность. Эта организация также внесла предложение о том, чтобы в части d) п. 5.12 слова "записи бортовых речевых самописцев" изменить на "всех самописцев". Это предложение поддержки не получило. Наконец, эта организация предложила внести новое предложение в п. 5.12.1 в следующей формулировке: "Ни при каких обстоятельствах не придается гласности идентификационная информация о вовлеченных лицах". Одно государство поддержало это предложение, однако высказало мнение о том, что слова "идентификационная информация" следует заменить на слово "фамилии". После состоявшегося дополнительного обсуждения было принято решение разработать по данному вопросу новый п. 5.12.2. С учетом изменений это предложение получило широкую поддержку.

1.2.4.4 Одно государство внесло предложение о том, что Секретариату следует рассмотреть вопрос об изменении п. 4.2 d) с целью исключить возможное противоречие с согласованным на совещании положением о неразглашении фамилий лиц, вовлеченных в авиационное происшествие. Слово "фамилия" в п. 4.2 d) было предложено изменить на слово "квалификация". Совещание согласилось с этим предложением.

1.2.4.5 Совещание подготовило следующие рекомендации:

RSPP | **Рекомендация 1.2/5. Поправка к п. 4.2 главы 4 и внесение в главу 5 нового п. 5.12.2**

Изменить п. 4.2 d) главы 4 и внести в главу 5 новый п. 5.12.2, как указано ниже:

ГЛАВА 4. УВЕДОМЛЕНИЕ

...

Форма и содержание

4.2 Уведомление излагается простым языком и содержит такое количество указанной ниже информации, которая имеется в наличии, однако отправление этого уведомления не должно задерживаться из-за отсутствия полной информации:

...

d) фамилия квалификация командира корабля и гражданство членов экипажа и пассажиров;

...

ГЛАВА 5. РАССЛЕДОВАНИЕ

...

Неразглашение записей

...

5.12.2 Полномочный орган, проводящий расследование авиационного происшествия, не разглашает фамилии лиц, вовлеченных в авиационное происшествие или инцидент.

...

1.2.5 УЧАСТИЕ ГОСУДАРСТВ В РАССЛЕДОВАНИЯХ

1.2.5.1 Участники совещания рассмотрели предложения, предусматривающие:

- a) изменение Стандарта в п. 5.27 с целью уточнить это положение и распространить его применимость на все государства, граждане которых находились на борту воздушного судна, а не ограничивать ее лишь теми государствами, граждане которых погибли или получили серьезных телесных повреждения;

- b) внесение новой рекомендации, предусматривающей своевременное получение государствами, непосредственно участвующими в расследовании, установленной фактической информации, полученной в ходе расследования.

1.2.5.2 Предлагаемые изменения в целом были поддержаны, однако ряд государств высказали обеспокоенность относительно распространения сферы применения п. 5.27 Приложения 13 на государство, граждане которого находились на борту. Было высказано мнение о том, что это предложение может привести к расширению участия в расследовании, увеличению соответствующих расходов, замедлению процесса расследования и задержке представления фактической информации о безопасности полетов. Признавая, что государства, граждане которых погибли, испытывают бóльшую потребность в информации, с тем чтобы они могли проинформировать семьи погибших, совещание согласилось сохранить существующую сферу применения п. 5.27, которая ограничивается государствами, граждане которых погибли или получили тяжкие телесные повреждения.

1.2.5.3 Одно государство не поддержало существующий п. 5.27 а), касающийся посещения места авиационного происшествия, в то время как другое государство высказало мнение о том, что термин "эксперт" в Приложении 13 четко не определен, и в этой связи рекомендовало Секретариату пояснить этот термин. Одно государство также предложило в тексте на английском языке использовать в п. 5.27 b) слово "is" вместо слов "has been", приведенных в предложенной поправке к этому пункту. Совещание согласилось с этим предложением.

1.2.5.4 Широкую поддержку получила предлагаемая рекомендация о своевременном предоставлении полученной в ходе расследований фактической информации. Одно государство высказало мнение о том, что эта рекомендация аналогична рекомендации в п. 6.6, и в этой связи Секретариат дал пояснения относительно существующих различий между этими двумя положениями.

1.2.5.5 В результате проведенной дискуссии совещание согласилось изменить п. 5.27 и внести новый п. 5.28 в следующей формулировке:

RSPP | Рекомендация 1.2/6. Поправки к п. 5.27 главы 5 и внесение нового п. 5.28

Изменить п. 5.27 главы 5 и внести новый п. 5.28, как указано ниже:

...

**УЧАСТИЕ ГОСУДАРСТВ, ГРАЖДАНЕ КОТОРЫХ
ПОГИБЛИ ИЛИ ПОЛУЧИЛИ ТЯЖКИЕ
ТЕЛЕСНЫЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ**

Права и предоставление прав

~~5.27 Если какое-либо государство Государству, проявляющее проявляющему особый интерес к авиационному происшествию в силу того, что среди погибших или получивших тяжкие телесные повреждения имеются его граждане, обращается с просьбой об участии в расследовании, то государство, проводящее расследование, разрешает этому государству предоставляется право назначать назначить эксперта, который уполномочен должен иметь право:~~

- a) посещать место авиационного происшествия;
- b) получать доступ к соответствующей фактической информации, которая была утверждена для опубликования государством, проводящим расследование, и информации о ходе расследования;
- e) — участвовать в опознании жертв;
- d) — оказывать помощь при опросе оставшихся в живых пассажиров, которые являются гражданами государства, назначившего данного эксперта;
- e)с) получать экземпляр окончательного отчета.

Это не будет препятствовать данному государству также оказывать помощь в опознании жертв и организации встреч с оставшимися в живых пассажирами из этого государства.

5.28 Рекомендация. Государству, проводящему расследование, следует по крайней мере в течение первого года расследования своевременно публиковать установленную фактическую информацию и сведения о ходе расследования.

...

Пункт 1 повестки дня. Приложение 13**1.3. Глава 7 Приложения 13****1.3.1 УВЕДОМЛЕНИЕ ИКАО О ПРОИСШЕСТВИЯХ С ОЧЕНЬ ЛЕГКИМИ РЕАКТИВНЫМИ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ МАССОЙ 2250 КГ ИЛИ МЕНЕЕ**

1.3.1.1 По всей вероятности, увеличение объема использования очень легких реактивных самолетов (ОЛРС) будет иметь существенные эксплуатационные последствия, что обуславливает необходимость уведомления ИКАО об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах, связанных с воздушными судами этого типа. Некоторые ОЛРС имеют максимальную массу, равную 2250 кг или менее, и не охватываются некоторыми положениями Приложения 13, касающимися уведомления. Участникам совещания было представлено предложение о включении в уведомление, направляемое в ИКАО, всех турбореактивных воздушных судов независимо от их массовой категории в соответствии с п. 4.1 Приложения 13.

1.3.1.2 Участники совещания рассмотрели предложение о поправке к п. 4.1, предусматривающее внесение в конце предложения в п. 4.1 е) дополнительной фразы "или оно является турбореактивным воздушным судном, максимальная масса которого составляет 2250 кг или менее". Совещание проинформировало о том, что ОЛРС является коммерческим термином и поэтому в контексте положений ИКАО он не используется, поэтому в предлагаемой поправке следует использовать термин "турбореактивное воздушное судно".

1.3.1.3 Предлагаемое дополнение к п. 4.1 е) нашло широкую поддержку, однако при этом было высказано мнение о том, что последняя часть предложения "максимальная масса которого составляет 2250 кг или менее" является излишней и ее можно исключить без изменения сути положения. Совещание поддержало это мнение.

1.3.1.4 Одно государство предупредило совещание о том, что намерение охватить серьезные инциденты с воздушными судами массой 2250 кг усилит бремя, связанное с проведением расследований. Было подчеркнуто, что данное предложение касается только уведомления ИКАО об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах.

1.3.1.5 Одно государство предложило изменить используемую в описании предложения формулировку на "воздушное судно с газотурбинным двигателем". Секретариат отметил, что намерение предлагаемой поправки заключается в охвате лишь самолетов широко известных как ОЛРС и что ИКАО не располагает ресурсами для сбора данных о всех воздушных судах с газотурбинными двигателями, поскольку они будут включать в себя вертолеты и воздушные суда с турбовинтовыми двигателями. Совещание поддержало это мнение.

1.3.1.6 Участники совещания пришли к согласованному мнению о том, что фраза в п. 4.1 е) предлагаемой поправки "максимальная масса которого составляет 2250 кг или менее" будет исключена, а ссылка в п. 4.1 е) на "турбореактивное воздушное судно" будет заменена на "турбореактивный самолет".

1.3.1.7 Основываясь на результатах рассмотрения предложений о поправках к п. 4.1, совещание сделало следующую рекомендацию:

RSPP | **Рекомендация 1.3/1. Поправка к п. 4.1 главы 4**

Изменить п. 4.1 главы 4, как указано ниже:

...

Направление уведомления

...

4.1 Государство места события направляет уведомление об авиационном происшествии или серьезном инциденте с минимальной задержкой при помощи наиболее удобного и быстрого средства связи:

- a) государству регистрации,
- b) государству эксплуатанта,
- c) государству разработчика,
- d) государству-изготовителю и
- e) Международной организации гражданской авиации, если максимальная масса соответствующего воздушного судна превышает 2250 кг или оно является турбореактивным самолетом.

...

Пункт 1 повестки дня. Приложение 13**1.4. Форма окончательного отчета в Приложении 13****1.4.1 ВВЕДЕНИЕ**

1.4.1.1 Совещание рассмотрело несколько предложений, касающихся использования термина "причины" и термина "способствующие факторы" в окончательном отчете, а также определения терминов "причины" и "способствующие факторы".

1.4.2 ПРИЧИНЫ И СПОСОБСТВУЮЩИЕ ФАКТОРЫ

1.4.2.1 Совещание рассмотрело предложение о включении в раздел 3 добавления к Приложению 13 "Форма окончательного отчета" слов "способствующие факторы", чтобы текст читался следующим образом "перечислить обстоятельства, причины и способствующие факторы, установленные в ходе расследования".

1.4.2.2 Было внесено несколько других предложений, которые заключались в следующем: исключить слово "причины"; заменить термин "причины" термином "способствующие факторы"; заменить термин "причины" на термин "причины и способствующие факторы", "причины и/или способствующие факторы" или "причины/способствующие факторы".

1.4.2.3 Совещание приняло к сведению, что использование термина "причины" в окончательных отчетах может вызывать путаницу с юридическим использованием той же терминологии в ходе судебного разбирательства в целях установления вины или ответственности. В ходе судебного разбирательства причины часто устанавливаются для определения вины и выплаты законной компенсации. На совещании отмечалось, что авиационная промышленность, законодательные и нормативные органы, средства массовой информации и общественность получают только выгоды от того, что появится четкое и официальное объяснение, почему произошло то или иное авиационное происшествие, т. е. заявление о том, что послужило причиной авиационного происшествия, а также объяснение прямых и косвенных вопросов, связанных с безопасностью полетов, определенных в ходе расследования, и того, какие необходимо предпринять действия по устранению недостатков. Кроме того, на совещании отмечалось, что государства во всем мире сталкиваются с различными правовыми и политическими проблемами, хотя они разные в разных государствах. При этом также отмечалось, что некоторые из предложенных изменений, по-видимому, являются попыткой непрямого решения очень реальных проблем, с которыми государства сталкиваются в связи с криминализацией авиационных происшествий. Было высказано мнение о том, что неспособность соответствующего полномочного органа по расследованию происшествий выполнять свою главную роль, заключающуюся в подготовке объяснения, почему произошло авиационное происшествие, может поставить под угрозу его способность авторитетно и положительно влиять на состояние безопасности полетов и соответственно повыситься вероятность того, что другие организации, которые, возможно, не столь компетентны в этом вопросе или не столь беспристрастны, могут предпринять попытку заполнить эту нишу.

1.4.2.4 Несколько участников совещания выразили поддержку использования термина "способствующие факторы", однако заявили о своей озабоченности в отношении того факта, что этот термин не определен в Приложении 13. В конце концов, совещание согласилось изменить

термин "причины" в добавлении к Приложению 13 на термин "причины и способствующие факторы" и обратилось с просьбой к ИКАО разработать определение термина "способствующие факторы". Вышеизложенные решения были приняты при условии, что в раздел "3. Заключение" добавления к Приложению 13 будет включено примечание о том, что государство может на свое усмотрение использовать термин "причины", или термин "способствующие факторы", или оба эти термина.

1.4.2.5 На совещании отмечалось, что термин "причины" используется в других частях Приложения 13, и поэтому оно обратилось к ИКАО с просьбой изучить вопрос о том, какие последующие поправки необходимо будет внести с целью способствовать использованию терминов "причины" и "способствующие факторы".

1.4.2.6 В результате обсуждения этого вопроса совещание также согласилось внести поправку в определение "причины", исходя при этом из понимания, что в результате разработки определения термина "способствующие факторы" в эту формулировку, возможно, потребуется внести дополнительные изменения.

1.4.2.7 Совещание также согласилось с предложением одной международной организации изменить раздел добавления к Приложению 13 "4. Рекомендации по обеспечению безопасности" с учетом поправок, внесенных в ходе обсуждения.

1.4.2.8 Совещание приняло следующие рекомендации:

RSPP | **Рекомендация 1.4/1. Поправки к определению термина "причины" и добавлению**

Изменить главу 1 и добавление, как указано ниже:

ГЛАВА 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

...

Причины. Действия, бездействие, обстоятельства, условия или их сочетание, которые привели к авиационному происшествию или инциденту. Определение причин не предполагает возложения вины или установления административной, гражданской или уголовной ответственности.

...

ДОБАВЛЕНИЕ. ФОРМА ОКОНЧАТЕЛЬНОГО ОТЧЕТА

...

3. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Перечислить обстоятельства и причины и способствующие факторы, установленные в ходе расследования. В перечень причин следует включать как непосредственные причины, так и менее очевидные системные факторы.

Примечание. Как указано в п. 6.1, форма окончательного отчета, приведенная в добавлении, может быть адаптирована с учетом обстоятельств происшествия или инцидента. Таким образом, государства могут в разделе "Выводы" использовать термин "причины", или термин "способствующие факторы", или оба эти термина.

4. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ

Если необходимо кратко изложить любые рекомендации, сделанные с целью предотвращения авиационных происшествий, и ~~любые принятые в результате этого меры по исправлению~~ указать уже принятые меры по обеспечению безопасности полетов.

...

Рекомендация 1.4/2. Разработка определения термина "способствующие факторы"

ИКАО рекомендуется разработать определение термина "способствующие факторы" и изучить вопрос о необходимости внесения поправок в Приложение 13 и соответствующий инструктивный материал в связи с использованием терминов "способствующие факторы" и "причины".

Пункт 1 повестки дня. Приложение 13**1.5. Уведомление об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах****1.5.1 ВВЕДЕНИЕ**

1.5.1.1 В п. 4.1 Приложения 13 не требуется, чтобы государство места события уведомляло об авиационном происшествии или серьезном инциденте государство, граждане которого погибли или получили тяжкие телесные повреждения. Совещание рассмотрело предложение о том, чтобы в перечень государств в п. 4.1 Приложения 13 включить "государство, граждане которого погибли или получили тяжкие телесные повреждения". В этой связи совещание отметило, что гражданство лиц, находившихся на борту воздушного судна в момент авиационного происшествия, может быть установлено через несколько дней после происшествия.

1.5.1.2 Совещание приняло решение об отсутствии необходимости внесения такого изменения в положения Приложения 13.

Пункт 1 повестки дня. Приложение 13**1.6. Окончательный отчет****1.6.1 ВВЕДЕНИЕ**

1.6.1.1 Совещание рассмотрело предложения о поправках к главе 6 Приложения 13. Эти предложения представлены в следующем виде:

- a) окончательный отчет;
- b) рекомендации по обеспечению безопасности;
- c) действия по выполнению рекомендаций по обеспечению безопасности;
- d) опубликование окончательного отчета.

1.6.2 ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ**1.6.2.1 Замечания по проекту окончательного отчета**

1.6.2.1.1 Совещание рассмотрело предложение об изменении п. 6.3 в Приложении 13 с целью обеспечить рассылку проекта окончательного отчета всем государствам, которые принимали участие в расследовании, с предложением высказать свои существенные и обоснованные замечания.

1.6.2.1.2 Совещание рассмотрело еще одно предложение об изменении п. 6.3 с целью отражения в нем того, что проект окончательного отчета будет направляться всем государствам, которые принимали участие в расследовании и которых касаются выводы данного отчета. Было также высказано мнение, что в некоторых случаях направление проекта окончательного отчета государствам, перечисленным в настоящее время в п. 6.3, не имеет смысла и может излишне задержать выпуск окончательного отчета. Совещание поддержало включение фразы "любому государству, которого касаются выводы проекта окончательного отчета", но не согласилось с остальной частью предложения.

1.6.2.1.3 Совещание рассмотрело также другое предложение о переносе фразы "государству, которое назначило расследование, а также всем государствам, которые принимали участие в расследовании" из п. 6.3 в результирующий перечень государств. Данное предложение было направлено на дополнительное уточнение сути п. 6.3. Совещание согласилось с данным предложением.

1.6.2.1.4 После состоявшегося дополнительного обсуждения одно из государств отметило, что представленное предложение является наиболее подходящим способом отражения сути поправки. Ряд государств поддержали предложение о включении в перечень п. 6.3 фразы "любому государству, которого касаются выводы проекта окончательного отчета". Совещание согласилось с тем, что это последнее предложение не может быть реализовано.

1.6.2.1.5 Совещание рассмотрело предложение одной международной организации о включении в Приложение 13 рекомендации, предлагающей государству, проводящему расследование, включать предполагаемые рекомендации по обеспечению безопасности в проект окончательного отчета. Совещание поддержало цель данного предложения, однако решило, что необходимое напоминание следует лучше представить в форме "примечания" к п. 6.3 и что Секретариат подготовит соответствующий текст.

1.6.2.1.6 В этой связи совещание приняло следующие рекомендации:

RSPP **Рекомендация 1.6/1. Поправки к п. 6.3 главы 6**

Изменить п. 6.3 главы 6 следующим образом:

...

**ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА,
ПРОВОДЯЩЕГО РАССЛЕДОВАНИЕ**

Консультация

...

6.3 Государство, проводящее расследование, направляет проект окончательного отчета ~~государству, которое назначило расследование, а также всем государствам, которые принимали участие в расследовании,~~ с предложением высказать свои существенные и обоснованные замечания по этому отчету по возможности скорее **следующим государствам.** ~~Проект окончательного отчета о расследовании направляется для подготовки замечаний:~~

a) **государству, которое назначило расследование,**

а) b) **государству регистрации,**

б) c) **государству эксплуатанта,**

е) d) **государству разработчика, и**

д) e) **государству-изготовителю; и**

f) **любому государству, которое приняло участие в расследовании.**

...

Рекомендация 1.6/2. Примечание к п. 6.3

ИКАО рекомендуется разработать новое примечание по вопросу о том, что предполагаемые рекомендации по обеспечению безопасности должны включаться в проект окончательного отчета, который рассылается для консультации в соответствии с положениями п. 6.3.

1.6.3 РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ

1.6.3.1 Участники совещания рассмотрели предложение о внесении п. 6.11 в качестве Рекомендуемой практики, предусматривающей введение государством, выпускающим рекомендацию по обеспечению безопасности, процедур контроля за ходом выполнения рекомендаций по обеспечению безопасности. Особенно важным это представляется в тех случаях, когда полномочный орган по расследованию авиационного происшествия отделен от ведомства гражданской авиации государства или тогда, когда рекомендация по обеспечению безопасности адресована организациям в другом государстве.

1.6.3.2 Несмотря на поддержку предложения, ряд государств высказали обеспокоенность относительно порядка реализации этого предложения и затронули вопрос о том, должна ли ответственность за осуществление контроля для отслеживания действий по выполнению рекомендации возлагаться на полномочный орган по расследованию авиационных происшествий. В этой связи было высказано мнение о том, что государствам следует предоставить инструктивный материал для оказания им помощи в выполнении этих процедур. Внесены предложения по замене слова "контроля" словом "регистрации" и слов "для отслеживания действий" словами "принятых мер", поскольку с точки зрения лиц, представивших предложения, они лучше отражают ответственность государства, издающего рекомендацию. Участники совещания согласились с этими изменениями. Был также согласован вопрос о том, что ИКАО разработает инструктивный материал для оказания помощи государствам в выполнении положений п. 6.11.

1.6.3.3 Одно государство отметило, что ответственность за осуществление контроля для отслеживания действий по выполнению рекомендаций по обеспечению безопасности должно нести не только государство, издающее рекомендации по обеспечению безопасности, но и государство, получающее рекомендации по обеспечению безопасности. В этой связи совещанию было представлено предложение о разработке рекомендуемой практики, определяющей ответственность государств, получающих рекомендации по обеспечению безопасности. Совещание согласилось с этим предложением.

1.6.3.4 Основываясь на результатах рассмотрения, совещание подготовило следующую рекомендацию:

RSPP | **Рекомендация 1.6/3. Действия по выполнению рекомендаций по обеспечению безопасности**

| В главу 6 *внести* пп. 6.11 и 6.12 в следующей формулировке:

| ...

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА, ПОЛУЧАЮЩЕГО РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ***Меры в связи с рекомендациями по обеспечению безопасности***

...

6.11 Рекомендация. *Государству, проводящему расследование, или любому другому государству, выпускающему рекомендации по обеспечению безопасности, следует выполнять процедуры регистрации принятых мер по выполнению подготовленной им рекомендации по обеспечению безопасности.*

6.12 Рекомендация. *Государству, которое получает рекомендацию по обеспечению безопасности, следует выполнять процедуры контроля для отслеживания действий по выполнению этой рекомендации по обеспечению безопасности.*

...

1.6.3.5 Совещание рассмотрело предложение одной международной организации, касающееся необходимости направления в ИКАО для размещения на веб-сайте ИКАО экземпляров выпущенных рекомендаций по обеспечению безопасности, а также информации о любых действиях, предпринятых в связи с этими рекомендациями по обеспечению безопасности, или причинах, по которым такие действия не приняты. Намерение этого предложения получило поддержку, однако при этом была высказана обеспокоенность относительно ресурсов, необходимых для реализации этого предложения. В этой связи было высказано мнение о том, что масштаб этого предложения следует ограничить теми рекомендациями по обеспечению безопасности, которые имеют глобальное значение. Несмотря на то, что это предложение получило широкую поддержку, ряд государств отметили, что государства столкнутся с трудностями при определении того, что представляет собой рекомендация по обеспечению безопасности глобального значения. Совещание согласилось с тем, что ИКАО подготовит инструктивный материал для оказания помощи государствам в принятии такого решения.

1.6.3.6 Основываясь на результатах обсуждения, совещание подготовило следующую рекомендацию:

Рекомендация 1.6/4. Рекомендации по обеспечению безопасности, имеющие глобальное значение

ИКАО рекомендуется ввести систему, обеспечивающую доступ всем заинтересованным сторонам и общественности к информации о выпущенных государствами рекомендациях по обеспечению безопасности, имеющих глобальное значение, и мерах в связи с этими рекомендациями по обеспечению безопасности. Кроме того, ИКАО рекомендуется разработать инструктивные указания, касающиеся определения того, что из себя представляет "рекомендация по обеспечению безопасности, имеющая глобальное значение".

1.6.3.7 Совещание рассмотрело предложение группы государств о внесении в *Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Doc 9756)

инструктивного материала по идентификации, составлению и отслеживанию хода выполнения рекомендаций по обеспечению безопасности. Эти государства также предложили разработать общее средство для обмена рекомендациями по обеспечению безопасности и осуществления контроля за их выполнением и принять общую таксономию в отношении рекомендаций по обеспечению безопасности в качестве составной части общей таксономии ADREP. Эти государства также высказали мнение о том, что при разработке инструктивных указаний и таксономии целесообразно использовать результаты предварительных работ, выполненных в Европе. Эти предложения в целом получили поддержку, однако некоторые государства высказали обеспокоенность относительно того, что это может вынудить государства использовать только одно средство для сбора и организации данных по обеспечению безопасности полетов. Было дано разъяснение о том, что намерение заключается не в том, чтобы ограничить использование одним средством, а в том, чтобы обеспечить совместимость баз данных государств. Получив это разъяснение, участники совещания согласились с этими предложениями. Одно государство подчеркнуло необходимость наличия таксономии ADREP на всех рабочих языках ИКАО.

1.6.3.8 Основываясь на результатах обсуждения, совещание подготовило следующие рекомендации:

Рекомендация 1.6/5. Инструктивные указания по идентификации, составлению и отслеживанию хода выполнения рекомендаций по обеспечению безопасности

ИКАО рекомендуется разработать инструктивные указания по идентификации, составлению и отслеживанию хода выполнения рекомендаций по обеспечению безопасности, используя для этого соответствующие инструктивные указания, разработанные 44 европейскими государствами, с целью их внесения в часть IV *Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Doc 9756).

Рекомендация 1.6/6. Общее средство и общая таксономия для рекомендаций по обеспечению безопасности

Рекомендуется разработать общее средство в целях обмена рекомендациями по обеспечению безопасности и осуществления контроля за их выполнением и принять общую таксономию для рекомендаций по обеспечению безопасности в качестве составной части общей таксономии ADREP.

1.6.4 МЕРЫ В СВЯЗИ С РЕКОМЕНДАЦИЯМИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ

1.6.4.1 Совещание рассмотрело предложение о добавлении:

- a) к п. 6.10 90-дневного срока уведомления, чтобы государство, получившее рекомендацию по обеспечению безопасности, могло сообщить о принятых мерах;
- b) новой Рекомендуемой практики 6.11, в соответствии с которой государству, которому не была направлена рекомендация по обеспечению безопасности, но

которое действовало в соответствии с этой рекомендацией, следует информировать представившее предложение государство о принятых или рассматриваемых предупредительных мерах.

1.6.4.2 Совещание поддержало указанную в п. а) выше поправку о включении 90-дневного срока уведомления. Совещание не поддержало предложение о включении новой Рекомендуемой практики 6.11 в Приложение 13, поскольку не понимает, каким образом государству, которому не направлена рекомендация по обеспечению безопасности, станет известно о ней, и, следовательно, примет меры по ней.

1.6.4.3 Совещание рассмотрело предложение о включении в пп. 6.8 и 6.9 формулировки "в датированном препроводительном письме с рекомендацией по обеспечению безопасности" для приведения этих стандартов в соответствие с предлагаемой поправкой к п. 6.10. Данное предложение было поддержано совещанием, при этом председатель отметил, что Секретариату, возможно, потребуется отредактировать предлагаемый текст.

1.6.4.4 Совещание рассмотрело предложение о включении в п. 6.10 дополнительного текста, новую Рекомендуемую практику 6.11, а также вопрос о ссылках на международные авиационные органы и региональные авиационные организации. Несмотря на то, что совещание признало возрастающее значение региональных организаций, тем не менее оно считает, что данный вопрос еще недостаточно проработан, и не поддержало данное предложение.

1.6.4.5 По итогам состоявшихся обсуждений совещание согласилось изменить пп. 6.8, 6.9 и 6.10 следующим образом:

RSPP | **Рекомендация 1.6/7. Поправки к пп. 6.8, 6.9 и 6.10 главы 6**

Изменить пп. 6.8, 6.9 и 6.10 главы 6 следующим образом:

...

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА,
ПРОВОДЯЩЕГО РАССЛЕДОВАНИЕ

...

Рекомендации по обеспечению безопасности

6.8 На любом этапе расследования авиационного происшествия или инцидента полномочный орган по расследованию авиационных происшествий или инцидентов государства, проводящего расследование, рекомендует в датированном препроводительном письме соответствующим полномочным органам, включая органы других государств, любые предупредительные меры, которые необходимо срочно принять для повышения безопасности полетов.

6.9 Государство, проводящее расследования авиационных происшествий или инцидентов, если это целесообразно, адресует датированным препроводительным письмом любые рекомендации по обеспечению безопасности, выработанные в результате прове-

денных расследований, полномочным органам по расследованию авиационных происшествий другого(их) соответствующего(их) государства (государств) и, если они касаются документов ИКАО, ИКАО.

...

**ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА,
ПОЛУЧАЮЩЕГО РЕКОМЕНДАЦИИ ПО
ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ**

Меры в связи с рекомендациями по обеспечению безопасности

6.10 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 непринятия каких-либо мер.

...

1.6.5 ВЫПУСК ОКОНЧАТЕЛЬНЫХ ОТЧЕТОВ

1.6.5.1 Совещание рассмотрело предложения об изменении пп. 6.5 и 6.6. Эти предложения заключаются в следующем:

- a) уточнение формулировки п. 6.5 относительно опубликования окончательного отчета;
- b) повышение статуса п. 6.6 до уровня Стандарта и изменение его с целью включения требования относительно выпуска "промежуточного сообщения" вместо предусмотренного в настоящее время "промежуточного отчета".

1.6.5.2 Выпуск окончательного отчета

1.6.5.2.1 Одно из государств отметило, что в рабочем документе Секретариата на испанском языке не предлагается поправка к п. 6.5. Благодаря помощи устных переводчиков ИКАО было разъяснено, что в тексте на испанском языке и других языках ИКАО слово release, используемое в английском варианте формулировки п. 6.5, уже переведено как made public. В этой связи нет необходимости изменять текст п. 6.5 на этих языках. Тем не менее необходимо изменить текст п. 6.5 на других языках ИКАО, включая английский язык, с целью уточнить, что окончательный отчет должен предоставляться общественности. Большинство поддержало предложение Секретариата об изменении п. 6.5.

1.6.5.2.2 Одно из государств просило Секретариат уточнить определение термина public, а также каким образом окончательный отчет будет предоставляться общественности. Было разъяснено, что термин public следует понимать как общественность в целом и что п. 6.5 может быть выполнен, например, посредством размещения окончательного отчета в Интернете. Кроме того, было подтверждено, что предоставление окончательного отчета общественности не

обязательно означает опубликование окончательного отчета в бумажном виде. Секретариат считает целесообразным включить примечание, уточняющее термин "опубликование".

1.6.5.2.3 Ряд государств выразили озабоченность относительно опубликования окончательного отчета, в частности в связи с возможным неправильным толкованием или неправильным использованием содержащейся в отчете информации. Секретариат и ряд государств вновь подтвердили важность опубликования отчета и его вклада в укрепление доверия к процессу расследования. Одно из государств сослалось на Специализированное совещание AIG/99, в ходе которого была поддержана необходимость опубликования окончательного отчета. Конференция генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии обеспечения безопасности авиации (Монреаль, 20–22 марта 2006 года, п. 2.1) также призвала к большей транспарентности и обмену информацией о безопасности полетов не только между государствами, но также с общественностью. Ряд государств указал на то, что в их национальном законодательстве уже предусмотрено требование об опубликовании окончательного отчета.

1.6.5.3 Выпуск промежуточных сообщений

1.6.5.3.1 Большинство участников совещания согласилось с предложением о повышении статуса п. 6.6 до уровня Стандарта, учитывая необходимость информировать государства о ходе расследования. Было также решено заменить термин "промежуточный отчет" термином "промежуточное сообщение" в целях избежания значительного увеличения нагрузки на полномочный орган, проводящий расследование.

1.6.5.3.2 Одно государство отметило, что первое предложение в п. 6.6 является лишним, учитывая положения п. 6.5, и предложило данное предложение исключить. По данному предложению был достигнут консенсус. Одна из международных организаций отметила, что слово "выпуск", которое предложено исключить из п. 6.5, сохранено в предлагаемой поправке к п. 6.6. В этой связи было предложено и одобрено всеми государствами изменить формулировку п. 6.6 с целью исключить слово "выпуск" и привести формулировку этого пункта в соответствие с формулировкой п. 6.5.

1.6.5.4 Государства, которым направляется окончательный отчет

1.6.5.4.1 Одно из государств предложило изменить также п. 6.4, с тем чтобы добавить в перечень государств, которым направляется окончательный отчет, любое государство, участвующее в расследовании. Это предложение было одобрено всеми государствами.

1.6.5.4.2 По итогам состоявшихся обсуждений совещание согласилось изменить пп. 6.4, 6.5 и 6.6 следующим образом:

RSPP | **Рекомендация 1.6/8. Поправки к пп. 6.4, 6.5 и 6.6 главы 6**

Изменить пп. 6.4, 6.5 и 6.6 главы 6 следующим образом:

...

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА,
ПРОВОДЯЩЕГО РАССЛЕДОВАНИЕ

...

Государства-получатели

6.4 Окончательный отчет о расследовании авиационного происшествия незамедлительно направляется государством, проводящим расследование:

- a) государству, назначившему расследование;
- b) государству регистрации;
- c) государству эксплуатанта;
- d) государству разработчика;
- e) государству-изготовителю;
- f) любому государству, участвовавшему в расследовании;
- g) любому государству, граждане которого погибли или получили тяжкие телесные повреждения; и
- h) любому государству, которое предоставило соответствующую информацию, основное оборудование и экспертов.

Выпуск окончательного отчета

6.5 В интересах предотвращения авиационных происшествий государство, проводящее расследование происшествия или инцидента, как можно скорее и, если возможно, в течение 12 мес публикует ~~выпускает~~ окончательный отчет.

Примечание. Публикация окончательного отчета может осуществляться посредством размещения его в Интернете, при этом окончательный отчет не обязательно публиковать в бумажном виде.

6.6 **Рекомендация.** Государству, проводящему расследование, следует выпускать отчеты в кратчайшие сроки и, если возможно, в течение 12 мес после происшествия. Если отчет не может быть ~~выпущен~~ опубликован в течение 12 мес, ~~государству, проводящему~~ государство, проводящее расследование, ~~следует выпускать~~ публикует ~~промежуточный отчет~~ промежуточное сообщение к каждой годовщине происшествия с подробным изложением хода расследования, включая информацию о любых возникших вопросах, касающихся безопасности полетов.

...

Пункт 1 повестки дня. Приложение 13**1.7. Дополнение Е к Приложению 13****1.7.1 ВВЕДЕНИЕ**

1.7.1.1 На совещании отмечалось, что дополнение Е было включено в Приложение 13 в ноябре 2006 года. В дальнейшем предложение о пересмотре дополнения Е рассматривалось на 36-й сессии Ассамблеи ИКАО в сентябре 2007 года, в результате было решено, что AIG/8 будет наиболее подходящим форумом для дальнейшего рассмотрения этого вопроса.

1.7.1.2 В мае 2008 года Секретариат направил государствам письмо с предложением представить свое мнение о выполнении п. 5.12 Приложения 13 в контексте пересмотра изложенных в дополнении Е правовых принципов. К сентябрю 2008 года ответы прислали 53 государства. В итоге 41 государство, или 77 % государств, сообщило, что дополнение Е помогает им обеспечить защиту записей, указанных в п. 5.12. С другой стороны, 12 государств сообщили о том, что дополнение Е не помогает им в защите некоторых записей, главным образом потому, что определенные положения действующих национального законодательства и правил препятствуют этому.

1.7.2 РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

1.7.2.1 Государствами и международными организациями был представлен ряд рабочих документов, в которых предлагались действия по решению этого вопроса.

1.7.2.2 В своих документах государства подняли ряд серьезных вопросов, а именно:

- a) вследствие имеющихся различий между Приложением и дополнением Е требуется дополнительно рассмотреть этот вопрос;
- b) существуют трудности с выполнением Стандарта 5.12. Существующая очень широкая формулировка этого Стандарта затрудняет его практическое выполнение, и возникает опасность нарушения защиты таких имеющих действительно критическое значение материалов, как записи БРС, записи опросов расследователями эксплуатационного персонала и мнения, выраженные при анализе записей. Было высказано предположение, что градация уровней защиты согласно требованиям п. 5.12, когда основной упор делается на такие записи, может в будущем привести к появлению более устойчивого режима и, кроме того, повысится уровень соблюдения этого пункта государствами;
- c) транспарентность и обмен такой информацией имеет очень важное значение, так как это является краеугольным камнем обеспечения безопасности полетов авиации, так же как и необходимость реализации концепции "справедливой культуры", что позволит создать условия, способствующие и облегчающие предоставление отчетности и обмен такой информацией;

- d) необходимо пересмотреть дополнение Е к Приложению 13 с целью включить в это дополнение более четко сформулированные правовые принципы, обеспечивающие реализацию концепции "справедливой культуры";
- e) необходимо подготовить для авиационных специалистов рекомендации в отношении того, как взаимодействовать со средствами массовой информации, чтобы обеспечить правильный баланс между предоставлением соответствующей точной информации общественности и необходимостью сохранения требуемого уровня конфиденциальности отдельных лиц в интересах безопасности полетов авиации;
- f) пересматривать дополнение Е необходимо так, чтобы сохранялся надлежащий баланс между транспарентностью и, где это необходимо, обеспечением защиты конфиденциальности конкретных источников информации, чтобы это служило интересам повышения уровня безопасности полетов авиации и глобального сообщества расследователей авиационных происшествий;
- g) просьба к ИКАО подготовить справочный материал по мерам защиты, которые применяются государствами или которые, как считается, целесообразно применять;
- h) ИКАО рекомендуется создать рабочую группу для рассмотрения вопроса о том, как должна обеспечиваться защита конфиденциальной информации по безопасности полетов в рамках, определенных в Конвенции и Приложении 13.

1.7.2.3 Предложения, внесенные международными организациями, нашли поддержку и включали следующие:

- a) защиту данных, полученных в ходе расследований, сделать таковой, чтобы изготовитель имел доступ к ним и чтобы он мог оказывать поддержку расследованиям, а также на постоянной основе оказывать поддержку осуществлению программ по безопасности полетов;
- b) обеспечить защиту речевых записей, сделанных в условиях управления воздушным движением, с соблюдением таких же процедур и ограничений, которые применяются в отношении записей бортовых речевых самописцев;
- c) хотя концепция "справедливой культуры" нашла поддержку, возможно еще не пришло время разрабатывать ее определение.

1.7.2.4 В ходе дальнейшего обсуждения этого вопроса выяснилось, что существует широкая поддержка всех вопросов, которые поставлены в различных документах. Концепция "справедливой культуры" нашла полную поддержку, однако выразались определенные сомнения в отношении необходимости подготовки официального определения или даже использования термина "справедливая культура", так как это еще только формирующаяся концепция.

1.7.2.5 Исходя из результатов обсуждения этого вопроса, совещание единодушно согласилось рекомендовать, чтобы ИКАО провело с помощью соответствующей группы экспертов исследование с целью пересмотра и содействия выполнению п. 5.12 и дополнения Е. Было согласовано, что круг полномочий такой группы следует сделать довольно общим и чтобы

документация по этому пункту повестки дня и замечания, высказанные в ходе обсуждения этого пункта повестки дня, стали частью материалов, которые будет рассматривать такая группа.

Рекомендация 1.7/1. Дальнейшее изучение вопроса о защите данных о безопасности полетов

ИКАО рекомендуется провести исследование с целью пересмотра и содействия выполнению п. 5.12 и дополнения Е к Приложению 13. Эта работа должна быть выполнена с помощью соответствующей группы экспертов, и должное внимание при этом должно быть уделено вопросам, поднятым в соответствующих документах и рассмотренным по пункту 1.7 повестки дня AIG/08.

1.7.3 НЕРАЗГЛАШЕНИЕ ЗАПИСЕЙ ИЗОБРАЖЕНИЙ

1.7.3.1 Было высказано мнение о том, что записи изображений обстановки в кабине летного экипажа необходимо делать в дополнение к производимым записям данных и аудиозаписям. Осуществление таких записей с помощью ударостойких носителей полетной информации стало сейчас реальной возможностью с экономической точки зрения. Эта технология уже продемонстрирована, а в 2003 году была выпущена спецификация минимальных рабочих характеристик (Eugosae ED-112) технологии таких записей.

1.7.3.2 Было внесено предложение о внесении поправки в п. 5.12 с целью предоставить записям изображений и их расшифровкам, полностью или частично, такой же или более высокий уровень защиты от разглашения, как и записям бортовых речевых самописцев. Одна международная организация высказала свое возражение в отношении предложения о включении регистраторов изображения по той причине, что, по ее мнению, этот вопрос сначала должен быть рассмотрен Рабочей группой по пересмотру дополнения Е и п. 5.12 Приложения 13. Совещание не приняло это возражение.

1.7.3.3 На совещании также была высказана озабоченность в отношении методов защиты записей изображений от разглашения в тех государствах, которые не способны или не хотят обеспечивать такую защиту в своих национальных законодательствах.

1.7.3.4 Совещание приняло следующую рекомендацию:

RSPP | **Рекомендация 1.7/2. Поправки к п. 5.12 главы 5**

Изменить п. 5.12 главы 5 следующим образом:

...

**ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРОВЕДЕНИЕ
РАССЛЕДОВАНИЯ**

...

**ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА, ПРОВОДЯЩЕГО
РАССЛЕДОВАНИЕ**

...

Неразглашение записей

5.12 Государство, проводящее расследование авиационного происшествия или инцидента, предоставляет указанные ниже записи в целях, не относящихся к расследованию авиационного происшествия или инцидента, только в том случае, когда соответствующий полномочный орган этого государства, отвечающий за отправление правосудия, установит, что предание их гласности превосходит по важности те отрицательные последствия внутри страны и в международном масштабе, которые могут иметь такие действия для данного или других будущих расследований:

- a) все заявления лиц, полученные проводящими расследование полномочными органами в ходе расследования;
- b) всю переписку между лицами, имеющими отношение к эксплуатации воздушного судна;
- c) медицинские или конфиденциальные сведения, касающиеся лиц – участников авиационного происшествия или инцидента;
- d) записи бортовых речевых самописцев и расшифровку таких записей;
- e) записи и расшифровки записей органов управления воздушным движением; ж
- f) записи бортовых регистраторов изображения в кабине экипажа и любую часть или расшифровку таких записей;
- г) мнения, выраженные при анализе информации, включая записи бортовых самописцев.

...

Пункт 2 повестки дня. Последние результаты работ в области расследования и предотвращения

2.1 ВВЕДЕНИЕ

2.1.1 Совещанию были представлены последние результаты работы ИКАО в области расследования и предотвращения авиационных происшествий. Эта работа проводилась по следующим темам:

- a) *"Опасности на местах авиационных происшествий"* (циркуляр 315),
- b) *"Типовой Меморандум о взаимопонимании"*,
- c) *"Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов"* (Дос 9756),
- d) *"Руководство по предотвращению авиационных происшествий"* (Дос 9422),
- e) *"Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)"* (Дос 9859),
- f) *"Группа экспертов по бортовым самописцам (FLIRECP)"*.

2.1.2 *Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Дос 9756) разделено на четыре части. Часть I была опубликована в 2000 году; часть II будет опубликована в 2009 году; часть III представлена на ICAO-NET на английском языке в октябре 2008 года и должна быть опубликована в "бумажном виде" в ближайшем будущем, а часть IV опубликована в 2003 году.

2.1.3 Типовой МОВ разработан Секретариатом ИКАО при содействии со стороны Исследовательской группы по финансированию расходов на расследование авиационных происшествий (FAICSG). Цель типового МОВ заключается в оказании помощи государствам в обеспечении взаимной помощи при расследовании авиационных происшествий. Типовой МОВ был опубликован на ICAO-NET в 2007 году и будет включен в часть I *Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* при следующем его пересмотре в 2010 году.

2.1.4 Секретариат при содействии со стороны Исследовательской группы по источникам опасности на местах авиационных происшествий (HASSG) разработал инструктивный материал по видам опасностей на местах авиационных происшествий и соответствующие требования к подготовке персонала поисково-спасательных команд и специалистов по расследованию авиационных происшествий. ИКАО опубликовала данный материал в этом году в виде циркуляра под названием *"Опасности на местах авиационных происшествий"* (циркуляр 315).

2.1.5 *Руководство по предотвращению авиационных происшествий* (Дос 9422) было подготовлено в 1984 году. Поскольку ИКАО приняла решение объединить всю информацию по управлению безопасностью полетов в одном руководстве, материал *Руководства по предотвращению авиационных происшествий* был включен в *Руководство по управлению безопасностью полетов* (Дос 9859), которое было опубликовано в 2006 году.

2.1.6 После совещания АIG/99 Группа экспертов по бортовым самописцам (FLIRECP) провела два совещания. В ходе этих совещаний FLIRECP разработала рекомендации о поправках к Приложению 6 "Эксплуатация воздушных судов", касающихся требований о наличии бортовых самописцев. Предполагается, что результаты этой работы будут рассмотрены Аэронавигационной комиссией в феврале 2009 года и что поправки к соответствующим Приложениям будут приняты в ноябре 2011 года.

2.1.7 Совещанию предлагается принять к сведению последние результаты деятельности ИКАО в области расследования и предотвращения авиационных происшествий и согласиться с рекомендацией об утверждении использования типового МОВ Договаривающимися государствами.

2.2 РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.2.1 Совещание приняло к сведению последние результаты деятельности ИКАО в области расследования и предотвращения авиационных происшествий и оценило работу ИКАО в этой области. Одно из государств, в частности, выразило признательность ИКАО за ее работу по подготовке *Руководства по управлению безопасностью полетов* (Doc 9859).

2.2.2 Ряд государств отметили, что на совещании АIG/99 ИКАО было предложено провести исследование с целью определения вариантов финансирования расследований крупных авиационных происшествий, однако эта задача не была выполнена. Секретариат пояснил, что, по мнению FAICSG, данная задача невыполнима. В этой связи Группа сосредоточилась на разработке типового МОВ. Участники совещания согласились с необходимостью напомнить ИКАО о важности первоначального мандата FAICSG.

2.2.3 Совещание одобрило типовой МОВ и отметило его полезность при заключении соглашений между государствами. Было предложено дополнить типовой МОВ словом "рамочный" с целью ясно указать, что это будет способствовать удовлетворению потребностей отдельных государств. Это предложение было одобрено. Далее было предложено добавить к рамочному типовому МОВ контрольный перечень для предоставления помощи, разработанный Группой ЕКГА/АIG и представленный в документе WP/36. Совещание согласилось с этим предложением при условии, что ИКАО, возможно, потребуется скорректировать "контрольный перечень" с учетом потребностей государств.

2.2.4 По итогам состоявшегося обсуждения совещание приняло следующие рекомендации:

Рекомендация 2/1. Использование типового МОВ Договаривающимися государствами

Государствам рекомендуется одобрить использование рамочного типового МОВ для обеспечения взаимопомощи.

Рекомендация 2/2. Контрольный перечень для предоставления помощи

ИКАО рекомендуется, при необходимости, пересмотреть и приложить к рамочному типовому МОВ "Контрольный перечень для предоставления помощи", разработанный 44 европейскими государствами.

2.2.5 Одна из международных организаций сообщила участникам совещания, что FLIRECPI в настоящее время занимается разработкой рекомендаций о внесении поправок в Приложение 6 "*Эксплуатация воздушных судов*" в части, касающейся бортовых самописцев. Эта организация подняла вопрос о том, что устаревшие самописцы с записью на магнитную ленту до сих пор еще эксплуатируются, хотя такие самописцы уже не соответствуют действующим требованиям Приложения 6 в отношении защиты, количества и качества регистрируемых данных. При этом подчеркивалось, что эксплуатация устаревших бортовых самописцев может затруднять или делать вообще невозможным эффективное расследование авиационных происшествий и инцидентов. Вопрос об устаревших бортовых самописцах входит в число тех вопросов, над решением которых работает FLIRECPI, и потому было предложено, чтобы совещание выразило свою поддержку этой работе Группе экспертов. Кроме того, два государства заявили о своей озабоченности в отношении участвовавших отказов бортовых самописцев, вызванных их некачественным техническим обслуживанием. Совещание заявило о своей широкой поддержке работы FLIRECPI и приняло к сведению то, что рекомендации FLIRECPI будут рассмотрены Аэронавигационной комиссией в начале следующего года.

2.2.6 В результате обсуждения этого вопроса на совещании были подготовлены следующие рекомендации:

Рекомендация 2/3. Работа Группы экспертов по бортовым самописцам

Государствам рекомендуется активно содействовать работе FLIRECPI путем оказания поддержки реализации предложений о внесении изменений в положения Приложения 6 "*Эксплуатация воздушных судов*", касающиеся бортовых самописцев.

Рекомендация 2/4. Бортовые самописцы

АНК рекомендуется принять к сведению озабоченность, выраженную участниками AIG/08 в отношении некачественного технического обслуживания бортовых самописцев и несоблюдения положений Приложения 6.

2.2.7 Одно из государств отметило, что Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП) является понятным и имеющим практическую направленность документом. Однако это государство предложило ИКАО три рекомендации в отношении этого руководства. Во-первых, обеспечить методическое сопровождение внедрения РУБП в целях обобщения и распространения проактивных методов управления безопасностью полетов; во-вторых, разработать учебные программы подготовки специалистов по риск-менеджменту; и в-третьих,

подготовить разъяснение государствам относительно статуса и применения Руководства по предотвращению авиационных происшествий в связи с внедрением РУБП с целью избежания различной интерпретации концепции и терминологии. Секретариат информировал участников совещания, что первые два предложения будут реализованы в новом варианте РУБП, которое будет опубликовано ближе к концу 2008 года. Что касается третьего предложения, то отмечалось, что Руководство по предотвращению авиационных происшествий было включено в РУБП и информация об этом представлена в документе WP/15. Другое государство придерживалось мнения, что не весь актуальный материал из Руководства по предотвращению авиационных происшествий включен в РУБП.

2.2.8 В результате обсуждения этого вопроса совещание подготовило следующую рекомендацию:

Рекомендация 2/5. Проработка вопросов, касающихся предотвращения авиационных происшествий

ИКАО рекомендуется, применяя унифицированный подход, обеспечить согласованность разработки и использования Руководства по управлению безопасностью полетов и Руководства по предотвращению авиационных происшествий.

2.2.9 Участники совещания AIG/08 заявили о своей готовности оказать ИКАО помощь в реализации рекомендации 2/5.

— — — — —

Пункт 3 повестки дня. Сотрудничество государств при проведении расследований

3.1 ВВЕДЕНИЕ

3.1.1 Участники совещания проинформировали о необходимости сотрудничества государств с ИКАО при проведении в государствах практикумов по расследованию авиационных происшествий. На специализированных совещаниях AIG в 1992 и 1999 гг. отмечалась важность проведения практикумов и семинаров по безопасности полетов. Однако в связи с бюджетными ограничениями ИКАО приостановила организацию проведения практикумов по расследованию и предотвращению авиационных происшествий.

3.1.2 Эти практикумы позволяли расследователям из государств обмениваться опытом и специальными знаниями в области новых технологий, а также методов и процедур расследования авиационных происшествий и инцидентов. Помимо этого, практикумы позволяют расширить обмен информацией и повысить уровень сотрудничества расследователей.

3.1.3 Основываясь на положениях резолюции A35-14 Ассамблеи ИКАО, участникам совещания была представлена обзорная информация о сотрудничестве между государствами, в рамках которого расследователи из государств принимают участие в расследованиях в качестве наблюдателей в целях совершенствования своих навыков в области расследований. Такая практика поощряется.

3.2 РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

3.2.1 Участников совещания проинформировали о том, что Международное общество специалистов по расследованию в целях обеспечения воздушной безопасности (МОРАП) участвует в подготовке расследователей в рамках проведения семинаров и практикумов. Широкую известность получила "Программа ознакомительных практикумов МОРАП". Участники совещания приняли к сведению принципы и методы финансирования и организации проведения ознакомительных практикумов. В период 2001–2008 гг. был проведен 31 практикум, участие в которых приняли 1675 специалистов. Совещание решительно поддержало "Программу ознакомительных практикумов МОРАП".

3.2.2 Широкую поддержку на совещании получило предложение о возобновлении проведения практикумов и семинаров ИКАО, связанных с расследованием авиационных происшествий, а также программа ознакомительных практикумов. Ряд государств подчеркнули необходимость первоначальной подготовки и повышения квалификации своих специалистов в области расследований. Одно государство внесло предложение о целесообразности включения в программы практикумов модулей для сотрудников средств массовой информации и полиции. По мнению одной международной организации, в программы региональных семинаров следует включать модуль, касающийся нормативной базы гражданской авиации. Совещание поддержало эти предложения.

3.2.3 Одно государство проинформировало совещание о том, что первоначально на этих практикумах и семинарах основное внимание уделялось базовой подготовке расследователей, однако при этом было отмечено, что позднее начали проводиться практикумы, ориентированные на углубленную подготовку расследователей. Это государство активно поддержало мнение об

увеличении частоты проведения практикумов и обратилось к ИКАО с просьбой о распространении информации о сроках, месте проведения и тематике будущих практикумов ИКАО по расследованию авиационных происшествий. Ряд государств поддержали мнение этого государства.

3.2.4 Одно государство выразило признательность специалистам, основавшим в 2001 году программу ознакомительных практикумов ИКАО, и отметило позитивное влияние этой программы на подготовку расследователей. Это государство обратилось к государствам с просьбой поддержать продолжение реализации этой программы.

3.2.5 Одно государство проинформировало совещание о том, что в течение последних трех лет в регионе Азии/Тихого океана был проведен ряд успешных практикумов.

3.2.6 Одно государство предложило другим государствам направлять своих расследователей для участия в качестве наблюдателей в проводимых этим государством расследованиях в учебных целях и для приобретения опыта. Участники совещания высоко оценили и поддержали это предложение.

3.2.7 Одно государство обратилось с просьбой о предоставлении информации, касающейся деятельности в рамках реализуемых в регионах проектов, предусмотренных Программой совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и сохранению летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP), с тем чтобы обеспечить возможность направления запросов в отношении подготовки расследователей авиационных происшествий в связи с реализацией этих проектов. Секретариат проинформировал участников совещания о том, что руководство проектами COSCAP осуществляют государства в рамках каждой COSCAP. Если государствам в рамках своей COSCAP необходимо провести в своих регионах практикумы по расследованию авиационных происшествий, то запрос следует направлять через их Руководящий комитет COSCAP.

3.2.8 Одно государство представило информацию с описанием инициатив в области обеспечения безопасности полетов и международных курсов подготовки по безопасности полетов, предотвращения авиационных происшествий и расследования авиационных происшествий. С 2002 года организацией такой подготовки занимается хорошо известный учебный центр по расследованию авиационных происшествий совместно с министерством транспорта этого государства. Участники совещания отметили выгоды, обеспечиваемые этими курсами, которые в значительной степени способствуют достижению целей ИКАО, предусматривающих углубленную подготовку специалистов в области безопасности полетов, что, в свою очередь, обеспечивает возможность совершенствования навыков расследователей.

3.2.9 Основываясь на результатах проведенной дискуссии, совещание подготовило следующие рекомендации:

Рекомендация 3/1. Возобновление проведения практикумов ИКАО по вопросам АИГ

ИКАО рекомендуется при содействии Договаривающихся государств возобновить проведение практикумов по вопросам расследования авиационных происшествий. Государствам настоятельно рекомендуется оказывать ИКАО поддержку в реализации этой инициативы.

Рекомендация 3/2. Ознакомительные практикумы

ИКАО и ее региональным бюро рекомендуется продолжить сотрудничество в организации проведения ознакомительных практикумов МОРАП.

— — — — —

Пункт 4 повестки дня. Обработка и представление данных о безопасности полетов**4.1 ВВЕДЕНИЕ**

4.1.1 Совещание рассмотрело возможности повышения эффективности сбора, обмена и представления данных о безопасности полетов.

4.2 СБОР И ОБМЕН ДАННЫМИ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

4.2.1 Совещание согласилось со следующими предложениями, которые способствуют более эффективной обработке и представлению данных о безопасности полетов:

- a) настоятельно рекомендовать государствам принять совместимую с ADREP таксономию в качестве таксономии авиационных событий;
- b) поддержать распространение системы ECCAIRS в Договаривающихся государствах ИКАО, которые не имеют собственной базы данных о событиях, совместимой с ADREP;
- c) поддержать упрощение обмена данными между существующими базами данных, совместимых с ADREP;
- d) рекомендовать создать средство упрощения периодического пересмотра таксономии ADREP;
- e) рекомендовать государствам использовать системы ADREP/ECCAIRS или совместимые системы для сбора, анализа и обмена данными о безопасности полетов.

4.2.2 Совещание было информировано о том, что всем государствам предоставлено совместимое с ADREP программное обеспечение, разработанное Европейским союзом, а именно Европейским координационным центром системы сообщения об авиационных инцидентах (ECCAIRS).

4.2.3 У совещания возник ряд вопросов в связи с реализацией этих предложений. К ним относятся: существующие системы, наличие совместимых с ADREP систем на всех официальных языках Организации, а также потребности в ресурсах и подготовке кадров.

4.2.4 Секретариат информировал совещание о том, что он рассмотрит эти и другие вопросы при реализации рекомендаций совещания, принятых в рамках данного пункта повестки дня.

4.3 ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ДАННЫХ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

4.3.1 Совещание согласилось с предложением рекомендовать государствам, чтобы публикации данных о безопасности полетов сопровождалась четким описанием выбранных данных и используемых параметров или ссылкой на них.

4.4 ВЫВОД

4.4.1 Совещание приняло следующие рекомендации:

RSPP | Рекомендация 4/1. Поправки к главам 7 и 8

Изменить главу 7 следующим образом:

...

ГЛАВА 7. ОТЧЕТНОСТЬ ADREP

Примечание 1. В дополнении В содержится контрольная схема уведомления и представления отчета.

Примечание 2. В соответствии с положениями настоящей главы может потребоваться составление следующих двух отчетов по любому отдельному авиационному происшествию или инциденту:

*предварительный отчет,
информационный отчет об авиационном происшествии/
инциденте.*

Примечание 3. Инструктивный материал по составлению предварительного отчета и информационного отчета об авиационном происшествии/инциденте ~~содержится в Руководстве по представлению данных об авиационных происшествиях/инцидентах (Doc 9156)~~ представлен на веб-сайте ИКАО (www.icao.int).

...

Изменить главу 8 следующим образом:

ГЛАВА 8. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

...

Системы баз данных

8.4 Рекомендация. *Государству следует создавать базу данных в целях содействия проведению эффективного анализа получаемой информации, в том числе от своих систем представления данных об инцидентах.*

8.5 Рекомендация. *В таких системах баз данных следует использовать стандартные форматы для упрощения обмена данными.*

Примечание 1. Инструктивный материал, касающийся технических требований к таким базам данных, будет предоставляться ИКАО по запросу.

Примечание 2. Государствам рекомендуется, при необходимости, содействовать заключению региональных соглашений при выполнении положения 8.4.

Примечание 3. Государствам рекомендуется использовать совместимую с ADREP систему для представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах, а также для сбора, хранения и распространения соответствующей информации о безопасности полетов.

...

Рекомендация 4/2. Использование совместимых с ADREP систем сбора данных о безопасности полетов и обмена ими

Государствам рекомендуется внедрить системы ADREP/ЕССАИРС или какую-либо совместимую систему для ведения своих баз данных с целью содействия обмену данными о безопасности полетов между государствами и между государствами и ИКАО.

Рекомендация 4/3. Публикация данных о безопасности полетов

Государствам рекомендуется обеспечить, чтобы все публикации данных о безопасности полетов сопровождалось четким описанием выбранных данных или ссылкой на них, информацией об их происхождении и используемых параметрах в целях избежания потенциально неправильного понимания при интерпретации данных о безопасности полетов.

Рекомендация 4/4. Принятие совместимой с ADREP таксономии

Государствам настоятельно рекомендуется принять совместимую с ADREP таксономию в качестве таксономии авиационных событий.

Рекомендация 4/5. Поддержание актуальности таксономии ADREP

ИКАО рекомендуется создать средство для упрощения периодического пересмотра таксономии ADREP.

Пункт 5 повестки дня. Проведение расследования**5.1 ВВЕДЕНИЕ**

5.1.1 Участники совещания рассмотрели предложение о том, что у полномочных органов по расследованию авиационных происшествий должен быть документ с изложением политики и процедур, такой как руководство. Еще одно предложение касалось путей и средств упрощения координации деятельности с судебными полномочными органами.

5.2 ПОЛИТИКА И ПРОЦЕДУРЫ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

5.2.1 Участники совещания отметили, что результаты проверок, проводимых в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), свидетельствуют о том, что в некоторых государствах политика и процедуры в области расследования авиационных происшествий разработаны и документально оформлены, и часто они имеются в виде руководства с изложением политики и процедур. Как правило, в таком руководстве учтены все положения Приложения 13, а также наилучшая отраслевая практика и контрольные перечни для проведения расследований. Однако результаты проводимых в рамках УППКБП проверок свидетельствуют о том, что во многих государствах такие документы и подробный инструктивный материал для проведения расследований отсутствуют.

5.2.2 Участники совещания рассмотрели предложенную рекомендуемую практику, предусматривающую разработку полномочным органом, ответственным за расследование авиационных происшествий, документа или руководства, такого как руководство по политике и процедурам в области расследования авиационных происшествий. Совещание согласилось с этим предложением, условившись при этом о том, что новая рекомендуемая практика будет внесена в раздел "Общие положения" главы 5.

5.2.3 Совещание также рассмотрело соответствующее предложение о разработке ИКАО инструктивного материала для государств по данному вопросу в виде основных принципов или типового руководства. Совещание согласилось с этим предложением.

5.2.4 Совещание подготовило следующие рекомендации:

RSPP | Рекомендация 5/1. Поправка к главе 5

В главу 5 *внести* новый пункт в следующей формулировке:

...

ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРОВЕДЕНИЕ РАССЛЕДОВАНИЯ

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА,
ПРОВОДЯЩЕГО РАССЛЕДОВАНИЕ

...

Общие положения

...

5.4.2 Рекомендация. Полномочному органу по расследованию авиационных происшествий следует разработать документально оформленные политику и процедуры с подробным описанием его обязанностей по расследованию авиационных происшествий. Они должны охватывать организацию и планирование, расследование и представление отчетов.

...

Рекомендация 5/2. Документ, касающийся политики и процедур в области расследования авиационных происшествий

ИКАО рекомендуется разработать инструктивный материал в виде основных принципов документально оформленных политики и процедур проведения расследований, который будет предоставляться государствам в соответствующем документе ИКАО.

5.3 КООРДИНАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ С СУДЕБНЫМИ ПОЛНОМОЧНЫМИ ОРГАНАМИ

5.3.1 Участники совещания отметили, что вопрос о координации деятельности с судебными полномочными органами рассматривается в положениях Приложения 13 и в части I "Организация и планирование" Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов ИКАО (Doc 9756). Совещание рассмотрело предложение о внесении дополнительного поясняющего примечания к п. 5.10, с тем чтобы наглядно показать то, каким образом может быть обеспечена координация деятельности полномочных органов по расследованию авиационных происшествий и судебных полномочных органов в части, касающейся контроля за обломками в ходе расследований. Совещание согласилось с этим предложением и подготовило следующую рекомендацию:

RSPP | Рекомендация 5/3. Поправка, касающаяся координации деятельности с судебными полномочными органами

В главу 5 внести приводимое ниже новое примечание к п. 5.10:

...

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА,
ПРОВОДЯЩЕГО РАССЛЕДОВАНИЕ

...

Координация действий. Судебные органы

...

Примечание 3. Возможные противоречия между органами, проводящими расследование, и судебными органами относительно контроля за обломками могут быть разрешены, если представитель судебного органа будет сопровождать обломки к месту их исследования и присутствовать при таком исследовании, когда оно требует изменения состояния обломков, обеспечивая тем самым контроль за ними.

...

Пункт 6 повестки дня. Региональное сотрудничество в расследовании авиационных происшествий и инцидентов

6.1 ВВЕДЕНИЕ

6.1.1 Совещание обсудило вопрос о региональном сотрудничестве в расследовании авиационных происшествий и инцидентов и рассмотрело возможность создания региональной структуры для расследования авиационных происшествий.

6.1.2 В результате аудиторских проверок, проведенных в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), выяснилось, что многие государства не располагают средствами, которые необходимы для проведения ими в полном объеме расследований авиационных происшествий и серьезных инцидентов, а также проведения анализов собранных в ходе расследований авиационных происшествий и инцидентов данных. Для таких государств создание региональной организации по проведению расследований авиационных происшествий или организация регионального объединения квалифицированных специалистов по расследованиям, могут быть единственными вариантами, позволяющими создать эффективную систему расследований и предотвращения авиационных происшествий и инцидентов.

6.1.3 На совещании была представлена информация о работе, проведенной государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), в целях расширения сотрудничества по решению вопросов, связанных с расследованиями, в Европейском регионе, включая сведения о двух инструментах, которые разработаны и используются в регионе, а именно: контрольный перечень по расследованиям, помогающий государствам-членам в проведении оценки своих потребностей в помощи, и "кодекс поведения" для использования в целях организации сотрудничества между подписавшими его полномочными органами. При этом подчеркивалось, насколько выгодно для региональных полномочных органов по расследованиям проводить свои совещания на регулярной основе и по мере необходимости обмениваться опытом и совместно использовать имеющиеся ресурсы.

6.1.4 Была представлена информация о действиях, предпринятых государствами Центральной Америки (государства КОСЕЧНА) в целях укрепления существующих в регионе систем расследования и предотвращения авиационных происшествий, а также о проекте создания комиссии по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов в регионе Центральной Америки.

6.1.5 Одна из региональных организаций поделилась своим опытом проведения авиационных расследований от имени ее государств-членов. Эта региональная организация внесла предложение о том, что в пп. 5.1 и 5.1.1 следует внести изменения с целью предусмотреть в них возможность передачи проведения расследования международным организациям, что позволит заинтересованным государствам включить соответствующие положения в свои законодательства.

6.2 РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

6.2.1 Единодушную поддержку нашло предложение рекомендовать, чтобы ИКАО разработала инструктивные указания в отношении создания региональных организаций по

проведению расследований. Группа государств отметила, что следует также пересмотреть часть В "Создание региональной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой" Руководства ИКАО по контролю за обеспечением безопасности полетов (Дос 9734). По мере необходимости в часть В документа Дос 9734 следует внести изменения в ходе разработки инструктивного материала по вопросу о региональных организациях по проведению расследований, чтобы обеспечить согласованность между различными документами, разработанными ИКАО.

6.2.2 Несколько государств подчеркивали, что в регионах, в которых отдельные государства не располагают ресурсами для проведения расследований, создание региональных организаций по проведению расследований обеспечит эффективное выполнение задач по проведению расследований и позволит повысить уровень соблюдения положений Приложения 13, и, кроме того, это станет вкладом в работу по повышению уровня безопасности полетов авиации. Одна региональная организация, которая также поддержала предложение о создании региональных организаций по проведению расследований, предложила, чтобы государства особое внимание уделили развитию взаимодействия между организациями. Одно государство указало на то, что очень важно обеспечить устойчивое финансирование работы по созданию региональной организации по проведению расследований. Что касается проекта, рассматриваемого в регионе Центральной Америки, то совещание AIG/08 единодушно поддержало предложение о создании центральноамериканской комиссии по проведению расследований авиационных происшествий и серьезных инцидентов. Одна региональная организация предложила государствам Центральной Америки обращаться в ее штаб-квартиру и выразила готовность обмениваться накопленным ею опытом с этими государствами и другими заинтересованными государствами.

6.2.3 Совещание рассмотрело "контрольный перечень для получения помощи", предложенный группой государств, и согласилось с тем, что этот вопрос следует рассмотреть в рамках пункта 2 повестки дня (Последние результаты работ в области расследования и предотвращения).

6.2.4 Что касается внесения предложенного изменения в пп. 5.1 и 5.1.1, то одно государство предложило использовать термин "региональная организация по проведению расследований и происшествий" вместо термина "международная (межгосударственная) организация". Предложение об изменении пп. 5.1 и 5.1.1 и использовании нового термина получило единодушную поддержку.

6.2.5 В результате обсуждения этого вопроса совещание согласилось рекомендовать внести в пп. 5.1 и 5.1.1 следующие поправки:

RSPP | **Рекомендация 6/1. Поправки к пп. 5.1 и 5.1.1 главы 5**

Изменить пп. 5.1 и 5.1.1 главы 5 следующим образом:

...

**ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАЗНАЧЕНИЕ
И ПРОВЕДЕНИЕ РАССЛЕДОВАНИЯ**

**АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ
ИЛИ ИНЦИДЕНТЫ НА ТЕРРИТОРИИ
ДОГОВАРИВАЮЩЕГОСЯ ГОСУДАРСТВА**

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 или региональной организации по проведению расследований происшествий по взаимной договоренности и согласию. В любом случае государство, в котором произошло это событие, использует все средства для содействия проведению этого расследования.

5.1.1 **Рекомендация.** *Государству места события следует назначать расследование обстоятельств серьезных инцидентов. Это государство может передать целиком или частично проведение такого расследования другому государству или региональной организации по проведению расследований происшествий по взаимной договоренности и согласию. В любом случае государству места события следует использовать все средства для оказания содействия проведению такого расследования.*

...

6.2.6 В результате обсуждения этих вопросов совещание подготовило следующие рекомендации:

Рекомендация 6/2. Инструктивные указания в отношении создания региональной системы расследования происшествий и инцидентов и управления ею

ИКАО рекомендуется разработать инструктивные указания для государств относительно порядка создания региональной системы расследований происшествий и инцидентов и управления ею, которые будут предоставляться государствам в соответствующем документе.

Рекомендация 6/3. Региональное сотрудничество в расследовании авиационных происшествий и инцидентов

- a) Договаривающимся государствам настоятельно рекомендуется проводить расследования в соответствии со статьей 26 Чикагской конвенции и Приложением 13, когда происшествие происходит на их территории, и обращаться за помощью в регионе, если они не располагают требуемыми возможностями или ресурсами.
- b) Государствам, обращающимся за региональной поддержкой или предоставляющим её, рекомендуется принимать во внимание положения "Кодекса поведения в целях сотрудничества",

принятого государствами – членами ЕКГА и размещенного на сайте www.ecac-seac.org под рубрикой "Публикации и документы".

Рекомендация 6/4. Проект создания региональной комиссии по проведению расследований происшествий в регионе Центральной Америки

ИКАО рекомендуется оказать поддержку созданию центральноамериканской комиссии по проведению расследований авиационных происшествий и серьезных инцидентов в регионе Центральной Америки.

— — — — —

Пункт 7 повестки дня. Устранение недостатков, выявленных в ходе проверок, проводимых ИКАО

7.1 ВВЕДЕНИЕ

7.1.1 Совещанию была представлена сводная информация о недостатках, выявленных в рамках осуществляемой ИКАО Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) в области расследования и предотвращения авиационных происшествий и инцидентов.

7.1.2 Выявленные недостатки относятся к различным аспектам государственных систем расследования и предотвращения происшествий. Положения законодательства и правил государств зачастую являются недостаточными. Государствам также свойственны организационные недостатки, и некоторые из них не в состоянии самостоятельно создать систему расследования авиационных происшествий. Кроме того, соответствующий технический персонал не всегда проходит необходимую подготовку. Что касается инструктивного материала, то политика и процедуры расследования зачастую игнорируются или систематически не выполняются. Созданию баз данных об авиационных происшествиях и инцидентах способствует ЕССАIRS. Однако системы обязательного представления данных об инцидентах не всегда внедряются в полной мере, а число систем добровольного представления данных вообще является незначительным.

7.2 РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

7.2.1 Одно из государств высказало мнение, что слово "недостаток" носит негативный оттенок, и напомнило, что недоработки, выявляемые в ходе проверок в рамках УППКБП, не всегда являются следствием недостатка людских или финансовых ресурсов, а могут быть обусловлены другими факторами, не имеющими отношения к гражданской авиации. Это государство также отметило, что проверки УППКБП дают возможность тщательно проанализировать положения Приложения 13 и определить причины невыполнения государствами некоторых его требований.

7.2.2 Ряд государств и одна региональная организация выразили свое удовлетворение Программой УППКБП и особо отметили, каким образом проверки УППКБП помогают им выявлять недостатки в своих системах организации контроля за обеспечением безопасности полетов гражданской авиации и способствуют достижению прогресса по их устранению. Организация контроля за обеспечением безопасности полетов определяется в Программе УППКБП как функция, посредством которой государства обеспечивают выполнение связанных с безопасностью полетов положений, содержащихся в связанных с безопасностью полетов Приложениях, включая Приложение 13. Было отмечено, что в рамках проверок УППКБП анализируется не только соблюдение положений Приложений ИКАО, но также внедренные государствами общие системы обеспечения выполнения положений ИКАО. Далее в отношении Приложения 13 были даны дополнительные разъяснения в отношении того, что проверяется не только система организации расследований, но также выполнение положений, содержащихся в главе 8 Приложения 13 и касающихся системы предотвращения авиационных происшествий.

7.2.3 Вопрос об устранении связанных с выполнением Приложения 13 недостатков стал предметом ряда заявлений со стороны государств. Одно из государств, в частности, напомнило, что при выявлении ИКАО недостатков ею мало что делается для того, чтобы помочь государствам в их устранении. Участники совещания были информированы о том, что основная цель обсуждений в рамках данного пункта повестки дня заключается в определении направления, в котором ИКАО могла бы сконцентрировать свои усилия для оказания государствам максимальной помощи в устранении связанных с выполнением Приложения 13 недостатков, и каким образом анализ выявленных в рамках УППКБП недостатков может содействовать в этой области.

7.2.4 Одно из государств отметило, что ИКАО уже наделена полномочиями проводить исследования результатов проверок УППКБП. Другое государство напомнило о первопричинах создания Программы УППКБП ИКАО. Другие государства предлагали осуществлять обмен мнениями между проверяющими АИГ ИКАО и экспертами полномочных органов государств, проводящих расследование. Участники совещания были информированы о том, что в 2007 году ИКАО опубликовала доклад о результатах проверок, проведенных в рамках УППКБП в 53 государствах в период с апреля 2005 года по май 2007 года. Несмотря на то, что в этом докладе были изложены результаты исследования вопросов соблюдения положений Приложения 13, оно было не настолько глубоким, как предлагалось Секретариатом.

7.2.5 Одно из государств отметило, что было бы целесообразным определить наиболее общие связанные с выполнением положений Приложения 13 проблемы, выявленные в ходе проверок УППКБП. Другое государство предложило ИКАО провести детальное изучение результатов проверок во всех других областях, охватываемых Программой УППКБП.

7.2.6 По итогам состоявшихся обсуждений совещание подготовило следующую рекомендацию:

Рекомендация 7/1. Оценка связанных с выполнением положений Приложения 13 недостатков, выявленных в ходе проверок в рамках УППКБП

ИКАО рекомендуется оценить результаты выполненных в рамках УППКБП проверок соблюдения положений Приложения 13, с тем чтобы определить наиболее характерные серьезные проблемы и разработать меры по их устранению.

ISBN 978-92-9231-216-9

