



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

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

ПОЛИТИКА ИКАО ПО ОКАЗАНИЮ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ И ИХ СЕМЬЯМ

(Представлено Международной федерацией членов семей жертв авиационных катастроф (ACVFFI))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Международная федерация членов семей жертв авиационных катастроф защищает интересы жертв коммерческой авиации по всему миру, имея целью совершенствовать принятую практику, касающуюся авиационных происшествий, и улучшить оказание помощи пострадавшим и членам их семей, расширять права пассажиров и повышать уровень безопасности полетов. Федерация продолжает работу, начатую в 1983 году в ИКАО Группой членов семей жертв авиационных катастроф.

Принятие документов Дос 9998 "*Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям*" и Дос 9973 "*Руководство по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям*", а также поправки 25 к Приложению 9 "*Упрощение формальностей*" значительно повысили глобальный уровень оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях. Тем не менее уровень выполнения государствами-членами планов по оказанию помощи по-прежнему неизвестен.

Действия: Ассамблее предлагается настоятельно рекомендовать Совету:

- а) повысить статус рекомендации 8.46 Приложения 9 до уровня международного Стандарта;
- б) включить в УШКБП ИКАО положения, которые позволят проверять выполнение рекомендации 8.46 в каждом государстве-члене.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью " <i>Авиационная безопасность и упрощение формальностей</i> "
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Резолюция А38-1 " <i>Оказание 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> " Дос 9973 " <i>Руководство по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям</i> " Поправка 25 к Приложению 9 " <i>Упрощение формальностей</i> "

¹ Тексты на английском и испанском языках представлены ACVFFI.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Со времени проведения 32-й сессии Ассамблеи в 1998 году ИКАО сделала огромный шаг вперед в разработке основных принципов оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. В частности, речь идет о прошедшей в сентябре 2013 года 38-й сессии Ассамблеи, на которой была принята резолюция 38-1, которая, как ожидается, будет обновлена на 39-й сессии Ассамблеи.

1.2 На той же сессии Ассамблеи были приняты *"Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"*, которые ранее, 1 марта 2013 года, были единогласно утверждены Советом и опубликованы в виде документа Дос 9998. Этот документ определяет общие условия оказания помощи пассажирам/пострадавшим в авиационных происшествиях и применяется во всех государствах – членах ИКАО во всем мире.

1.3 Впоследствии с изданием руководства Дос 9973 был обновлен инструктивный материал по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Этот документ представляет особый практический интерес, поскольку в нем изложены рекомендации, которые государства могут использовать для выполнения вышеуказанных основных принципов.

1.4 Недавно на своем заседании 12 июня 2015 года Совет ИКАО принял поправку 25 к Приложению 9 к Чикагской конвенции, в соответствии с которой в п. 8.46 была включена Рекомендуемая практика относительно оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Текст этого пункта гласит: "Договаривающимся государствам следует принимать законодательные акты, нормативные положения и/или руководящие принципы, касающиеся оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям", также в нем содержится примечание со ссылкой на документы Дос 9998 и Дос 9973.

1.5 Кроме того, также было принято решение обновить Универсальную программу проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) и включить в нее ссылку на положения Приложения 9, касающиеся безопасности полетов и, в частности, оказания помощи пострадавшим.

2. ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 ACVFFI признает и высоко оценивает руководящую роль Совета ИКАО в успешной работе, проделанной по этому вопросу за последние четыре года. Мы также осознаем необходимость в рассмотрении этого вопроса на глобальном уровне, поскольку авиация является важной международной деятельностью.

2.2 Однако несмотря на уже принятые решения, на сегодняшний день неизвестно, на каком уровне государства смогли их предусмотреть в своем национальном законодательстве. Во многих случаях ввиду отсутствия обязательного стандарта, выполнение которого проверяется надлежащим образом, оказание помощи пострадавшим и их семьям может быть задержано, в то время как объемы воздушного движения продолжают увеличиваться.

2.3 ACVFFI призывает все государства более активно поддержать повышение статуса Рекомендуемой практики Приложения 9 до уровня международного стандарта, который был бы обязательным к исполнению, имея целью воплотить в жизнь *"Основные принципы ИКАО по*

вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям", а также обеспечить их эффективное внедрение во всех государствах-членах в кратчайшие сроки.

2.4 В дополнение к этому и с целью повысить эффективность контроля за оказанием помощи пострадавшим в каждом государстве предлагается включить в протоколы планов проверок УППКБП раздел, предусматривающий тщательный контроль за внедрением и соблюдением требований по оказанию помощи пострадавшим государственными ведомствами гражданской авиации, а также эксплуатантами аэропортов, полномочными органами по расследованию авиационных происшествий и авиакомпаниями.

2.5 Повсеместное принятие таких мер обеспечило бы значительные преимущества для пассажиров, а также способствовало установлению авиакомпаниями правил, регулирующих их обязательства перед пассажирами.

2.6 Конечной целью является создание культуры оказания помощи пострадавшим, которая стала бы сама по себе элементом системы коммерческой авиации и в рамках которой принимаемые в случае авиационного происшествия меры устанавливались бы не произвольно, а изначально были запланированы в системе гражданской авиации каждого государства. Все это, без сомнения, привело бы к развитию более безопасного и упреждающего подхода, что способствовало бы устойчивому росту системы воздушного транспорта.

— КОНЕЦ —