



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FALP)

ЧЕТЫРНАДЦАТОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 20–24 апреля 2026 года

Пункт 3 повестки дня. Поправки к Приложению 9 *"Упрощение формальностей"*

ПОВЫШЕНИЕ ДОСТУПНОСТИ СИСТЕМ ИНФОРМИРОВАНИЯ ПассаЖИРОВ И НАВИГАЦИИ ЛИЦ С ОГРАНИЧЕННЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ: ДОСТУПНЫЕ ФОРМЫ ОПОВЕЩЕНИЯ В СЛУЧАЕ СБОЕВ В РАБОТЕ И ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ И ДОСТУПНЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ УКАЗАТЕЛИ И ЗНАКИ

(Представлено Катаром)

АННОТАЦИЯ

В Приложении 9 *"Упрощение формальностей"* содержатся общие положения по обращению с пассажирами с ограниченными возможностями. Однако в нем сохраняются критические недостатки, касающиеся доступных форм оповещения в случае сбоев в работе и чрезвычайных ситуаций, а также доступных навигационных указателей и аэропортовых знаков. Данные области имеют принципиальное значение для обеспечения самостоятельного, безопасного и достойного передвижения пассажиров с ограниченными возможностями в аэропортах.

Такие сбои в работе, как изменение выхода на посадку, задержки авиарейсов, нарушения регулярности полетов (IROPS) и чрезвычайные ситуации, оказывают наиболее неблагоприятное воздействие на пассажиров с ограниченными возможностями в тех случаях, когда оповещение осуществляется только в одном формате. Кроме того, отсутствие согласованных на глобальном уровне требований к доступности таких навигационных указателей, как тактильные дорожки, высококонтрастные вывески, надписи, выполненные шрифтом Брайля, а также системы визуального отображения информации, ограничивает мобильность и автономность миллионов пассажиров.

В целях обеспечения всеобъемлющей доступности информации в области упрощения формальностей и в соответствии с международными нормами в Приложение 9 необходимо включить конкретные требования о доступности систем оповещения и навигационных указателей. В настоящем рабочем документе представлено предложение о включении новых Стандартов в Приложение 9 и внесении соответствующего инструктивного материала в документы Doc 9957 *"Руководство по упрощению формальностей"* и Doc 10042 *"Типовая национальная программа по упрощению формальностей при воздушных перевозках"*.

Действия Группы экспертов FAL:

Группе экспертов FAL предлагается:

а) рассмотреть содержащееся в разделе 3 предложение о внесении новых Стандартов, предусматривающих требование о доступных формах оповещения в случае сбоев в работе и чрезвычайных ситуаций;

б) рассмотреть содержащееся в разделе 3 предложение о внесении новых Стандартов, предусматривающих требование о доступных навигационных указателях и аэропортовых знаках;

в) рассмотреть содержащееся в разделе 3 предложение об обновлении документа Дос 9636 "Международные пиктограммы, обеспечивающие ориентацию посетителей в аэропортах и на морских вокзалах" в целях обеспечения прозрачности и единообразия, поскольку в действующем издании не отражены современные стандарты доступности и системы знаков, используемые в современных аэропортах.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В Приложении 9 "*Упрощение формальностей*" содержатся важные положения по обращению с лицами с ограниченными возможностями, однако в нем не рассматриваются две ключевых области деятельности:

1.1.1 Доступные формы оповещения в случае сбоев в работе, нарушения регулярности полетов (IROPS) и чрезвычайных ситуаций. Изучение типовых правил контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности.

1.1.1.1 Эти недостатки ограничивают способность государств обеспечить полное достижение целей в области доступности информации и создают несоответствия в выполнении требований на глобальном уровне.

1.1.1.2 В случае сбоев в работе и чрезвычайных ситуаций широко используются речевые системы оповещения, которые не рассчитаны на пассажиров с полным или частичным нарушением слуха. В свою очередь, слабовидящие пассажиры полагаются на тактильные или звуковые средства при навигации в сложных условиях аэровокзалов, в которых часто отсутствует надлежащая инфраструктура в виде навигационных указателей.

1.1.2 Доступные навигационные указатели и знаки для безопасного, самостоятельного и достойного передвижения в аэропортах.

1.1.2.1 Документ Дос 9636 "*Международные пиктограммы, обеспечивающие ориентацию посетителей в аэропортах и на морских вокзалах*" был подготовлен несколько десятилетий назад и уже не учитывает системы обозначений, используемыми в настоящее время в современных аэропортах. Многие пиктограммы, принципы оформления и элементы доступности являются устаревшими и не соответствуют развивающимся международным стандартам в области навигационных указателей, включая требования, касающиеся пассажиров с ограниченными возможностями. В настоящее время в аэропортах используются высококонтрастные вывески, упрощенные универсальные пиктограммы, тактильные элементы и шрифт Брайля, а также динамичные цифровые навигационные указатели, которые недостаточно подробно рассматриваются в действующем издании документа Дос 9636. Этот недостаток обуславливает возникновение несоответствий в выполнении требований и препятствует государствам во внедрении согласованных систем навигационных указателей. В этой связи обновление документа Дос 9636 позволит обеспечить наличие в аэропортах универсальных и современных визуальных средств оповещения, полностью отвечающих требованиям доступности.

1.2 С учетом важности этих вопросов и повышения заинтересованности мирового сообщества в обеспечении всеобщей доступности информации настало время внести в Приложение 9 четкие и действенные Стандарты для применения в этих областях.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

Доступные формы оповещения в случае сбоев в работе и чрезвычайных ситуаций

2.1 Аэропорты и авиакомпании в основном используют речевые формы объявлений об изменении выхода на посадку, уведомлений о случаях задержки или отмены рейсов, предупреждений об угрозах безопасности и инструкций на случай чрезвычайной ситуации. Эта практика не рассчитана на указанные ниже категории пассажиров:

- a) пассажиры с полным или частичным нарушением слуха;
- b) пассажиры с нарушением когнитивных функций, которым требуются упрощенные визуализированные инструкции;
- c) нейродивергентные пассажиры, страдающие от эмоционального перенапряжения;
- d) пожилые пассажиры с ослабленным слухом;
- e) пассажиры, не владеющие языком, на котором осуществляется оповещение.

2.2 Отсутствие в Приложении 9 требований о многоформатном оповещении приводит к существенным несоответствиям в действиях государств и оказывает серьезное воздействие на доступность авиации.

2.3 Доступные формы оповещения являются важнейшим компонентом упрощения формальностей, особенно в ходе эвакуации, аварийных процедур и срочных эксплуатационных преобразований.

Доступные навигационные указатели и аэропортовые знаки

2.4 Аэропортовая среда остается сложной и трудной для навигации. Многие пассажиры с ограниченными возможностями сообщают о трудностях, обусловленных указанными ниже причинами:

- a) отсутствие тактильных дорожек;
- b) непоследовательное применение шрифта Брайля;
- c) отсутствие высококонтрастных визуальных вывесок;
- d) недоступность электронных информационных табло;
- e) отсутствие индукционных систем для лиц с ослабленным слухом;
- f) использование нестандартизированных пиктограмм или поэтажных планов в помещениях аэровокзалов.

2.5 Наличие доступных навигационных указателей является важным условием для самостоятельного передвижения, однако в Приложении 9 отсутствуют четкие требования по решению этого вопроса.

Соответствие действующим международным обязательствам

2.6 В Конвенции о правах инвалидов (КПИ) к государствам обращен призыв обеспечивать доступность информации, коммуникацию, мобильность и физическую среду. Приведение положений Приложения 9 в соответствие с этими принципами способствует укреплению приверженности мирового авиационного сектора инклюзивным авиаперевозкам.

3. РЕКОМЕНДАЦИИ

Включение новых Стандартов в раздел G главы 8 Приложения 9 "Упрощение формальностей"

3.1 Предлагаемый текст нового Стандарта (доступные формы оповещения):

"Договаривающиеся государства обеспечивают, чтобы оперативная информация, включая сведения о сбоях в работе, изменении выхода на посадку, случаях задержки и отмены рейсов, ситуациях в области безопасности, а также инструкции на случай чрезвычайных ситуаций, распространялась по меньшей мере в двух доступных форматах, в том числе по визуальным и звуковым каналам, для обеспечения ее доступности в полном объеме для пассажиров с ограниченными возможностями".

3.2 Предлагаемый текст нового Стандарта (доступные навигационные указатели и знаки):

"Договаривающиеся государства устанавливают требование о внедрении в аэропортах доступных систем навигационных указателей, включая высококонтрастные вывески, тактильные дорожки и отвечающие требованиям доступности информационные табло, в целях обеспечения самостоятельного передвижения пассажиров с ограниченными возможностями".

Включение положений о доступности в "Руководство по упрощению формальностей" (Дос 9957)

3.3 Предлагается включить в документ Дос 9957 отдельный раздел по указанным ниже вопросам:

- a) многоформатное оповещение в случае сбоев в работе;
- b) доступность объявлений в чрезвычайных ситуациях;
- c) использование субтитров в визуальных системах;
- d) передовой международный опыт использования навигационных указателей в аэропортах;
- e) тактильные, звуковые и визуальные средства навигации;
- f) маршруты с низким уровнем шума для нейродивергентных пассажиров;
- g) процедуры обеспечения доступности.

3.4 Предлагается рассмотреть возможность обновления документа Дос 9636 "Международные пиктограммы, обеспечивающие ориентацию посетителей в аэропортах и на морских вокзалах" для приведения его в соответствие с современными системами аэропортовых указателей, включая требования о доступности, касающиеся высококонтрастного оформления, универсальных пиктограмм, тактильных элементов и единообразных поэтажных планов. Обновление этого документа поможет государствам внедрить согласованные на глобальном уровне и доступные системы навигационных указателей.

APPENDIX

**NEW or REVISED SARP PROPOSAL: AMENDMENT, ANNEX 9, CHAPTER 8,
 [STANDARD/RECOMMENDED PRACTICE]**

IMPACT ASSESSMENT

1. What is the problem that this proposal is designed to address?

Annex 9 —contains general provisions related to the treatment of passengers with disabilities; however, critical gaps remain with regard to accessible communication during operational disruptions and emergency situations, as well as accessible wayfinding and airport signage. Operational information is often provided through single-format audio announcements, creating barriers for passengers with disabilities and limiting their ability to move independently, safely, and with dignity within airport environments. In addition, the absence of harmonized global requirements for accessible wayfinding leads to inconsistent implementation across States and airports.

2. What alternatives to SARPs were considered to solve the problem?

None	Circular	Manual	Policy	Other (please explain)
				<i>Existing guidance material (Doc 9957 and Doc 9636) was reviewed, however, guidance alone is insufficient to ensure consistent global implementation. SARPs are required to address these gaps effectively.</i>

3a. What is the impact of this proposal on a State?

	Strongly Agree	Agree	Neutral	Disagree	Strongly Disagree
Implementing this proposal will enhance civil aviation safety		✓			
<i>Rationale: Accessible communication during disruptions and emergencies reduces confusion, improves passenger flow, and supports safe evacuation and emergency response, particularly for passengers with disabilities.</i>					
Implementing this proposal will increase air navigation capacity and improve efficiency		✓			
<i>Rationale: Clear, multi-format communication and accessible wayfinding reduce delays, congestion, and the need for individualized assistance during irregular operations.</i>					
Implementing this proposal will enhance global civil aviation security and facilitation (taking into account impact on human rights, health and privacy, if any)		✓			
<i>Rationale: The proposal strengthens facilitation outcomes while supporting human rights and accessibility commitments.</i>					
Implementing this proposal will foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system		✓			
<i>Rationale: Harmonized accessibility standards improve predictability and consistency for States and operators without imposing disproportionate requirements.</i>					

Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities			✓		
<i>Rationale: The proposal focuses on communication and wayfinding and does not have a direct environmental impact.</i>					

3b. Do the benefits of this proposal justify the cost of its implementation?

Yes	No	Not sure	Not applicable
✓			

4a. What is the impact of this proposal on **Industry**?

	<i>Strongly Agree</i>	<i>Agree</i>	<i>Neutral</i>	<i>Disagree</i>	<i>Strongly Disagree</i>
Implementing this proposal will enhance civil aviation safety		✓			
<i>Rationale: Multi-format communication improves passenger management during disruptions and emergencies.</i>					
Implementing this proposal will increase air navigation capacity and improve efficiency		✓			
<i>Rationale: Accessible wayfinding reduces operational bottlenecks and reliance on staff assistance.</i>					
Implementing this proposal will enhance global civil aviation security and facilitation (taking into account impact on human rights, health and privacy, if any)		✓			
<i>Rationale: Clear and accessible information supports orderly passenger movement and compliance during critical situations.</i>					
Implementing this proposal will foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system		✓			
<i>Rationale: The proposal promotes scalable and proportionate measures aligned with modern airport operations.</i>					
Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities			✓		
<i>Rationale: The proposal focuses on communication and wayfinding and does not have a direct environmental impact.</i>					

4b. Do the benefits of this proposal justify the cost of its implementation?

Yes	No	Not sure	Not applicable
✓			

5. How long would it take for States and Industry to implement this proposal?

Already implemented	0-1 years	1-2 years	2-5 years	5-10 years	More than 10 years
			✓		

6. Financial implications of the proposal

<p>The cost impact on States would include: Policy/procedure updates, coordination, oversight, and awareness/training related to multi-format communication and accessible wayfinding provisions.</p>
<p>The cost impact on the industry would include: Incremental costs to enhance multi-format communication and accessible wayfinding/signage (e.g., improved displays, signage, pictograms, tactile/Braille elements), often aligned with existing modernization and digital wayfinding upgrades.</p>

IMPLEMENTATION TASK LIST AND OUTLINE OF GUIDANCE MATERIAL

1. IMPLEMENTATION TASK LIST

1.1 Essential steps to be followed by a State in order to implement proposed amendments¹

- a) For States that already implement measures related to accessible communication and wayfinding, no immediate action may be required.
- b) For other States, the essential steps would include:
 - Review existing national legislation, regulations, policies, and procedures related to facilitation and the treatment of passengers with disabilities.
 - Conduct a gap analysis between existing national provisions and the proposed Annex 9 Standards on accessible communication during disruptions and emergencies, and accessible wayfinding and signage.
 - Decide whether new provisions or amendments are required to align national frameworks with the proposed Annex 9 Standards.
 - Develop or amend national provisions, as appropriate, to address identified gaps.
 - Formally adopt the amended provisions through the applicable national processes.
 - Implement the adopted provisions by relevant entities (e.g. airports, operators, service providers).
 - Establish or adjust oversight and supervision mechanisms, as appropriate, to monitor implementation and continued compliance.

¹ Amendment of a format or clarification nature are not allowed in this Appendix.

Legislation, regulations, policies, procedures, training, implementation, modification, supervision, assessment, compliance, gap analysis, consideration,

2. STANDARDIZATION PROCESS

2.1 Effective date: [] [Month/Year]: to be completed by Secretariat

2.2 Applicability date: [] [Month/Year]: to be completed by Secretariat

3. SUPPORTING DOCUMENTATION:

3.1 ICAO documentation:

Title	Type	Publication date
	Manual/Other Guidance Material/Web page	

3.2 External documentation:

Title	External Organization	Publication date

4. IMPLEMENTATION ASSISTANCE TASKS

Type	Global	Regional
[Seminar/Symposium/Workshop/etc.]		

**5. UNIVERSAL SECURITY AUDIT PROGRAMME (USAP)
OR UNIVERSAL SAFETY OVERSIGHT PROGRAMME
(USOAP)**

5.1 [No] [additional] protocol questions required under USAP [USOAP].