

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 14 повестки дня. Программы упрощения формальностей****ПОВЫШЕНИЕ ДОСТУПНОСТИ АВИАЦИОННЫХ УСЛУГ**

(Представлено Канадой от имени Австралии, Международного совета аэропортов и Международной ассоциации воздушного транспорта)

КРАТКАЯ СПРАВКА

По данным Международной организации гражданской авиации (ИКАО), ежедневно более 100 000 регулярных рейсов перевозят почти 12 млн пассажиров в рамках глобальной сети воздушных перевозок, причем ожидается, что в ближайшие 20 лет этот пассажиропоток увеличится более чем вдвое. Это в значительной степени касается тех пассажиров, которые входят в число 15 % людей в мире, имеющих инвалидность. В то время как ожидается рост показателей инвалидности, в значительной степени обусловленный старением населения и ростом хронических заболеваний, прогресс в области медицины и новые ассистивные и другие технологии создают все более широкие возможности для поездок людей с ограниченными возможностями, в том числе и воздушным транспортом.

Отсутствие препятствий для использования воздушного транспорта играет важную роль в обеспечении инвалидам условий для независимой и достойной жизни. Однако необходимо еще в большей степени снизить барьеры для таких поездок, которые все еще продолжают существовать, несмотря на постоянные усилия различных государств – членов ИКАО и авиационной отрасли, а также многие значительные улучшения, реализованные ими. Эксперты по этому вопросу взаимодействуют с международными партнерами в рамках Рабочей группы, созданной Группой экспертов по упрощению формальностей в целях подготовки сборника информации, в котором будут освещены усилия государств-членов по решению проблемы доступности авиационных услуг, сбору соответствующих данных и выявлению пробелов в данных, с тем чтобы определить области, в которых могут потребоваться дополнительные инструктивные материалы. Ассамблее предлагается продолжать играть ключевую роль в повышении доступности всего авиационного сектора и выразить готовность содействовать деятельности Рабочей группы по разработке сборника.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) признать важность повышения осведомленности и продолжения сотрудничества в целях повышения доступности авиационных услуг;
- б) рекомендовать государствам-членам предоставлять ИКАО информацию для поддержки разработки сборника правил, нормативных актов и политики, касающихся доступности авиационных услуг.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо

<i>Справочный материал</i>	Прогноз пассажиропотока на 20 лет, подготовленный ИАТА Всемирный доклад ВОЗ об инвалидности Конвенция ООН о правах инвалидов Цели устойчивого развития ООН Приложение 9 "Упрощение формальностей" (15-е издание, 2017 г.), SARPS 8.22-8.44 Документ WP/15, подготовленный для 10-го совещания Группы экспертов по упрощению формальностей (сентябрь 2018 года)
----------------------------	---

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Для всех нас авиаперелеты становятся все более неотъемлемой частью современной жизни. Согласно прогнозам Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), в ближайшие 20 лет¹ объем авиаперевозок удвоится, а к 2037 году авиакомпании будут перевозить 8,2 миллиарда пассажиров ежегодно. Одним из основных факторов этого прогнозируемого роста является повышение уровня жизни в сочетании с сокращением тарифов на авиаперевозки.

1.2 Пассажиры с ограниченными возможностями будут также затронуты этой тенденцией роста авиаперевозок. В настоящее время инвалиды составляют примерно 15 % мирового населения², и ожидается, что их число будет продолжать расти. Прогресс в области медицины и ассистивных технологий все в большей мере позволяет инвалидам получить свободу передвижения, однако слишком часто и для слишком многих беспрепятственная поездка остается недостижимой.

1.3 Обеспечение доступности авиаперевозок для всех пассажиров имеет юридические, экономические и связанные с правами человека аспекты. Принятие последовательного международного подхода к достижению этой цели отвечает нашим общим наилучшим интересам: это может принести такие выгоды, как улучшение доступа к воздушным перевозкам с меньшим количеством проблем и без разочарования для людей с ограниченными возможностями, а также упростить разработку и реализацию государствами-членами правил, касающихся доступности авиационных услуг. Это поможет упростить соблюдение требований и сократить затраты для поставщиков транспортных услуг.

1.4 Важно, чтобы государства – члены ИКАО и отрасль продолжали играть ключевую роль в устранении барьеров и проблем, препятствующих доступу людей с ограниченными возможностями к надежным, безопасным, удобным и легко используемым услугам воздушного транспорта. Аналогично тому, как сами воздушные перевозки координируются во всем мире, необходимо начать координировать и усилия по обеспечению их доступности.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В документе WP/15³, представленном на рассмотрение 10-го совещания Группы экспертов по упрощению формальностей в 2018 году, канадские эксперты предложили Группе экспертов принять к сведению необходимость дальнейшего повышения доступности авиационных

¹ <https://www.iata.org/publications/store/Pages/20-year-passenger-forecast.aspx>

² https://www.who.int/disabilities/world_report/2011/report.pdf

³ https://www.icao.int/Meetings/FALP/Documents/FALP10-2018/FALP10.WP15.Advancement%20of%20Accessibility%20in%20Aviation_EN.pdf

услуг, уделяя при этом особое внимание существующим и возникающим препятствиям и проблемам информационного обеспечения и определения направления международных обсуждений и действий. Предложение о проведении обсуждения этого вопроса было поддержано представителями организаций-наблюдателей.

2.2 При рассмотрении документа WP/15 Группа экспертов в целом поддержала дальнейшее повышение доступности авиационных услуг. На основе рекомендации, предложенной государствами-членами, было принято решение о создании сборника государственных правил, политики и нормативных актов для получения исходной информации о передовой практике и потенциальных пробелах эффективным с точки зрения затрат образом. Для содействия этим усилиям была создана рабочая группа в составе экспертов из Канады, Австралии, Соединенных Штатов Америки, Соединенного Королевства, представителей Европейского союза, Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) и Международного совета аэропортов (МСА).

2.3 Рабочая группа разработала вопросник для составления сборника. Вопросы отражают Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) 8.22–8.44 Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" к Конвенции о международной гражданской авиации⁴ и дают государствам-членам возможность отразить другие соответствующие виды практики, которые они разработали и считают полезными.

2.4 Таким образом, сборник будет содержать исходную информацию о нынешних усилиях государств-членов по решению проблемы доступности авиационных услуг. Он позволит определить различные подходы государств-членов к решению проблемы доступности авиационных услуг во всем мире, а также может помочь выявить недостатки в организации беспрепятственных поездок для людей с ограниченными возможностями.

2.5 Сборник будет способствовать определению наличия информации о доступности авиационных услуг, которая может отсутствовать, что может негативно сказываться на способности государств разрабатывать основанные на фактических данных подходы и определять их эффективность. Он может также помочь определить, в какой области будет полезно провести дополнительный сбор данных. По мере того, как мир продолжает двигаться в направлении внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики, которые помогут обеспечить беспрепятственные поездки для пассажиров с ограниченными возможностями, важно, чтобы государства-члены понимали, каким образом их собственные усилия соотносятся с усилиями других, и какие модели и возможности существуют для создания новых стимулов, координации и сотрудничества.

2.6 Этот сборник будет отличаться от существующих сборников информации о доступности авиационных услуг и дополнять их. Он будет охватывать политику в области доступности авиационных услуг, соответствующие правила и нормативные акты, которые имеют юрисдикцию в отношении аэропортов, авиакомпаний и других взаимосвязанных поставщиков транспортных услуг и касаются заинтересованных сторон, представляющих сообщество лиц с ограниченными возможностями. Он также позволит государствам-членам определить меры, которые, по их мнению, были бы полезны для оказания государствам помощи в разработке программ повышения доступности авиационных услуг, наращивании потенциала и/или сборе статистических данных о доступности авиационных услуг.

⁴ https://www.icao.int/WACAF/Documents/Meetings/2018/FAL-IMPLEMENTATION/an09_cons.pdf

2.7 Существует твердая глобальная решимость обеспечить доступность авиационных услуг. Это включает в себя работу по установлению принципов и обязательств в рамках обязательных международных договоров, подобных тем, которые установлены в Конвенции ООН о правах инвалидов (КПИ)⁵ и Чикагской конвенции, и которые все в совокупности соответствуют современному контексту целей устойчивого развития ООН (ЦУР), призывающих международное сообщество прилагать усилия с целью обеспечения безопасного, доступного и устойчивого транспорта для людей с ограниченными возможностями. Из 17 ЦУР и связанных с ними 169 целевых заданий ИКАО определила 15 ЦУР в качестве тесно связанных с ее собственными стратегическими целями и она намерена оказывать поддержку их реализации⁶.

2.8 Аэропорты и авиакомпании также стремятся стать доступными для инвалидов. Например, МСА принял резолюцию Совета директоров и опубликовал руководство, в котором рекомендуются меры, при помощи которых аэропорты могут повысить доступность авиатранспорта для людей с ограниченными возможностями, в том числе с ограниченной способностью к передвижению и неочевидной инвалидностью.

2.9 Со своей стороны, ИАТА также приняла резолюцию о доступности авиационных услуг и ряд основных принципов, которые обязывают авиакомпании улучшать условия поездок пассажиров с ограниченными возможностями и направлены на объединение усилий туристического сектора, правительств и организаций инвалидов для гармонизации правил и обеспечения ясности, а также глобального единообразия условий для таких пассажиров.

2.10 Несмотря на эти глобальные рамки и важные достижения государств-членов, отрасли и активистов, еще предстоит проделать определенную работу по обеспечению доступности авиаперевозок для всех. Лица с ограниченными возможностями по-прежнему сталкиваются с препятствиями при использовании воздушного транспорта. Такие препятствия сохраняются отчасти из-за сложности глобальной авиатранспортной сети с ее неизбежными различиями в зависимости от той или иной юрисдикции (например, различиями в процедурных подходах и национальных правилах).

2.11 Международный характер этой проблемы требует общего концептуального подхода для обеспечения международной координации, которая позволит на международном уровне принять решения в отношении всего авиационного сектора. Авторы настоящего документа признают необходимость последовательного международного подхода к вопросам доступности авиационных услуг. Например, в рамках таких мероприятий, как Форум по средствам передвижения и авиаперевозкам, международные заинтересованные стороны из Канады (принимающей стороны форума), Соединенных Штатов Америки, Европы, ИКАО и ИАТА прилагают совместные усилия для содействия диалогу и инновациям, связанным с перевозкой крупногабаритных средств передвижения на небольших воздушных судах. Проект по подготовке сборника создает дополнительную возможность для международного сотрудничества.

2.12 Авторы настоящего документа признают ключевую роль Ассамблеи в повышении доступности всего авиационного сектора путем развития и расширения международного диалога и повышения осведомленности по этому важному вопросу.

— КОНЕЦ —

⁵<https://www.un.org/development/desa/disabilities/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities/article-9-accessibility.html>

⁶<https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2375Mobilizing%20Sustainable%20Transport.pdf>, стр.12