



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

#### ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

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

#### ПРИНЯТИЕ РЕЗОЛЮЦИИ О ПРИНЦИПАХ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В БУДУЩЕМ

(Представлено Чехией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов<sup>1</sup>, других государств-членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)<sup>2</sup> и Европейской организации по безопасности аэронавигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ))

#### КРАТКАЯ СПРАВКА

После введения во время недавней глобальной пандемии многочисленных ограничений на воздушные перевозки, государства и заинтересованные стороны должны принять решение в целях активного совершенствования пассажирских авиaperевозок в период после пандемии путем обеспечения максимально безопасных, доступных, комфортных и беспрепятственных поездок.

Таким образом в настоящем рабочем документе представлен общий долгосрочный концептуальный план в виде принципов высокого уровня на будущее, который послужит ориентиром для государств и заинтересованных сторон в их работе по достижению общей цели оптимизации пассажирских перевозок.

**Действия:** Ассамблее предлагается принять представленную в пункте 4 резолюцию и включить ее положения в текст существующей резолюции 40-16.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Резолюция А40-16, <i>Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей</i>

<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 Государства-члены Международной организации гражданской авиации (ИКАО) вместе с заинтересованными представителями отрасли и другими международными организациями должны принять решение об активном совершенствовании пассажирских авиаперевозок в период после пандемии путем обеспечения максимально безопасных, доступных, комфортных и беспрепятственных поездок.

1.2 Пандемия привела к появлению множества ограничений на авиаперевозки, поэтому многие заинтересованные стороны в авиации сейчас размышляют о том, как провести восстановление по принципу "лучше, чем было" и стремятся оптимизировать пассажирские перевозки, с тем чтобы свести к минимуму сбои и максимально повысить предсказуемость. Признается, что различные заинтересованные стороны поставят разные приоритетные задачи, в том числе применительно к безопасности полетов, авиационной безопасности, мерам по борьбе с преступностью, пограничному контролю, таможенным процедурам, получению доходов, оптимизации пространства и т. д., однако очевидно, что существуют реальные преимущества разработки и принятия принципов высокого уровня для повышения качества обслуживания пассажиров и обеспечения устойчивости к возможным перебоям в будущем.

1.3 В духе *Долгосрочного концептуального плана ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта*<sup>3</sup>, который был разработан в соответствии с рекомендацией шестой Всемирной авиатранспортной конференции, целесообразно было бы разработать общий долгосрочный концептуальный план в целях упрощения формальностей, который послужил бы для государств и заинтересованных сторон ориентиром в их работе по достижению общей цели оптимизации пассажирских перевозок.

## 2. УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ КЛЮЧЕВЫХ ФАКТОРОВ ДЛЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВИАЦИИ ПОСЛЕ ПАНДЕМИИ

2.1 В краткосрочной перспективе по мере превращения COVID-19 в системный фактор нужно опираться на результаты Конференции высокого уровня по COVID-19 (HLCC) и рекомендации Целевой группы Совета ИКАО по восстановлению авиации (ЦГВА), а также на инструктивный материал Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA), чтобы создать необходимые организационные и правовые условия для принятия мер в ответ на следующий кризис в сфере здравоохранения. Важно понимать, что во время вспышек заболеваемости в будущем могут измениться способы заражения и передачи инфекции, поэтому необходимо разработать общие принципы, которые послужат инструктивным материалом и ориентиром как для авиационных органов, так и для представителей отрасли на различных этапах глобального кризиса в сфере здравоохранения. Необходимо изменить и обновить положения Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", с тем чтобы отразить в его Стандартах и Рекомендуемой практике (SARPS) полученный в ходе пандемии COVID-19 ценный опыт, на который можно будет опереться при возникновении кризисов в сфере здравоохранения в будущем.

---

<sup>3</sup> <https://www.icao.int/sustainability/Pages/economic-policy.aspx>

2.2 В частности, необходимо обеспечить введение в авиации всех связанных с COVID-19 мер охраны здоровья, когда для того есть подтверждающие научные данные и веские основанные на результатах оценки риска причины, и их отмену, как только позволяет ситуация. В будущем поездки должны быть организованы таким образом, чтобы они обеспечивали высокий уровень защиты здоровья путешественников и не причиняли им при этом излишних неудобств. Как неоднократно подчеркивала Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) и как указано в Международных медико-санитарных правилах, необходимо избегать ненужного вмешательства в международные перевозки. Поэтому после окончания пандемии следует обеспечить устранение медицинских ограничений (требование сертификатов вакцинации, результатов тестов) при пассажирских перевозках, если это не является необходимым и научно обоснованным требованием.

### **3. ПРИНЦИПЫ ВЫСОКОГО УРОВНЯ В ЦЕЛЯХ ОПТИМИЗАЦИИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**

3.1 При упрощении формальностей в будущем следует руководствоваться необходимостью обеспечить высочайший уровень безопасности полетов и авиационной безопасности и надежную обработку и защиту данных.

3.2 При организации пассажирских перевозок в будущем необходимо в полной мере учитывать развитие технологий, задействуя их безопасным и открытым образом, и обеспечить, чтобы инновационные решения, включая по возможности цифровизацию, приносили пользу всем пассажирам. Появляющиеся новые технологии уже рассматриваются как один из факторов, определяющих будущее авиационных перевозок, в связи с чем следует донести эту мысль до авиационной отрасли. В соответствии со стратегией Технической консультативной группы для программы ИКАО по идентификации пассажиров (TAG/TRIP), предполагается использовать новейшие технологические разработки в целях упрощения пограничного контроля и проверки паспортов и виз, сокращения времени ожидания в очередях, обеспечения возможности проверки документов вне аэропорта в целях устранения прогнозируемых ограничений пропускной способности аэропортов, а также изучения возможности осуществления смешанных перевозок с задействованием других видов транспорта для обеспечения более беспрепятственных поездок.

3.3 Кроме того, на всех этапах перевозок необходимо учитывать дополнительные потребности людей и технологические возможности подписавших соглашение государств, с тем чтобы в ходе такой эволюции ни одна страна не осталась без внимания. Экологические соображения также должны учитываться на всех этапах пассажирских перевозок в целях экономии энергии и предотвращения возникновения отходов.

3.4 Наконец, любая эволюция применительно к пассажирским перевозкам должна повысить их устойчивость к различным кризисным сценариям, включая кризис в сфере здравоохранения и кибер-риски, и поддержать воздушный транспорт в будущем.

### **4. МЕРЫ РЕАГИРОВАНИЯ НА БЫСТРЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ**

4.1 В свете очень быстрого развития ситуации применительно к упрощению формальностей важно, чтобы ИКАО приняла необходимые меры для обеспечения скорейшей разработки правовых и практических принципов, позволяющих воспользоваться преимуществами таких изменений. Одной из мер реагирования в ответ на такую задачу могло бы стать более

регулярное проведение заседаний Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP) в целях оперативного внесения в Приложение 9 или в инструктивный материал необходимых изменений с учетом конкретных потребностей и самых последних событий в авиационном секторе. В таких ситуациях, как пандемия COVID-19, необходимо действовать оперативно и слаженно. Нынешняя частота проведения заседаний FALP, то есть раз в два-три года, не позволяет эффективно реагировать при возникновении подобных ситуаций. Следует рассмотреть вопрос об организации ежегодных заседаний FALP и предусмотреть возможность проведения письменных консультаций.

## 5. НЕОБХОДИМЫЕ ДЕЙСТВИЯ

5.1 Ассамблее предлагается принять следующую резолюцию и включить ее положения в текст существующей резолюции 40-16.

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что вызванный COVID-19 кризис в значительной мере затруднил процесс упрощения формальностей в авиаперевозках, что авиация находится на этапе восстановления, что сейчас как никогда необходимо обеспечить максимально возможную безопасность, доступность, комфорт и беспрепятственность пассажирских перевозок и что государства и заинтересованные стороны при принятии решений, связанных с деятельностью аэропортов и авиакомпаний, должны стремиться ставить во главу угла интересы пассажиров и постоянно совершенствоваться,

*принимая во внимание,* что мы стремимся неизменно повышать качество пассажирских перевозок и должны при этом учитывать внешние факторы, которые могут на нем сказаться, включая угрозы безопасности, нелегальную миграцию, торговлю людьми, мошенничество с использованием проездных документов, незаконный оборот наркотиков и распространение инфекционных заболеваний, и которые по-прежнему представляют собой глобальные угрозы и повседневные реалии,

*принимая во внимание,* что необходимо учитывать и анализировать все этапы пассажирских перевозок на основе четкого и общего набора принципов высокого уровня, которыми следует руководствоваться при оптимизации таких перевозок,

*принимая во внимание,* что с учетом всего вышесказанного существует настоятельная необходимость проводить заседания Группы экспертов по упрощению формальностей более регулярно в целях эффективного рассмотрения и принятия решений по существующим и возможным в будущем проблемам,

*принимает* следующие принципы высокого уровня для организации пассажирских перевозок в будущем:

- a) сводить к минимуму перебои, максимально повышать предсказуемость и избегать ненужных ограничений или сдерживающих факторов на всех этапах пассажирских перевозок;

- b) удовлетворять потребности всех пассажиров без дискриминации и принимать во внимание вопросы инвалидности, ограниченной мобильности и равенства доступа к цифровым решениям;
- c) обеспечивать добросовестную обработку и защиту персональных данных при полном соблюдении прав человека и основных свобод;
- d) поощрять устойчивое развитие путем постоянной оптимизации процессов в целях повышения их энергоэффективности;
- e) поддерживать устойчивость в случае реализации препятствующих деятельности сценариев, включая кризисы в сфере здравоохранения и киберриски;
- f) обеспечивать глобальную интероперабельность на всех этапах перевозок и изучить возможности осуществления бесперебойных смешанных перевозок;

*признает* подходящими следующие механизмы для реализации этих принципов высокого уровня:

- a) способствовать внедрению инновационных технологий и процессов с акцентом на цифровизацию;
- b) по возможности отдавать предпочтение бесконтактным процессам и расширить возможности регистрации вне аэропорта при помощи пользующихся доверием систем;
- c) повысить степень координации действий между различными органами и заинтересованными сторонами;
- d) обеспечить более частое проведение заседаний Группы экспертов по упрощению формальностей.

— КОНЕЦ —