

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 37 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

ДЕТСКИЕ УДЕРЖИВАЮЩИЕ СИСТЕМЫ

(Представлено Канадой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В 2015 году ИКАО опубликовала "*Руководство по утверждению и использованию детских удерживающих систем*" (Doc 10049), в котором содержится инструктивный материал по разработке нормативных положений и утверждению детских удерживающих систем (CRS).

Канада считает, что для младенцев и детей, путешествующих без использования подходящих для их возраста и роста соответствующих CRS, не обеспечивается такой же уровень безопасности, как и для взрослых пассажиров. Родители и сопровождающие могут не в полной мере понимать связанный с этим риск.

Канада считает, что унифицированный подход к использованию CRS пойдет на пользу пассажирам.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) способствовать международной унификации порядка использования CRS;
- b) обеспечить приемлемый уровень безопасности для путешествующих по воздуху младенцев и детей.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Исследование A12Q0216 Совета по транспортной безопасности Канады (TSB)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 ИКАО рассматривает вопрос использования детских удерживающих систем (CRS) на борту воздушных судов в опубликованном *Руководстве по утверждению и использованию детских удерживающих систем*. Содержащийся в этом документе инструктивный материал содержит предназначенную для государств информацию о порядке разработки нормативных положений, касающихся использования CRS и их утверждения.

1.2 Если CRS не используются, то при авиационном происшествии или сильной турбулентности младенцы и дети могут получить травмы, иногда несовместимые с жизнью, которые могли бы быть менее серьезными и/или вообще не получены, если бы CRS использовалась. Непрестегнутый ребенок может также причинить увечье или смерть другим пассажирам.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Пассажиры возрастом более двух лет должны быть пристегнуты на борту воздушного судна ремнем безопасности. Ручная кладь должна быть убрана и зафиксирована при взлете и посадке, а также в периоды турбулентности. Однако младенцы и дети могут удерживаться их сопровождающими. В случае неожиданного опасного развития ситуации удерживаемый на коленях младенец может быть вырван из рук сопровождающего его лица и может причинить травмы или смерть другим пассажирам. Кроме того, результаты исследований свидетельствуют о том, что предназначенные для взрослых ремни безопасности не вполне подходят для детей.

2.2 В настоящее время некоторые государства выпускают для пассажиров и авиакомпаний инструктивные указания по использованию CRS на борту воздушных судов и рекомендуют, чтобы младенцы и дети во время полета были пристегнуты с использованием утвержденной CRS. Однако такие системы используются на добровольной основе, и многие пассажиры/сопровождающие предпочитают не использовать их.

2.3 В декабре 2012 года сидевший на коленях шестимесячный младенец погиб во время авиационного происшествия на посадке на севере Канады, в то время как два члена экипажа и шесть взрослых пассажиров, которые были надлежащим образом пристегнуты, выжили. В результате проведенного расследования этого происшествия Советом по транспортной безопасности Канады (TSB) было выпущено две рекомендации, касающиеся безопасности полетов. Для того чтобы иметь возможность лучше оценить степень риска для летающих самолетами детей, TSB рекомендовал осуществить сбор данных о количестве провозимых на коленях младенцев и детей (в возрасте 2–12 лет). Кроме того, в целях обеспечения младенцам и детям на коммерческих воздушных судах в Канаде такого же уровня безопасности, как и взрослым, TSB рекомендовал ввести обязательное использование соответствующих конкретному возрасту CRS.

2.4 Несмотря на то, что многие государства разрешают использовать при полете на борту воздушных судов некоторые утвержденные CRS, большинство из них в настоящее время запрещает использовать CRS, утвержденные другими странами. Поэтому пассажиры не могут воспользоваться CRS для своих детей, если они летят на воздушном судне иностранной авиакомпании или даже на разных стыковочных рейсах.

2.5 Опубликовав *Руководство по утверждению и использованию детских удерживающих систем*, ИКАО предоставила каждому государству основные элементы, необходимые для разработки нормативных положений и порядка утверждения CRS. В условиях наличия международных соглашений между авиакомпаниями все большее значение приобретает необходимость унификации. Унификация процесса принятия и использования CRS позволит повысить безопасность младенцев и детей и упорядочить использование этих систем во всем мире.

2.6 Недавно Канада внесла изменения в критерии признания иностранных, выпустив исключение для действующих *Канадских авиационных правил (CAR)* касательно CRS, и разрешает теперь использовать на борту воздушных судов CRS, утвержденные некоторыми другими странами.

2.7 Канада также разрабатывает кампанию повышения осведомленности, направленную на продвижение использования CRS на борту воздушных судов, и в более долгосрочном плане инициирует проведение нормативно-правового изучения данного вопроса.

3. **ВЫВОД**

3.1 Исторический опыт показывает, что в том случае, если младенцы и дети надлежащим образом не удерживаются, они подвергаются риску травмирования и, возможно, смерти и могут травмировать или причинить смерть другим пассажирам. Государствам рекомендуется гармонизировать использование CRS и обеспечить приемлемый уровень безопасности для младенцев и детей, путешествующих по воздуху.