



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 39-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

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

**ПОДДЕРЖКА ВСЕОБЩЕЙ СТАНДАРТИЗАЦИИ В ОТНОШЕНИИ ОДОБРЕНИЯ
И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ УДЕРЖИВАЮЩЕЙ СИСТЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ
ДЛЯ ДЕТЕЙ (CRS)**

(Представлен Международной федерацией транспортников (МФТ))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Стандарты ИКАО требуют предоставить на борту самолета сидячее или лежащее место каждому гражданскому лицу, возраст которого превышает лимит, устанавливаемый страной оператора. На 38-й сессии Генеральной Ассамблеи, состоявшейся в 2013 г., Техническая комиссия постановила разработать унифицированные требования в отношении устройств безопасности для детей и поручить Совету разработать необходимые указания для решения данного вопроса. Группе ИКАО по безопасности в пассажирском салоне (ICSG) было поручено разработать рекомендации по одобрению и использованию удерживающей системы безопасности для детей (CRS) на борту воздушного судна. Группа ICSG является международной смешанной группой из представителей отрасли и органов надзора, в составе которой имеются эксперты по безопасности в салоне, работающие в организациях гражданской авиации, авиалиниях, авиастроении и международных организациях. В качестве экспертной группы она дает ИКАО рекомендации по вопросам безопасности в салоне и участвует в разработке или пересмотре требований и рекомендаций, а также оказывает поддержку глобальному проведению в жизнь мер обеспечения безопасности в салоне. МФТ является активным членом данной группы. После двух лет работы группа ICSG завершила Руководство по утверждению и использованию детских удерживающих систем (Doc 10049). Государства, которые введут в обращение рекомендации, содержащиеся в данной инструкции, будут добиваться того, чтобы каждый младенец или маленький ребенок на борту воздушного судна находился на специализированном кресле, оборудованном системой безопасности в соответствии с их ростом и весом и был обеспечен во время опасных моментов полета и турбулентности теми же мерами защиты, что и все остальные лица, находящиеся на борту. В настоящем документе кратко изложены рекомендации Инструкции и предложения по унификации процессов одобрения и использования систем безопасности для детей.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению работу ICSG по теме систем безопасности для детей, проделанную за период после 38-й Ассамблеи;
- b) предложить государствам-членам обеспечить выполнение рекомендаций, содержащихся в Doc 10049, чтобы гарантировать одобрение и использование CRS на национальном уровне;
- c) сотрудничать с государствами и отраслью относительно распространения приемлемых CRS к применению для младенцев и детей;

¹ Тексты на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены МФТ.

d) предложить Совету разработать понятное и подробное руководство по унификации процессов одобрения CRS с целью содействовать всеобщему признанию CRS государствами и поощрять их использование на международном уровне.	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ касается стратегических целей безопасности
<i>Финансовые последствия</i>	МФТ предложит людские ресурсы в помощь разработке инструктивной документации
<i>Справочный материал</i>	Дос 10049, <i>Руководство по утверждению и использованию детских удерживающих систем</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международная стандартизация требований и рекомендации является основной функцией ИКАО. Стандарты ИКАО в Приложении 6, часть I (Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты) требуют оборудовать воздушные суда сидячими или лежачими местами для каждого гражданина, возраст которого превышает лимит, устанавливаемый страной оператора. Использование сидячих или лежачих мест и надлежащее использование систем безопасности, которыми они оборудованы, – вот два главных фактора повышения выживаемости пассажиров в случае аварии. Однако, кресла и ремни безопасности в салоне воздушных судов рассчитаны на взрослых, а не на младенцев и детей, которые значительно отличаются от взрослых по размерам, весу, пропорциям тела и анатомии.

1.2 В большинстве государств действуют правила, обязывающие взрослых использовать одобренную систему безопасности при перевозке автотранспортом младенцев и детей (с указанием возраста, веса и (или) роста. Во многих государствах нет аналогичных требований для авиации. В ряде государств есть обязательные требования относительно систем безопасности для детей; в других государствах имеются рекомендации по их использованию. В большинстве государств рекомендуется пристегиваться всем пассажирам. Однако, нет единообразия относительно типов и эффективности систем безопасности для детей, которые можно использовать в салонах воздушных судов. Кроме того, в мире нет единого мнения относительно спаренных кресел. Это означает, что родителям могут разрешать держать младенца на коленях во время полета (с дополнительными ремнями безопасности или без них). Родители могут делать так, думая, что это безопасно, поскольку разрешено правилами.

1.3 К сожалению, это прямо противоположно мнению экспертов. Действительно, родитель не способен физически зафиксировать младенца или маленького ребенка у себя на коленях, а тем более при внезапном повышении или снижении скорости, или при неожиданном возникновении сильной турбулентности, или в случае столкновения. При размещении младенца или маленького ребенка на коленях родителя не обеспечивается такой же уровень безопасности, что у остальных пассажиров, надлежащим образом пристегнутых к своему сидячему или лежачему месту.

2. ДИСКУССИЯ

2.1 В ходе 38-й Сессии Генеральной ассамблеи, состоявшейся в 2013 г., Техническая комиссия Ассамблеи рассмотрела два рабочих документа по системам безопасности для детей

(один от США, а второй от МФТ) и приняла решение о необходимости разработать унифицированные требования к системам CRS. Группе ИКАО по безопасности в пассажирском салоне (ICSG) было поручено разработать рекомендации по одобрению и использованию CRS на борту воздушного судна. Итогом двух лет работы стало издание Дос 10049 "Руководство по утверждению и использованию детских удерживающих систем".

2.2 Признавая отсутствие единого международного мнения относительно одобрения, приемлемости и использования систем CRS на борту воздушного судна, Дос 10049 содержит рекомендации государствам по этим вопросам. Отсутствие согласованности между государствами является одной из причин сдерживания более последовательного и беспрепятственного применения систем CRS отечественными и зарубежными операторами, сотрудничающими на международных рейсах. В ходе дискуссий в группе ICSG представители государств и отрасли договорились о том, что очередные шаги должны сделать государства, которые могут рассмотреть вопрос о разрешении операторам использовать системы CRS, одобренных к использованию другими государствами. Таким образом, эксперты группы договорились о том, что следующий шаг по вопросу о применении систем CRS должны сделать государства путем расширения перечня разрешенных для использования на воздушных судах систем CRS и дополнения его системами, отвечающими требованиям ООН или одобренными к использованию другими государствами. Для этого необходимо разработать понятное и подробное руководство по унификации процессов одобрения CRS с целью содействовать всеобщему признанию CRS государствами и поощрять их использование на международном уровне.

2.3 В Дос 10049 также содержатся рекомендации в отношении широких информационных кампаний, призванных помочь родителям осознать повышение уровня безопасности за счет использования систем CRS на борту воздушного судна. Например, накопленный другими организациями опыт прошлых лет по использованию в автомобилях ремней безопасности для младенцев и детей показал, что широкие информационные кампании помогают повысить осведомленность населения об этих проблемах, а также облегчают восприятие новых инициатив или требований в будущем. Гражданской авиации следует стремиться к подобным результатам. Пропагандистские кампании, призванные повышать осведомленность родителей, развивают их мышление категориями безопасности и в конечном счете убеждают их в том, что использование систем CRS на борту воздушного судна становится социальной нормой, как это произошло во многих государствах с автомобилями.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Документ ИКАО Дос 10049 содержит рекомендации по одобрению и использованию CRS, чтобы обеспечить единый уровень безопасности для всех авиапассажиров вне зависимости от возраста, роста или веса. Для обеспечения единого уровня безопасности всех пассажиров (детей и взрослых) ИКАО предстоит добиваться от государств-членов имплементации приведенных в Дос 10049 рекомендаций. Данное руководство, разработанное совместно с государствами и отраслью стало первым большим шагом ИКАО. Потребуется дальнейшие действия по обеспечению взаимного признания государствами одобренных ими систем CRS. Это важный шаг на пути к широкому использованию систем CRS. Проводимые государствами и отраслью кампании, пропагандирующие использование систем CRS, помогают повышать осведомленность и в конечном счете ведут к тому, что использование систем CRS на борту воздушного судна станет социальной нормой.