



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### ГРУППА ЭКСПЕРТОВ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FALP)

#### ЧЕТЫРНАДЦАТОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 20–24 апреля 2026 года

**Пункт 2 повестки дня. Последние события в Организации Объединенных Наций и других международных организациях в сфере упрощения формальностей**

#### **ОБНОВЛЕННАЯ ИНФОРМАЦИЯ О СОВМЕСТНОЙ РАБОТЕ ИКАО/МОТ/ИМО/ВОЗ ПО ЗАЩИТЕ РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТА ВО ВРЕМЯ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ В ОБЛАСТИ ОБЩЕСТВЕННОГО ЗДРАВООХРАНЕНИЯ, ИМЕЮЩИХ МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗНАЧЕНИЕ**

(Представлено Секретариатом ИКАО совместно с МОТ, ИМО и ВОЗ)

#### **АННОТАЦИЯ**

В настоящем документе представлена обновленная информация о совместной работе, проводимой Секретариатами Международной организации гражданской авиации (ИКАО), Международной организации труда (МОТ), Международной морской организации (ИМО) и Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) в отношении защиты работников транспорта и обращения с ними во время чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения, имеющих международное значение, с учетом уроков, извлеченных из пандемии COVID-19.

В документе также подчеркивается широкое международное признание ключевой роли, которую работники транспорта, в особенности летный экипаж и моряки, играют в поддержании жизненно важной связности и глобальных цепочек поставок. В нем также отмечаются эксплуатационные риски, риски для безопасности полетов и экономические риски, возникающие из-за несогласованных национальных мер, влияющих на передвижение работников транспорта и обращение с ними во время чрезвычайных ситуаций в области здравоохранения.

Кроме того, в документе освещаются достигнутый прогресс, а также соответствующие нормативные изменения в рамках МОТ и ИМО, включая имеющие обязательную силу документы, которые признают моряков в качестве ключевых работников и устанавливают обязательства, связанные с упрощением формальностей, на период чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения. В нем также отмечаются соответствующие положения Соглашения ВОЗ по борьбе с пандемиями, касающиеся важнейших работников.

#### **Действия Группы экспертов FAL:**

Действия Группы экспертов приводятся в п. 3 ниже.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На 41-й сессии Ассамблеи ИКАО в документе под названием "*Согласование стандартов обращения с членами экипажа*" была подчеркнута важность, которую международное авиационное сообщество придает достижению большего согласования в режимах обращения с летным экипажем во время международных кризисов.

1.2 В этом документе отмечалось, что разнообразные меры, принятые во время пандемии COVID-19, создали небезопасные и непредсказуемые условия труда для летного экипажа. В частности, требования в отношении тестирования, карантина и въезда зачастую приводили к превышению ограничений продолжительности полетного и служебного времени на маршрутах большой протяженности, что влекло за собой приостановку маршрутов или дорогостоящие технические посадки. Эти сбои привели к долгосрочным искажениям конкуренции на рынках международных авиаперевозок, повышению стоимости проезда для пассажиров и снижению эксплуатационной эффективности. Такие последствия продемонстрировали, что несогласованные меры по обращению с членами экипажа во время чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения могут подрывать принцип добросовестной конкуренции, предусмотренный в международных соглашениях о воздушном транспорте.

1.3 На основе широкой поддержки, выраженной на Ассамблее, впоследствии на тринадцатом совещании Группы экспертов по упрощению формальностей Авиатранспортного комитета ИКАО был представлен рабочий документ. Группе было предложено подтвердить ключевую роль летного экипажа в обеспечении жизненно важной связности и безопасности цепочек поставок, а также рассмотреть вопрос о разработке новых Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) в рамках главы 10 Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", касающихся минимальных стандартов обращения с членами экипажа.

1.4 Хотя Группа экспертов по упрощению формальностей в целом поддержала принципы, изложенные в этом предложении, она отметила, что введение новой терминологии, в частности термина "важнейшие работники", порождает юридические и политические аспекты, требующие дальнейшего изучения. Поэтому Группа постановила провести дополнительную работу, включая консультации с соответствующими международными организациями, прежде чем принимать окончательное решение.

1.5 Параллельно с этим на других международных форумах прошли обсуждения, касающиеся признания и защиты работников транспорта во время чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения, с участием Международной морской организации (ИМО), Международной организации труда (МОТ) и Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ).

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

### 2.1 *Межучрежденческая работа*

2.1.1 6 декабря 2021 года Генеральные директора МОТ и ВОЗ совместно с руководителями международных транспортных организаций и федераций создали [Совместную группу действий по анализу воздействия пандемии COVID-19 на транспортных работников мира и глобальные цепочки поставок \(JAG-TSC\)](#). Впоследствии состав JAG-TSC был расширен за счет включения ИМО и ИКАО. В принятых Группой в 2023 году [рекомендациях](#) правительствам содержался призыв принимать незамедлительные, эффективные и устойчивые меры для

обеспечения того, чтобы все соответствующие министерства, ведомства и иные государственные учреждения признавали ключевую роль работников транспорта во время чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения, имеющих международное значение, "в особенности мобильных и трансграничных работников транспорта, обеспечивающих поддержание жизненно важных цепочек поставок, и, если они еще не сделали этого, относили их к категории «ключевых работников»".

## 2.2 Международная организация труда (МОТ)

2.2.1 На своей сессии в ноябре–декабре 2020 года Комитет экспертов по применению конвенций и рекомендаций МОТ принял [Общее замечание по вопросам, возникающим в связи с применением Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве \(КТМС-2006\) в период пандемии COVID-19](#). Комитет приветствовал резолюции, принятые Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций, Административным советом МОТ и Комитетом по безопасности на море ИМО, в которых государствам-членам предлагалось относить моряков к категории ключевых работников в целях обеспечения их безопасного и беспрепятственного передвижения, включая посадку на суда и высадку с них, увольнение на берег и, при необходимости, доступ к береговому медицинскому обслуживанию, и "настоятельно призвал государства-участники, выступающие в различных качествах в качестве государств флага, государств порта или государств, поставляющих рабочую силу, которые еще не сделали этого, без промедления признать моряков ключевыми работниками и реализовать на практике вытекающие из такого признания последствия, чтобы восстановить соблюдение их прав, предусмотренных в КТМС-2006".

2.2.2 Сравнительно недавно, 11 апреля 2025 года, Пятое совещание Специального трехстороннего комитета МОТ, учрежденного в рамках КТМС-2006, приняло поправки к Кодексу Конвенции, включая Руководящий принцип В2.5.2 "Ключевые работники", в соответствии с правилом 2.5 (Репатриация). Эти поправки были утверждены 6 июня 2025 года на 113-й сессии Международной конференции труда ([ILC.113/Instruments](#). Поправки к Кодексу Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве с поправками (КТМС 2006 года)) и должны вступить в силу 23 декабря 2027 года. Следует отметить, что признание моряков ключевыми работниками в рамках МОТ не ограничивается контекстом чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения.

Текст нового Руководящего принципа В2.5.2 "Ключевые работники" гласит:

1. Каждое государство-член должно назначать и признавать моряков в качестве ключевых работников, а также принимать надлежащие меры для содействия их безопасному передвижению во время поездок, связанных с их трудоустройством или работой, включая, помимо прочего, доступ к увольнению на берег, репатриацию, смену экипажа и медицинское обслуживание на берегу.

2.2.3 Кроме того, Специальный трехсторонний комитет принял Резолюцию о признании моряков ключевыми работниками ([STCMLC/2025/Резолюция](#)), в которой он:

1. Призывает членов МОТ обеспечить скорейшее внедрение Руководящего принципа В2.5.2 "Ключевые работники" и назначать и признавать моряков в качестве ключевых работников, а также принимать надлежащие меры для содействия их безопасному передвижению во время поездок, связанных с их трудоустройством или работой, включая, помимо прочего, доступ к увольнению на берег, репатриацию, смену экипажа и медицинское обслуживание на берегу.

2. Подтверждает приверженность трехсторонних участников МОТ выступать в защиту благополучия и прав моряков, продвигать инициативы, признающие их неоценимый вклад в мировую морскую торговлю, включая обеспечение полной реализации в Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве с поправками права моряков на безопасное передвижение при посадке на судно или высадке с него, включая доступ к увольнению на берег, репатриацию, смену экипажа и, при необходимости, доступ к береговому медицинскому обслуживанию.
3. Поручает Бюро оказывать поддержку в скорейшем внедрении Руководящего принципа В2.5.2 "Ключевые работники".

### 2.3 **Международная морская организация (ИМО)**

2.3.1 В 2022 году резолюцией FAL.14(46) были приняты поправки к Конвенции ФАЛ, вводящие новый подраздел под названием "Реагирование на чрезвычайную ситуацию в области общественного здравоохранения, имеющую международное значение". Эти поправки вступили в силу в январе 2024 года и включают имеющие обязательную силу Стандарты и Рекомендуемую практику, касающиеся, в частности, упрощения процедур смены экипажа, доступа к медицинской помощи, предоставления информации в области общественного здравоохранения, координации с заинтересованными сторонами, а также назначения портовых работников и судовых экипажей в качестве ключевых работников во время таких чрезвычайных ситуаций. Выдержки из соответствующих Стандартов и Рекомендуемой практики воспроизведены в добавлении для справки.

2.3.2 На своей 49-й сессии Комитет по упрощению формальностей ИМО (ФАЛ 49) рассмотрел предложение о защите ключевых работников во время чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения, имеющих международное значение, включая поправки к Конвенции по облегчению международного морского судоходства (Конвенция ФАЛ), с целью согласования положений ИМО и МОТ. ФАЛ 49 согласился с тем, что для принятия решения необходима дополнительная информация, и поручил Секретариату ИМО взаимодействовать с Секретариатами ИКАО, МОТ и ВОЗ для изучения возможности создания соответствующей рабочей группы. На ФАЛ 50 (23–27 марта 2026 года) будут рассмотрены итоги обсуждений, проведенных Секретариатами четырех специализированных учреждений Организации Объединенных Наций, которые представлены в документе FAL 50/19.

### 2.4 **Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ)**

2.4.1 [Соглашение ВОЗ по борьбе с пандемиями](#), принятое (в соответствии со статьей 19 Устава Всемирной организации здравоохранения) Всемирной ассамблеей здравоохранения на ее 78-й сессии в мае 2025 года, направлено на укрепление международного сотрудничества в области предотвращения пандемий, обеспечения готовности к ним и реагирования на них путем определения ключевых принципов, подходов и инструментов в таких областях, как эпидемиологический надзор, справедливый и своевременный доступ к медицинским контрастам, устойчивость систем здравоохранения и другие.

2.4.2 [Статья 7.5 Соглашения ВОЗ по борьбе с пандемиями](#) касается ключевых категорий работников, которые предоставляют важнейшие общественные блага и услуги во время чрезвычайных ситуаций пандемического характера. В ходе обсуждения Соглашения по борьбе с пандемиями было широко признано, что термин "ключевые категории работники" относится к работникам, "которые предоставляют важнейшие общественные блага и услуги во время чрезвычайных ситуаций пандемического характера", и поэтому определение таких категорий

остается на усмотрение стран и зависит от конкретного контекста. Текст статьи 7.5 приводится ниже:

### **Статья 7.5. Укрепление систем регулирования**

Стороны с учетом национальных обстоятельств принимают надлежащие меры для обеспечения достойных условий труда, а также безопасной и здоровой среды для других ключевых категорий работников, предоставляющих важнейшие общественные блага и услуги во время чрезвычайных ситуаций пандемического характера. Стороны с учетом национальных обстоятельств принимают также в соответствующих случаях меры по разработке и осуществлению скоординированной политики в области безопасности и защиты работников транспортно-логистических цепочек путем содействия транзиту и перемещению, в частности моряков и работников транспорта, а также их доступу к медицинскому обслуживанию.

2.4.3 Резолюцией ВНА78.1 была учреждена Межправительственная рабочая группа (МППГ) по Соглашению ВОЗ по борьбе с пандемиями, в частности, для подготовки и согласования Приложения о Системе по обеспечению доступа к патогенным микроорганизмам и совместного использования выгод (РАBS) – многосторонней системе обеспечения доступа и совместного использования выгод. МППГ представит итоги своей работы для рассмотрения и принятия на 79-й сессии Всемирной ассамблеи здравоохранения в мае 2026 года. После того как Ассамблея примет Приложение РАBS, Соглашение ВОЗ по борьбе с пандемиями будет открыто для подписания и вступит в силу после его ратификации не менее чем 60 странами.

### **2.5 Другие инициативы Организации Объединенных Наций**

2.5.1 В июле 2024 года Совет по правам человека Организации Объединенных Наций принял резолюцию о поощрении и защите осуществления прав человека моряками, устанавливающую четкие взаимосвязи между работой, проводимой МОТ, ИМО и Генеральной Ассамблеей ООН в отношении необходимости принятия мер для укрепления эффективного осуществления прав человека моряков, включая трудовые права. В этой резолюции Совет по правам человека, среди прочего: 6. настоятельно призывает все государства – члены Организации Объединенных Наций включить моряков и другой морской персонал в категорию ключевых работников в соответствии с резолюцией 75/17 Генеральной Ассамблеи от 1 декабря 2020 года о международном сотрудничестве для решения проблем, с которыми сталкиваются моряки в результате пандемии COVID-19, в целях поддержки глобальных производственно-сбытовых цепочек.

### **2.6 Соображения, касающиеся взаимодействия секретариатов**

2.6.1 Секретариаты ИКАО, МОТ, ИМО и ВОЗ отметили, что различия в терминологии, сфере охвата и юридической силе их соответствующих документов обусловлены особенностями мандатов и структур управления. Они также отметили проблемы в реализации, возникающие в тех случаях, когда ответственность за вопросы здравоохранения, труда и транспорта распределена между различными национальными органами власти.

2.6.2 В свете представленной информации было установлено, что сфера охвата и терминология в отношении ключевых работников в соответствующих организациях различаются: в то время как ИМО относит моряков и портовых работников к категории ключевых работников в контексте пандемии, МОТ относит моряков к категории ключевых работников и указывает на

необходимость содействия их безопасному передвижению, не ограничивая это только ситуациями пандемий, а ВОЗ говорит о важнейших работниках и призывает страны принимать меры для разработки и осуществления скоординированных стратегий по обеспечению безопасности и защиты работников транспорта и цепочек поставок, по мере необходимости, путем упрощения транзита и передачи моряков и работников транспорта.

2.6.3 Принимая во внимание эти соображения, секретариаты пришли к выводу, что создание официальной совместной рабочей группы ИКАО/МОТ/ИМО/ВОЗ на данном этапе не будет эффективным. Вместо этого они рекомендовали продолжить межсекретариатское сотрудничество и обмен информацией и передовым опытом как более прагматичный и гибкий подход к содействию согласованному обращению с работниками транспорта во время будущих чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения.

### 3. РЕКОМЕНДАЦИИ

3.1 Группе экспертов по упрощению формальностей предлагается:

- a) принять во внимание различия в сфере охвата и использовании терминов "ключевые работники" и "важнейшие работники" в соответствующих международных документах и с учетом этих различий рассмотреть возможность применения того или иного термина и сферы охвата в Приложении 9 "*Упрощение формальностей*";
- b) ознакомиться со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS), содержащимися в Конвенции по облегчению международного морского судоходства (Конвенция ФАЛ) Международной морской организации (ИМО), которые воспроизведены в добавлении, и рассмотреть вопрос о разработке аналогичных SARPS для возможного включения в Приложение 9 "*Упрощение формальностей*".

-----

## APPENDIX

### IMO FACILITATION CONVENTION

#### **Standards and Recommended Practices on Response to a Public Health Emergency of International Concern**

*(Extracts from IMO FAL Convention, as amended by resolution FAL.14(46); reproduced from FAL 50/19 — for reference only)*

**6.11 Standard:** Contracting Governments and their relevant authorities shall, to the greatest extent possible, allow ships and ports to remain fully operational, in order to maintain complete functionality of supply chains during a public health emergency of international concern in line with the International Health Regulations and any relevant recommendations of the World Health Organization.

**6.12 Recommended Practice:** Contracting Governments and their relevant authorities should facilitate the continuing operation of shipping, and of ports under their jurisdiction, to allow the transport of marine cargoes so that supply chains are not disrupted and to allow the global economy to continue to function during a public health emergency of international concern.

**6.13 Recommended Practice:** Contracting Governments and their relevant authorities, when implementing policies and measures to protect public health, should also avoid the introduction of unnecessary interference to ship and port operations, including the movement of ship's crew for the purposes of crew changes, repatriation and travel of crews, as well as the wider functionality of port ecosystems during a public health emergency of international concern.

**6.14 Recommended Practice:** Contracting Governments and their relevant authorities should engage with appropriate stakeholders, including port authorities, port service providers, shipowners and ship operators, to secure continued facilitation of maritime trade and supply chains during a public health emergency of international concern.

**6.15 Standard:** Public authorities shall provide ships with relevant information concerning measures taken to protect public health prior to arrival at a port, where practicable, during a public health emergency of international concern.

**6.18 Standard:** Contracting Governments and their relevant authorities shall ensure, to the greatest extent possible, a safe ship–shore interface during a public health emergency of international concern.

**6.22 Standard:** Contracting Governments and their relevant authorities shall ensure that port workers and ship's crew, regardless of their nationality or the flag of their ship, when in their territory, are designated as key workers (or equivalent) providing an essential service during a public health emergency of international concern.

**6.23 Standard:** Contracting Governments and their relevant authorities shall, to the greatest extent possible, continue to facilitate ship's crew changes, including the travel and repatriation of crew, and ensure access to visas and permissions during a public health emergency of international concern.

**6.24 Recommended Practice:** Contracting Governments and their relevant authorities should take account of recommendations of the Organization relevant to the facilitation of crew changes and travel by ship's crew during a public health emergency of international concern.

*Note: The above Standards and Recommended Practices are reproduced from the IMO Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, as amended, and are provided for reference only. Their inclusion does not imply the adoption of similar terminology or obligations within ICAO instruments.*