



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ**

**ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 30 повестки дня. Прочие вопросы безопасности полетов**

**РАСПРОСТРАНЕНИЕ СВЯЗАННОЙ С БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ ИНФОРМАЦИИ,  
ПОЛУЧЕННОЙ В РЕЗУЛЬТАТЕ РАССЛЕДОВАНИЙ АВИАЦИОННЫХ  
ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ**

(Представлено Францией)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем документе подчеркивается важность расследований для обеспечения информации о безопасности полетов и, учитывая трудности, обусловленные длительностью определенных расследований, предлагаются различные меры.

**Действия:** Ассамблее предлагается рассмотреть представленные в настоящем документе элементы и предложения, изложенные в добавлении, с целью их включения в одну из своих резолюций.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью А "Безопасность полетов: повысить уровень безопасности полетов в гражданской авиации во всем мире"
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительных ресурсов не требуется
<i>Справочный материал</i>	Приложение 13

<sup>1</sup> Варианты документа на английском и французском языках представлены Францией.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Проводимые государствами расследования авиационных происшествий и инцидентов служат основным инструментом повышения безопасности полетов в гражданской авиации посредством установления достоверных фактов и разработки рекомендаций по безопасности полетов. Собранная таким образом информация о безопасности полетов должна быть полезной не только государству, проводящему расследование, но также и другим непосредственно или косвенно затрагиваемым государствам.

1.2 Кроме того, по итогам расследований необходимая информация предоставляется пострадавшим в авиационных происшествиях, их семьям и общественности. Такая информация помогает преодолеть эмоциональные травмы, вызванные авиационным происшествием. Она также содействует повышению доверия общественности к международному воздушному транспорту и побуждает ее к поддержке действий по повышению безопасности полетов, предпринимаемых государствами, отраслью и другими авиационными специалистами.

## 2. СУЩЕСТВУЮЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1 В главе 5 Приложения 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"* говорится, что государство места события назначает и проводит расследование, государство регистрации, государство эксплуатанта, государство разработчика и государство-изготовитель имеют право назначать уполномоченного представителя, которому оказывают помощь советники, и государство, граждане которого погибли или получили тяжкие телесные повреждения, может назначать эксперта.

2.2 В п. 6.5 главы 6 Приложения 13 указывается, что *"В интересах предотвращения авиационных происшествий государство, проводящее расследование происшествия или инцидента, как можно скорее выпускает окончательный отчет"*. В п. 6.6 рекомендуется следующее: *"Государству, проводящему расследование, следует выпускать отчеты в кратчайшие сроки и, если возможно, в течение 12 мес после происшествия"* и *"Если отчет не может быть выпущен в течение 12 мес, государству, проводящему расследование, следует выпускать промежуточный отчет к каждой годовщине происшествия с подробным изложением хода расследования, включая информацию о любых возникших вопросах, касающихся безопасности полетов"*.

2.3 В п. 5.26 Приложения 13, касающемся обязательств уполномоченных представителей и их советников, говорится, что доступ к информации о ходе расследования и любой другой связанной с ним информации предоставляется с разрешения государства, проводящего расследование, а в п. 6.2, касающемся распространения информации, тот же принцип применяется в отношении проектов отчетов или любых других документов, полученных во время проведения расследования.

2.4 Однако в примечании к п. 5.26 говорится, что уполномоченные представители могут предоставлять своим государствам информацию с целью способствовать принятию ими любых соответствующих мер по обеспечению безопасности полетов.

2.5 Ни одно из существующих положений не разрешает государству, гражданам которого находятся среди погибших или получивших тяжкие телесные повреждения, использовать полученную информацию в интересах пострадавших или общественного мнения этого государства, если она не была предана гласности государством, проводящим расследование.

### 3. ВОЗНИКАЮЩИЕ ТРУДНОСТИ

3.1 Имеются примеры, свидетельствующие о том, что положения, касающиеся проведения расследований, в частности рекомендация в п. 6.6, не всегда применяются некоторыми государствами или в отношении некоторых авиационных происшествий. К ним, например, могут относиться авиационные происшествия, в которых государство, проводящее расследование, выступает только в качестве государства места события. В этом случае государства, к которым происшествие имеет непосредственное отношение в силу их ответственности в качестве государства разработчика или государства эксплуатанта или вследствие того, что их граждане погибли, сталкиваются с большими трудностями в получении и использовании информации, необходимой для обеспечения безопасности полетов или ожидаемой семьями пострадавших.

3.2 Положения, в соответствии с которыми некоторые государства могут участвовать в расследовании, и примечание к п. 5.26 отчасти компенсируют эти трудности в силу ответственности этих государств за вопросы безопасности полетов. Однако они не дают этим государствам права доступа к информации, которая потребовала бы предпринятия действий по расследованию, если таковые не предпринимаются.

3.3 Другие государства, в частности государства пунктов вылета и назначения, также непосредственно связаны с обеспечением безопасности конкретного рейса или других рейсов, выполняемых эксплуатантом, хотя эти государства не имеют доступа к какой-либо информации или расследованию, за исключением случаев, когда они имеют другой статус, например статус государства эксплуатанта. В п. 5.23, в соответствии с которым государства, предоставляющие по запросу сведения, оборудование или экспертов, имеют право назначать уполномоченного представителя, этот момент не учитывается. В действительности, сведения и оборудование систематически не запрашиваются от государств пунктов вылета или назначения, а если и запрашиваются, то, как правило, только после начала расследования.

3.4 Упомянутые выше трудности не всегда могут быть разрешены посредством переговоров между уполномоченным представителем и уполномоченным по расследованию или на межгосударственном уровне. Эти трудности не только вызывают обеспокоенность состоянием безопасности полетов и усугубляют проблемы для пострадавших, но и вовлекают в сферу расследования другие факторы, дипломатические или юридические, которые выходят за рамки компетенции Приложения 13.

### 4. ВЫВОД

4.1 Для того чтобы побудить государства, проводящие расследования, периодически представлять информацию о их ходе, было бы целесообразным повысить статус рекомендации в п. 6.6 Приложения 13 до уровня Стандарта.

4.2 Было бы целесообразным недвусмысленно распространить действие положений Приложения 13 на государства пунктов вылета и прибытия соответствующих воздушных судов, с тем чтобы эти государства, которые зачастую непосредственно принимают меры обеспечения безопасности полетов, вытекающие из анализа причин и обстоятельств авиационного происшествия или инцидента, имели доступ в реальном времени к элементам расследования.

## ДОБАВЛЕНИЕ

### ПРЕДЛОЖЕНИЯ ДЛЯ ВКЛЮЧЕНИЯ В РЕЗОЛЮЦИЮ АССАМБЛЕИ

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что главной целью Организации является обеспечение безопасности полетов в гражданской авиации во всем мире,

*признавая* важность эффективного распространения информации о безопасности полетов для обеспечения безопасности полетов в гражданской авиации,

*признавая* важность информации о безопасности полетов и связанных с безопасностью полетов уроков, полученных в результате проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов,

*признавая,* что существующие положения Приложения 13 не обеспечивают систематического участия государств пунктов вылета и прибытия воздушных судов в проводимых расследованиях авиационных происшествий и инцидентов, несмотря на то, что выявленные в ходе расследований факты и превентивные меры, подлежащие принятию для повышения безопасности пассажиров, прямо и зачастую самым непосредственным образом затрагивают эти государства,

*признавая,* что пострадавшие в авиационных происшествиях, их семьи и общественность имеют законное право регулярно получать информацию об обстоятельствах и причинах этих авиационных происшествий, а также о результатах проведенных расследований и последующих действиях по выполнению сформулированных рекомендаций,

- 1) *порукает* Совету изучить возможность распространения действия соответствующих положений Приложения 13, касающихся участия в расследованиях, на государства пунктов вылета и прибытия воздушных судов;
- 2) *порукает* Совету изучить возможность повышения статуса рекомендации в п. 6.6 Приложения 13, касающейся длительности расследований, до уровня Стандарта.

— КОНЕЦ —