



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 31 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ

(Представлено Бразилией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Развитие воздушного транспорта в сочетании с другими социальными явлениями, такими как возросшая требовательность потребителей, воздействие политики на авиацию и мгновенная публикация новостей во всех видах средств массовой информации и социальных сетях, поднимают вопрос оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Бразилия изучает этот вопрос и считает, что рекомендации ИКАО идут в правильном русле, но их эффективность повысится, если государства будут обмениваться опытом и разрабатывать способы обеспечения большего соблюдения требований эксплуатантами.

Действия: Ассамблее предлагается рассмотреть вопрос организации официального форума, на котором государства-члены могли бы обмениваться своим опытом относительно правил оказания помощи семьям, с тем чтобы продолжать совершенствовать Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью <i>"Авиационная безопасность и упрощение формальностей"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Мероприятия, указанные в этом документе, будут осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2017–2019 гг. и/или за счет внебюджетных взносов
<i>Справочный материал</i>	Дос 9973 <i>"Руководство по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"</i> Дос 9998 <i>"Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"</i> Приложение 9 <i>"Упрощение формальностей"</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В последние годы XX века оказание помощи авиакомпаниями семьям и близким пострадавших в авиационных происшествиях вышло на новый уровень. Такое развитие главным образом обязано вниманию, которое привлекли крупномасштабные авиационные происшествия, и более активной роли семей, средств массовой информации, законодательных органов и групп защиты.

1.2 Вопрос оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям и близким с тех пор был надлежащим образом рассмотрен ИКАО, что нашло отражение в ряде действий и документов: резолюции А32-7 (1998), циркуляре Сигс 285 *"Инструктивный материал по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"* (2001), Приложении 9 *"Упрощение формальностей"* (в 2005 году были добавлены положения, позволяющие членам семьи пострадавших в авиационных происшествиях ускорить въезд в государство места события), Дос 9998 *"Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"* (2013) и Дос 9973 *"Руководство по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"* (2013).

2. БРАЗИЛИЯ И ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИХ СЕМЬЯМ

2.1 На Международной конференции по воздушному праву, прошедшей в Монреале в мае 1999 года, были однозначно признаны трагические последствия авиационных происшествий и необходимость удовлетворять неотложные нужды и потребности близких и семей пострадавших.

2.2 Бразилия последовала этому примеру. Рассмотрение этого вопроса в стране шло быстрыми темпами благодаря разработке документов и обновлению правил в 2000, 2002 и 2003 годах. В 2005 году в результате последнего обновления были подготовлены и созданы нормы, предназначенные для выполнения инструктивного материала циркуляра ИКАО 285-AN/166.

2.3 Произшедшие за первые десять лет этого столетия крупномасштабные авиационные происшествия с воздушными судами компаний, выполняющих полеты в Бразилии ("GOL" – рейс 1907, 29 сентября 2006 года; "ТАМ" – рейс 3054, 17 июля 2007 года; "Эр Франс" – рейс 447, 31 мая 2009 года), вынудили ведомство гражданской авиации Бразилии (Национальное агентство гражданской авиации - ANAC) ужесточить требования по соблюдению авиакомпаниями норм (IAC 200-1001 от 2005 года).

3. ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСА

3.1 Перед вышеупомянутыми авиационными происшествиями инспекторы ANAC провели проверки планов авиакомпаний по оказанию помощи семьям на предмет их соответствия нормативным рекомендациям. Когда была подчеркнута необходимость проверки деятельности авиакомпаний, ведомство гражданской авиации Бразилии решило подойти к этой работе более практично.

3.2 С 2013 года в рамках этого нового подхода ANAC проводит проверки на местах, сочетая методы теоретического моделирования ситуации/теоретических учений с практическим

выполнением многих мер реагирования, предусмотренных в планах авиакомпаний по оказанию помощи по итогам моделирования авиационного происшествия.

3.3 Как правило, при планировании теоретических учений принимается во внимание ряд переменных показателей, таких как размер парка воздушных судов авиакомпаний, количество перевозимых в определенный период времени пассажиров, метод работы (система узлового и вспомогательных аэропортов или другие), аэропорты, в которые они выполняют полеты, страна происхождения и другие. Полученная информация позволяет ANAC составить список авиакомпаний в порядке уменьшения степени предполагаемого риска, а затем – список авиакомпаний в порядке приоритетности проведения проверок, исходя из мнения группы проверяющих. Размер группы проверяющих, продолжительность работы и уровень сложности учений определяются по итогам планирования и с учетом вышеупомянутых переменных.

3.4 Цель заключается в оценке возможностей авиакомпании принимать меры реагирования и их качества при оказании помощи близким и семьям пострадавших при авиационном происшествии за счет создания условий, максимально приближенных к реальному авиационному происшествию, при минимальном воздействии на текущую повседневную деятельность. Таким образом, Агентство собрало достаточно информации для того, чтобы подтвердить целесообразность выбранного курса.

4. ВЫВОДЫ

4.1 Авиационные происшествия и помощь пострадавшим и их семьям и близким требуют совместного планирования и реагирования авиатранспортных эксплуатантов, государства места события, неправительственных организаций и поставщиков специализированного обслуживания.

4.2 Бразильский опыт проверки имеющихся у авиакомпаний возможностей реагирования в таких ситуациях показывает, что эти возможности могут в значительной степени различаться в зависимости от взятых компаниями обязательств в этом отношении, уровня подготовки их персонала, доступности ресурсов и готовности их распределять, качества их планов оказания помощи и т. д.

4.3 Бразилия считает, что обслуживание воздушных перевозок станет лучше, когда: у государств, эксплуатантов, организаций по оказанию помощи, пользователей и частных поставщиков специализированного обслуживания появится понимание важности того, что нужно быть должным образом подготовленным к авиационному происшествию с пострадавшими. Развитие такого понимания, как неотъемлемой характеристики отрасли воздушного транспорта в международных масштабах, будет проходить намного быстрее, если наднациональные организации, такие как ИКАО, объединят для этого свои усилия.

4.4 Нормы, предписывающие авиакомпаниям иметь планы по оказанию помощи в случае авиационного происшествия, – лишь часть решения этой задачи. Другая, не менее важная часть, заключается в обеспечении возможности государственных органов регулирования оценивать возможности авиакомпаний выполнять их собственные планы и реально принимать меры реагирования в случае различных авиационных происшествий.