



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

#### ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

#### Пункт 13 повестки дня. Программы упрощения формальностей

#### СОЗДАНИЕ УСТОЙЧИВОГО РАМОЧНОГО МЕХАНИЗМА НА СЛУЧАЙ БУДУЩИХ ВСПЫШЕК

(Представлено Чехией от имени Европейского союза и его государств-членов<sup>1</sup>, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации<sup>2</sup> и ЕВРОКОНТРОЛЯ)

#### КРАТКАЯ СПРАВКА

Пандемия COVID-19 все еще не закончилась, и мы будем продолжать извлекать уроки из нашего реагирования на ее последствия в течение многих последующих лет – как на международном, так и на национальном уровне. Однако некоторые уроки уже очевидны. В настоящем документе обобщаются уже извлеченные уроки, в том числе необходимость повышения и официального оформления роли Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA) с включением основных аспектов инструктивных материалов Целевой группы по восстановлению авиации (ЦГВА) в Приложение 9 "Упрощение формальностей", а также необходимость разработки рамочного механизма на случай вспышек и соответствующего инструментария в рамках реагирования на будущие кризисы в области здравоохранения.

**Действия:** Ассамблее предлагается предпринять действия, изложенные в пункте 7.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Приложение 9 "Упрощение формальностей"

<sup>1</sup> Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция и Эстония.

<sup>2</sup> Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Хотя авиационная отрасль сталкивалась и с другими кризисами в области здравоохранения, например вызванными ТОРС, Эболой и Зикой, COVID-19 оказался уникальным по своей интенсивности и масштабам, будучи усугублен все большей глобализацией и взаимосвязанностью транспортных маршрутов. Многосторонние организации, государства, отрасль и отдельные лица должны сыграть свою роль в предотвращении или по крайней мере замедлении распространения COVID-19 и быть готовыми быстро и эффективно реагировать на новые и назревающие кризисы в области здравоохранения. Мы обязаны проанализировать глобальные меры реагирования на пандемию и извлечь уроки из наших неудач и успехов. У нас есть двухлетний опыт и накопленные за это время фактологические данные по борьбе с пандемией COVID-19, которые дополняют полученные нами ранее знания о влиянии кризисов в области здравоохранения на поездки, и крайне важно, чтобы мы использовали эту бесценную информацию для создания более качественных инструктивных материалов по подготовке к следующим неизбежным кризисам в области здравоохранения и реагированию на них. В настоящем документе, представляемом в поддержку декларации Конференции высокого уровня по COVID-19 (HLCC)<sup>3</sup>, описывается путь достижения этой цели.

## 2. УРОКИ, ИЗВЛЕЧЕННЫЕ ИЗ ПАНДЕМИИ

2.1 Пандемия COVID-19 все еще не закончилась, и мы будем продолжать извлекать уроки из нашего реагирования на ее последствия в течение многих последующих лет – как на международном, так и на национальном уровне. Однако некоторые уроки уже очевидны. Авиация по своему характеру является международной, поэтому необходимо глобальное согласованное реагирование. Разрозненность различных правил и мер затрудняет восстановление и создает препятствия для сообщения по всему миру. Кроме того, глобальные кризисы в области здравоохранения могут по-разному влиять на государства в силу тех или иных местных особенностей. Например, в зависимости от государства могут существенно различаться имеющиеся возможности в сфере эпиднадзора, эффективность государственных служб и степень приемлемости риска. На глобальном уровне/на уровне ИКАО требуются более четкие инструктивные материалы по обеспечению готовности к пандемии для авиации с более точно определенными механизмами и структурами для скоординированной реализации этих инструктивных материалов.

2.2 Чтобы на глобальном уровне более эффективно и действенно реагировать на будущие кризисы в области здравоохранения, необходимо, чтобы мы всегда стремились к максимальной предсказуемости, имея большую определенность в отношении этапов и действий в условиях кризиса, и к сведению к минимуму дезорганизации деятельности государств, отрасли и отдельных лиц. В качестве отправной точки следует рассмотреть шаги, описанные ниже.

## 3. ПОВЫШЕНИЕ И ОФИЦИАЛЬНОЕ ОФОРМЛЕНИЕ РОЛИ CAPSCA

3.1 CAPSCA представляет собой сеть сотрудничества государств и международных, региональных, национальных и местных заинтересованных сторон из различных секторов. Ее

---

<sup>3</sup> "Мы обязуемся принять меры к тому, чтобы ИКАО обладала всеми необходимыми возможностями для поддержания долгосрочной жизнеспособности международной авиации и использования опыта, накопленного в ходе нынешней и прошлых пандемий, посредством укрепления потенциала Организации в области реагирования на кризисы, а также регулярного пересмотра и обновления Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО и инструктивных материалов в зависимости от обстоятельств".

основными целями являются оказание помощи государствам в реализации Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО, касающихся общественного здравоохранения, и Международных медико-санитарных правил (ММСП) Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), а также в улучшении планирования для обеспечения готовности и быстрого реагирования на чрезвычайные ситуации в области общественного здравоохранения, которые могут повлиять на авиационный сектор.

3.2 Во время пандемии COVID-19 CAPSCA продолжает играть основополагающую и активную роль, обеспечивая площадку для обмена информацией, предоставляя возможность всем соответствующим секторам и заинтересованным сторонам совместно принимать решения, а также обеспечивая надлежащее распространение информации. CAPSCA также работает в тесном сотрудничестве с ЦГВА над созданием осуществимых на практике инструктивных материалов и средств их реализации для борьбы с пандемией COVID-19. Кроме того, эксперты CAPSCA оказывают поддержку государствам в их усилиях по наращиванию потенциала для разработки национальных авиационных планов готовности к реагированию на чрезвычайные ситуации в области общественного здравоохранения в авиации. Они также организуют посещения государств для оказания технической помощи в координации с ВОЗ. Учитывая уроки, извлеченные из пандемии COVID-19 и предыдущих вспышек заболеваний, а также опыт CAPSCA в других чрезвычайных ситуациях в области общественного здравоохранения, не связанных с инфекционными заболеваниями, существует необходимость укрепления действующей структуры CAPSCA в целях повышения готовности к чрезвычайным ситуациям в области общественного здравоохранения, независимо от причин этих событий.

3.3 Была определена необходимость совершенствования разработки инструктивных материалов и методов содействия их реализации, которые могли бы позволить реагировать на будущие кризисы в области здравоохранения на более ранних этапах и осуществлять постоянный мониторинг событий в медицинской науке, имеющих отношение к авиации. CAPSCA могла бы сыграть основополагающую и активную роль в подготовке таких руководящих материалов, которые должны быть одобрены ИКАО в соответствии с ее процедурами. С учетом результатов деятельности HLCC предлагается интегрировать CAPSCA в систему ИКАО как часть ее регулярной программы работы и структуры, находящейся в ведении Секретариата ИКАО.

#### **4. ИНТЕГРАЦИЯ КЛЮЧЕВЫХ АСПЕКТОВ ИНСТРУКТИВНЫХ МАТЕРИАЛОВ ЦГВА В SARPS ПРИЛОЖЕНИЯ 9**

4.1 ЦГВА на разных этапах своего существования признавалась во всем мире как прекрасный пример сотрудничества и руководства к действию во время серьезных кризисов в авиации. Ряд выработанных ей рекомендаций и соответствующих инструктивных материалов, подкрепленных научными данными, помог авиационным полномочным органам и представителям отрасли в принятии различных решений для содействия быстрому восстановлению авиации. Эта важная работа также получила исключительно высокую оценку в ходе последней HLCC. Крайне необходимо, чтобы такие результаты и усилия по координации между полномочными органами в сфере авиации и здравоохранения не были забыты в случае будущей глобальной вспышки. Хотя раздел, посвященный ЦГВА, останется на веб-сайте ИКАО, важно предпринять дальнейшие шаги и отразить эту значимую работу в Приложении 9 и других соответствующих приложениях, документах и правилах аэронавигационного обслуживания (PANS).

4.2 Нам необходимо признать, что в настоящее время Приложение 9 стало справочным материалом в сфере общественного здравоохранения в авиации, при этом в полном объеме соблюдаются ММСП и уважаются соответствующие полномочия ИКАО и ВОЗ. Хотя с помощью

поправки 29 Приложение 9 было пересмотрено и улучшено, материалы по внедрению и инструктивные материалы по-прежнему необходимы для обеспечения практической реализации в каждом государстве и достижения того, чтобы ни одно государство не осталось без внимания. Приложение 9 должно помочь закрепить рекомендации ЦГВА и упорядочить работу полномочных органов в сфере авиации и здравоохранения в случае будущих вспышек. Оно доказало свою значимость для налаживания сети координации между полномочными органами в сфере здравоохранения, службами пограничного контроля в целом, авиационными полномочными органами и авиационной отраслью для обеспечения согласованного реагирования на вспышку. Чтобы создать основу для такой сети координации, необходимо использовать стандарт для комитета по упрощению формальностей.

## **5. РАЗРАБОТКА РАМОЧНОГО МЕХАНИЗМА НА СЛУЧАЙ ВСПЫШЕК И СООТВЕТСТВУЮЩЕГО ИНСТРУМЕНТАРИЯ ДЛЯ РЕАГИРОВАНИЯ НА БУДУЩИЕ КРИЗИСЫ В ОБЛАСТИ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ**

5.1 Уроки, извлеченные из пандемии COVID-19, должны быть зафиксированы и закреплены, чтобы обеспечить наличие четких и проверенных справочных материалов. Эту функцию мог бы выполнять рамочный механизм по упрощению формальностей в случае вспышки, включающий новые SARPS и уже существующие руководящие принципы и передовую практику. Этот рамочный механизм можно было бы включить в новую главу Приложения 9, посвященную вопросам здравоохранения, и дополнить инструментарием, который будет предусматривать конкретные и готовые к использованию решения, такие как типовая форма для определения местонахождения пассажира, чтобы объем глобальных авиаперевозок сохранялся на прежнем уровне, обеспечивалась надлежащая защита здоровья пассажиров и предоставлялись гарантии государствам на общественном и политическом уровне.

5.2 Основываясь на текущей тщательной работе по COVID-19, проводимой CAPSCA, этот рамочный механизм будет способствовать столь необходимому согласованному и соразмерному международному реагированию на все типы вспышек, которые могут оказать серьезное воздействие на авиацию. Предоставляя легкодоступный и бесплатный ресурс для направления мер реагирования государств и упорядочения сотрудничества между полномочными органами в сфере авиации и здравоохранения, он в конечном итоге обеспечит максимальную предсказуемость для отрасли и пассажиров, сводя при этом к минимуму перебои в работе. Этот рамочный механизм на случай вспышек будет задействоваться не только в отношении COVID-19, но и при любых кризисах в области здравоохранения, обеспечивая единый ориентир в плане основных и наиболее полезных принципов борьбы с кризисами в области здравоохранения путем упрощения формальностей. Согласованное реагирование еще больше укрепит четкая ссылка на этот рамочный механизм в виде Стандартов и/или Рекомендуемой практики в Приложении 9.

5.3 При необходимости новые SARPS, руководящие принципы или передовую практику можно было бы включить в регулярную программу работы по Приложению 9. Примерами передовой практики могут служить медицинские сертификаты и оцифрованные формы для определения местонахождения пассажира, которые могут быть легко интегрированы в глобальный пассажиропоток и которые пригодны для использования во всем мире, или создание региональных и глобальных хранилищ информации, помогающих пассажирам найти соответствующую медицинскую информацию, касающуюся поездок. При этом будут учтены уроки, извлеченные из текущей пандемии COVID-19, и разработан набор основных критериев, которые могут быть использованы любым государством-членом ИКАО.

## **6. ПРОВЕРКА ДОКУМЕНТОВ ЗА ПРЕДЕЛАМИ АЭРОПОРТОВ ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ: ПРИМЕР ДЛЯ БУДУЩЕГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ В РАМКАХ УПРОЩЕНИЯ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ**

6.1 С точки зрения упрощения формальностей технологические решения оказались очень полезными, позволив избежать серьезных сбоев и значительного увеличения времени ожидания в очереди во время пандемии. Обеспечив возможность проверки медицинских документов за пределами аэропортов, государства и отрасли значительно облегчили поездки пассажиров, и эту практику можно воспроизвести в других областях упрощения формальностей, таких как проверка паспортов и виз при пересечении границ. Создавая механизм цифрового COVID-сертификата Европейского союза (EU DCC)<sup>4</sup>, Европейская комиссия и государства, присоединившиеся к системе EU DCC, стремились разработать стандарт, который является открытым, безопасным и имеет необходимую техническую поддержку для облегчения внедрения таких цифровых сертификатов. На данный момент в системе EU DCC участвуют около 60 государств, к которым в ближайшие месяцы присоединятся еще больше государств, и уже выпущено несколько миллиардов таких сертификатов. Кроме того, Европейская комиссия и ИКАО постоянно работают над обеспечением синергии между EU DCC и видимыми цифровыми печатями без эксплуатационных ограничений (VDS-NC), чтобы найти глобальные решения по медицинским сертификатам в целях восстановления авиации.

6.2 В будущем при упрощении формальностей нам следует ориентироваться на такие цифровые приложения и стремиться к внедрению аналогичных принципов и технологий при проверке документации. В частности, следует уделять внимание принципам обеспечения доверия, формату сертификатов, расширению взаимодействия между пассажирами и полномочными органами через государственные веб-порталы и проверке за пределами аэропортов, при этом следует быстро проверять различные правила и отдавать предпочтение открытым стандартам.

## **7. НЕОБХОДИМЫЕ ДЕЙСТВИЯ**

7.1 Ассамблее предлагается:

- a) обратиться к ИКАО с просьбой интегрировать CAPSCA в свою регулярную программу работы и структуру;
- b) обратиться к Совету ИКАО с просьбой направлять работу в ИКАО таким образом, чтобы ключевые аспекты ЦГВА, в том числе инструктивные материалы по COVID-19, могли быть закреплены и включены в Приложение 9 в целях создания правовой и инструктивной базы, которая будет способствовать согласованному и соразмерному международному реагированию на все виды будущих вспышек, способных оказать серьезное воздействие на авиацию;
- c) признать необходимость разработки легкодоступного инструментария для упрощения формальностей в ожидании будущих вспышек, который мог бы также служить для других целей по упрощению формальностей, и обратиться к ИКАО с просьбой контролировать работу по созданию такого инструментария.

— КОНЕЦ —

---

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R0953&from=EN>