

**Doc 9946  
AN/481**



# **Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов**

---

Утверждено Генеральным секретарем  
и опубликовано с его санкции

Издание первое — 2011

Международная организация гражданской авиации



**Doc 9946  
AN/481**



# **Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов**

---

Утверждено Генеральным секретарем  
и опубликовано с его санкции

Издание первое — 2011

**Международная организация гражданской авиации**

Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском,  
арабском, испанском, китайском 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 вебсайте ИКАО [www.icao.int](http://www.icao.int)

**Дос 9946. Руководство по региональной организации по расследованию  
авиационных происшествий и инцидентов**

Номер заказа: 9946

ISBN 978-92-9231-876-5

© ИКАО, 2011

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.





## ПРЕДИСЛОВИЕ

В настоящем руководстве содержатся инструктивные указания по созданию региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (РОРАП) и по управлению ею, а также изложены обязанности и ответственность Договаривающихся государств ИКАО, в индивидуальном и/или коллективном плане, в отношении создания региональной системы расследования авиационных происшествий и инцидентов и управления ею. Оно предназначено для высших государственных директивных органов, поскольку в нем акцентируются обязательства государств как сторон *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагская конвенция), подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 года, и содержится информация и инструктивные указания, относящиеся к созданию РОРАП и управлению ею с целью оказания помощи Договаривающимся государствам в частичном или полном выполнении своих обязательств в отношении расследования авиационных происшествий и инцидентов.

*Примечание. Поскольку в настоящем руководстве рассматриваются вопросы расследования как авиационных происшествий, так и инцидентов, для краткости термины "авиационные происшествия" и "расследование авиационных происшествий", используемые в настоящем руководстве, в равной степени относятся к "инцидентам" и "расследованию инцидентов".*

На специализированном совещании (2008) по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG) (AIG/08), проведенном в Монреале с 13 по 18 октября 2008 года, были приняты рекомендации 6/1, 6/2, 6/3 и 6/4 по вопросу регионального сотрудничества в области расследования авиационных происшествий и инцидентов. В рекомендации 6/2 ИКАО конкретно настоятельно рекомендуется разработать инструктивный материал для государств относительно порядка создания региональной системы расследования авиационных происшествий и инцидентов и управления ею. Во исполнение данной рекомендации и было, соответственно, разработано данное руководство.

Согласно Конвенции государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией. Тем не менее при присоединении к Конвенции государства соглашаются с определенными принципами и мерами, с тем чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом.

Для безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации необходимо, чтобы все полеты гражданской авиации выполнялись в соответствии с принятыми на международной основе минимальными эксплуатационными стандартами, процедурами и практикой. Государства должны сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени стандартизации и единообразия правил, положений, стандартов, процедур и практики, что и является требованием Конвенции (см. статьи 12 и 37).

Более того, в статье 26 Конвенции указывается, что государство, в котором имеет место авиационное происшествие, обязано назначить расследование обстоятельств происшествия. Такое обязательство можно выполнить только при наличии соответствующей функционирующей организации для расследования авиационных происшествий. В Приложении 13 к Конвенции указаны Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) в отношении проведения государствами расследования авиационных происшествий и инцидентов с целью выполнения своих обязательств согласно статье 26 Конвенции.

Таким образом, в настоящем руководстве содержатся инструктивные указания для государств относительно порядка создания региональной системы расследования авиационных происшествий и инцидентов и управления ею в рамках конкретного региона или субрегиона в тех случаях, когда они намереваются выполнять свои обязательства по расследованию авиационных происшествий в рамках такой системы.

В прошлом был предпринят ряд инициатив, предназначенных для оказания помощи государствам в выполнении своих обязательств. Однако во многих регионах государства еще не обладают возможностью эффективного проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов.

Выводы, сделанные в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов ИКАО (УППКБП), свидетельствуют о том, что ряд государств не имеют возможности реализовать эффективную систему расследования авиационных происшествий и инцидентов в своей авиационной деятельности. Эти выводы, в целом, указывают на отсутствие ресурсов (людских и финансовых) и, в особенности, на отсутствие соответствующего законодательства и правил; организации для расследования авиационных происшествий и инцидентов; системы подготовки расследователей; оборудования для проведения расследований; а также политики, процедур и инструктивных указаний в отношении расследования авиационных происшествий и инцидентов.

Региональная система расследования может обеспечить экономию за счет масштабов деятельности путем предоставления возможности совместного использования требуемых ресурсов. Кроме того, сотрудничая друг с другом, Договаривающиеся государства региона или субрегиона могут иметь более аргументированную позицию на мировой арене и могут создать более благоприятный климат для обеспечения создания более безопасной международной системы воздушного транспорта.

Следует отметить, что региональная система расследования должна быть совершенно беспристрастной и восприниматься как таковая. Она должна быть сформирована таким образом, чтобы противостоять политическому или другому вмешательству или давлению, что может быть достигнуто путем создания регионального полномочного органа по расследованию в качестве независимого уставного органа, не входящего в администрацию гражданской авиации. Весьма важно, чтобы региональный полномочный орган по расследованию был подотчетен непосредственно конгрессу, парламенту или правительству на уровне министерств государства, в котором он находится.

Несмотря на то что это первое руководство ИКАО, в котором содержатся инструктивные указания относительно создания региональных систем расследования авиационных происшествий и инцидентов и управления ими, следует отметить, что некоторые группы государств уже создали РОРАП (например, Межгосударственный авиационный комитет, представляющий Азербайджан, Армению, Беларусь, Грузию, Казахстан, Кыргызстан, Республику Молдову, Российскую Федерацию, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан и Украину, а также Агентство членов Банджунского соглашения по расследованию происшествий (BAGAIA), в которое входят Гамбия, Гана, Гвинея, Кабо-Верде, Либерия, Нигерия и Сьерра-Лионе). Еще одна группа государств Центральной Америки рассматривает вопрос о принятии аналогичных мер. Эти РОРАП были сформированы или формируются частично для того, чтобы воспользоваться экономией за счет масштабов деятельности, предоставляемой таким сотрудничеством, а также с учетом ресурсов, имеющихся в некоторых государствах.

В добавлении 1 к настоящему руководству содержится типовое соглашение, которое может быть использовано группой государств для создания РОРАП и управления ею и которое может быть соответствующим образом адаптировано к потребностям государств.

В целях обеспечения актуальности и точности настоящего руководства просьба присылать предложения по его совершенствованию с точки зрения формата, содержания или оформления. Любые такие рекомендации или предложения будут рассмотрены и, если они будут сочтены приемлемыми, будут включены в следующее издание руководства по утверждению Генеральным секретарем. Регулярное проведение пересмотра руководства обеспечит его актуальность и точность.



Замечания, касающиеся настоящего руководства, следует направлять по адресу:

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

---



# ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>
<b>Словарь терминов .....</b>	<b>(xi)</b>
<b>Перечень сокращений.....</b>	<b>(xv)</b>
<b>Издания ИКАО .....</b>	<b>(xvi)</b>
<b>Глава 1. Введение.....</b>	<b>1-1</b>
1.1 Цель руководства .....	1-1
1.2 Информация о руководстве.....	1-1
<b>Глава 2. Необходимость создания региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов.....</b>	<b>2-1</b>
2.1 Исходная информация .....	2-1
2.2 Стратегия создания региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов .....	2-1
2.3 Стратегия: обязательства и необходимые условия.....	2-2
2.4 Ответственность Договаривающихся государств и роль правительств .....	2-2
<b>Глава 3. Создание региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов и управление ею.....</b>	<b>3-1</b>
3.1 Общие положения .....	3-1
3.2 Создание региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов .....	3-1
3.3 Квалификация сотрудников РОРАП.....	3-2
3.4 Правовая основа .....	3-3
3.5 Независимость.....	3-5
3.6 Цели.....	3-6
3.7 Роль ИКАО .....	3-8
3.8 Отношения с другими, связанными с авиацией организациями.....	3-8
3.9 Обязанности и сферы ответственности региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов .....	3-9
3.10 Организационная структура региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов .....	3-9
<b>Глава 4. Финансирование региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов.....</b>	<b>4-1</b>
4.1 Преимущества экономии за счет масштабов деятельности .....	4-1
4.2 Источники финансирования.....	4-1
4.3 Целевые фонды.....	4-2
4.4 Обязательства и взносы государств .....	4-3
4.5 Разработка бюджета .....	4-3

<b>Глава 5. Реализация деятельности региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов.....</b>	<b>5-1</b>
5.1 Введение .....	5-1
5.2 Соблюдение SARPS.....	5-1
5.3 Правила, инструктивный материал, процедуры и процессы .....	5-2
5.4 Представление отчетов и обмен информацией.....	5-2
5.5 Обработка рекомендаций по обеспечению безопасности .....	5-3
<b>Глава 6. Программа подготовки кадров региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов.....</b>	<b>6-1</b>
6.1 Подготовка технических специалистов/сотрудников по расследованию .....	6-1
6.2 Политика и цели в области подготовки.....	6-2
6.3 Программа подготовки .....	6-2
6.4 Учебный процесс .....	6-3
6.5 Индивидуальная программа профессионального совершенствования (ИППС) .....	6-3
6.6 Требования к подготовке .....	6-4
6.7 Ведение учетной документации по подготовке .....	6-4
6.8 Оценка подготовки.....	6-5
6.9 Требования к компетенции .....	6-5
<b>Добавление 1. Типовое соглашение между группой государств о создании региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (РОРАП) и управлении ею.....</b>	<b>A1-1</b>
<b>Добавление 2. Индивидуальная программа профессионального совершенствования.....</b>	<b>A2-1</b>

## СЛОВАРЬ ТЕРМИНОВ

В тех случаях, когда нижеуказанные термины употребляются в данном руководстве, они имеют следующие значения:

**Авиационное происшествие.** Событие, связанное с использованием воздушного судна, которое, в случае пилотируемого воздушного судна, имеет место с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт воздушного судна с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, или, в случае беспилотного воздушного судна, происходит 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:

а) какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом или серьезное телесное повреждение в результате:

- нахождения в данном воздушном судне; или
- непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного воздушного судна; или
- непосредственного воздействия струи газов реактивного двигателя,

за исключением тех случаев, когда телесные повреждения получены в результате естественных причин, нанесены самому себе, либо нанесены другими лицами, или когда телесные повреждения нанесены безбилетным пассажирам, скрывающимся вне зон, куда обычно открыт доступ пассажирам и членам экипажа; или

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 один двигатель (включая его капоты или вспомогательные агрегаты), воздушные винты, законцовки крыла, антенны, датчики, лопадки, пневматики, тормозные устройства, колеса, обтекатели, панели, створки шасси, лобовые стекла, обшивка воздушного судна (например, небольшие вмятины или пробоины), или имеются незначительные повреждения лопастей несущего винта, лопастей хвостового винта, шасси и повреждения, вызванные градом или столкновением с птицами (включая пробоины в обтекателе антенны радиолокатора); или

с) воздушное судно пропадает без вести или оказывается в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен.

*Примечание 1. Только в целях единообразия статистических данных телесное повреждение, в результате которого в течение 30 дней с момента происшествия наступила смерть, классифицируется ИКАО как телесное повреждение со смертельным исходом.*

*Примечание 2. Воздушное судно считается пропавшим без вести, когда были прекращены официальные поиски и не было установлено местонахождение обломков.*

*Примечание 3. Информация о типе беспилотной авиационной системы, в отношении которой необходимо проводить расследование, содержится в п. 5.1 Приложения 13.*

*Примечание 4. Инструктивный материал по определению поврежденных воздушного судна содержится в дополнении G к Приложению 13.*

**Бортовой самописец.** Любой самопишущий прибор, устанавливаемый на борту воздушного судна в качестве дополнительного источника сведений для проведения расследования авиационного происшествия/инцидента.

*Примечание. Технические требования к бортовым самописцам приводятся в частях I, II и III Приложения 6.*

**Ведомство гражданской авиации.** Государственная организация или организация (любого наименования), которые непосредственно отвечают за регулирование всех аспектов гражданского воздушного транспорта, как технических (т. е. аэронавигация и безопасность полетов), так и экономических (т. е. коммерческие аспекты воздушного транспорта).

**Воздушное судно.** Любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности.

**Государственная программа по безопасности полетов.** Единый комплекс правил и видов деятельности, нацеленных на повышение безопасности полетов.

**Государство-изготовитель.** Государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за окончательную сборку воздушного судна.

**Государство места события.** Государство, на территории которого имело место авиационное происшествие или инцидент.

**Государство разработчика.** Государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за конструкцию типа.

**Государство регистрации.** Государство, в реестр которого занесено воздушное судно.

*Примечание. В случае регистрации воздушного судна какого-либо международного эксплуатационного агентства не на основе национальной принадлежности, государства, входящие в состав этого агентства, обязаны солидарно нести ответственность, которая в соответствии с Чикагской конвенцией возлагается на государство регистрации. См. в связи с этим резолюцию Совета от 14 декабря 1967 года о государственной принадлежности и регистрации воздушных судов, эксплуатируемых международными эксплуатационными агентствами, которая включена в документ "Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта" (Doc 9587).*

**Государство эксплуатанта.** Государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания эксплуатанта.

**Инцидент.** Любое событие, кроме авиационного происшествия, связанное с использованием воздушного судна, которое влияет или могло бы повлиять на безопасность эксплуатации.

*Примечание.* Типы инцидентов, представляющих основной интерес для Международной организации гражданской авиации с точки зрения изучения путей предотвращения авиационных происшествий, перечислены в дополнении С к Приложению 13.

**Максимальная масса.** Максимальная сертифицированная взлетная масса.

**Полет воздушного судна авиации общего назначения.** Полет воздушного судна, кроме коммерческой воздушной перевозки или полета, связанного с выполнением авиационных спецработ.

**Предварительный отчет.** Сообщение, используемое для незамедлительного распространения сведений, полученных на начальных стадиях расследования.

**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.

**Проверка.** Систематический и объективный анализ авиационной системы государства с целью проверки выполнения положений Чикагской конвенции или национальных нормативных документов, соответствия Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS), правилам и обоснованной практике обеспечения безопасности полетов авиации или их соблюдения.

**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 по обеспечению безопасности.** Предложение полномочного органа по расследованию происшествий, сделанное на основе информации, полученной при расследовании, с целью предотвращения авиационных происшествий или инцидентов, которое ни при каких обстоятельствах не ставит своей целью определение 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.

**Серьезный инцидент.** Инцидент, обстоятельства которого указывают на имевшую место высокую вероятность авиационного происшествия в связи с использованием воздушного судна, который, в случае пилотируемого воздушного судна, происходит с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт воздушного судна с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, или, в случае беспилотного воздушного судна, происходит 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.

*Примечание 1.* Разница между авиационным происшествием и серьезным инцидентом заключается только в последствиях.

*Примечание 2.* Примеры серьезных инцидентов приводятся в дополнении С к Приложению 13.

**Советник.** Лицо, назначенное государством в силу наличия у него соответствующей квалификации с целью оказания помощи уполномоченному представителю этого государства в расследовании.

**Уполномоченный по расследованию.** Лицо, которому в силу наличия у него соответствующей квалификации поручены организация и проведение расследования, а также контроль за его ходом.

*Примечание.* Ничто в приведенном выше определении не рассматривается как препятствующее назначению уполномоченного по расследованию в состав комиссии или другого органа.

**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, такой уполномоченный представитель назначается из этого полномочного органа.

**Эксплуатант.** Лицо, организация или предприятие, занимающиеся эксплуатацией воздушных судов или предлагающие свои услуги в этой области.

---



## ПЕРЕЧЕНЬ СОКРАЩЕНИЙ

ВГА	Ведомство гражданской авиации
ВДЛ	Высшее должностное лицо (генеральный директор)
ГДКБП	Глобальная "дорожная карта" обеспечения безопасности полетов
ГосПБП	Государственная программа по безопасности полетов
ГПБП	Глобальный план обеспечения безопасности полетов
ИД	Исполнительный директор
ИКАО	Международная организация гражданской авиации
ИППС	Индивидуальная программа профессионального совершенствования
КПА	Координатор по подготовке и административным вопросам
МОВ	Меморандум о взаимопонимании
МОС	Меморандум о сотрудничестве
ОВД	Обслуживание воздушного движения
РОРАП	Региональная организация по расследованию авиационных происшествий и инцидентов
ССОДБП	Системы сбора и обработки данных о безопасности полетов
УПКБП	Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов
УР	Уполномоченный по расследованию
УТС	Управление технического сотрудничества
ADREP	Система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах
AIG/08	Специализированное совещание (2008) по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG)
SARPS	Стандарты и Рекомендуемая практика

---

## ИЗДАНИЯ ИКАО

(на которые делаются ссылки в данном руководстве)

В данном руководстве делаются ссылки на перечисленные ниже документы ИКАО, которые также содержат дополнительный инструктивный материал относительно создания региональной системы расследования авиационных происшествий и инцидентов и управления ею, а также информацию об организации, планировании и проведении расследования авиационных происшествий и инцидентов и представлении отчетов о них в соответствии с Приложением 13.

### Приложения к Конвенции о международной гражданской авиации

Приложение 13. *Расследование авиационных происшествий и инцидентов.*

### Руководства

*Руководство по аэропортовым службам (Дос 9137).*

Часть 5. *Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться.*

*Руководство по обучению в области человеческого фактора (Дос 9683).*

*Руководство по расследованию авиационных происшествий (Дос 6920), которое в конечном счете будет полностью заменено документом Дос 9756.*

*Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Дос 9756).*

Часть I. *Организация и планирование.*

Часть II. *Процедуры и контрольные карты (в стадии подготовки).*

Часть III. *Расследование (в стадии подготовки).*

Часть IV. *Представление отчетов.*

*Руководство по авиационной медицине (Дос 8984).*

*Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Дос 9859).*

### Циркуляры

*Инструктивный материал по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям (Cir 285).*

*Опасности на местах авиационных происшествий (Cir 315).*

*Руководящие принципы подготовки расследователей авиационных происшествий (Cir 298).*

# Глава 1

## ВВЕДЕНИЕ

### 1.1 ЦЕЛЬ РУКОВОДСТВА

1.1.1 Цель настоящего руководства заключается в предоставлении инструктивных указаний государствам, которые планируют создать региональную организацию по расследованию авиационных происшествий и инцидентов.

1.1.2 Руководство по своему назначению подготовлено во исполнение рекомендации 6/2 совещания AIG/08, которое настоятельно рекомендовало ИКАО разработать инструктивные указания для государств относительно порядка создания региональной системы расследования происшествий и инцидентов и управления ею.

### 1.2 ИНФОРМАЦИЯ О РУКОВОДСТВЕ

1.2.1 В настоящем руководстве изложены обязательства и ответственность государств в отношении расследования авиационных происшествий и содержатся инструктивные указания для группы государств, которых следует придерживаться при разработке региональной системы расследования происшествий и инцидентов.

1.2.2 Для того чтобы предоставить всеобъемлющие и значимые инструктивные указания относительно создания региональной системы расследования авиационных происшествий и инцидентов и управления ею, в главе 3 приводятся организационная структура типовой РОРАП, а также инструктивные указания и разъяснения. Государствам рекомендуется создать такую автономную структуру, которая способна обеспечить выполнение их индивидуальных обязанностей в отношении расследования авиационных происшествий и инцидентов.



## Глава 2

# НЕОБХОДИМОСТЬ СОЗДАНИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ

### 2.1 ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2.1.1 Чикагская конвенция и Приложения к ней возлагают ответственность за обеспечение безопасности полетов на отдельные государства. В частности, в статье 26 Конвенции конкретно говорится: "... государство, на территории которого произошло происшествие, назначает расследование обстоятельств происшествия в соответствии с процедурой, которая может быть рекомендована Международной организацией гражданской авиации...".

2.1.2 Проверки в рамках УППКБП показали, что многие государства не располагают необходимыми ресурсами для проведения в полном объеме расследования авиационных происшествий и инцидентов и осуществления тщательного анализа полученных данных об авиационных происшествиях и инцидентах. Для таких государств создание РОРАП или формирование регионального общего резерва квалифицированных расследователей может явиться единственным решением обеспечения эффективной реализации системы расследования и предотвращения авиационных происшествий.

2.1.3 В целях расследования серьезных авиационных происшествий в государствах, которые не располагают ресурсами для проведения такого расследования, другие заинтересованные государства (например, государство регистрации, государство эксплуатанта, государство разработчика или государство-изготовитель) могут оказать помощь и предоставить поддержку государству места события. Однако помощь и поддержка, например передача целиком или частично проведения расследования другому государству, не освобождает государство места события от его ответственности назначить расследование и подготовить окончательный отчет о расследовании. Аналогичным образом многие государства не располагают возможностью проводить в соответствии с Приложением 13 расследования авиационных происшествий или инцидентов, не являющихся серьезными. Для многих из этих государств создание РОРАП может явиться единственным приемлемым средством, которое позволит создать эффективную систему расследования и предотвращения авиационных происшествий и инцидентов, обеспечивающую выполнение обязательств государств.

### 2.2 СТРАТЕГИЯ СОЗДАНИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ

2.2.1 Обязательство в отношении обеспечения безопасной системы гражданской авиации должно быть принято на самом высоком уровне каждого правительства и при участии авиационной отрасли государства. Заключение соглашений между группой государств региона будет способствовать экономически выгодному и эффективному распределению ресурсов для достижения общих целей соблюдения требований ИКАО, в особенности Приложения 13.

2.2.2 Причины, в силу которых принимается стратегия создания РОРАП, помимо прочего, заключаются в следующем:

- а) устранить дублирование усилий посредством объединения людских, технических и финансовых ресурсов;

- b) добиться экономии за счет масштабов деятельности, что обеспечит действенность и эффективность;
- c) продемонстрировать в качестве ответственной региональной организации совершенствование региональной солидарности;
- d) позволить расследователям в регионе быстрее получать соответствующий опыт;
- e) облегчить государствам наем и постоянную стабильную работу расследователей;
- f) содействовать обеспечению независимости расследований.

### **2.3 СТРАТЕГИЯ: ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И НЕОБХОДИМЫЕ УСЛОВИЯ**

2.3.1 Важно, чтобы государства, планирующие создать региональную систему расследования авиационных происшествий и инцидентов, сформулировали четкую стратегию с точки зрения задач, целей, видов деятельности, конечных результатов, показателей результатов, периода деятельности и ожидаемых результатов. Типовое соглашение, содержащееся в добавлении 1 к настоящему руководству, содержит инструктивные указания для государств, которые следует принимать во внимание при создании РОРАП.

2.3.2 Для разработки и реализации эффективной стратегии необходим всесторонний анализ необходимости создания РОРАП и процедур, которыми следует руководствоваться при управлении ею. Стратегия должна предусматривать систему мониторинга эффективности реализации и управления, например четко определенные показатели эффективности деятельности. В целом, показатели эффективности деятельности будут включать рассмотрение всех авиационных происшествий и инцидентов, по которым было проведено расследование, и опубликованных отчетов в соответствии с Приложением 13, а также сбор, анализ данных об авиационных происшествиях и инцидентах и обмен ими.

2.3.3 До создания региональной системы расследования авиационных происшествий и инцидентов следует убедиться в том, что государства-члены взяли на себя обязательства оказывать полную поддержку РОРАП по всем аспектам, включая принятие общей политики и процедур, и выделение надлежащих фондов для проведения расследования авиационных происшествий и инцидентов.

2.3.4 Государства – члены РОРАП должны обеспечить введение государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) в соответствии с инструктивными указаниями и концептуальными рамками, содержащимися в дополнении F к Приложению 13, в котором говорится, что государства должны, помимо прочего, обеспечивать независимость организации, проводящей расследования авиационных происшествий и инцидентов, от других авиационных организаций.

### **2.4 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ И РОЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВ**

#### ***Ответственность Договаривающихся государств***

2.4.1 Большинство статей Чикагской конвенции устанавливают права и обязанности всех Договаривающихся государств и предусматривают принятие международных SARPS, регулирующих международный воздушный транспорт. Конвенция признает основополагающий принцип, в соответствии с которым каждое

государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией и в ее пределах.

2.4.2 Со времени подписания Чикагской конвенции основным достижением ИКАО в технической области явилось согласование Договаривающимися государствами необходимого уровня стандартизации осуществления безопасных, эффективных и регулярных воздушных сообщений. Стандартизация, главным образом, достигнута за счет принятия 18 Приложений к Чикагской конвенции, которые охватывают весь диапазон деятельности гражданской авиации.

2.4.3 Посредством введения национальных правил государства должны реализовать и обеспечить выполнение SARPS, содержащихся в Приложениях к Конвенции. Об этом весьма четко говорится в статье 12 Чикагской конвенции.

2.4.4 В статье 38 Конвенции говорится, что любое государство, которое:

- a) сочтет практически затруднительным придерживаться во всех отношениях каких-либо международных стандартов или процедур;
- b) не сможет приводить свои собственные правила или практику в полное соответствие с какими-либо международными стандартами или процедурами после изменения последних; либо
- c) сочтет необходимым принять правила или практику, имеющие какое-либо особое отличие от тех правил, которые установлены международным стандартом,

незамедлительно уведомляет ИКАО о различиях между его собственной практикой и той, которая установлена международным стандартом.

2.4.5 Согласно Конвенции в обязанности государства входит проведение расследования авиационных происшествий и инцидентов. Принципиальным условием выполнения полетов воздушных судов с пересечением национальных границ и полетов во всем мире является обеспечение того, чтобы такая обязанность выполнялась наиболее эффективным образом. Такая обязанность в своей основе закреплена в статье 26 Конвенции.

2.4.6 Приложение 13 к Чикагской конвенции и другие соответствующие документы ИКАО, в частности *Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Doc 9756), содержат SARPS и инструктивный материал, позволяющие государствам выполнять свои обязательства в отношении расследования авиационных происшествий и инцидентов.

### ***Роль правительств***

2.4.7 Проведенные ИКАО проверки в рамках УППКБП показали, что многие государства не обладают необходимыми ресурсами – как с точки зрения финансирования, так и квалифицированного персонала – для проведения в полном объеме расследования авиационных происшествий и инцидентов и осуществления тщательного анализа полученных в ходе расследования авиационных происшествий и инцидентов данных. В этой связи правительствам необходимо признать ту решающую роль, которую играет гражданская авиация в экономике их государств в целом и обеспечить создание национальной системы гражданской авиации с необходимым финансированием и поддержкой, включая обеспечение требуемой системы расследования авиационных происшествий и инцидентов.

2.4.8 Правительства должны содействовать развитию в регионе местных, связанных с авиацией отраслей и деятельности посредством регионального сотрудничества. В этой связи сотрудничество не означает,

что правительства должны поступиться своим суверенитетом, полномочиями или обязанностями. Однако участие в региональном соглашении может стать действенным и эффективным средством, с помощью которого государство может достичь желательного уровня проведения расследования авиационных происшествий и инцидентов.

2.4.9 Правительства также должны обеспечить четкое разделение между организацией, ответственной за расследование авиационных происшествий и инцидентов, и национальными полномочными органами гражданской авиации, ответственными за регулирование и контроль за обеспечением безопасности системы гражданской авиации. (Подробную информацию в отношении независимости см. в п. 3.5 главы 3). В этом отношении "независимость" означает, что организация по расследованию должна быть функционально независима от любой организации, в особенности полномочного органа гражданской авиации данного государства, чьи интересы могут вступить в конфликт с задачами, порученными полномочному органу по расследованию. Такая "независимость" повышает авторитет организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов и предотвращает появление реальных или предполагаемых конфликтов интересов. "Независимость" не означает, что организация по расследованию не будет административно контролироваться министром или министерством в составе правительства (или парламентом) и не будет подотчетна им в части ее финансов, администрации, политики и методов работы, все из которых должны быть транспарентны.

2.4.10 Правительства должны делать необходимые инвестиции, чтобы гарантировать наличие необходимых средств и ресурсов, позволяющих РОПАП выполнять свои задачи соблюдения международных SARPS, касающихся расследования авиационных происшествий и инцидентов. В главе 4 содержится подробная информация относительно финансирования РОПАП.

---



## Глава 3

# СОЗДАНИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ И УПРАВЛЕНИЕ ЕЮ

### 3.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Являясь Договаривающимися государствами ИКАО, государства, принимающие участие в создании региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, должны взять на себя конкретные обязательства в части внедрения SARPS, согласованных на международной основе. Организация, отвечающая за расследование авиационных происшествий и инцидентов в каждом государстве-участнике, должна отвечать за обеспечение соблюдения международных обязательств, предусмотренных в рамках Чикагской конвенции. Эти обязательства включают разработку и внедрение стандартов, процедур, средств и служб, необходимых для проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с международными SARPS.

### 3.2 СОЗДАНИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ

3.2.1 Для того чтобы обеспечить реалистичное и практически осуществимое создание РОРАП, требуется участие минимального числа государств-членов. Одним из способов создания такой организации является заключение регионального соглашения путем подписания меморандума о взаимопонимании (МОВ) или меморандума о сотрудничестве (МОС). В соглашении следует подчеркнуть необходимость координировать и гармонизировать принципы, правила и процедуры проведения эффективных расследований авиационных происшествий и инцидентов в каждом государстве-члене с учетом преимуществ использования объединенных ресурсов и резерва экспертов.

3.2.2 Соглашение (см. типовое соглашение в добавлении 1) должно содержать статьи, обеспечивающие и позволяющие создание РОРАП, которая призвана позволить государствам выполнить их обязательства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с положениями о безопасности полетов, содержащихся в Чикагской конвенции и Приложениях к ней. Для успешного функционирования региональной организации государства-члены должны взять на себя обязательства относительно активного участия во всех видах ее деятельности.

3.2.3 Помимо определения правового статуса РОРАП, в соглашении следует подчеркнуть несколько указанных ниже аспектов и целей, которые позволят организации эффективно функционировать:

- a) Организационные и производственные процедуры РОРАП должны быть определены и включены в комплект внутренних утвержденных правил и должны содержаться в руководстве по внутренней технической политике и процедурам, которые должны быть согласованы государствами-членами.
- b) РОРАП должна быть способна рекомендовать необходимые меры и предоставлять техническую помощь, с тем чтобы государства-члены смогли устранять недостатки, выявленные в рамках УППКБП ИКАО и в ходе других проверок.

- c) РОРАП должна разработать и принять технические и оперативные правила в соответствии с SARPS ИКАО для единообразного проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов.
- d) РОРАП должна создать систему внесения поправок в правила и процедуры своей работы, совместных с поправками, вносимыми в соответствующие положения Приложений.
- e) Исходя из общепринятых правил, политики и процедур, РОРАП должна быть способна предоставлять требуемую помощь государствам-членам в расследовании авиационных происшествий и инцидентов.

3.2.4 Для эффективной реализации задач РОРАП и действенного участия в ней государства-члены должны выполнять свои обязанности и обязательства, содержащиеся в соглашении, путем предоставления информации, которая позволит РОРАП:

- a) информировать государства-члены о состоянии безопасности полетов, с тем чтобы принимать соответствующие меры по обеспечению безопасности полетов;
- b) просить государства-члены принимать надлежащие меры для устранения недостатков, выявленных в рамках УППКБП ИКАО и в ходе других проверок;
- c) гарантировать, что члены совета и технические специалисты, назначенные в РОРАП, не запрашивают и не получают инструкций в отношении исполнения своих обязанностей от какого-либо органа, не входящего в состав РОРАП, в соответствии с установленными правилами и на основе утвержденных норм, политики и процедур РОРАП. Придерживаясь этого принципа, РОРАП сможет проводить независимые расследования.

3.2.5 Государство, в котором находится РОРАП, должно оказывать поддержку деятельности РОРАП, содействуя ее бесперебойному функционированию, включая предоставление соответствующих полномочий, утверждений, разрешений и материально-технического обеспечения, требуемых для осуществления деятельности РОРАП.

3.2.6 Государства-члены должны оказывать необходимую поддержку для обеспечения эффективной работы организации и достижения ее целей, а также должны выполнять свои финансовые обязательства, предусмотренные в соглашении.

3.2.7 Организационная структура РОРАП должна иметь правовую основу. Таким образом, в соглашении должны быть четко определены ее структурные элементы и основные функции ее сотрудников. На рис. 3-1 показан пример организационной структуры типовой РОРАП. Подробная информация об обязанностях и ответственности сотрудников приведена в п. 3.9.

### **3.3 КВАЛИФИКАЦИЯ СОТРУДНИКОВ РОРАП**

Желательно, чтобы председатель обладал как минимум пятилетним опытом работы в качестве расследователя авиационных происшествий и опытом работы в качестве уполномоченного по расследованию (УР). Желательно, чтобы члены совета имели как минимум пятилетний опыт работы на должностях технических специалистов в авиационной отрасли. Желательно, чтобы старший/главный расследователь имел как минимум десятилетний опыт работы в авиационной отрасли и пятилетний опыт работы в качестве расследователя, а также опыт работы в качестве УР, осуществляющего руководство расследованиями



Рис. 3-1. Типовая организационная структура РОАП

авиационных происшествий и инцидентов. Желательно, чтобы КПА имел как минимум пятилетний опыт работы в качестве руководителя, отвечающего за вопросы подготовки и административные вопросы. В случае, если обязанности КПА распределены между двумя должностями, желательно, чтобы такие сотрудники имели пятилетний опыт в своей соответствующей области специализации. Желательно, чтобы назначенные в РОАП расследователи имели пятилетний опыт работы в авиационной отрасли, а также прошли специальный курс подготовки по расследованию авиационных происшествий и инцидентов. В главе 6 содержатся подробные инструктивные указания относительно подготовки сотрудников РОАП, включая требования к ведению документации, касающейся опыта и подготовки.

### 3.4 ПРАВОВАЯ ОСНОВА

3.4.1 Для обеспечения надлежащей правовой основы предлагаемой РОАП необходимо заключить соглашение, приемлемое для всех заинтересованных государств, которое отвечает их общим потребностям в области расследования авиационных происшествий и инцидентов. В зависимости от задач и целей государств-членов можно применить различные подходы:

- а) Государства-члены могут принять решение создать РОАП на правовой основе путем созыва дипломатической конференции с участием представителей государственных директивных органов высокого уровня, которые согласуют устав, учреждающий РОАП. В этом уставе должны быть четко указаны требуемые обязательства, задачи, функции и ответственность государств-членов в реализации и обеспечении деятельности РОАП. Организация, созданная в рамках учредительного устава, может выполнять только контролирующую роль, в то время как государства-члены будут проводить фактические расследования. Либо этой организации от имени государств-членов может быть делегировано проведение расследований целиком или частично. Кроме того, можно разработать устав для постепенной передачи функций в РОАП. В достигнутом соглашении должны быть четко определены роль государств-членов и роль и сферы ответственности РОАП.

- b) Независимо от масштаба функций, переданных в РОРАП соответствующими полномочными органами по расследованию авиационных происшествий и инцидентов государств-членов, в соглашении должны быть предусмотрены разработка и утверждение общих, стандартизированных правил, политики и процедур, относящихся к расследованию авиационных происшествий и инцидентов. Однако передача таких обязанностей не освобождает государства от их обязательств по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в рамках Чикагской конвенции.

*Примечание. Государства в регионе могут договориться только о более тесном сотрудничестве между их соответствующими полномочными органами по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в плане совместимости правил и обеспечения технической поддержки. Хотя такой тип договоренности может способствовать повышению безопасности полетов в регионе, это не означает создания РОРАП, о которой говорится в настоящем руководстве.*

3.4.2 В любом из случаев, указанных в п. 3.4.1 а) или b), при создании РОРАП наиболее важным соображением является то, что она должна быть создана на правовой основе и с четким указанием ее правового статуса и уровня ответственности по отношению к государствам-членам.

3.4.3 Одним из правовых документов, которым могут воспользоваться государства, является меморандум о взаимопонимании (МОВ) или меморандум о сотрудничестве (МОС). В практическом плане эти два документа мало чем отличаются друг от друга; в действительности важно то, какими полномочиями государства-члены будут наделять региональную организацию. Некоторые государства используют письмо о намерениях. В соглашении должен быть четко определен и сформулирован правовой статус региональной организации, включая круг ее обязанностей и уровень полномочий. Некоторые государства для указания обязанностей РОРАП могут предпочесть использовать другие договоренности.

3.4.4 В соглашении также должны быть определены роль и ответственность каждого государства-члена по отношению к РОРАП. На начальном этапе определения правового статуса региональной организации следует четко оговорить следующие положения и другие аналогичные вопросы:

- a) уровень участия организации государства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в деятельности РОРАП;
- b) будет ли РОРАП проводить свою деятельность на основе национальных правил государств-членов или на основе общих правил, которые будут опубликованы и применяться во всех государствах-членах на равнозначной основе;
- c) если общие правила опубликованы не будут, в соглашении следует четко определить порядок урегулирования РОРАП различий, которые могут существовать между правилами государств-членов и международными SARPS;
- d) роль расследователей авиационных происшествий и инцидентов во время проведения расследования сотрудниками РОРАП;
- e) какой орган (РОРАП или полномочные органы по расследованию государств-членов) будет отвечать за направление уведомления и представления отчетов в связи с авиационным происшествием/инцидентом, как указано в Приложении 13, включая первоначальное уведомление, предварительный отчет, отчет ADREP и окончательный отчет;
- f) какого рода контроль будет осуществляться государствами-членами в отношении РОРАП для обеспечения выполнения обязательств каждого государства-члена согласно Конвенции.

3.4.5 Соглашение о создании РОРАП должно быть зарегистрировано в ИКАО в соответствии со статьей 83 Конвенции о международной гражданской авиации.

### 3.5 НЕЗАВИСИМОСТЬ

3.5.1 В соответствии с частью I "Организация и планирование" документа Doc 9756 полномочный орган по расследованию авиационных происшествий (агентство, комиссия, совет или другой орган) должен быть совершенно объективным и абсолютно беспристрастным и восприниматься как таковой. Он также должен проводить расследования независимым образом, чтобы можно было противостоять политическому или другому вмешательству или давлению. Ниже приведены другие соответствующие ссылки:

- a) В соответствии с п. 3.1 главы 3 Приложения 13. Цель расследования:

"Единственной целью расследования авиационного происшествия и инцидента является предотвращение авиационных происшествий и инцидентов в будущем. Целью этой деятельности не является установление доли чьей-либо вины или ответственности".

- b) В соответствии с п. 5.4 главы 5 Приложения 13:

"Полномочному органу по расследованию авиационных происшествий предоставляется независимость в проведении расследования и неограниченные полномочия на его проведение...".

- c) В соответствии с п. 5.4.1 главы 5 Приложения 13 ИКАО:

"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. Разграничения можно добиться за счет проведения расследования в соответствии с Приложением 13 специалистами РОРАП, представляющими полномочные органы по расследованию авиационных происшествий государств-членов, а любого судебного или административного разбирательства – другими соответствующими специалистами, учитывая при этом необходимость координации деятельности, осуществляемой в рамках этих отдельных расследований.*

- d) В соответствии с п. 5.4.3 главы 5 Приложения 13 ИКАО:

**"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 РОРАП и судебными полномочными органами.*

3.5.2 На рис. 3-2 и 3-3 показано, как некоторые государства организационно формируют свои полномочные органы по расследованию авиационных происшествий с целью удовлетворения требований Приложения 13 и



\*Full-fledged investigation body should not be subordinate to the same minister, who is responsible for regulation of civil aviation and/or for control for ensuring flight safety in the state, and also it should be subordinate to a judicial body.

**Рис. 3-2. Пример сложной организационной структуры**

документа Doc 9756 в отношении "независимости". На рис. 3-2 показана сложная организационная структура, в которой председатель и члены совета, назначенные на политической основе, как правило, не являются расследователями. На рис. 3-3 показана упрощенная структура организации, в которой отсутствует совет. Такой организацией зачастую руководит опытный расследователь, который является старшим должностным лицом. Следует отметить, что в обоих случаях требования в отношении подотчетности парламенту, конгрессу или назначенному министру носят чисто административный характер, а организации полностью отделены от любых регламентирующих органов/органов по контролю за безопасностью полетов и от судебных органов. Следует обратить внимание на п. 3.2.4 с), цель которого заключается в том, чтобы гарантировать, что сотрудники РОРАП (например, члены совета, технические специалисты) проводили расследование независимым образом.

## 3.6 ЦЕЛИ

3.6.1 Основная цель РОРАП заключается в оказании помощи государствам-членам в выполнении своих обязательств и обязанностей в отношении расследования авиационных происшествий и инцидентов согласно Чикагской конвенции, ее Приложений и других процедур и практики, связанных с безопасностью полетов.



\* Полномочный орган по расследованию не должен подчиняться тому же министру, который отвечает за регулирование гражданской авиации и/или за контроль за обеспечением безопасности полетов в государстве, а также не должен подчиняться судебному органу.

**Рис. 3-3. Пример упрощенной организационной структуры**

3.6.2 Для эффективной реализации основной цели РОРАП государствам-членам потребуется:

- a) предпринять необходимые шаги для разработки и распространения общих правил, политики и процедур для расследования авиационных происшествий и инцидентов;
- b) участвовать в деятельности РОРАП с целью оказания помощи другим государствам-членам при расследованиях авиационных происшествий и инцидентов;
- c) разработать и ввести региональную программу подготовки технических специалистов государств-членов, включая курсы подготовки и семинары/практикумы, направленные на изучение и реализацию общих правил, политики и процедур в области расследования авиационных происшествий;
- d) содействовать поддержанию безопасной, эффективной и экономичной системы воздушного транспорта как средства обеспечения социального, экономического и культурного развития региона.

3.6.3 Дополнительные цели РОРАП могут включать следующее:

- a) укрепление региональной институциональной структуры для обеспечения безопасности полетов и оказания помощи в разработке гармонизированных нормативных рамок для региона;
- b) содействие применению комплексного, системного подхода к осуществлению деятельности, связанной с расследованием авиационных происшествий и инцидентов, с акцентом на эффективное выполнение соответствующих SARPS;

- c) разработка информационной системы для облегчения доступа к относящейся к безопасности полетов информации и имеющей критическое значение для нее в регионе, учитывая инструктивные указания, содержащиеся в добавлении Е к Приложению 13 в отношении защиты информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов (ССОДБП);
- d) использование ее в качестве депозитария данных об авиационных происшествиях и инцидентах;
- e) обработка и мониторинг рекомендаций по обеспечению безопасности как выпускаемых, так и получаемых.

3.6.4 Важно отметить, что поддержка ИКАО региональной инициативы основывается на:

- a) хорошо сформулированных и документированных стратегических целях, предусматривающих активное участие организаций по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в их подготовке;
- b) безусловное обязательство участвующих правительств в отношении признания концепции региональной системы расследования авиационных происшествий и инцидентов;
- c) определенные гарантии жизнеспособности и самодостаточности создаваемой системы.

### **3.7 РОЛЬ ИКАО**

При необходимости, ИКАО может оказать помощь государствам в создании РОРАП и управлении ею. В главе 4 содержится более подробная информация о такой помощи.

### **3.8 ОТНОШЕНИЯ С ДРУГИМИ, СВЯЗАННЫМИ С АВИАЦИЕЙ ОРГАНИЗАЦИЯМИ**

3.8.1 Приняв решение создать региональную организацию по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, государства-члены могут сотрудничать с другими, связанными с авиацией международными и региональными организациями по указанным ниже вопросам, перечень которых не является исчерпывающим:

- a) правила и законодательство;
- b) международные мероприятия и совещания;
- c) помощь в определении финансовых ресурсов;
- d) подготовка технических специалистов и административного персонала;
- e) выявление областей, представляющих общий интерес.

3.8.2 При создании региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов государства-члены могут проводить консультации на различном уровне и устанавливать и поддерживать постоянные отношения с другими, связанными с авиацией организациями посредством:



- a) обмена письмами и документами;
- b) взаимных визитов;
- c) приглашений принять участие в совещаниях;
- d) консультации и координации.

### **3.9 ОБЯЗАННОСТИ И СФЕРЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ РЕГИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ**

3.9.1 РОРАП должна иметь четко сформулированную поставленную перед ней задачу, которая также должна быть включена в соглашение. Эта поставленная задача будет зависеть от того, о каком круге обязанностей и сферах ответственности договорились государства-члены в отношении РОРАП, т. е. только осуществлять контроль за расследованиями государств или фактически проводить в полном объеме или частично расследования от имени государств-членов. Более того, она должна включать предоставление консультаций и помощи государствам-членам. Поставленная задача также должна содержать элементы, позволяющие государствам-членам создать эффективную и действенную организацию по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, которая отвечает международным требованиям.

3.9.2 Поставленная задача также должна предусматривать выполнение общих правил, стандартов, процедур и издание документации, касающейся стандартизации процессов и процедур расследования авиационных происшествий и инцидентов.

### **3.10 ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА РЕГИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ**

#### **3.10.1 Общие положения**

3.10.1.1 Создание региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов и управление ею должно основываться на участии и обязательствах полномочных органов государств-членов по расследованию авиационных происшествий и инцидентов. Прежде чем она станет полностью функциональной, следует четко определить ее конечную задачу, цели, виды деятельности, конечные результаты, показатели результатов и период деятельности.

3.10.1.2 Независимо от масштаба и сферы авиационной деятельности в государствах-членах каждое государство-член должно назначить "руководителя" или "начальника", ответственного за расследования, или сотрудника с аналогичными обязанностями, который будет заниматься вопросами, касающимися расследования авиационных происшествий и инцидентов в каждом государстве, принимая при этом во внимание тот факт, что организация/лицо, занимающиеся расследованием авиационных происшествий и инцидентов, должны быть функционально отделены (независимы) от организации, отвечающей за регулирование деятельности гражданской авиации и контроль за обеспечением безопасности полетов в государстве.

3.10.1.3 Государства могут вначале создать базовую структуру РОРАП, которая может быть преобразована в более сложную организационную структуру. Темпы такого преобразования могут зависеть от успешных или неудачных действий государств, направленных на выполнение сформулированных целей предложенной

региональной системы, и от их заинтересованности в удовлетворении потребностей в эффективном процессе принятия решений, необходимом для создания эффективной и надежной системы расследования авиационных происшествий и инцидентов и управления ею.

3.10.1.4 В базовой РОРАП национальный полномочный орган по расследованию авиационных происшествий и инцидентов оставляет за собой полную ответственность за связанную с расследованием деятельность в государстве-члене, в то время как РОРАП разрабатывает и предоставляет стандартизированные, общие правила, политику и процедуры для расследования авиационных происшествий и инцидентов, обеспечивает контроль за соблюдением таких требований, а также предоставляет консультации, инструктивные указания и оказывает помощь государствам-членам.

3.10.1.5 В региональной организации с более сложной структурой национальные полномочные органы по расследованию авиационных происшествий могут передать целиком или частично свои функции и обязанности, касающиеся расследования авиационных происшествий и инцидентов, в РОРАП, которая будет проводить фактическое расследование от имени государств-членов. Такие расследования будут основаны на общих региональных правилах, политике и процедурах, в то время как государства-члены будут сохранять ответственность за контроль за системой в соответствии с Чикагской конвенцией.

*Примечание. В том случае, когда целиком или частично расследование передается в РОРАП, необходимо предусмотреть положения, гарантирующие, что будут учтены определенные, указанные в Приложении 13 обязанности государства места события. Например, до прибытия группы РОРАП по расследованию и принятия РОРАП ответственности за расследование государство места события должно предпринять входящие в его обязанности действия на начальном этапе, такие как первоначальное уведомление, охрана места авиационного происшествия и сохранение вещественных доказательств.*

### 3.10.2 Типовая организационная структура РОРАП

3.10.2.1 На рис. 3-1 показана организационная структура типовой РОРАП. Она не является оптимальной и государствам рекомендуется взять приведенный пример за основу, с тем чтобы создать региональную организацию по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, которая отвечает их конкретным потребностям.

3.10.2.2 В общем, структура РОРАП может быть довольно простой и состоять из руководителя, например "председателя", "директора, ответственного за расследования", или должностного лица с аналогичным названием; "совета" или органа с аналогичным названием; и "главного/старшего расследователя" или сотрудника с аналогичным названием. Кроме того, данная структура должна включать "координатора по подготовке и административным вопросам" или должность с аналогичным названием. Ниже приводится описание обязанностей и сфер ответственности различных компонентов организации.

#### **Председатель**

3.10.2.3 Председатель, назначаемый государствами-членами, отвечает за общее руководство и управление РОРАП, а также за реализацию политики, сформулированной советом, в соответствии с установленным кругом полномочий и инструктивными указаниями. Председатель несет ответственность перед государствами-членами совместно и по консультации с советом РОРАП. Обязанности и сферы ответственности председателя, перечень которых не является исчерпывающим, должны включать:

- a) руководство общей деятельностью РОРАП и контроль за деятельностью сотрудников РОРАП, с тем чтобы:
  - 1) поддерживать связь с государствами – членами РОРАП по вопросам, относящимся к расследованию авиационных происшествий и инцидентов, и конкретно по вопросам разработки правил, политики, процедур и процессов, относящихся к связанной с расследованием деятельности в государствах-членах;
  - 2) обеспечить стандартизацию и качество всей продукции РОРАП, например общих правил, директив, политики, процедур и процессов для расследования авиационных происшествий и инцидентов, а также окончательных отчетов о расследованиях и рекомендаций по обеспечению безопасности в государствах-членах;
- b) при необходимости, руководство планированием и осуществлением дополнительной деятельности РОРАП, такой как:
  - 1) подготовка и переподготовка технических специалистов РОРАП;
  - 2) разработка и проведение семинаров/практикумов для административного персонала и технических специалистов государств-членов;
  - 3) разработка, публикация и обновление документации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (инструктивного материала) для государств-членов;
  - 4) разработка, публикация и обновление руководств и справочников, необходимых для руководства и административного управления РОРАП;
- c) координация ресурсов и деятельности РОРАП с целью обеспечения ее действенного и эффективного функционирования;
- d) поддержание связи с администрациями государств-членов и другими организациями, которые установили деловые отношения с РОРАП, с тем чтобы командировать экспертов и обеспечивать финансирование для должного функционирования РОРАП.

*Примечание. Важнейшее значение имеет финансирование РОРАП, с тем чтобы она могла выполнять свои организационные обязанности, а также международные обязанности и обязательства государств-членов в отношении расследования авиационных происшествий и инцидентов. Финансирование включает текущие расходы на функционирование РОРАП, в том числе выполнение ее штатных обязательств в отношении расследования авиационных происшествий и инцидентов, а также предусматривает резервные фонды для покрытия непредвиденных расходов в таких случаях, когда воздушное судно пропало без вести в открытом море или в отдаленной, недоступной зоне. В главе 4 содержится более подробная информация относительно финансирования РОРАП;*
- e) представление РОРАП или государств-членов на международных и региональных совещаниях, конференциях, симпозиумах и т. д.;
- f) при необходимости, подготовка отчетов и рабочих документов для совета о деятельности РОРАП;
- g) выполнение других обязанностей по поручению совета.

### **Совет**

3.10.2.4 Для того чтобы региональная система расследования авиационных происшествий и инцидентов была эффективной, крайне важно, чтобы все государства-члены были представлены в совете РОРАП.

3.10.2.5 Совет должен отвечать за выработку политики, назначение председателя совета (ВДЛ), определение бюджета, разработку круга полномочий и осуществление другой деятельности, относящейся к общему процессу управления и принятия решений в РОРАП.

3.10.2.6 Совет также должен отвечать за предоставление рекомендаций председателю по вопросам, относящимся к региональным и международным отношениям и для определения общих принципов, которыми будет руководствоваться РОРАП в своей работе.

3.10.2.7 Следует отметить, что ответственность за выполнение SARPS и общих эксплуатационных правил в отношении расследования авиационных происшествий и инцидентов сохраняется за отдельными государствами-членами, и не возлагается на РОРАП или ее совет; однако РОРАП может предоставить государствам средства для выполнения таких обязанностей.

3.10.2.8 Как указано выше, основной обязанностью РОРАП является осуществление задач, связанных с расследованием авиационных происшествий и инцидентов, от имени государств-членов под общим руководством совета, который должен состоять из представителей высокого уровня каждого государства-члена.

### **Координатор по подготовке и административным вопросам (КПА)**

3.10.2.9 Координатор по подготовке и административным вопросам (КПА) отвечает за все виды деятельности РОРАП, относящиеся к подготовке кадров, а также оказывает помощь председателю в осуществлении административной деятельности РОРАП. В главе 6 содержится более подробная информация о требованиях к подготовке кадров.

3.10.2.10 Обязанности, относящиеся к подготовке кадров, включают планирование, разработку и обеспечение курсов подготовки и материала для семинаров/практикумов, а также подготовку технических экспертов государств-членов.

3.10.2.11 Обязанности, связанные с административными вопросами, включают управление процессом отбора и найма персонала, распределение задач, планирование и разработку отдельных видов деятельности и графиков, а также своевременное распространение документов РОРАП.

3.10.2.12 В зависимости от масштаба РОРАП, уровня полномочий и сложности ее деятельности обязанности и задачи КПА могут быть разделены и поручены двум различным отделам и сотрудникам: координатору по подготовке кадров и координатору по административным вопросам. Однако, независимо от того, будут ли обязанности и задачи КПА выполняться в рамках одного или двух отделов, они должны включать следующие обязанности, перечень которых не является исчерпывающим:

- a) планирование, подготовку (под руководством председателя и главного/старшего исследователя), организацию, координацию и проведение семинаров, практикумов по расследованию авиационных происшествий и инцидентов и курсов подготовки исследователей;
- b) подготовку и координацию подготовки семинаров, практикумов по расследованию авиационных происшествий и инцидентов и учебного материала, а также обеспечение своевременного представления другими сотрудниками учебных материалов и материалов семинаров;

- c) планирование и координацию деятельности, связанной с разработкой и обновлением технических учебных руководств и инструктивного материала;
- d) обеспечение того, чтобы материал, требуемый для семинаров, практикумов и учебных курсов, был актуальным и легко доступным;
- e) разработку и координацию разработки инструктивного материала для сотрудников РОРАП и технических специалистов государств-членов;
- f) координацию и обобщение инструктивного материала, подготовленного секретариатом РОРАП, консультантами или другими внешними организациями;
- g) координацию с главным/старшим расследователем разработки и распространения информации, касающейся деятельности РОРАП;
- h) обеспечение своевременного выпуска и распространения документации РОРАП, такой как отчетов, документов и времязависимой корреспонденции;
- i) мониторинг управления вспомогательной административной деятельностью, осуществляемой сотрудниками общего обслуживания РОРАП;
- j) представление РОРАП на международных и региональных совещаниях по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, конференциях, симпозиумах и т. д.;
- k) контролирование ведения личных дел сотрудников РОРАП, включая учетную документацию, касающуюся подготовки персонала;
- l) поддержание связи с соответствующими подразделениями РОРАП с целью сбора и обобщения материала, необходимого для разработки инструктивного материала, учебного материала, семинаров и практикумов;
- m) проверку требований на оплату путевых расходов на предмет точности и соответствия правилам и положениям о персонале;
- n) при необходимости, выполнение других заданий, поручаемых председателем;
- o) быть в курсе событий и тенденций в специализированных областях, представляющих интерес для РОРАП, путем изучения периодических изданий, отчетов и руководств.

#### **Главный/старший расследователь**

3.10.2.13 Главный/старший расследователь под руководством председателя несет общую ответственность за всю работу, связанную с расследованием авиационных происшествий и инцидентов, выполняемую РОРАП, включая наблюдение и контроль за деятельностью расследователей и вспомогательного (административного) персонала. Обязанности главного/старшего расследователя, перечень которых не является исчерпывающим, включают:

- a) разработку для утверждения председателем совета критериев квалификации и опыта для отбора и найма расследователей и вспомогательного персонала;

- b) определение и распределение обязанностей сотрудникам по расследованию и вспомогательному персоналу и осуществление общего контроля за их производственной деятельностью;
- c) оказание помощи председателю и государствам-членам в осуществлении деятельности РОРАП по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, а также в осуществлении соответствующей деятельности по расследованию в государствах-членах;
- d) поддержание связи с региональными и международными организациями по обеспечению безопасности полетов по техническим вопросам, представляющих взаимный интерес, с целью повышения качества расследований авиационных происшествий и инцидентов;
- e) обеспечение качества технической работы сотрудников по расследованию и вспомогательного персонала путем предоставления, при необходимости, подготовки, консультаций и инструктажей;
- f) обеспечение качества документации организации, в особенности отчетов о расследовании авиационных происшествий и инцидентов и рекомендаций по обеспечению безопасности для предотвращения авиационных происшествий в будущем;
- g) анализ технических отчетов, включая отчеты об авиационных происшествиях и инцидентах, подготавливаемых сотрудниками по расследованию и, в соответствующих случаях, утверждение всех отчетов до их представления председателю, совету или государствам-членам;
- h) оказание помощи в планировании, разработке и реализации плана работы организации и ее деятельности, связанной с проведением расследований авиационных происшествий и инцидентов;
- i) при необходимости, предоставление консультаций и помощи сотрудникам РОРАП по расследованию в выполнении их конкретных обязанностей в государствах-членах;
- j) представление РОРАП на международных и региональных семинарах, практикумах, конференциях, симпозиумах и т. д.;
- k) предоставление КПА консультаций относительно разработки учебных материалов, касающихся технических аспектов, и участие в проведении учебных курсов, семинаров и практикумов для технических специалистов РОРАП;
- l) контролирование выполнения рекомендаций по обеспечению безопасности, направленных государствам-членам, или выявление причин, в силу которых они не выполнены;
- m) наблюдение за системой РОРАП по контролю за действиями, предпринятыми по рекомендациям по обеспечению безопасности, разработанным в ходе расследований авиационных происшествий и инцидентов и направленным государству или полученным от него, с целью определения того, какие действия были предприняты для выполнения рекомендаций по обеспечению безопасности, или выявления причин, в силу которых действия предприняты не были;
- n) при необходимости, оказание помощи председателю в планировании и осуществлении всех видов дополнительной деятельности организации, такой как:

- 1) подготовка и переподготовка технических специалистов организации;
  - 2) разработка, публикация и обновление всей документации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (инструктивного материала) для использования государствами-членами;
  - 3) разработка, публикация и обновление руководств и справочников, необходимых для руководства и управления технической программой организации;
- о) выполнение других обязанностей, поручаемых председателям;
- р) быть в курсе событий и тенденций, касающихся в целом безопасности полетов и расследования авиационных происшествий и инцидентов, в частности, путем изучения периодических изданий, отчетов и руководств.

### **Расследователи РОРАП**

3.10.2.14 Предлагаемая организационная структура предполагает, что РОРАП будет нанимать на работу квалифицированных расследователей, компетентных во всех сферах ее ответственности.

3.10.2.15 Количество и состав расследователей во многом будет зависеть от масштабов деятельности РОРАП и характера возложенных на нее полномочий. В этом отношении можно рассмотреть несколько схем. Например, государства-члены могут командировать расследователей в рамках отдельного соглашения или в рамках главного соглашения, предусматривающего создание данной организации, в качестве своего определенного вклада в создание и функционирование РОРАП. С другой стороны, государства-члены могут разрешить РОРАП непосредственно нанимать расследователей под исключительную ответственность организации. В любом случае РОРАП должна выделить одного расследователя, занимающегося данной специальной областью и выступающего в качестве координатора деятельности, связанной с этой специальностью.

3.10.2.16 Государствам-членам, в зависимости от масштаба задач (и ответственности), которые они намереваются передать РОРАП, возможно, потребуется поддерживать определенный уровень своих возможностей проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов, что является прямой обязанностью государства согласно Конвенции. Независимо от характера полномочий, предоставленных РОРАП, государствам-членам следует помнить о том, что окончательная ответственность за эту деятельность лежит на отдельных государствах-членах. Главные преимущества от создания региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (совместное использование ресурсов) могут быть достигнуты только при условии, если РОРАП будет иметь возможность в максимальной степени выступать от имени государств-членов, при этом государства будут сохранять за собой осуществление контроля с целью обеспечения того, что созданная система позволяет им эффективно выполнять свои международные обязательства.

3.10.2.17 В зависимости от структуры РОРАП и договоренностей, достигнутых государствами-членами, расследователям РОРАП, возможно, потребуется оказывать помощь государствам-членам в выполнении их обязательств по расследованию авиационных происшествий и инцидентов. Поскольку такая деятельность будет осуществляться непосредственно под контролем отдельных государств-членов, это позволит им индивидуально выполнять свои обязанности и обязательства.

3.10.2.18 Способность РОРАП оказывать эффективную помощь государствам-членам в большой степени зависит от компетентности ее расследователей. Для эффективного выполнения своих задач РОРАП должна

быть должным образом организована и укомплектована персоналом, имеющим надлежащую квалификацию, подготовку и опыт, и быть способна выполнять широкий диапазон связанных с расследованием обязанностей, порученных организации.

3.10.2.19 Расследование происшествий и инцидентов, связанных с гражданской авиацией, требует глубокого знания широкого диапазона сложных технических вопросов. Эффективное выполнение связанных с расследованием задач зависит в большой степени от квалификации, опыта, компетенции, преданности делу проводящих расследование сотрудников РОРАП. Для некоторых особых, весьма сложных задач, таких как считывание бортовых самописцев, металловедение и моделирование, РОРАП может потребоваться помощь других государств, не являющихся членами РОРАП, которые обладают такими знаниями и опытом.

3.10.2.20 Помимо технической компетенции, весьма важно, чтобы сотрудники по расследованию обладали высокой степенью порядочности, были беспристрастными при выполнении своих задач, были тактичными, хорошо понимали человеческую природу и обладали хорошими навыками общения с людьми. Учитывая особый и деликатный характер выполняемой РОРАП задачи, чрезвычайно важно, чтобы квалификация, предыдущий опыт и личные качества каждого должностного лица независимо от того, нанято ли такое лицо непосредственно РОРАП или командировано государствами-членами или другими государствами для выполнения задач, связанных с авиационными происшествиями и инцидентами, от их имени, были тщательно проверены и оценены до того, как они будут отобраны для этой работы.

3.10.2.21 Сотрудники РОРАП по расследованию должны обладать надлежащей квалификацией. Например, расследователь, которому поручено расследовать выполняемые авиакомпанией перевозки, включая работу летного экипажа, должен обладать опытом работы и в авиакомпании, и в качестве члена экипажа, который соответствует тем областям, которые он расследует.

3.10.2.22 Сотрудники РОРАП по расследованию авиационных происшествий и инцидентов должны не только быть способными оказать помощь государствам-членам в проведении их расследований, но также должны следить за тем, чтобы такие расследования проводились в соответствии с положениями Приложения 13. Кроме того, они должны следить за тем, чтобы такая информация использовалась исключительно в целях предотвращения авиационных происшествий, была защищена в соответствии с инструктивными указаниями, содержащимися в дополнении Е к Приложению 13, и предоставлялась в распоряжение государств.

3.10.2.23 Цель заключается в том, чтобы РОРАП была компетентна с точки зрения организации, что может потребовать от нее найма группы сотрудников по расследованию, обладающих знаниями в различных областях. Насколько это практически возможно, они должны обладать такими же знаниями, квалификацией и опытом, индивидуально или в целом как группа, как и организация, в отношении которой проводится расследование. Это позволит сотрудникам РОРАП по расследованию лучше оценить знания, методы и деятельность персонала гражданской авиации, эксплуатантов, поставщиков обслуживания и организаций по техническому обслуживанию в государствах-членах, имеющих отношение к любому конкретному инциденту или авиационному происшествию.



## Глава 4

# ФИНАНСИРОВАНИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ

### 4.1 ПРЕИМУЩЕСТВА ЭКОНОМИИ ЗА СЧЕТ МАСШТАБОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

4.1.1 Главная цель создания региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов заключается в том, чтобы позволить государствам выполнять свои международные обязательства наиболее эффективным и действенным образом. Создание региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов предусматривает:

- a) достижение экономии за счет масштабов деятельности;
- b) совместное использование персонала по расследованию, знаний и технологий;
- c) реализацию административной экономии без ущерба для эффективности.

4.1.2 При достижении экономии за счет масштабов деятельности следует учитывать многие факторы, не последним из которых является внедрение региональной системы технической помощи государствам-членам, с тем чтобы:

- a) совместно реализовывать цели, стратегии и деятельность, для того чтобы устранять недостатки в выполнении обязанностей, связанных с расследованием авиационных происшествий и инцидентов, на национальном и региональном уровнях;
- b) привлекать, объединять и сохранять высококвалифицированный персонал по расследованию для работы в многонациональных и многофункциональных группах расследователей, которые помогают государствам-членам выполнять свои обязательства в части расследования авиационных происшествий и инцидентов;
- c) разрабатывать и внедрять совместные правила, политику, процедуры и общий инструктивный материал для применения на региональном уровне, что принесет пользу при осуществлении деятельности, связанной с расследованием авиационных происшествий и инцидентов в регионе, а также повысит гармонизацию на глобальном уровне.

### 4.2 ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ

4.2.1 При заключении соглашения о создании РОРАП необходимо подготовить смету с уровнем финансирования, который потребуется для обеспечения и поддержания функционирования организации в плане правовой и организационной структуры, административных средств и оргтехники, подготовки кадров, материалов, модернизации оборудования и других расходов, связанных с ее функционированием.

4.2.2 Совместно государства-члены должны определить ресурсы, необходимые для создания новой организации и управления ею на долговременный период. Во многих случаях при создании организации может потребоваться помощь (финансовая и/или техническая) региональных бюро ИКАО, Управления технического

сотрудничества (УТС) ИКАО, государств-доноров, международных или региональных организаций, финансовых учреждений, изготовителей или других спонсоров. Во всех случаях чрезвычайно важно, чтобы была составлена смета расходов с указанием суммы, необходимой для создания организации и управления ею, и было запланировано финансирование такой сметы.

*Примечание. Поскольку РОРАП должна быть функционально отдельна (независима) от организаций, в отношении которых она будет проводить расследования, включая регламентирующие полномочные органы и полномочные органы по контролю за обеспечением безопасности полетов, авиакомпаний, изготовителей и т. д., следует проявлять особую осторожность при выборе источников финансирования, чтобы избежать реального или предполагаемого конфликта интересов.*

4.2.3 Следует отметить, что партнеры по финансированию, независимо от масштабов их деятельности, структуры или характера, пожелают гарантировать выполнение государствами-членами своих обязательств в отношении создания и эффективного обеспечения функционирования РОРАП частично путем принятия программы плановых взносов.

### 4.3 ЦЕЛЕВЫЕ ФОНДЫ

4.3.1 Государства-члены, планирующие создать РОРАП, могут решить обратиться в региональные бюро ИКАО, которые могут помочь им создать концептуальные рамки и структуру РОРАП. Кроме того, если государствам-членам потребуется техническая помощь в создании РОРАП и управлении ею, они могут проконсультироваться с УТС, которое обладает необходимыми возможностями для эффективной реализации проектов по развитию гражданской авиации, включая набор на всемирной основе высококвалифицированных экспертов, управление программами подготовки кадров и экономически выгодные закупки оборудования, необходимого для РОРАП. УТС посредством реализации своих возможностей может помочь в создании должным образом структурированной РОРАП. Если государства-члены решат обратиться к УТС для оказания им помощи в создании РОРАП, УТС изучит финансовые потребности и представит государствам-членам свои рекомендации о финансировании, необходимом для создания РОРАП и управления ею.

4.3.2 Услуги УТС, как правило, финансируются из целевых фондов, предоставляемых самими государствами, или другими органами от имени государств. Фонды, предоставляемые в УТС государствами-членами, управляются в качестве целевых фондов. Любые получаемые дивиденды вкладываются в целевой фонд и используются, при необходимости, для покрытия расходов на связанную с проектом деятельность. Счет целевого фонда управляется УТС в соответствии с соответствующими финансовыми правилами. УТС предоставляет периодические ведомости с указанием квартального состояния целевого фонда. Ведомость на конец года представляется только, если счета на данный год закрываются и ревизуются внешним ревизором.

4.3.3 Услуга, предоставляемая УТС по управлению целевыми фондами, является одним из примеров возможностей финансирования, и государства могут также исследовать аналогичные договоренности, которые могут существовать на рынке. Важно то, чтобы государства, планирующие создать РОРАП, в качестве одного из первых шагов рассмотрели вопрос о финансовых обязательствах и источниках финансирования.

*Примечание. По крайней мере одно государство – член ИКАО воспользовалось страховым полисом при планировании создания фондов на непредвиденные расходы для крупномасштабных и дорогостоящих расследований. Страховые премии являются составными статьями бюджета полномочного органа по расследованию авиационных происшествий и инцидентов и дают гарантии наличия фондов на непредвиденные расходы, если потребуется чрезвычайное финансирование расследования, которое превышает ежегодный бюджет на оперативную деятельность.*

#### 4.4 ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И ВЗНОСЫ ГОСУДАРСТВ

4.4.1 Государства-члены должны создать механизм, который гарантирует своевременное депонирование фондов, необходимых для создания РОРАП и управления ею, в соответствии с планом распределения расходов среди государств-членов. Несвоевременная выплата государствами-членами своих взносов в организацию может понизить или уменьшить ее эффективность. Следует также принимать во внимание возможные задержки, связанные с требуемым периодом времени для обработки этих платежей, поскольку негативное воздействие задержек с обработкой будет равнозначно невыплате взносов.

4.4.2 Успешное функционирование региональной организации будет во многом зависеть от выполнения государствами-членами своих обязательств перед РОРАП. Соблюдение своих финансовых обязательств явится эффективным показателем их решительной поддержки РОРАП, без которой она не сможет эффективно функционировать, а государства могут не выполнить свои обязательства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов.

#### 4.5 РАЗРАБОТКА БЮДЖЕТА

4.5.1 Финансовые потребности должны основываться на годовом бюджете, который включает сметные оперативные расходы РОРАП. Вполне возможно, что финансовые потребности РОРАП могут быть не в полной степени удовлетворены взносами государств-членов, и ей может потребоваться создать систему для генерирования дополнительных фондов. Однако, несмотря на то, что РОРАП может в долговременном плане генерировать фонды, весьма важно, чтобы по крайней мере в течение первых нескольких ее существования, был предусмотрен адекватный ежегодный бюджет, который можно было бы полностью обеспечить за счет взносов государств-членов.

4.5.2 Сумма взноса каждого государства-члена может варьироваться в зависимости от масштаба и сложности его авиационной деятельности и риска, связанного с его авиационными операциями. Безусловно, этот вопрос будет необходимо рассмотреть на раннем этапе заключаемого государствами-членами соглашения. Однако также следует отметить, что сумма, вносимая государствами со значительно большим объемом авиационной деятельности, будет иметь гораздо большее значение, чем взнос государств с меньшим объемом авиационной деятельности.

4.5.3 В бюджете рекомендуется конкретно указать размер ежегодных взносов, требуемых от каждого государства-члена, и другие источники финансирования, которые появились у РОРАП.

---



## Глава 5

# РЕАЛИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РЕГИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ

### 5.1 ВВЕДЕНИЕ

5.1.1 После создания РОРАП ее основной задачей будет являться реализация ее программы и обеспечение соблюдения государствами международных обязательств в отношении расследования авиационных происшествий и инцидентов. Государства-члены несут ответственность за придание официального статуса объявленным целям РОРАП и за выполнение своих обязательств, с тем чтобы позволить РОРАП реализовать разработанную программу.

5.1.2 Конкретные цели РОРАП должны заключаться в том, чтобы:

- a) укрепить региональную институционную структуру в государствах-членах для расследования авиационных происшествий и инцидентов;
- b) содействовать применению комплексного системного подхода к проведению деятельности, связанной с расследованиями авиационных происшествий и инцидентов, с акцентом на эффективное выполнение соответствующих SARPS и создание возможностей проведения эффективного расследования государствами-членами;
- c) разработать региональную систему обмена информацией для улучшения доступа к информации о безопасности полетов, которая защищена в соответствии с инструктивными указаниями, содержащимися в дополнении Е к Приложению 13;
- d) оказывать помощь государствам в интегрировании содержащихся в Приложении 13 SARPS в свои национальные правила.

### 5.2 СОБЛЮДЕНИЕ SARPS

5.2.1 Большинство статей Чикагской конвенции устанавливают права и обязанности всех Договаривающихся государств и предусматривают принятие международных SARPS, регулирующих международный воздушный транспорт. Конвенция признает основополагающий принцип того, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией и в ее пределах.

5.2.2 В статье 37 Чикагской конвенции указывается, что Договаривающиеся государства должны сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее. С этой целью ИКАО приняла SARPS, касающиеся практически всех видов деятельности, связанной с эксплуатацией воздушного судна, включая расследование авиационных происшествий и инцидентов. Однако в конечном счете безопасность и регулярность полетов воздушных судов во всем мире будет достигнута за счет интеграции этих SARPS в национальные правила и практику Договаривающихся государств и их своевременное выполнение.

### 5.3 ПРАВИЛА, ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ, ПРОЦЕДУРЫ И ПРОЦЕССЫ

5.3.1 В ходе выполнения целей РОРАП государства-члены должны помнить, что обязательства отдельного государства в рамках Чикагской конвенции остаются неизменными. Эти обязательства, помимо прочего, включают проведение расследований авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с Приложением 13.

5.3.2 В зависимости от круга полномочий и структуры РОРАП она вполне может быть способна оказать помощь государствам-членам в выполнении этих обязательств за счет использования находящихся в ее распоряжении многонациональных и многофункциональных групп компетентных расследователей.

5.3.3 РОРАП должна разработать и предоставить своим расследователям инструктивные указания относительно порядка выполнения их конкретных функций, включая процедуры планирования, организации расследований авиационных происшествий и инцидентов и представления отчетов о них. ИКАО разработала и опубликовала различный технический инструктивный материал для оказания помощи государствам в выполнении положений Приложений, который также может быть использован РОРАП. Что касается расследования авиационных происшествий и инцидентов, в *Руководстве по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Doc 9756) содержатся подробные инструктивные указания по всем аспектам расследования авиационных происшествий и инцидентов. Однако РОРАП, возможно, потребуется разработать и опубликовать свой собственный инструктивный материал в виде содержащего политику и процедуры руководства для оказания помощи своим расследователям.

5.3.4 Совместные авиационные правила, опубликованные или принятые государствами-членами, а также политика, процедуры и инструктивный материал, разработанные РОРАП, должны содействовать применению процессов и процедур, необходимых для действенного и эффективного расследования авиационных происшествий и инцидентов. Такой подход должен привести к повышению действенности и эффективности, а также к оптимизации ресурсов государств-членов.

### 5.4 ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ОТЧЕТОВ И ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ

5.4.1 РОРАП должна установить порядок обмена между государствами-членами информацией о безопасности полетов, а также окончательными отчетами о ее расследованиях. Являясь организацией, выполняющей связанные с расследованиями авиационных происшествий и инцидентов задачи от имени государств-членов, она несет ответственность за обеспечение того, чтобы каждое государство-член было хорошо информировано о положении дел с расследованием авиационных происшествий и инцидентов в каждом другом Договаривающемся государстве.

5.4.2 РОРАП может также служить депозитарием данных о расследовании авиационных происшествий и инцидентов, с тем чтобы обеспечить в соответствующих случаях предоставление этих данных государствам и отрасли.

5.4.3 Государствам-членам РОРАП также рекомендуется непосредственно обмениваться между собой информацией о расследовании авиационных происшествий и инцидентов, направлять такую информацию ИКАО, а также другим Договаривающимся государствам ИКАО. Отсутствие обмена информацией о безопасности полетов среди государств, хотя такая информация уже известна одному или нескольким государствам, считается серьезным недостатком, который в потенциале может оказать негативное воздействие на безопасность полетов воздушных судов. Считается, что если бы между государствами имел место свободный обмен информацией о безопасности полетов, можно было бы предотвратить целый ряд авиационных происшествий и инцидентов.

5.4.4 Весьма важно, чтобы РОРАП вела учет и имела копии всех распространяемых отчетов и всех данных о безопасности полетов, направляемых государствам-членам, ИКАО и Договаривающимся государствам ИКАО, и чтобы такие отчеты и информацию можно было, при необходимости, получить для целей предотвращения авиационных происшествий.

5.4.5 РОРАП должна содействовать созданию системы обмена информацией о безопасности полетов среди всех пользователей авиационной системы в ее государствах-членах и среди других Договаривающихся государств ИКАО, с тем чтобы способствовать свободному обмену информацией о фактических и потенциальных недостатках в области безопасности полетов.

## **5.5 ОБРАБОТКА РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ**

5.5.1 РОРАП должна разработать политику и процедуры обработки рекомендаций по обеспечению безопасности – как выпускаемых, так и получаемых, – включая регистрацию полученных ответов. Аналогичным образом по получении рекомендации по обеспечению безопасности РОРАП должна реализовать процедуры мониторинга достигнутого прогресса в действиях, предпринятых во исполнение этой рекомендации по обеспечению безопасности. С этой целью особое внимание следует уделить положениям в пп. 6.10, 6.11 и 6.12 Приложения 13, в которых изложены "Меры в связи с рекомендациями по обеспечению безопасности".

5.5.2 РОРАП также должна разработать политику и процедуры обработки рекомендаций по обеспечению безопасности, получаемых в результате анализа базы данных РОРАП по авиационным происшествиям и инцидентам.

---





## Глава 6

# ПРОГРАММА ПОДГОТОВКИ КАДРОВ РЕГИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ

### 6.1 ПОДГОТОВКА ТЕХНИЧЕСКИХ СПЕЦИАЛИСТОВ/СОТРУДНИКОВ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ

6.1.1 РОРАП должна определить минимальную профессиональную квалификацию своих технических специалистов/сотрудников по расследованию и также проводить подготовку в технической и административной областях, которая им необходима для эффективного выполнения своих обязанностей и задач. Ее расследователи представляют РОРАП и поэтому им необходимо постоянно совершенствовать свои знания и навыки, связанные с их соответствующими обязанностями. Это должно осуществляться посредством проведения курсов начальной подготовки, переподготовки и курсов повышения квалификации по всем дисциплинам, которые входят в сферу ответственности расследователей. Участие в семинарах и практикумах, организуемых ИКАО и международными и региональными организациями, связанными с авиацией, может также позволить расследователям РОРАП расширить свой горизонт и поделиться опытом с экспертами из других регионов. Другие виды обучения, такие как курсы по составлению технических отчетов и управленческие курсы могут также помочь техническим экспертам повысить действенность и эффективность их деятельности.

6.1.2 Периодическая практическая и теоретическая специализированная (техническая) подготовка, включая управленческие курсы, позволит техническим специалистам поддерживать высокий уровень знаний и компетентности и выполнять свои обязанности и задачи более действенно и эффективно.

6.1.3 В циркуляре 298 *"Руководящие принципы подготовки расследователей авиационных происшествий"* содержится подробная информация о подготовке расследователей. Такая подготовка включает четыре этапа:

- a) начальная подготовка;
- b) подготовка на рабочем месте;
- c) базовые курсы по расследованию авиационных происшествий;
- d) курсы повышения квалификации по расследованию авиационных происшествий и дополнительная подготовка.

Для поддержания компетентности и эффективности работы сотрудников по расследованию потребуется проводить на ежегодной основе курсы переподготовки.

*Примечание. Поскольку персонал по многим специальностям (пилоты, механики, диспетчеры УВД и т. д.), занятый в эксплуатации системы гражданской авиации, должен отвечать жестким требованиям в отношении подготовки и проверки компетентности, крайне важно, чтобы к расследователям авиационных происшествий и инцидентов предъявлялись аналогичные требования, включая проведение регулярной переподготовки.*

## **6.2 ПОЛИТИКА И ЦЕЛИ В ОБЛАСТИ ПОДГОТОВКИ**

6.2.1 Одна из целей РОРАП должна заключаться в введении региональной политики в области подготовки кадров, а также в разработке и создании региональной программы подготовки, с тем чтобы организовать для технических специалистов государств-членов специализированные курсы подготовки и семинары/практикумы.

6.2.2 В рамках этой цели должны в дальнейшем решаться новые задачи посредством реализации соответствующих SARPS ИКАО, правил, политики, процедур и инструктивного материала, относящихся к набору и подготовке сотрудников РОРАП, обращая при этом особое внимание на финансирование программы подготовки.

6.2.3 Цели программы подготовки РОРАП должны быть кодифицированы в региональном документе, содержащем политику, или аналогичном документе, подписанном председателем, в котором говорится, что РОРАП будет гарантировать квалификацию и подготовку своего персонала, необходимые для выполнения требований задач РОРАП, а в годовом бюджете будут предусмотрены достаточные средства для обеспечения требуемой подготовки ее персонала.

## **6.3 ПРОГРАММА ПОДГОТОВКИ**

6.3.1 За разработку и реализацию региональной программы подготовки должен отвечать координатор по подготовке и административным вопросам (КПА). КПА должен периодически изучать потребности в подготовке персонала РОРАП, которому поручено исполнять обязанности, связанные с расследованием авиационных происшествий и инцидентов, с тем чтобы определить, отвечает ли программа подготовки РОРАП потребностям в подготовке всех сотрудников РОРАП. На этом этапе следует подчеркнуть, что программы подготовки должны быть разработаны для всех сотрудников, а не только для сотрудников по расследованию.

6.3.2 Для расследователей авиационных происшествий и инцидентов РОРАП, в зависимости от сфер их ответственности, потребуется проводить различные уровни подготовки. Например, для расследователей, которым поручено расследовать только инциденты или авиационные происшествия общего характера, не связанные с человеческими жертвами, не потребуется такой уровень подготовки, который бы потребовался для уполномоченного по расследованию серьезного авиационного происшествия. Аналогичным образом расследователям, которым поручено расследовать различные технические области, такие как производство полетов, летная годность, аэропорты и обслуживание воздушного движения, необходимо будет иметь особый опыт и пройти специализированную подготовку, для того чтобы эффективно и действенно выполнять свои задачи. Более того, все расследователи должны обладать определенными навыками в составлении отчетов и пройти определенную подготовку.

6.3.3 Анализ потребностей в подготовке следует проводить на основе должностной инструкции каждого сотрудника, и для такого персонала следует разработать и провести курс подготовки, соответствующей этим потребностям.

6.3.4 Проведение в рамках программы подготовки вступительного, ознакомительного курса и курса начальной подготовки новых сотрудников, а также подготовка на рабочем месте, переподготовка и внешняя подготовка существующего персонала должны обеспечить такое положение, когда постоянно работающий в РОРАП персонал осознает актуальность и важность своей деятельности в системе и понимает, каким образом он содействует общему достижению задач политики и целей РОРАП.

6.3.5 Если подготовка предоставляется внешним поставщиком, проводящим подготовку кадров, РОРАП должна осуществлять постоянный мониторинг качества проводимой для ее сотрудников подготовки. Успешное проведение подготовки будет частично зависеть от эффективности взаимодействия КПА с поставщиками, проводящими подготовку, и сотрудниками, проходящими подготовку.

#### 6.4 УЧЕБНЫЙ ПРОЦЕСС

Для того чтобы ликвидировать пробел между существующим и требуемым уровнем компетенции экспертов, координатор по подготовке при выборе типа программы подготовки РОРАП и ее реализации должен внимательно отслеживать следующие этапы учебного процесса:

- a) определение потребностей в подготовке;
- b) структура и планирование подготовки;
- c) проведение подготовки;
- d) оценка результатов подготовки.

#### 6.5 ИНДИВИДУАЛЬНАЯ ПРОГРАММА ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ (ИППС)

6.5.1 Одним из способов определения потребностей в подготовке и планирования подготовки, а также осуществления мониторинга и оценки потребностей в подготовке и результатов подготовки сотрудников РОРАП является использование индивидуальной программы профессионального совершенствования (ИППС). В добавлении 3 приведен образец ИППС, в котором содержатся все необходимые элементы требований к подготовке сотрудника организации.

*Примечание. Перечисленные в образце ИППС элементы приводятся только для справки. Для того чтобы ИППС непосредственно соответствовала конкретному сотруднику, можно добавить отдельные элементы, исключить существующие элементы или изменить их.*

6.5.2 Каждый вновь нанятый сотрудник обладает определенными знаниями, навыками и умениями, относящимися к порученным задачам, однако их уровень у каждого сотрудника разный. Например, два высококвалифицированных исследователя в области производства полетов могут обладать обширным опытом работы в области производства полетов, однако у одного может быть только ограниченный опыт исследования инцидентов, а другой может обладать значительным опытом исследования серьезных авиационных происшествий. Более того, исследователям требуются различные уровни знаний, навыков и умений в зависимости от той роли в исследовании, которая им может быть поручена. ИППС является прекрасным средством для выявления и регулирования этих меняющихся критериев.

6.5.3 ИППС содержит основные требования к знаниям, навыкам и умениям, которыми каждое лицо должно либо обладать при найме на работу, либо должно приобрести в рамках структурированной программы подготовки. ИППС также является средством управления проведением и планирования подготовки каждого сотрудника, включая составление проекта годового бюджета по подготовке. Более того, ИППС можно использовать для документирования необходимых мер, которые необходимо принять в отношении лица, которому предстоит повышение с назначением на более высокие уровни ответственности, например, с должности исследователя по производству полетов на должность уполномоченного по исследованию.

Заполненная ИППС становится для каждого сотрудника учетным документом о подготовке, который хранится в личном деле вместе с другими вспомогательными материалами, такими как свидетельства и другими записями о полученной подготовке и опыте.

6.5.4 Авиационная отрасль предъявляет жесткие требования в отношении подготовки пилотов, механиков, бортпроводников, диспетчеров УВД и т. д., а расследователи оценивают эти требования в рамках своих задач по расследованию авиационных происшествий и инцидентов. Поэтому важно, чтобы аналогичные жесткие требования предъявлялись к подготовке расследователей. ИППС является прекрасным средством для выполнения этой задачи.

6.5.5 Благодаря участию в процессе подготовки, у технических специалистов РОРАП и командированных экспертов из государств-членов, компетентность которых совершенствуется в рамках региональной программы подготовки, будет развиваться чувство принадлежности к данному процессу, в результате чего они будут брать на себя большую ответственность для обеспечения его успеха. Учебный процесс РОРАП следует на постоянной основе контролировать и совершенствовать или видоизменять, если в этом возникает необходимость.

## **6.6 ТРЕБОВАНИЯ К ПОДГОТОВКЕ**

6.6.1 Программа подготовки РОРАП должна быть неотъемлемой частью ее регулярной деятельности, а технические специалисты РОРАП и эксперты, командированные государствами-членами, должны быть надлежащим образом подготовлены, иметь должную квалификацию и всеобъемлющий опыт для выполнения такой работы. Помимо любого типа технической подготовки, сотрудники должны также пройти подготовку по вопросам общих обязанностей и деятельности РОРАП, по региональной системе расследования авиационных происшествий и инцидентов, политике в области управления, а также по документации и деятельности ИКАО.

6.6.2 РОРАП также должна участвовать во внешних программах подготовки, предоставляемых международными или региональными организациями и авиационной отраслью. Например, время от времени ИКАО организует проведение региональных семинаров или практикумов по расследованию и предотвращению авиационных происшествий/инцидентов. Зачастую определенные крупные организации по расследованию авиационных происшествий (такие как Национальный совет по безопасности на транспорте Соединенных Штатов Америки, Совет по безопасности на транспорте Канады, Управление по безопасности на транспорте Австралии), а также многие европейские полномочные органы по расследованию авиационных происшествий/инцидентов, организуют курсы подготовки, включая наблюдение за проводящимися расследованиями. Кроме того, изготовители воздушных судов или авиакомпании периодически проводят курсы подготовки или семинары/практикумы для повышения знаний и навыков авиационного персонала. Такие внешние программы подготовки могут быть полезны для сотрудников РОРАП, а также для технических специалистов государств-членов и могут повысить их возможности оказывать помощь государствам-членам в выполнении их обязательств по расследованию авиационных происшествий и инцидентов.

## **6.7 ВЕДЕНИЕ УЧЕТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ**

6.7.1 Следует постоянно вести учет проведенной подготовки, включая подготовку на рабочем месте, всех технических специалистов РОРАП и экспертов, командированных государствами-членами. Учетная документация по подготовке всех сотрудников должна храниться в безопасном месте, где будет постоянно обеспечиваться их конфиденциальность. КПА и отдельные сотрудники отвечают за то, чтобы учетная документация по подготовке содержала самые последние сведения и была постоянно обеспечена их конфиденциальность.

6.7.2 В учетную документацию по подготовке персонала РОРАП следует включить ИППС каждого сотрудника.

## 6.8 ОЦЕНКА ПОДГОТОВКИ

6.8.1 Цель оценки подготовки заключается в подтверждении того, что организационные цели и цели подготовки выполнены. Исходная информация, используемая для оценки конечных результатов подготовки, включает параметры потребностей в подготовке и спецификацию региональной программы подготовки, а также учетную документацию по проведению подготовки. Следует признать, что зачастую результаты подготовки можно полностью проанализировать и апробировать только после того, как прошедший подготовку сотрудник будет проверен и испытан на рабочем месте.

6.8.2 Оценку следует осуществлять как на кратковременной, так и на долговременной основе следующим образом:

- a) в краткосрочном плане следует получить информацию от проходящих подготовку сотрудников в отношении применяемых методов подготовки, а также знаний и навыков, полученных в результате такой подготовки. Для облегчения получения такой информации и проведения оценки потребуется предоставлять отчеты о поэтапном прохождении курсов подготовки;
- b) в долговременном плане следует оценить улучшение качества работы и повышение производительности прошедших подготовку сотрудников.

6.8.3 Оценку/мониторинг подготовки следует проводить на основе установленных критериев. Главной целью мониторинга является обеспечение того, что программа подготовки РОРАП управляется и реализуется в соответствии с требованиями, с тем чтобы были получены объективные доказательства того, что программа является эффективной в удовлетворении требований к подготовке РОРАП. Мониторинг включает изучение всего учебного процесса на каждом из четырех этапов, указанных выше (см. 6.4).

6.8.4 Исходная информация для мониторинга может включать учетную документацию по всем этапам программы подготовки, включая ИППС. Основываясь на такой учетной документации, можно осуществить изучение различных этапов для обнаружения несоответствия требованиям и принятия корректирующих и/или профилактических мер. Такую информацию можно собирать на постоянной основе для создания базы для валидации программы подготовки и для выработки рекомендаций по ее совершенствованию.

## 6.9 ТРЕБОВАНИЯ К КОМПЕТЕНЦИИ

6.9.1 Приступая к реализации программы подготовки, координатор по подготовке должен изучить политику РОРАП в области подготовки, управление ресурсами и структуру учебного процесса, с тем чтобы требуемая подготовка обеспечивала удовлетворение потребностей РОРАП в подготовке кадров.

6.9.2 Требования к компетенции рекомендуется также документировать с помощью ИППС. Такую документацию можно периодически или по мере необходимости изучать, когда сотрудникам поручается выполнять соответствующие задачи и обязанности и при оценке эффективности деятельности каждого технического специалиста или эксперта, командированного государствами-членами. Определить будущие потребности РОРАП, относящиеся к ее стратегическим целям или целям в области подготовки кадров, включая

требуемую компетенцию ее персонала по расследованию и компетенцию командированных экспертов, можно на основании различных, указанных ниже, внутренних и внешних источников:

- a) организационные или технические изменения, которые влияют на рабочие процессы или воздействуют на характер услуг, предоставляемых организацией;
- b) цели в области подготовки, которые изучаются и изменяются в ходе совещания по рассмотрению подготовки кадров РОРАП;
- c) данные, зарегистрированные в ходе предыдущей и текущей подготовки;
- d) профессиональная оценка РОРАП компетенции каждого технического специалиста и эксперта, командированного государствами-членами, в отношении выполнения указанных задач и обязанностей;
- e) просьбы персонала РОРАП относительно возможностей личного профессионального совершенствования, что способствует выполнению целей организации;
- f) результаты изучения процесса и принятия корректирующих мер вследствие жалоб клиентов или отчетов о несоответствии требованиям;
- g) директивы полномочных органов государств-членов по расследованию авиационных происшествий и/или директивы технического комитета или стандарты, влияющие на деятельность и ресурсы РОРАП;
- h) определение или предвидение новых требований.

6.9.3 КПА должен регулярно изучать документы, в которых указывается компетенция, требуемая для каждого процесса, а также учетную документацию, в которой перечислена компетенция каждого расследователя. Такое изучение должно иметь отношение к требованиям в отношении задач и их выполнению. Для проверки компетенции расследователей в технической области можно использовать различные методы, такие как:

- a) собеседования/вопросники с привлечением технических специалистов, руководителей и администраторов (обсуждение ИППС);
  - b) наблюдение;
  - c) групповые дискуссии;
  - d) информация от экспертов в конкретной области.
-

## Добавление 1

# ТИПОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ МЕЖДУ ГРУППОЙ ГОСУДАРСТВ О СОЗДАНИИ РЕГИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ (РОРАП) И УПРАВЛЕНИИ ЕЮ

### Преамбула

Сторонами настоящего соглашения являются [список государств – членов РОРАП].

**Принимая во внимание**, что Международная организация гражданской авиации (ИКАО) является международным органом, созданным Конвенцией о международной гражданской авиации 1944 года (Чикагская конвенция), основными целями которой являются безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации, реализация и принятие принципов и положений Чикагской конвенции, включая Стандарты и Рекомендуемую практику, касающиеся расследования авиационных происшествий и инцидентов, и любые другие вопросы, связанные с безопасностью и эффективностью авионавигации;

**Принимая во внимание**, что статьей 26 Конвенции предусматривается, что государство, на территории которого произошло происшествие с воздушным судном, подпадающее под действие этой статьи, "назначает расследование обстоятельств происшествия в соответствии с процедурой, которая может быть рекомендована Международной организацией гражданской авиации, насколько это допускает его законодательство";

**Принимая во внимание**, что в Приложении 13 к Конвенции указаны Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) по проведению расследований авиационных происшествий и инцидентов государствами для выполнения их обязательств в соответствии со статьей 26 Конвенции;

**Признавая**, что проверки в рамках УППКБП ИКАО и других миссий ИКАО показали, что многие Договаривающиеся государства не создали и/или не обеспечили эффективное функционирование организаций по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, главным образом из-за того, что не были выделены достаточные ресурсы для выполнения обязательств государств в рамках Конвенции и Приложения 13 к Конвенции;

**Учитывая** рекомендации Специализированного совещания (2008) по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG) (AIG/08), проведенного в Монреале, Канада, с 13 по 18 октября 2008 года, и в особенности рекомендацию 6/3 а), в которой 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;

**Учитывая** рекомендацию 6/1 совещания AIG/08, в которой были предложены поправки к главе 5 Приложения 13, которые позволяют государству места события передать целиком или частично проведение этого расследования региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов по взаимной договоренности и согласию;

**Ссылаясь** на рекомендацию 4/5 Специального совещания AFI RAN, проведенного в Дурбане, Южная Африка, с 24 по 29 ноября 2008 года, относительно создания региональных организаций по расследованию авиационных происшествий, а также относительно развития и создания региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов, что позволит государствам выполнять свои международные обязательства в области расследования авиационных происшествий путем объединения усилий и совместного использования ресурсов, которые в противном случае они могут не получить;

**С учетом вышеизложенного государства** [список государств – членов РОРАП]

**СОГЛАСИЛИСЬ О НИЖЕСЛЕДУЮЩЕМ:**

## **СТАТЬЯ 1** **Определения**

В настоящем соглашении, если контекст не предусматривает иное:

"Авиационное происшествие" означает событие, связанное с использованием воздушного судна, как определено в текущем издании Приложения 13 ИКАО *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*.

"ГДКБП" означает Глобальную "дорожную карту" обеспечения безопасности полетов, разработанную Отраслевой группой стратегии безопасности полетов и утвержденную Советом ИКАО 15 июня 2006 года.

"Государство-член" означает государство-член [название РОРАП], которое является стороной настоящего соглашения.

"ГПБП" означает Глобальный план обеспечения безопасности полетов ИКАО.

"Группа по расследованию" означает группу расследователей авиационных происшествий и инцидентов, которые готовы немедленно приступить к расследованию авиационного происшествия или инцидента.

"ИКАО" означает Международную организацию гражданской авиации.

"Инцидент" означает событие, кроме авиационного происшествия, связанное с использованием воздушного судна, как определено в текущем издании Приложения 13 ИКАО *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*.

"Председатель" означает главного представителя [название РОРАП] и основное должностное лицо, поддерживающее связь между советом и государствами-членами.

"Расследование" означает 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.



"Серьезный инцидент" означает инцидент, обстоятельства которого указывают на имевшую место высокую вероятность авиационного происшествия, как определено в текущем издании Приложения 13 ИКАО "Расследование авиационных происшествий и инцидентов".

"Совет" означает совет, созданный согласно статье 8 настоящего соглашения, который является консультативным органом председателя.

"Соглашение" означает настоящее соглашение и любое добавление, приложение или поправку к нему.

"Уполномоченный по расследованию" означает лицо, которому в силу наличия у него соответствующей квалификации поручены организация и проведение расследования, а также контроль за его ходом.

"Чикагская конвенция" означает Конвенцию о международной гражданской авиации, подписанную в Чикаго 7-го дня декабря 1944 года.

## **СТАТЬЯ 2**

### **Применение соглашения**

Настоящее соглашение будет регулировать сотрудничество государств-членов в расследовании авиационных происшествий и инцидентов.

## **СТАТЬЯ 3**

### **Создание**

Государства-члены настоящим создают [название РОРАП] в качестве независимой организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, которая подотчетна государствам-членам.

## **СТАТЬЯ 4**

### **Цели [название РОРАП]**

Главные цели [название РОРАП] будут заключаться в:

- a) обеспечении в соответствии с Глобальным планом обеспечения безопасности полетов ИКАО создания надлежащим образом финансируемого, укомплектованного профессионально подготовленным персоналом, независимого и беспристрастного органа по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в [название региона];
- b) улучшении сотрудничества и взаимодействия между государствами-членами в отношении расследования авиационных происшествий и инцидентов;
- c) улучшении сотрудничества в рамках [название РОРАП] и на международной основе в отношении обмена информацией об авиационных происшествиях и инцидентах;

- d) обеспечении того, чтобы все авиационные происшествия и инциденты, происходящие в государствах-членах, расследовались в строгом соответствии с положениями Приложения 13 ИКАО *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"* и с учетом других документов ИКАО, относящихся к расследованию авиационных происшествий/инцидентов, в особенности Дос 9756 *"Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов"*;
- e) обеспечении независимости всех расследований авиационных происшествий и инцидентов, которые проводятся в государствах-членах, от политического или другого вмешательства или давления;
- f) обеспечении выделения надлежащих ресурсов, включая финансирование и квалифицированный персонал, для проведения всех расследований;
- g) содействии использованию всеми государствами-членами общего набора правил, соответствующих положениям Приложения 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*, включая правила защиты систем сбора и обработки данных о безопасности полетов (ССОДБП), как указано в дополнении Е к Приложению 13;
- h) содействии использованию всеми государствами-членами общего инструктивного материала, руководств и справочников для расследователей;
- i) содействии использованию передовой практики расследования авиационных происшествий;
- j) повышении квалификации и совершенствовании опыта расследователей авиационных происшествий во всех государствах-членах.

## **СТАТЬЯ 5**

### **Функции [название РОРАП]**

Функции [название РОРАП] будут заключаться в:

- a) укреплении сотрудничества и взаимодействия между государствами-членами в отношении расследования авиационных происшествий и серьезных инцидентов;
- b) разработке общего набора правил в области расследования авиационных происшествий и инцидентов, соответствующих положениям Приложения 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"* и с учетом передачи проведения расследования в [название РОРАП] любым из государств-членов;
- c) разработке общего инструктивного материала и справочников, руководств и контрольных карт для расследователей с целью их использования в расследовании авиационных происшествий и инцидентов, которые происходят во всех государствах-членах;
- d) разработке и внедрении процедур по обмену информацией об авиационных происшествиях и инцидентах в рамках [название РОРАП] и в международном масштабе, обеспечивая при этом совместимость системы данных с системой ADREP ИКАО;

- e) разработке и внедрении процедур, направленных на развитие взаимоотношений между группами по расследованию и местными органами в государствах места события в рамках [название РОРАП], с тем чтобы обеспечить беспрепятственное расследование авиационных происшествий и инцидентов;
- f) координации деятельности по расследованию авиационных происшествий и инцидентов среди государств-членов;
- g) поддержке усилий государств-членов в предотвращении авиационных происшествий и инцидентов;
- h) мониторинге деятельности по расследованию авиационных происшествий и инцидентов государств-членов, с тем чтобы обеспечить их соответствие целям и планам ИКАО;
- i) мониторинге и предоставлении данных для разработки SARPS ИКАО в области расследования авиационных происшествий и инцидентов;
- j) организации надлежащим образом оснащенных и обученных групп по расследованию авиационных происшествий и инцидентов;
- k) проведении целиком или частично расследования авиационного происшествия или инцидента при его передаче государством места события в [название РОРАП] по взаимной договоренности и согласию между государством места события и [название РОРАП];
- l) мобилизации и изыскании технических и финансовых ресурсов из внешних источников для целей расследования авиационных происшествий и инцидентов;
- m) проведении технической подготовки и подготовки на рабочем месте расследователей авиационных происшествий и инцидентов;
- n) выполнении любой другой функции, которая может потребоваться для надлежащего расследования авиационных происшествий и инцидентов согласно настоящему соглашению.

## **СТАТЬЯ 6**

### **Организационная структура [название РОРАП]**

В состав [название РОРАП] будут входить:

- a) председатель;
- b) совет;
- c) главный/старший расследователь;
- d) координатор по подготовке и административным вопросам.

## **СТАТЬЯ 7**

### **Председатель**

1. Председатель будет назначаться государствами-членами предпочтительно на трехлетний срок на таких условиях, которые могут быть определены государствами-членами, включая возможные повторные назначения на дополнительные трехлетние сроки.
2. Председатель будет предпочтительно обладать как минимум пятилетним опытом работы в качестве расследователя авиационных происшествий и опытом в качестве уполномоченного по расследованию (УР).
3. С учетом директивных указаний государств-членов председатель будет выполнять следующие функции:
  - a) созывать заседания совета;
  - b) контролировать и координировать работу своего офиса в части разработки общих правил по расследованию авиационных происшествий и инцидентов для их принятия и использования государствами-членами;
  - c) контролировать и координировать работу своего офиса в части разработки общего инструктивного материала, справочников, руководств и контрольных карт для расследователей для их использования в расследованиях в государствах-членах;
  - d) координировать с государствами-членами направление групп совета по расследованию с целью проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов при передаче таких расследований государством места события;
  - e) контролировать и координировать создание и поддержание базы данных авиационных происшествий и инцидентов, совместимой с системой ADREP ИКАО;
  - f) контролировать и координировать создание и обновление списка расследователей авиационных происшествий, которые могут привлекаться в качестве членов групп совета по расследованию;
  - g) контролировать разработку и реализацию программы подготовки расследователей авиационных происшествий и инцидентов;
  - h) контролировать обмен информацией с государствами-членами и соответствующими агентствами об авиационных происшествиях и инцидентах;
  - i) контролировать разработку положений, правил и процедур для персонала и осуществлять общее руководство офисом председателя;
  - j) руководить оказанием технической поддержки государствам-членам в области расследования авиационных происшествий и инцидентов;
  - k) подготавливать ежегодную программу деятельности и бюджет для [название РОРАП] и реализовывать утвержденную государствами-членами программу;

- l) подготавливать ежегодный доклад о деятельности РОРАП, включая проведение расследований авиационных происшествий и инцидентов и положение дел с выпущенными отчетами и рекомендациями по обеспечению безопасности;
  - m) обеспечивать обслуживание совета и оказывать поддержку совету;
  - n) оценивать и утверждать заявки от третьих государств, не являющихся членами РОРАП, которые обращаются за помощью к [название РОРАП];
  - o) выполнять другие поручаемые государствами-членами обязанности.
4. Председатель будет являться главным представителем [название РОРАП] и основным должностным лицом, поддерживающим связь между государствами-членами и [название РОРАП].
5. Председатель будет нести ответственность перед государствами-членами.

### **СТАТЬЯ 8** **Создание, состав и функции совета**

1. Совет или аналогичный орган будет выполнять функцию консультативного органа председателя.
2. Совет будет состоять из следующих членов:
- a) председатель;
  - b) один член совета от каждого государства-члена [название РОРАП].
3. Члены совета, кроме председателя, будут назначаться каждым государством-членом.
4. Члены совета, кроме председателя, будут:
- a) обладать предпочтительно пятилетним опытом работы на должности технического специалиста в авиационной отрасли;
  - b) иметь назначения в качестве расследователя или уполномоченного по расследованию в своих соответствующих государствах-членах.
5. Председатель будет проводить все заседания совета, а в его/ее отсутствие он/она делегирует проведение заседаний от его/ее имени одному из членов совета.
6. Если член совета не может присутствовать на заседании совета, он может назначить своего представителя для присутствия на данном заседании.
7. Назначенный представитель для целей данного заседания будет наделен всеми полномочиями, обязанностями и ответственностью члена совета, которого данное лицо представляет.
8. Функции совета будут заключаться в предоставлении рекомендаций и консультаций относительно функционирования и деятельности [название РОРАП], а также общих директивных указаний относительно реализации и достижения целей и функций [название РОРАП].
9. Без ограничений для положений п. 8 настоящей статьи совет будет:

- a) рассматривать отчеты, представляемые совету уполномоченными по расследованию авиационного происшествия или инцидента до их представления государству места события, в котором имело место авиационное происшествие/инцидент;
- b) рассматривать все другие отчеты, представляемые совету на рассмотрение председателем;
- c) рассматривать рекомендации по обеспечению безопасности, предлагаемые в результате расследования авиационных происшествий и инцидентов, и обеспечивать их выполнение всеми заинтересованными государствами-членами или определять, почему они не были выполнены;
- d) рассматривать правила проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов, подготовленных офисом председателя, до их утверждения и принятия к использованию государствами-членами;
- e) рассматривать инструктивный материал и процедуры по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, подготовленные офисом председателя, для использования государствами-членами и советом;
- f) рекомендовать государствам-членам подходящего кандидата для назначения в качестве председателя и рассматривать квалификацию и соответствие требованиям сотрудников, подлежащих назначению председателем, и проверять качество их работы;
- g) рассматривать ежегодную программу деятельности и бюджетные сметы [название РОРАП] для их представления на утверждение государствам-членам;
- h) рассматривать ежегодный доклад о деятельности [название РОРАП] для его представления государствам-членам;
- i) осуществлять такие другие полномочия и выполнять такие другие функции, которыми он может быть наделен государствами-членами и которые необходимы для надлежащей реализации настоящего соглашения.

## **СТАТЬЯ 9**

### **Заседания совета**

1. Совет будет проводить заседания не реже одного раза в шесть календарных месяцев и может проводить чрезвычайные заседания, когда в этом возникает необходимость, в особенности для рассмотрения и принятия отчетов о расследовании авиационных происшествий и инцидентов и рекомендаций по обеспечению безопасности.
2. Заседания совета будут проводиться в офисе председателя или в таком другом месте, которое может определить председатель.
3. Кворум любого заседания совета будет составлять простое большинство членов совета.
4. Решения совета будут приниматься простым большинством голосов присутствующих и голосующих членов совета.

5. При условии соблюдения положений настоящей статьи совет будет устанавливать свои собственные правила процедуры, включая созыв заседаний и рассмотрение вопросов на заседаниях, а также запись его решений и составление протоколов.

#### **СТАТЬЯ 10** **Офис председателя**

1. Штаб-квартирой [название РОРАП] будет являться офис председателя, который будет находиться в таком государстве-члене, которое может быть определено государствами-членами.
2. Офис председателя будет состоять из председателя и любых других сотрудников, которые по определению совета могут потребоваться для оказания помощи председателю в выполнении его/ее функций.
3. Все сотрудники будут назначаться председателем на условиях, предлагаемых советом.
4. При назначении сотрудников категории специалистов в первую очередь будут рассматриваться кандидаты с соответствующей квалификацией и опытом из государств-членов, прежде чем будут рассмотрены любые другие кандидаты.

#### **СТАТЬЯ 11** **Отношения между [название РОРАП]** **и государствами-членами**

1. В конце каждого финансового года [название РОРАП] подготавливает годовой доклад о выполнении своих функций за этот год для представления государствам-членам.
2. Государства-члены могут давать [название РОРАП] директивные указания общего характера в части выполнения функций [название РОРАП] при условии, что такие указания соответствуют положениям настоящего соглашения.

#### **СТАТЬЯ 12** **Роль государств-членов**

Государства-члены будут:

- a) выполнять рекомендации по обеспечению безопасности, полученные в результате расследования авиационных происшествий и инцидентов или указывать причины, в силу которых такие рекомендации по обеспечению безопасности не выполнены;
- b) публиковать общие правила, разработанные [название РОРАП], в области расследования авиационных происшествий и инцидентов, которые соответствуют положениям Приложения 13 ИКАО "Расследование авиационных происшествий и инцидентов";
- c) участвовать в деятельности [название РОРАП] с целью оказания помощи другим государствам-членам в области расследования авиационных происшествий и инцидентов;
- d) принимать и поддерживать меры и программы подготовки расследователей авиационных происшествий и инцидентов и других технических специалистов [название РОРАП].

**СТАТЬЯ 13**  
**Финансовое обеспечение [название РОРАП]**

Финансовые средства [название РОРАП] будут состоять из следующего:

- a) взносов правительств государств-членов, которые будут покрывать ежегодные финансовые потребности РОРАП, а также обеспечивать фонды на непредвиденные расходы для финансирования расследований, связанных с чрезвычайными расходами;
- b) дотаций, субсидий или ссуд из источников, утвержденных государствами-членами;
- c) доходов, получаемых от деятельности [название РОРАП], включая проведение расследований, подготовку, консультации и другие оказываемые услуги;
- d) любых других источников, которые могут быть утверждены государствами-членами.

**СТАТЬЯ 14**  
**Привилегии и иммунитеты**

1. Государства-члены будут предоставлять [название РОРАП] привилегии и иммунитеты, необходимые для выполнения ее целей и функций.

2. Помимо привилегий и иммунитетов, которые будут предоставлены [название РОРАП], [название РОРАП] заключит дополнительное соглашение о привилегиях и иммунитетах, которые будут предоставлены [название РОРАП] государством-членом, в котором находится офис председателя.

**СТАТЬЯ 15**  
**Разрешение споров**

В случае возникновения спора между государством-членом и [название РОРАП] данное государство-член и/или [название РОРАП] будут стремиться найти решение путем переговоров и согласительной процедуры, прежде чем поставить этот вопрос перед всеми государствами-членами.

**СТАТЬЯ 16**  
**Арбитраж**

В том случае, если государство-член и/или [название РОРАП] не могут разрешить спор, решение государств-членов будет являться обязательным.

**СТАТЬЯ 17**  
**Вступление в силу, срок действия и выход из соглашения**

1. Настоящее соглашение вступит в силу сразу же после подписания простым большинством министров, ответственных за расследование авиационных происшествий и инцидентов в государствах-членах. В дальнейшем оно будет вступать в силу для других государств-членов [название РОРАП], которые впоследствии подпишут настоящее соглашение.



2. Любая сторона, которая решает выйти из настоящего соглашения, направит председателю [название РОРАП] официальное уведомление о намерении выйти из соглашения. Выход из соглашения вступает в силу через год со дня получения уведомления председателем. Выход из соглашения будет без ущерба для любого обязательства, взятого стороной, выходящей из соглашения, в рамках настоящего соглашения до такого выхода из соглашения. Настоящее соглашение будет в дальнейшем по-прежнему оставаться в силе в отношении других сторон.

### **СТАТЬЯ 18** **Присоединение**

1. Любое другое государство, которое желает стать стороной настоящего соглашения, может это сделать по утверждению государствами-членами и после подписания настоящего соглашения.

2. В случае присоединения настоящее соглашение вступает в силу для присоединяющейся стороны через 30 дней с даты подписания.

### **СТАТЬЯ 19** **Роспуск**

1. [Название РОРАП] может быть распущена государствами-членами.

2. При роспуске права, активы и пассивы [название РОРАП] будут возвращены государствам-членам.

### **СТАТЬЯ 20** **Поправки к соглашению**

1. По согласованию государств-членов в настоящее соглашение могут быть внесены поправки.

2. Любое государство-член может представить предложения в отношении внесения поправки в настоящее соглашение.

3. Любые предложения в отношении поправки будут представляться в письменном виде председателю, который в течение тридцати (30) дней со дня их получения направит предлагаемую поправку государствам-членам.

4. Государства-члены, которые желают представить замечания по данному предложению, будут представлять такие замечания в течение девяноста (90) дней со дня направления данного предложения председателем.

5. По истечении срока, указанного в п. 4 настоящей статьи, председатель созывает заседание совета для рассмотрения указанных предложений и любых замечаний, полученных по ним от государств-членов. Рекомендации совета будут представлены государствам-членам.

6. Любая поправка к настоящему соглашению будет действительной, только если она будет принята государствами-членами, и вступит в силу после подписания всеми государствами-членами.

.....

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся поставили свои подписи здесь ..... дня  
..... две тысячи ..... года.

<i>Государство</i>	<i>Фамилия и должность представителя</i>	<i>Подпись/дата</i>
[Название государства]		
[Название государства]		
[Название государства]		
[Название государства]		

\_\_\_\_\_

## Добавление 2

### ИНДИВИДУАЛЬНАЯ ПРОГРАММА ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ

ИНДИВИДУАЛЬНАЯ ПРОГРАММА ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ. РАССЛЕДОВАТЕЛЬ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ		
Фамилия расследователя Специализация (производство полетов/инженерно-техническое обеспечение/УВД/факторы выживания/и т. д.) Должностная категория или должность Фамилия руководителя		
Знания, навыки и опыт	Источник/курс	Дата (получения, демонстрации или планируемая дата получения) и замечания (количество лет, оценки и т. д.)
<i>Общие сведения об образовании и опыте</i>		
Университетская степень (диплом о высшем образовании)		
Ученая(ые) степень(и)		
Другое обучение в учебном заведении		
Линейный пилот авиакомпании (квалификационные отметки о типе)		
Военный летчик (тип)		
Диспетчер УВД		
Инженер (специализация)		
Бортпроводник		
Техническое обслуживание		
Метеорология		
Возможности человека		
Прочее		
Прохождение в учебном заведении начальных курсов и курсов повышения квалификации по расследованию авиационных происшествий и имеющиеся свидетельства (до найма на работу)		
<i>Административные вопросы</i>		
Законодательство и правила		
Международные требования (включая Приложение 13 и другие документы ИКАО)		
Меморандум о взаимопонимании		

Знания, навыки и опыт	Источник/курс	Дата (получения, демонстрации или планируемая дата получения) и замечания (количество лет, оценки и т. д.)
Договоренности о поддержании связи с местными и национальными полномочными органами		
Структура [полномочного органа по расследованию] и других авиационных организаций [название государства]		
Руководства по расследованию авиационных происшествий		
Определения и классификация авиационных происшествий		
Оборудование и средства		
Договоренности о транспортном обеспечении		
Этика и поведение		
Управление финансами		
<i>Порядок первоначальных действий</i>		
Порядок вызова сотрудников		
Уведомление других национальных полномочных органов и организаций		
Сохранение учетной документации, записей и образцов		
Юрисдикция и охрана места авиационного происшествия		
Безопасность расследователя – подготовка по вопросам биологической опасности и оборудование		
Безопасность расследователя, включая ознакомительный курс по психологическому стрессу		
Извлечение человеческих останков		
Запросы на аутопсию		
Помощь семьям		
<i>Порядок проведения расследования</i>		
Полномочия и обязанности		
Масштаб и сфера расследования		
Руководство расследованием (председатель группы и УР) – на месте внутреннего происшествия и за границей		
Использование специалистов		
Участники расследования, уполномоченные представители, советники и наблюдатели		

<b>Знания, навыки и опыт</b>	<b>Источник/курс</b>	<b>Дата (получения, демонстрации или планируемая дата получения) и замечания (количество лет, оценки и т. д.)</b>
Связь со средствами массовой информации		
Специализированные процедуры (производство полетов, инженерно-техническое обеспечение, человеческий фактор и т. д.)		
<i>Составление отчетов</i>		
Внутренняя и внешняя корреспонденция		
Полевые заметки специалистов и фактические отчеты		
Отчет о проведенном специалистами анализе		
Рекомендации по обеспечению безопасности		
Окончательные отчеты		
Технические документы		
Выступления		
<i>Участие в семинарах и совещаниях</i>		
ISASI (Член?)		
Фонд безопасности полетов		
Семинары, касающиеся технической специализации		
Рабочие группы ИКАО		
Региональные рабочие группы		
Прочее		
<b>Прохождение начальных курсов, курсов повышения квалификации или специализированных курсов и имеющиеся свидетельства (после найма на работу)</b>		
<b>Название курса или учебного заведения</b>	<b>Даты</b>	<b>Замечания (свидетельства и т. д.)</b>
<b>Подготовка на рабочем месте (ПРМ) (минимум 2 события)</b>		
<b>Обозначение авиационных происшествий</b>	<b>Даты</b>	<b>Замечания</b>
ПРМ – внутреннее авиационное происшествие		
ПРМ – внутреннее авиационное происшествие		

Знания, навыки и опыт	Источник/курс	Дата (получения, демонстрации или планируемая дата получения) и замечания (количество лет, оценки и т. д.)
<b>Участие в качестве наблюдателя (ПРМ) в расследованиях, проводимых другими государствами</b>		
Обозначение авиационных происшествий	Даты	Замечания
<b>Переподготовка</b>		
Название курса или учебного заведения	Даты	Замечания (свидетельства и т. д.)

— КОНЕЦ —



ISBN 978-92-9231-876-5



9 7 8 9 2 9 2 3 1 8 7 6 5