



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 13 повестки дня. Программы упрощения формальностей

ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИХ СЕМЬЯМ

(Представлено Республикой Корея)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Традиционно авиационные ведомства каждой страны в рамках своего подхода к авиационным происшествиям в качестве приоритетной выделяют задачу по их предотвращению. Этот подход направлен на предотвращение повторения случившихся происшествий. Впрочем, несмотря на относительно более низкий уровень аварийности воздушного транспорта в расчете на участок пути, одно единственное авиационное происшествие приводит к значительному ущербу для жизни людей, что в свою очередь причиняет огромную боль пострадавшим, а также их семьям, при том что пострадавшие и их семьи сталкиваются еще и с серьезными последствиями. В связи с этим важнейшую роль играют системы оказания помощи после происшествия. По этой причине Республика Корея разработала законодательство, касающееся предотвращения происшествий, а также систем оказания помощи после происшествия. Кроме того, хотя ИКАО предпринимает многочисленные усилия по наращиванию объемов помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, в них должны принимать активное участие больше государств путем разработки соответствующих мер.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) рассмотреть вопрос о необходимости того, чтобы каждое государство предприняло соответствующие действия по выполнению Приложения 9, особенно положения по содействию оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, и документов Doc 9998 и Doc 9973, в которых содержится более подробная информация на этот счет;

б) рекомендовать всем Договаривающимся государствам соответствующим образом добровольно пересмотреть существующие законы и правила и проанализировать, предоставляется ли пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям необходимая помощь в должном объеме;

с) с учетом таких целей провести мероприятие, в ходе которого все Договаривающиеся государства смогут поделиться друг с другом информацией о соответствующих законах, правилах и политике.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Авиационная безопасность" и "Упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	Не выявлены

<i>Справочная информация</i>	Приложение 9 "Упрощение формальностей" Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" Приложение 14 "Аэродромы" Дос 10140 "Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 4 октября 2019 года)" Дос 9998 "Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям" Дос 9973 "Руководство по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям" Дос 9740 "Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок", совершена в Монреале 28 мая 1999 года Заключительный акт Международной конференции по воздушному праву, Монреаль, май 1999 года Доклад о работе Симпозиума ИКАО по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям (AAAVF 2021)
------------------------------	--

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Традиционно авиационные ведомства каждой страны в рамках своего подхода к авиационным происшествиям в качестве приоритетной выделяют задачу по их предотвращению, причем удалось в значительной мере повысить эффективность мер предотвращения авиационных происшествий благодаря прогрессу, достигнутому в отраслях, занимающихся обеспечением безопасности полетов воздушных судов и авиационной безопасности.

1.2 Можно согласиться с тем, что воздушный транспорт является относительно безопасным видом транспорта, поскольку имеет относительно более низкий уровень аварийности в расчете на участок пути по сравнению с другими видами транспорта, однако авиационные происшествия приводят к высокой смертности и масштабному ущербу для жизни людей, а также наносит материальный ущерб не только пострадавшим, но и их семьям.

1.3 В этом отношении авиационные происшествия причиняют огромную боль пострадавшим и членам их семей, а также приводят к тяжелым последствиям для них. В связи с этим важнейшую роль играют системы оказания помощи после происшествия. В частности, важное значение имеет международное сотрудничество, начиная с этапа расследования авиационного происшествия и заканчивая этапом последующего возмещения ущерба.

2. СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ПРАВИЛА ИКАО

2.1 После публикации в 2001 году документа *Circ 285 "Инструктивный материал по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"* ИКАО включила содержащуюся в нем соответствующую информацию в Приложение 9 "Упрощение формальностей" издания 2005 года. Соответственно, в Приложении 9 предусматривается, что каждое Договаривающееся государство должно разработать законы и правила для оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям.

2.2 В соответствии с рекомендациями состоявшегося в июле 2021 года Двенадцатого совещания Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/12) Совет ИКАО изменил Приложение 9 путем внесения в марте 2022 года поправки 29. Поправка 29 вводит также новую Рекомендуемую практику 8.47, согласно которой Договаривающимся государствам следует обеспечить, чтобы каждый эксплуатант воздушного судна или эксплуатант аэропорта разработал соответствующие планы по оказанию своевременной и эффективной помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям.

2.3 Кроме того, были разработаны документы 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"*, в которых проясняются некоторые детали в целях реализации Приложения 9. В документе Дос 9998 рассматриваются вопросы, касающиеся подготовки каждого Договаривающегося государства к разработке законов, правил или политики; планов по оказанию помощи семьям; сторон, оказывающих семейную помощь. В документе Дос 9973 предусматривается подготовка руководящих принципов для поощрения посредничества между сторонами и установления объема участия в помощи.

3. СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ПРАВИЛА РЕСПУБЛИКИ КОРЕЯ

3.1 В свете вышесказанного Республика Корея ввела в свое законодательство положения о помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, внеся 28 декабря 2006 года поправки в авиационное законодательство, вслед за чем на смену этим законам пришла статья 11 *Закона об авиационном бизнесе*, принятого повторно 30 марта 2017 года. В Республике Корея владелец предприятия воздушного транспорта обязан представлять планы оказания помощи при авиационных происшествиях, которые должны включать, помимо прочего, информацию о следующих факторах: i) создание и функционирование штаба по ликвидации последствий авиационных происшествий; ii) оказание помощи пострадавшим и процедуры компенсации; iii) удостоверение и подтверждение личности, сохранение и передача останков погибших и предметов, оставленных погибшими; iv) уведомления семей пострадавших и оказанием им помощи.

3.2 Кроме того, системы оказания помощи семьям пострадавших в авиационных происшествиях в Республике Корея должны разрабатываться не только владельцами предприятий воздушного транспорта, но и правительством. Другими словами, правительство Республики Корея создает системы организации действий в случае бедствий и управления безопасностью полетов на национальном и местном административных уровнях в целях защиты территории страны, а также жизни и имущества граждан от различных видов бедствий. В стране также принят *"Рамочный закон об организации действий в случае стихийных бедствий и управлении безопасностью полетов"*, который предусматривает меры по предотвращению, подготовке, реагированию и восстановлению в связи с бедствиями и действия по обеспечению безопасности полетов, а также охватывает другие вопросы, необходимые для реагирования в случае бедствий и управления безопасностью.

3.3 Более того, национальное правительство и административные органы провинций Республики Корея несут ответственность по защите жизни и имущества граждан, прилагают усилия для предотвращения бедствий и уменьшения масштабов ущерба, а также разрабатывают и реализуют планы реагирования в случае бедствий и оперативного восстановления после них. В связи с этим под руководством премьер-министра был создан *"Центральный комитет по управлению безопасностью полетов"*, который является руководящим органом по вопросу управления безопасностью полетов. Кроме того, в различных регионах страны были созданы соответствующие Региональные комитеты.

3.4 В связи с этим в Министерстве государственного управления и внутренних дел будет создан Центральный штаб по реагированию на вызванные бедствиями угрозы безопасности полетов. Центральный штаб займется регулированием и координацией вопросов, связанных с предотвращением, подготовкой, реагированием и восстановлением. В интересах эффективности региональные штабы создаются при соответствующих местных органах власти.

3.5 В свете вышеизложенного, 27 января 2022 года корейское правительство приняло законы, касающиеся правоприменения в случае серьезных происшествий, которые не ограничиваются только авиационными, а охватывают все виды серьезных происшествий. Этот новый закон свидетельствует о том, что правительство Кореи добилось успеха не только в создании

систем помощи пострадавшим в происшествиях и их семьям, но и во введении строгого законодательства для предотвращения таких несчастных случаев, причем согласно этому закону, в случае если причиной происшествия послужил дефект проектирования, производства, установки и управления транспортным средством, используемым в системе общественного транспорта, и происшествие привело к "гибели более одного человека, ранению более десяти человек, в результате чего требуется лечение продолжительностью более двух месяцев, или ранению более десяти человек, в результате чего требуется лечение продолжительностью более трех месяцев" (далее "серьезное происшествие общественного значения"), ответственность за происшествие несет и владелец, и руководитель предприятия. Таким образом, в соответствии с действующим законодательством, руководители авиакомпаний в Корее обязаны регулярно следить за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности, разрабатывать процедуры по устранению недостатков и добросовестно выполнять свои обязательства в целях предотвращения серьезных происшествий общественного значения.

4. ДЕЙСТВИЯ КАЖДОГО ГОСУДАРСТВА И НЕДАВНИЕ УСИЛИЯ ИКАО

4.1 Анализ имеющегося в электронной системе представления информации о различиях (EFOD) контрольного перечня соблюдения положений (КПСП) Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 9, касающихся оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям и содержащихся в разделе I главы 8 Приложения 9, показал низкий уровень их выполнения. Наряду с этим было установлено, что к низкому уровню реализации некоторыми государствами соответствующих SARPS приводит их недостаточная осведомленность о существующих соответствующих инструктивных материалах ИКАО, а именно о документе Дос 9998 *"Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"* и документе Дос 9973 *"Руководство по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"*.

4.2 В декабре 2021 года ИКАО провела первый Симпозиум по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям (AAAVF 2021), организованный правительством Испании. Это событие, как представляется, дало Договаривающимся государствам возможность собраться вместе и стать участниками международного сотрудничества, а также послужило средством осуществления такого сотрудничества. В частности, в ходе AAAVF 2021 подтвердилось, что в некоторых Договаривающихся государствах отсутствуют правила или политика по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Это свидетельствует о сохраняющейся необходимости наращивать объемы помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям.

4.3 В соответствии с этим Совет ИКАО выделил 30 рекомендаций по результатам симпозиума AAAVCF 2021. По предложению Международной федерации членов семей жертв авиационных катастроф (ACVFFI) Совет официально объявил 20 февраля международным днем памяти пострадавших в авиационных происшествиях и их семей. Впервые проведение такого дня состоялось 20 февраля 2022 года.

4.4 Кроме того, в ходе сессии 5 Юридического семинара ИКАО 2022 года по теме "Актуальные вопросы авиационного законодательства и практики" прошли соответствующие выступления и обсуждения вопросов оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Этот семинар был организован правительством Республики Корея.

5. ВЫВОД

5.1 Как подтвердилось, некоторые Договаривающиеся государства недостаточно осведомлены о Приложении 9 и документах Дос 9998 и Дос 9973 ИКАО, поэтому Договаривающимся государствам следует: i) обмениваться соответствующей информацией друг

с другом; ii) обмениваться соответствующими документами друг с другом; iii) проводить симпозиумы, конференции и семинары на региональном уровне, чтобы все Договаривающиеся государства могли внедрять системы оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям.

5.2 В частности, каждое Договаривающееся государство должно будет распространить информацию о том, что в марте 2022 года Совет ИКАО пересмотрел Приложение 9 и в соответствии с рекомендациями Двенадцатого совещания Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/12) внес в него поправку 29. Совещание FALP/12 состоялось недавно, в июле 2021 года.

5.3 С 2023 по 2025 год 20 февраля ежегодно будет проводиться симпозиум, где будет обсуждаться тема, касающаяся системы оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, и Договаривающиеся государства будут обмениваться информацией о положении дел, например о принятых нормативных актах, что, несомненно, будет иметь большое значение.

— КОНЕЦ —