



International  
Civil Aviation  
Organization

Organisation  
de l'aviation civile  
internationale

Organización  
de Aviación Civil  
Internacional

Международная  
организация  
гражданской  
авиации

منظمة الطيران  
المدني الدولي

国际民用  
航空组织

Тел.: +1-514-954-8160

Ref.: AN 6/1.2-09/36

28 мая 2009 года

**Содержание:** Специализированное совещание по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG) (2008) – рекомендации, касающиеся Стандартов и Рекомендуемой практики (Приложение 13)

**Требуемые действия:** представить замечания в Монреаль к 28 августа 2009 года

1. Имею честь обратить ваше внимание на рекомендации Специализированного совещания по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG) (2008), касающиеся изменения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО. Эти рекомендации содержатся в докладе *Специализированного совещания AIG (2008) (Doc 9914)*, который размещен в ICAO-NET ([www.icao.net/icaonet](http://www.icao.net/icaonet)). Рекомендации, предусматривающие изменение Приложения 13 "*Расследование авиационных происшествий и инцидентов*", отмечены в докладе сокращением RSPP на полях.

2. Аэронавигационная комиссия на 9-м и 11-м заседаниях своей 180-й сессии, проходивших соответственно 5 и 12 марта 2009 года, провела предварительное рассмотрение рекомендаций совещания AIG/08 совместно с рядом вытекающих редакционных поправок, разработала несколько альтернативных предложений и согласилась направить их Договаривающимся государствам и соответствующим международным организациям для подготовки замечаний.

3. В сводном виде предложенные совещанием AIG/08 поправки, включая предложения Аэронавигационной комиссии и ряд вытекающих редакционных поправок, которые для ясности надлежащим образом обозначены, содержатся в дополнении А к настоящему письму государствам. Ссылки на рекомендации и номера страниц относятся к докладу совещания, опубликованному в виде документа Doc 9914. Краткое описание предлагаемых изменений приводится в дополнении В.

4. На данный момент нет необходимости исправлять какие-либо имеющиеся в предлагаемых поправках неточности в перекрестных ссылках или нумерации пунктов. Таким же

образом вам не следует представлять замечания редакционного характера, поскольку такие вопросы будут дополнительно рассмотрены Аэронавигационной комиссией в ходе окончательного обсуждения проекта поправок.

5. Одной из рекомендаций совещания AIG/08 предусматривается разработка ИКАО нового примечания 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 Приложения 13. Соответственно, Аэронавигационная комиссия одобрила примечание, предложенное Секретариатом, и согласилась направить его государствам и международным организациям для подготовки замечаний. Упомянутое примечание следует за рекомендацией 1.6/1 в дополнении А.

6. Прошу любые ваши замечания по предлагаемым поправкам направить в мой адрес с таким расчетом, чтобы я получил их не позднее 28 августа 2009 года. Аэронавигационная комиссия просила меня особо указать, что замечания, полученные после упомянутой даты, могут не рассматриваться Комиссией и Советом. В этой связи, если предполагается задержка с представлением вашего ответа, прошу сообщить мне об этом до указанной даты.

7. Для вашего сведения сообщаю, что применение предлагаемой поправки к Приложению 13 планируется начать 18 ноября 2010 года. Буду признателен за любые ваши замечания по данному вопросу.

8. Последующая работа Аэронавигационной комиссии и Совета будет в значительной степени облегчена, если вы представите конкретные замечания относительно приемлемости или неприемлемости данных предложений. Прошу принять к сведению, что при рассмотрении ваших замечаний Аэронавигационной комиссией и Советом ответы обычно классифицируются как "согласие с замечаниями или без замечаний", "несогласие с замечаниями или без замечаний" или "позиция не указана". Если в вашем ответе будут использованы такие выражения, как "нет возражений" или "нет замечаний", они будут рассматриваться соответственно как "согласие без замечаний" и "позиция не указана".

9. Для оказания вам помощи в надлежащей классификации ответа в дополнении С приводится форма, которую следует заполнить и вернуть с вашими замечаниями по предложениям, содержащимся в дополнении А, при наличии таковых.

Примите уверения в моем совершенном уважении.

Тайеб Шериф  
Генеральный секретарь

**Прилагается:**

- А. Предлагаемая поправка к Приложению 13.
- В. Описание предлагаемых изменений.
- С. Форма ответа.

## ДОПОЛНЕНИЕ А к письму государствам AN 6/1.2-09/36

### ПРЕДЛАГАЕМАЯ ПОПРАВКА К ПРИЛОЖЕНИЮ 13

#### ПРИМЕЧАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ФОРМЫ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ПОПРАВКИ

В предлагаемой поправке текст, подлежащий исключению, зачеркивается, а новый текст затеняется, как показано ниже:

~~Текст, подлежащий исключению, зачеркивается.~~

Новый текст, подлежащий включению, затеняется.

~~Текст, подлежащий исключению, зачеркивается,~~  
а следующий за ним новый текст затеняется.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 1.2/1, с. 1.2-2

ПРЕДЛОЖЕНИЕ АЭРОНАВИГАЦИОН-  
НОЙ КОМИССИИ

ВЫТЕКАЮЩАЯ РЕДАКЦИОННАЯ  
ПОПРАВКА

Текст, подлежащий исключению

Новый текст, подлежащий включению

Новый текст, заменяющий существующий  
текст

Поправка, предложенная совещанием  
– ссылка на соответствующую  
рекомендацию и номер страницы  
доклада совещания (Doc 9914)

Альтернативное предложение,  
внесенное Аэронавигационной  
комиссией в ходе ее предварительного  
рассмотрения

Редакционная поправка, вытекающая  
из предлагаемых поправок

**ПРЕДЛАГАЕМАЯ ПОПРАВКА К**

**МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ  
И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКЕ**

**РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И  
ИНЦИДЕНТОВ**

**ПРИЛОЖЕНИЕ 13  
К КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

**ИЗДАНИЕ ДЕВЯТОЕ – ИЮЛЬ 2001 ГОДА**

Предложение Аэронавигационной  
комиссии (в связи с рекоменда-  
цией 1.1/1, с. 1.1-1)

**ГЛАВА 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

...

**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, или в случае беспилотного воздушного судна 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, и в ходе которого:

...

*Примечание 3. Информация о типе беспилотной авиационной системы, в отношении которой необходимо проводить расследование, содержится в п. 5.1.*

...

Вытекающая редакционная поправ-  
ка (в связи с рекомендацией 1.1/3,  
с. 1.1-3)

---

*Редакционное примечание. В главу 1  
внести новое примечание к определению  
термина "авиационное происшествие".*

---

...

*Примечание 4. Инструктивный материал по определению повреждений воздушного судна содержится в дополнении G.*

...

Рекомендация 1.1/2, с. 1.1-2

---

*Редакционное примечание. В главе 1 изменить определение термина "авиационное происшествие".*

---

...

b) 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, лопасти, 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*

...

Рекомендация 1.1/8, с. 1.1-9

**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.

...

Рекомендация 1.4/1, с. 1.4-2

**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.

...

Вытекающая редакционная поправка (в связи с рекомендацией 1.4/1, с. 1.4-2)

**Расследование.** Процесс, проводимый с целью предотвращения авиационных происшествий, который включает сбор и анализ информации, подготовку заключений, включая установление причин и/или сопутствующих факторов, и, если необходимо, выработку рекомендаций по обеспечению безопасности.

Рекомендация 1.1/6, с. 1.1-8

**Рекомендация по обеспечению безопасности.** Предложение расследующего происшествия 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.

...

Предложение Аэронавигационной комиссии (в связи с рекомендацией 1.1/4, с. 1.1-6)

**Серьезный инцидент.** Инцидент, обстоятельства которого указывают на то, что ~~едва не имело место авиационное происшествие~~ имела место высокая вероятность авиационного происшествия, связанная с использованием воздушного судна с намерением совершить полет.

...

Рекомендация 1.3/1, с. 1.3-2

## ГЛАВА 4. УВЕДОМЛЕНИЕ

...

### *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,

- с) государству разработчика,
- д) государству-изготовителю и
- е) Международной организации гражданской авиации, если максимальная масса соответствующего воздушного судна превышает 2250 кг или оно является турбореактивным самолетом.

...

Рекомендация 1.2/5, с. 1.2-7
------------------------------

### ***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:

...

- д) фамилия квалификация командира корабля и гражданство членов экипажа и пассажиров;

...

Вытекающие редакционные поправки (в связи с рекомендацией 1.3/1, с. 1.3-2)
--

## **АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ ИЛИ СЕРЬЕЗНЫЕ ИНЦИДЕНТЫ НА ТЕРРИТОРИИ ГОСУДАРСТВА РЕГИСТРАЦИИ, В ГОСУДАРСТВЕ, НЕ ЯВЛЯЮЩЕМСЯ ДОГОВАРИВАЮЩИМСЯ ГОСУДАРСТВОМ, ИЛИ ВНЕ ТЕРРИТОРИИ КАКОГО-ЛИБО ГОСУДАРСТВА**

...

### ***Направление уведомления***

4.8 Когда государство регистрации назначает расследование авиационного происшествия или серьезного инцидента, это государство направляет уведомление, в соответствии с вышеуказанными пп. 4.2 и 4.3, с минимальной задержкой при помощи наиболее удобного и быстрого средства связи:

...

- д) Международной организации гражданской авиации, если максимальная масса соответствующего воздушного судна превышает 2250 кг или оно является турбореактивным самолетом.

...

## ДОПОЛНЕНИЕ В. КОНТРОЛЬНАЯ СХЕМА УВЕДОМЛЕНИЯ И ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ОТЧЕТОВ

### 1. УВЕДОМЛЕНИЕ ОБ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И СЕРЬЕЗНЫХ ИНЦИДЕНТАХ

<i>Кем направляется</i>	<i>В отношении</i>	<i>Кому направляется</i>	<i>№ пункта в Приложении 13</i>
Государством места события	Международных происшествий: всех воздушных судов	Государству регистрации Государству эксплуатанта Государству разработчика Государству-изготовителю ИКАО (в отношении воздушных судов массой более 2250 кг) <b>или</b> <b>турбореактивных самолетов)</b>	4.1
Государством регистрации	Внутренних и прочих происшествий: <del>воздушных судов массой более 2250 кг</del>	Государству эксплуатанта Государству разработчика Государству-изготовителю ИКАО (в отношении воздушных судов массой более 2250 кг) <b>или</b> <b>турбореактивных самолетов)</b>	4.8

### 2. ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

**Авиационные происшествия и серьезные инциденты, где бы они ни произошли**

...

Рекомендация 6/1, с. 6-2
--------------------------

### ГЛАВА 5. РАССЛЕДОВАНИЕ

#### 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 **или региональной организации по проведению расследований авиационных 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 авиационных происшествий по взаимной договоренности и согласию. В любом случае государству места события следует использовать все средства для оказания содействия проведению такого расследования.

...

Вытекающая редакционная поправка (в связи с рекомендацией 6/1, с. 6-2)

*Примечание 2. Если проведение расследования целиком передается другому государству или региональной организации по проведению расследований авиационных происшествий, то при этом предполагается, что это государство будет нести ответственность за проведение расследования, включая выпуск окончательного отчета и представление отчетности по форме ADREP. Если передаются полномочия на проведение только части расследования, то, как правило, ответственность за проведение расследования продолжает нести государство места события.*

...

Рекомендация 1.1/1, с. 1.1-2

Редакционное примечание. Внести новое примечание к п. 5.1.

...

*Примечание 3. В случае расследования, проводимого в отношении беспилотной авиационной системы, рассматриваются только те воздушные суда, конструкция и/или эксплуатация которых утверждены.*

...

Предложение Аэронавигационной комиссии (в связи с рекомендацией 1.2/2, с. 1.2-3)

...

### **Государство места события**

5.1.1.2 **Рекомендация.** Государству места события следует назначать 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 государству места события следует использовать все средства для оказания содействия проведению такого расследования.

...

*Примечание 4. 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.*

...

Рекомендация 1.2/2, с. 1.2-2 – 1.2-3

...

## 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.

...

Рекомендация 1.2/3, с. 1.2-5

**5.4.1 Рекомендация.** Любое судебное или административное разбирательство, направленное на установление доли чьей-либо вины или ответственности 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 потребуется координация деятельности, осуществляемой в рамках этих двух процессов, как предусмотрено п. 5.10.*

Рекомендация 5/1, с. 5-1

**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 1.2/4, с. 1.2-6

~~5.4.2~~ **5.4.3 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.*

...

Рекомендация 5/3, с. 5-2 – 5-3

---

*Редакционное примечание. Внести новое примечание к п. 5.10.*

---

...

**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.*

...

Рекомендация 1.7/2, с. 1.7-3

...

***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:

...

- b) вся<sup>ю</sup> переписка<sup>у</sup> между лицами, имеющими отношение к эксплуатации воздушного судна;

...

- 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.

...

Предложение Аэронавигационной комиссии (в связи с рекомендацией 1.2/5, с. 1.2-8)

...

***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:

...

- h) фамилии лиц, вовлеченных в авиационное происшествие или инцидент.

...

Предложение Аэронавигационной комиссии (в связи с рекомендацией 1.1/1, с. 1.1-1)

...

### ***Возобновление расследования***

5.13 Если после окончания расследования выясняются новые важные факты, государство, проводившее расследование, возобновляет его. Однако, если государство, проводившее расследование, не назначало такого расследования, оно сначала получает согласие государства, назначившего это расследование.

*Примечание. В тех случаях, когда воздушное судно, считавшееся пропавшим без вести после прекращения официального поиска, впоследствии обнаруживается, может быть рассмотрен вопрос о возобновлении расследования.*

...

Рекомендация 1.2/6, с. 1.2-9

...

## 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;
- c) участвовать в опознании жертв;
- d) оказывать помощь при опросе оставшихся в живых пассажиров, которые являются гражданами государства, назначившего данного эксперта;
- e) 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.

...

Рекомендация 1.6/1, с. 1.6-2

...

## ГЛАВА 6. ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

### 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,
- a) b) государству регистрации,
- b) c) государству эксплуатанта,
- e) d) государству разработчика, и
- d) e) государству-изготовителю, и
- f) любому государству, которое приняло участие в расследовании.

...

Рекомендация 1.6/2, с. 1.6-3

---

*Редакционное примечание. Внести новое примечание к п. 6.3.*

---

**Примечание 4.** Предлагаемые рекомендации по обеспечению безопасности подлежат включению в проект окончательного отчета.

...

Рекомендация 1.6/8, с. 1.6-8

**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;
- fg) любому государству, граждане которого погибли или получили тяжкие телесные повреждения; и
- gh) любому государству, которое предоставило соответствующую информацию, основное оборудование и экспертов.

**Выпуск окончательного отчета**

6.5 В интересах предотвращения авиационных происшествий государство, проводящее расследование авиационного 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 вынужден опубликован в течение 12 мес, государству, проводящему 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.~~

...

Рекомендация 1.6/7, с. 1.6-6

...

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

...

Рекомендация 1.1/7, с. 1.1-8
------------------------------

---

*Редакционное примечание. 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.*

...

Рекомендация 1.6/3, с. 1.6-3
------------------------------

**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.

...

Вытекающая редакционная поправка (в связи с рекомендацией 1.6/3, с. 1.6-3)

## ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА, ПОЛУЧАЮЩЕГО ИЛИ ВЫПУСКАЮЩЕГО РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ

...

Рекомендация 4/1, с. 4-2

## 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) размещен на веб-сайте ИКАО ([www.icao.int](http://www.icao.int)).*

...

## ГЛАВА 8. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

*Редакционное примечание. Внести новое примечание к п. 8.5.*

**Системы баз данных**

...

*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 1.4/1, с. 1.4-2

## 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.

...

Вытекающая редакционная поправка (в связи с предложением Аэронавигационной комиссии)

## ДОПОЛНЕНИЕ С. ПЕРЕЧЕНЬ ПРИМЕРОВ СЕРЬЕЗНЫХ ИНЦИДЕНТОВ

...

**Серьезный инцидент.** Инцидент, обстоятельства которого указывают на то, что ~~едва не имело место авиационное происшествие~~ имела место высокая вероятность авиационного происшествия, связанная с использованием воздушного судна с намерением совершить полет.

Рекомендация 1.1/5, с. 1.1-6

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.

...

Рекомендация 1.1/3, с. 1.1-3
------------------------------

*Внести приводимое ниже новое дополнение G:*

#### **ДОПОЛНЕНИЕ G. 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 перечнем минимального оборудования (MEL) или перечнем отклонений от конфигурации (CDL) вылет разрешается, не рассматривается в качестве авиационного происшествия.
6. Складывание стойки шасси или посадка с убраннным 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 или CDL 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.*

---

Конец нового текста.

---

— — — — —

## ОПИСАНИЕ ПРЕДЛАГАЕМЫХ ИЗМЕНЕНИЙ

### 1. Глава 1 Приложения 13. Определения

1.1 Участники совещания отметили, что масштабы использования беспилотных авиационных систем (БАС) в гражданской авиации увеличились, и согласились с тем, что некоторые авиационные происшествия, связанные с БАС, следует расследовать в соответствии с положениями Приложения 13. В этой связи совещание согласилось с тем, что для учета БАС в определение термина "авиационное происшествие" необходимо внести изменения, а для пояснения добавить соответствующие примечания. После предварительного рассмотрения этой рекомендации Аэронавигационная комиссия (АНК) согласилась предложить редакционную поправку.

1.2 Была выражена озабоченность относительно расследования происшествий, в результате которых воздушное судно пропадает без вести. В этой связи совещание рекомендовало расширить существующее примечание 2 к определению термина "авиационное происшествие" в целях внесения в него ссылки на необходимость возобновления расследования, когда (и если) впоследствии обломки обнаружены. В ходе предварительного рассмотрения этой рекомендации АНК согласилась с тем, что существующее примечание 2 целесообразно сохранить без изменений и вместо этого добавить новое примечание к п. 5.13 Приложения 13, касающееся возобновления расследований.

1.3 Признавая тот факт, что иногда классифицировать повреждение воздушного судна трудно, совещание рассмотрело вопрос о необходимости улучшения критериев классификации в определении термина "авиационное происшествие" в целях оказания государствам более эффективной помощи в классификации событий. В этой связи совещание согласилось рекомендовать поправки к определению термина "авиационное происшествие", касающиеся повреждения воздушного судна или разрушения его конструкции, а также предложить новое дополнение G к Приложению 13, содержащее инструктивный материал по определению повреждений воздушного судна.

1.4 Совещание согласилось, что в интересах расследования определение термина "уполномоченный представитель" можно было бы дополнительно расширить. В этой связи было рекомендовано внести положение, гласящее о том, что в случае учреждения в государстве полномочного органа по расследованию авиационных происшествий, как правило, данный полномочный орган назначает своего уполномоченного представителя.

1.5 Участники совещания отметили, что использование термина "причины" в окончательном отчете может вызвать путаницу с юридическим использованием той же терминологии в ходе разбирательства, призванного установить вину или ответственность. Зачастую в ходе судебного разбирательства причины устанавливаются для определения вины или выплаты законной компенсации. Совещание также отметило, что государства сталкиваются с различными правовыми и политическими проблемами, которые в различных государствах носят различный характер. В этой связи совещание согласилось соответствующим образом изменить определение термина "причины".

1.6 Участники совещания согласились с необходимостью приведения определения термина "рекомендация по обеспечению безопасности" в соответствие с целью расследования (в

соответствии с п. 3.1 Приложения 13), дополнив его положением о том, что рекомендация по обеспечению безопасности ни при каких обстоятельствах не предполагает определения вины или ответственности за авиационное происшествие или инцидент. Кроме того, был также согласован вопрос об изменении этого определения с целью отразить тот факт, что рекомендация по обеспечению безопасности может выпускаться полномочным органом по расследованию, не являющимся органом, проводящим конкретное расследование, и что эта рекомендация может вытекать из источников, не связанных с авиационным происшествием или инцидентом, таких как исследование по обеспечению безопасности полетов.

1.7 Совещание, ставя своей целью улучшить определение термина "серьезный инцидент" и привести его в соответствие с терминологией управления риском, предложило внести изменение в соответствующее определение и включить в него ограничивающие временные рамки по аналогии с временными рамками, предусмотренными определением термина "авиационное происшествие". После предварительного рассмотрения этой рекомендации, АНК согласовала редакционную поправку.

## 2. Глава 4 Приложения 13. Уведомление

2.1 Участники совещания отметили, что, по всей вероятности, использование очень легких реактивных самолетов (ОЛРС) будет иметь существенные эксплуатационные последствия, что обуславливает необходимость уведомления ИКАО об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах с ОЛРС. Однако некоторые ОЛРС имеют максимальную сертифицированную взлетную массу, равную 2250 кг или менее, и не охватываются существующими положениями Приложения 13, касающимися уведомления. Зная о том, что термин "очень легкий реактивный самолет" является коммерческим термином, совещание согласилось рекомендовать поправку к п. 4.1 Приложения 13, с тем чтобы включить в него турбореактивные самолеты.

## 3. Глава 5 Приложения 13. Расследование

3.1 Участников совещания проинформировали о том, что в результате аудиторских проверок, проведенных в рамках УППКБП ИКАО, выяснилось, что многие государства не располагают средствами, которые необходимы для проведения ими в полном объеме расследований авиационных происшествий и тщательных анализов полученных данных об авиационном происшествии. Для таких государств создание региональной организации по проведению расследования авиационных происшествий или регионального объединения квалифицированных специалистов по расследованию может способствовать установлению эффективной системы расследований и предотвращения авиационных происшествий и инцидентов. В этой связи участники совещания согласились с необходимостью внесения изменений в пп. 5.1 и 5.1.1 с целью предусмотреть в них возможность передачи полномочий на проведение расследования региональным организациям по проведению расследований, что позволит государствам включить соответствующие положения в свою законодательство.

3.2 Было признано, что расследованию серьезного инцидента следует уделять такое же внимание, как и авиационному происшествию. В этой связи считается, что расследование серьезных инцидентов с воздушными судами, занятыми в коммерческих перевозках, обеспечит наибольшие преимущества в плане безопасности полетов. Поэтому участники совещания предложили повысить статус п. 5.1.1 Приложения 13, в котором рассматривается вопрос о расследовании серьезных инцидентов, до уровня Стандарта и ограничить эти расследования воздушными судами, имеющими максимальную массу более 2250 кг. В ходе предварительного рассмотрения АНК согласилась с этим предложением, однако отметила, что новому предлагаемому Стандарту следует присвоить номер 5.1.2, поскольку существующую

рекомендацию 5.1.1 необходимо сохранить в связи с другим предложением, внесенным совещанием (см. п. 3.1 выше).

3.3 Участники совещания признали, что серьезный инцидент может произойти в государстве, которое с точки зрения производства полетов воздушных судов или стандартов летной годности не имеет отношения к данному событию. В такой ситуации для государства места события более практичной могла бы стать передача полномочий на расследование другому государству, имеющему более непосредственное отношение к соответствующей операции. В этой связи совещание рекомендовало внести соответствующее примечание к п. 5.1.1.

3.4 Насколько известно, многие авиационные происшествия с легкими воздушными судами являются повторением имевших место в прошлом событий, поэтому преимущества и уроки, вытекающие из этих расследований, не всегда оправдывают выделенные на их проведение ресурсы. В этой связи предполагается, что такие расследования (например, когда происшествие происходит с легким воздушным судном без нанесения телесных повреждений со смертельным исходом) можно ограничить проведением расследования по установлению фактов. Участники совещания поддержали данное предложение и рекомендовали внести в п. 5.4 дополнительную формулировку с целью отразить такой подход.

3.5 Участники совещания напомнили о том, что единственной целью расследования авиационного происшествия или инцидента является предотвращение авиационных происшествий и инцидентов, а не определение доли вины или ответственности. В этой связи особое внимание было уделено необходимости повышения статуса положения, согласно которому расследования, проводимые в соответствии с положениями Приложения 13, осуществляются отдельно от разбирательств, направленных на установление доли вины или ответственности. Более того, была отмечена необходимость изменения существующей формулировки этого положения, с тем чтобы сделать акцент на расследования, проводимые в соответствии с положениями Приложения 13. В этой связи совещание предложило повысить статус п. 5.4.1 до уровня Стандарта и изменить его формулировку. Участники совещания также согласились с предложением о внесении примечания к п. 5.4.1, содержащего пояснение и рекомендацию относительно разграничения и координации деятельности в рамках этих расследований.

3.6 Участники совещания отметили, что результаты проверок, проводимых в рамках УППКБП ИКАО, свидетельствуют о том, что в некоторых государствах политика и процедуры в области расследования авиационных происшествий разработаны и документально оформлены и что часто они имеются в виде руководства с изложением политики и процедур. Как правило, в таких руководствах учтены все положения Приложения 13, а также наилучшая отраслевая практика и контрольные перечни для проведения расследования. Однако результаты проводимых в рамках УППКБП проверок также свидетельствуют о том, что во многих государствах документы, касающиеся выполнения положений Приложения 13, и подробный инструктивный материал для проведения расследований отсутствуют. В этой связи участники совещания согласились предложить рекомендуемую практику, касающуюся разработки государствами политики и процедур в области расследования.

3.7 Участникам совещания было представлено предложение о том, что по сравнению с судебными расследованиями и соответствующими разбирательствами расследованиям, связанным с обеспечением безопасности полетов, должно уделяться приоритетное внимание. Однако, по мнению совещания, на данном этапе более целесообразным является внесение в Приложение 13 рекомендации, а не стандарта, и что в этой рекомендации основное внимание должно уделяться необходимости обеспечения того, чтобы административные или судебные расследования или разбирательства не препятствовали проведению расследований в соответствии с положениями

Приложения 13 и не задерживали их. Более того, участники совещания согласились предложить примечание к этой новой рекомендации, поясняющее порядок выполнения этого положения.

3.8 В отношении координации деятельности с судебными полномочными органами в ходе расследований, участники совещания согласились с предложением 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.

3.9 Участники совещания приняли к сведению информацию о том, что в настоящее время имеются самописцы изображений обстановки в кабине летного экипажа, обеспечивающие запись на ударостойких носителях. В этой связи была сделана рекомендация об изменении п. 5.12 главы 5 с целью обеспечить записям изображений в кабине и их расшифровкам такой же или более высокий уровень защиты от разглашения, как и записям бортовых речевых самописцев.

3.10 Участникам совещания напомнили о том, что в п. 5.12.1 Приложения 13 содержатся положения о включении некоторых записей в соответствующий окончательный отчет или добавления к нему только в том случае, когда они имеют отношение к анализу авиационного происшествия или инцидента, и о том, что части записей, не имеющие отношения к такому анализу, гласности не придаются. В этой связи было также предложено не предавать гласности фамилии лиц, вовлеченных в авиационное происшествие или инцидент. Совещание согласилось предложить включить в Приложение 13 новый Стандарт 5.12.2 и изменить п. 4.2 d) главы 4 с целью исключить возможные противоречия в отношении неразглашения фамилий таких лиц. В ходе предварительного рассмотрения АНК согласилась с тем, что вместо нового Стандарта 5.12.2, предложенного совещанием, более приемлемым пунктом для внесения ссылки на фамилии лиц, вовлеченных в авиационное происшествие или инцидент, является существующий п. 5.12.

3.11 Участники совещания обсудили вопрос о необходимости изменения п. 5.27 Приложения 13, с тем чтобы обеспечить своевременное получение государствами, граждане которых в результате авиационного происшествия погибли или получили серьезные телесные повреждения, информации от государства, проводящего расследование, для того чтобы в ходе расследования они могли проинформировать семьи погибших. Соответственно, совещание согласилось рекомендовать поправки к п. 5.27 и изменить существующую формулировку в целях улучшения ее интерпретации. Кроме того, была согласована новая рекомендация, касающаяся хода проведения расследования.

#### **4. Глава 6 Приложения 13. Окончательный отчет**

4.1 Участники совещания согласились реорганизовать текст п. 6.3 Приложения 13 и перенести часть текста основного пункта в следующий за ним перечень государств, с тем чтобы дополнительно пояснить намерение соответствующего положения.

4.2 Было отмечено, что п. 6.4 Приложения 13 не охватываются все государства, получающие проект окончательных отчетов в соответствии с п. 6.3. Соответственно, совещание согласилось рекомендовать внести фразу "любому государству, участвующему в расследовании" в перечень указанных в п. 6.4 государств, которым направляются окончательные отчеты.

4.3 Внимание участников совещания обратили на тот факт, что в некоторых государствах формулировка п. 6.5 Приложения 13, согласно которому в интересах предотвращения авиационных происшествий окончательный отчет выпускается в возможно



короткие сроки, интерпретируется ненадлежащим образом. В этой связи имеется необходимость дополнительного пояснения существующего текста, с тем чтобы предусмотреть требование о предоставлении общественности окончательного отчета. Было отмечено, что на некоторых рабочих языках ИКАО (например, на испанском) соответствующее положение уже является достаточно четким и в этой связи нет необходимости предлагать какие-либо поправки. Однако английский язык является одним из языков, на котором существующий п. 6.5 необходимо изменить. Кроме того, участники совещания согласились с тем, что предоставление окончательного отчета общественности не обязательно означает опубликование окончательного отчета в бумажном виде, поэтому для пояснения этого вопроса необходимо внести примечание к п. 6.5

4.4 Параллельно обсуждениям, о которых говорится в п. 4.3 выше, участники совещания также согласились предложить повысить статус п. 6.6 до уровня Стандарта, что обусловлено необходимостью предоставления государствам информации о ходе расследования. Была также достигнута договоренность относительно замены слов "промежуточный отчет" словами "промежуточное сообщение", с тем чтобы избежать увеличения объема работ, подлежащих выполнению полномочным органом по расследованию. Совещание также согласилось исключить часть текста в п. 6.6, который представляется излишним.

4.5 Согласно п. 6.10 Приложения 13 государство, которое получает рекомендации по обеспечению безопасности, информирует государство, представившее предложение, о принятых или рассматриваемых предупредительных мерах или о причинах непринятия каких-либо мер. Однако п. 6.10 не предусматривается период, в течение которого должна направляться такая информация. В этой связи совещание согласилось с предложением о внесении в п. 6.10 срока, в течение которого государство, получающее рекомендацию по обеспечению безопасности, информирует о предпринятых по ней мерах. Совещание также согласилось с тем, что пп. 6.8 и 6.9 необходимо также несколько изменить, с тем чтобы привести их в соответствие с предлагаемой поправкой к п. 6.10.

4.6 Учитывая тот факт, что в интересах безопасности полетов рекомендации по обеспечению безопасности должны выпускаться любым государством, совещание рекомендовало добавить примечание к п. 6.8 Приложения 13, согласно которому государства, участвующие в расследовании, могут также выпускать рекомендации по обеспечению безопасности после надлежащего согласования с государством, проводящим расследование.

4.7 Участники совещания признали, что после выпуска полномочным органом, проводящим расследование, рекомендации по обеспечению безопасности должны предприниматься последующие действия. Считается, что особое значение это имеет в тех случаях, когда полномочный орган по расследованию не зависит от полномочного органа гражданской авиации, и/или в тех случаях, когда рекомендация по обеспечению безопасности направляется другому государству. Более того, было признано, что ответственность за принятие мер в ответ на рекомендацию по обеспечению безопасности должно нести не только государство, выпускающее такие рекомендации, но и государство, получающее рекомендации. В этой связи совещание согласилось внести в Приложение 13 две новых рекомендуемых практики по данному вопросу.

## 5. Глава 7 Приложения 13. Ответность ADREP

5.1 Участники совещания согласились с тем, что примечание 3 к главе 7 необходимо обновить и изменить.

## 6. **Глава 8 Приложения 13. Предотвращение авиационных происшествий**

6.1 Участники совещания обсудили вопрос о совершенствовании сбора, обмена и представления государствами данных о безопасности полетов. В этой связи совещание проинформировало о том, что Европейский союз, а именно Европейский координационный центр системы сообщения об авиационных инцидентах (ECCAIRS), разработал совместимое с ADREP программное обеспечение, которое государства могут получить безвозмездно. Совещание согласилось внести в п. 8.5 Приложения 13 примечание, в котором государствам рекомендуется использовать совместимую с ADREP систему для обработки и распространения данных о безопасности полетов.

## 7. **Добавление к Приложению 13. Форма окончательного отчета**

7.1 Совещание приняло к сведению, что использование термина "причины" в окончательном отчете может вызвать путаницу с юридическим использованием той же терминологии в ходе судебного разбирательства в целях установления вины или ответственности. С другой стороны было отмечено, что авиационная промышленность и общественность получают только выгоды от четкого и официального объяснения причин того или иного авиационного происшествия, т. е. заявления о том, что послужило причиной авиационного происшествия. Несколько участников совещания поддержали использование термина "способствующие факторы". Совещание согласилось изменить термин "причина" в добавлении к Приложению 13 на термин "причины и способствующие факторы" и обратилось с просьбой к ИКАО разработать определение термина "способствующие факторы". Был также согласован вопрос о внесении примечания в раздел "3. Заключение" добавления о том, что государство может по своему усмотрению использовать термин "причина", или термин "способствующие факторы", или оба эти термина.

## 8. **Дополнение С к Приложению 13. Перечень примеров серьезных инцидентов**

8.1 Учитывая тот факт, что отказ или повреждение газотурбинных двигателей воздушного судна могут быть отнесены к категории инцидентов, если отказ/повреждение ограничивается самим двигателем, участники совещания согласились включить в перечень примеров серьезных инцидентов в дополнении С к Приложению 13 конкретную ссылку на "нелокализованные отказы газотурбинных двигателей" с целью обеспечить надлежащее расследование таких событий в связи с возможностью извлечения уроков, связанных с обеспечением безопасности полетов.

## 9. **ВЫТЕКАЮЩИЕ РЕДАКЦИОННЫЕ ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ 13**

9.1 В результате предложенных совещанием рекомендаций имеется необходимость внести ряд вытекающих редакционных поправок (надлежащим образом обозначенных в дополнении А). Ниже приводится краткое описание этих дополнительных поправок.

9.2 Необходимо внести примечание к определению термина "авиационное происшествие", содержащее ссылку на новое предлагаемое дополнение, в котором приводится инструктивный материал по определению повреждений воздушного судна.

9.3 В определение термина "расследование" необходимо включить ссылку на сопутствующие факторы, с тем чтобы привести его в соответствие с предлагаемыми поправками к разделу "3. Заключение" в добавлении к Приложению 13.

9.4 В этой связи необходимо изменить п. 4.8, с тем чтобы привести его в соответствие с предлагаемой поправкой, касающейся уведомления ИКАО об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах с ОЛРС. Кроме того, необходимо изменить дополнение В "Контрольная схема уведомления и представления отчета".

9.5 В примечание 2 к п. 5.1 необходимо внести ссылку на "региональную организацию по расследованию авиационных происшествий", с тем чтобы привести его в соответствие с предлагаемой поправкой к пп. 5.1 и 5.1.1.

9.6 В связи с предлагаемой новой рекомендацией 6.11 необходимо изменить основной заголовок п. 6.10, с тем чтобы включить в него государства, выпускающие рекомендации по обеспечению безопасности.

9.7 Предлагаемое новое определение термина "серьезный инцидент" необходимо воспроизвести в дополнении С, в котором уже содержится используемое в настоящее время определение термина "серьезный инцидент".

\_\_\_\_\_

ДОПОЛНЕНИЕ С к письму государствам AN 6/1.2-09/36

**ФОРМА ОТВЕТА, ПОДЛЕЖАЩАЯ ЗАПОЛНЕНИЮ И ВОЗВРАТУ В ИКАО  
ВМЕСТЕ С ЛЮБЫМИ ВАШИМИ ЗАМЕЧАНИЯМИ ПО ПРЕДЛАГАЕМЫМ  
ПОПРАВКАМ**

Кому: The Secretary General  
International Civil Aviation Organization  
999 University Street  
Montreal, Quebec  
Canada, H3C 5H7

(Государство) \_\_\_\_\_

Просьба поставить отметку (✓) в соответствующей одной графе напротив каждой поправки. Если вы поставите отметку в графе "согласие с замечаниями" или "несогласие с замечаниями", **просьба представить ваши замечания на отдельных листах.**

	<i>Согласие без замеча- ний</i>	<i>Согласие с замечани- ями *</i>	<i>Несогласие без замеча- ний</i>	<i>Несогласие с замеча- ниями</i>	<i>Позиция не указана</i>
Поправка к Приложению 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" (см. дополнение А)					

\*"Согласие с замечаниями" означает, что ваше государство или ваша организация в основном соглашается с целью и существом предложения о поправке; сами замечания могут включать, при необходимости, ваши оговорки, касающиеся определенных частей данного предложения, и/или содержать альтернативное в этой связи предложение.

Подпись \_\_\_\_\_

Дата \_\_\_\_\_

— КОНЕЦ —