



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 13 повестки дня. Программы упрощения формальностей

**СОДЕЙСТВИЕ РАБОТЕ АЭРОПОРТОВ И ПАССАЖИРСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ
ПРИ ВОССТАНОВЛЕНИИ ВОЗДУШНОГО СООБЩЕНИЯ**

(Представлено Сингапуром при поддержке Федеративных Штатов Микронезии и
Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В этом документе подчеркивается необходимость планирования, координации и реализации политики и мер по содействию бесперебойной работе аэропортов и пассажирским перевозкам при восстановлении воздушного сообщения после пандемии COVID-19. Посредством целенаправленной координации между заинтересованными сторонами аэропорты и авиакомпании могут быть лучше подготовлены к обеспечению достаточных ресурсов и пропускной способности перед ростом спроса. Кроме того, государствам следует пересмотреть меры по упрощению формальностей при пассажирских перевозках, в частности, требования к въезду и санитарные декларации в аэропортах, а также разработать надежную систему управления кризисными ситуациями, учитывающую уроки пандемии.

Учитывая неравномерное восстановление авиaperевозок в мире, крайне важно, чтобы ИКАО сотрудничала с государствами и отраслью в целях восстановления международного воздушного сообщения безопасным, надежным и упорядоченным образом.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) рекомендовать государствам использовать национальные комитеты по упрощению формальностей при воздушных перевозках (NTFC) для координации разработки планов внедрения и решения вопросов, связанных с упрощением формальностей при перевозке пассажиров и работой аэропортов, в целях обеспечения бесперебойного восстановления авиaperевозок;
- b) настоятельно призвать государства пересмотреть текущие въездные требования и процедуры, связанные с COVID-19, в целях повышения уровня упрощения формальностей при пассажирских перевозках и эффективности работы аэропортов;
- c) настоятельно призвать государства разработать систему управления кризисными ситуациями, с тем чтобы сохранять бдительность в отношении будущих событий в области общественного здравоохранения;
- d) рекомендовать ИКАО взять на себя ведущую роль в восстановлении международного воздушного сообщения и повышении устойчивости авиации к чрезвычайным ситуациям в области общественного здравоохранения путем эффективного выполнения рекомендаций Конференции HLCC 2021 года и Целевой группы Совета ИКАО по восстановлению авиации (ЦГВА).

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	Нет
<i>Справочный материал</i>	Приложение 9 "Упрощение формальностей" Международной организации гражданской авиации (ИКАО) Документ "Взлет. Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19" Целевой группы Совета ИКАО по восстановлению авиации (ЦГВА) Дос 10160, Конференция высокого уровня по COVID-19

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Глобальное восстановление авиаперевозок набирает темпы по мере того, как все больше государств ослабляют ограничения, связанные с COVID-19. Однако, в связи с быстрым возобновлением пассажирских перевозок некоторые аэропорты в настоящее время сталкиваются с проблемой недостаточной пропускной способности, ведущей к снижению качества обслуживания пассажиров. В частности, нехватка персонала в аэропортах, снижение уровня квалификации и обременительные процедуры авиакомпаний и аэропортов, вызванные COVID-19, привели к ряду оперативных проблем в аэропортах, таких как длинные очереди на стойках регистрации, в пунктах досмотра в целях безопасности и пунктах иммиграционного контроля, медленная выдача багажа, увеличение числа случаев ошибочно засланного багажа, задержки рейсов и опоздания на стыковочные рейсы. Такие проблемы оказывают негативное влияние на международное воздушное сообщение.

1.2 Кроме того, восстановление авиаперевозок в мире происходит неравномерно. Аэропорты, как правило, начинают испытывать ограничения пропускной способности, когда объем пассажирских перевозок возрастает до уровня, превышающего более чем на 50% допандемический уровень. На примере пандемии, а также текущего восстановления авиаперевозок можно извлечь много уроков. ИКАО и государства должны сотрудничать в целях обеспечения бесперебойного и надежного восстановления авиационного сектора, а также повышения его устойчивости к будущим кризисам в области общественного здравоохранения.

2. МЕРЫ СОДЕЙСТВИЯ РАБОТЕ АЭРОПОРТОВ И ПАССАЖИРСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ ПРИ ВОССТАНОВЛЕНИИ ВОЗДУШНОГО СООБЩЕНИЯ

Использование национального комитета по упрощению формальностей при воздушных перевозках (NTFC) для эффективной координации

2.1 Координация и сотрудничество между основными заинтересованными сторонами среди государственных учреждений и сообщества аэропортов и авиакомпаний в процессе восстановления авиаперевозок также важны, как и при осуществлении мер реагирования на пандемию. В соответствии с рекомендациями, содержащимися в инструктивном документе "Взлет" ЦГВА ИКАО, и рекомендациями Конференции ИКАО HLCC 2021 года, национальный комитет по упрощению формальностей при воздушных перевозках (NATFC) является эффективным форумом для объединения всех основных заинтересованных сторон в целях обсуждения вопросов упрощения формальностей при обслуживании пассажиров и деятельности аэропортов, а также планирования создания адекватных средств и трудовых ресурсов перед восстановлением.

2.2 Нехватка рабочей силы является одной из ключевых оперативных проблем, с которыми сталкиваются аэропорты, поскольку увеличить численность персонала, повысить уровень квалификации и расширить возможности по обслуживанию пассажиров в короткие сроки весьма сложно. Например, на подготовку новых сотрудников, с тем чтобы они отвечали требованиям авиационной безопасности и должностным требованиям, связанным с их функциями, необходимо затратить значительное время до привлечения их к работе. Поэтому планирование должно осуществляться с опережением спроса, чтобы дать время для адаптации сотрудников. Было бы исключительно полезно, если бы заинтересованные стороны могли коллективно решать вопросы на секторальном уровне и вырабатывать приемлемые решения оперативных проблем. Например, корректировка расписания полетов для более равномерного распределения рейсов в определенные часы или изменение рабочих процессов могли бы уменьшить загруженность аэропортов без необходимости отмены рейсов.

2.3 Посредством NATFC, который государства обязаны создать в соответствии с Приложением 9 ИКАО 9¹, регулирующие органы, авиакомпании, эксплуатанты аэропортов и другие заинтересованные стороны, включая органы здравоохранения, могут совместно координировать разработку планов внедрения. Государства могут применить поэтапный подход к ускорению темпов роста перевозок одновременно с наращиванием потенциала по всей производственно-сбытовой цепочке. Первый шаг заключается в оценке возможностей основных аэропортовых средств и служб по обеспечению всеобъемлющего обслуживания воздушных судов, а также пассажирских и грузовых перевозок. При определении ожидаемой пропускной способности могут учитываться такие факторы, как изменение процессов в связи с COVID-19, спрос в пиковые периоды и желаемые уровни обслуживания. Было бы полезно установить реалистичный целевой показатель роста перевозок с указанием сроков и оценить ресурсы пропускной способности, необходимые для достижения целевого показателя роста. Для увеличения численности рабочих и служащих важно определить ключевые требуемые профессии и предусмотреть разумный резерв с учетом возможности систематического отсутствия на рабочем месте. Можно было бы также определить факторы, инициирующие корректировки ресурсного потенциала, а также сроки и шаги для внесения таких корректировок. Кроме того, было бы целесообразно разработать планы действий в чрезвычайных ситуациях на случай незапланированных всплесков спроса на перевозки или других непредвиденных событий, которые могут негативно сказаться на ресурсных возможностях.

Рационализация упрощения формальностей при пассажирских перевозках

2.4 В соответствии с рекомендацией Конференции HLCC 2021 года², государствам следует регулярно оценивать актуальность въездных требований, связанных с охраной здоровья, и отменять ограничения в соответствующее время. Оценку следует проводить с учетом сложившейся ситуации с COVID-19 и местных условий в государствах³.

2.5 В условиях восстановления авиаперевозок и постепенного открытия границ государствами в ряде стран продолжают действовать такие ограничения и требования, связанные с пандемией, как физические проверки медицинских документов авиакомпаниями. Дополнительные проверки документов, связанных с COVID-19, увеличивают время, необходимое для выполнения процессов регистрации и проверок перед посадкой на рейс. Для

¹ Стандарт 8.19 Приложения 9 ИКАО (теперь Стандарт 8.20 согласно поправке 29 к Приложению 9): Каждое Договаривающееся государство создает национальный комитет по упрощению формальностей при воздушных перевозках и, где это требуется, аэропортовые комитеты по упрощению формальностей или аналогичные координирующие органы с целью координации работы по упрощению формальностей, проводимой министерствами, ведомствами и другими организациями государства, занимающимися различными аспектами деятельности международной гражданской авиации или ответственными за них, а также эксплуатантами аэропортов и воздушных судов.

² В рамках пункта 6 повестки дня HLCC 2021 (Оперативные меры в сфере упрощения формальностей, связанные с пандемией COVID-19).

³ Рекомендация 5 ЦГВА ИКАО: В поддержку скорейшего возобновления авиационной деятельности в обычном режиме государствам-членам следует регулярно оценивать необходимость дальнейшего применения мер по снижению риска по мере уменьшения риска передачи COVID-19; применение мер, в которых уже нет необходимости, следует прекратить.

обеспечения своевременного вылета рейсов необходимо упростить въездные требования и санитарные декларации и тем самым сократить продолжительность регистрации убывающих пассажиров в аэропорту.

2.6 В целях повышения эффективности работы, сокращения физического взаимодействия и уменьшения количества человеческих ошибок проверки документов должны быть сведены к минимуму и, насколько это возможно, преобразованы в цифровой формат. Например, было бы полезно перевести в цифровую форму санитарные и иммиграционные декларации⁴, предъявляемые по прибытии, что позволит проводить цифровую верификацию документов на конечном этапе перевозки без необходимости просматривать бумажные документы. Это будет соответствовать предложенной Рекомендуемой практике⁵, которая начнет применяться в ноябре 2022 года согласно поправке 29 к Приложению 9 ИКАО.

2.7 Пандемия COVID-19 приостановила ряд автоматизированных процессов в аэропорту из-за необходимости дополнительных проверок документов. В соответствии с рационализацией въездных требований государства могли бы постепенно возобновить использование автоматизированных процессов в аэропортах (стойки самостоятельной регистрации, пункты сдачи багажа или иммиграционные ворота) и тем самым увеличить ресурсный потенциал и оказать определенную помощь персоналу аэропортов. Применение систем обработки биометрических данных пассажиров способствует бесконтактному взаимодействию, сокращает число проверок бумажных удостоверений личности и повышает уровень авиационной безопасности в аэропортах.

Разработка системы управления кризисными ситуациями

2.8 В соответствии с Приложением 9 ИКАО государства обязаны принять специальный национальный авиационный план подготовки к вспышке эпидемии инфекционной болезни⁶. Несмотря на то, что государства вновь открыли границы для международных авиаперевозок, необходимо сохранять бдительность и поддерживать оперативную готовность в случае ухудшения ситуации с COVID-19. Заинтересованные стороны авиации должны сотрудничать с соответствующими правительственными учреждениями, в частности с органами здравоохранения, для разработки скоординированного плана реагирования на новые варианты, вызывающие беспокойство⁷.

2.9 В рамках такого плана реагирования может применяться подход, основанный на оценке риска. Хотя оценка риска, проводимая органами здравоохранения, будет определять

⁴ Сингапурская карта прибытия (SGAC) – это такая платформа, которая позволяет пассажирам предоставлять необходимую информацию перед въездом, а авиакомпаниям – автоматически определять при регистрации, соответствует ли пассажир всем въездным требованиям, без необходимости искать уведомление об одобрении поездки. Электронная услуга SGAC предоставляется на сайте <https://eservices.ica.gov.sg/sgarrivalcard>.

⁵ Договаривающимся государствам, запрашивающим стандартизированные медико-санитарные документы и/или документацию, касающуюся состояния здоровья, следует рассмотреть возможность создания цифровой платформы здоровья, на которой пассажиры могут оставить заявку на получение уведомления об одобрении поездки государствами места назначения и транзита. Когда Договаривающиеся государства создают цифровую платформу здоровья, эксплуатантам воздушных судов следует, при необходимости, проводить проверки при посадке, чтобы убедиться в том, что каждый пассажир получил одобрение на поездку от государств транзита и места назначения.

⁶ Стандарт 8.16 Приложения 9 ИКАО (теперь Стандарт 8.17 согласно поправке 29 к Приложению 9): Каждое Договаривающееся государство принимает национальный авиационный план подготовки к вспышке эпидемии инфекционной болезни, создающей риск для здоровья населения, или к возникновению чрезвычайной ситуации в области общественного здравоохранения, имеющей международное значение.

⁷ Это соответствует следующим рекомендациям HLCC 2021:

Пункт 6 повестки дня HLCC 2021 (Оперативные меры в сфере упрощения формальностей, связанные с пандемией COVID-19). Государствам следует обеспечить и развивать многосекторную коммуникацию, координацию и сотрудничество между всеми соответствующими заинтересованными сторонами, включая отрасль, при разработке плана реагирования на пандемию COVID-19 в авиации.

Пункт 7 повестки дня (Повышение эффективности национальной координации и международного сотрудничества). Государствам следует принять меры к обеспечению того, чтобы санкционированные полномочными органами здравоохранения меры, оказывающие влияние на авиационную отрасль, были осознаны, оценены и, при необходимости, дополнены авиационными заинтересованными сторонами до их введения, в частности, органами, ответственными за упрощение формальностей.

подход к производству полетов, заинтересованным сторонам авиации было бы целесообразно разработать планы обеспечения оперативной готовности аэропортов к противодействию угрозам общественному здравоохранению при различных сценариях риска. Это означает поддержание некоторых медицинских ресурсов, рабочей силы и технических средств в режиме постоянной готовности к вводу в действие в согласованные и реальные сроки совместно с соответствующими заинтересованными сторонами. Планы должны регулярно пересматриваться, оцениваться и проверяться для определения их эффективности.

Роль ИКАО в координации усилий по восстановлению авиаперевозок и повышению эффективности и оперативности реагирования на чрезвычайные ситуации в области общественного здравоохранения

2.10 ИКАО, государства и отрасль должны совместно работать над возобновлением международного воздушного сообщения и смягчением последствий неравномерного восстановления мировой экономики. ИКАО может играть ведущую роль в обеспечении эффективного выполнения рекомендаций Конференции HLCC 2021 года и ЦГВА. Эти усилия будут включать укрепление роли CAPSCA, совершенствование инструктивного материала по координации внедрения государствами, а также разработку эффективных мер кризисного реагирования на чрезвычайные ситуации в области общественного здравоохранения. Государствам также рекомендуется обмениваться информацией и опытом в отношении своих планов реагирования на кризисные ситуации и восстановления авиации. В этой связи Сингапур рад сотрудничать с ИКАО в деле совместной разработки и реализации программы ИКАО – ГДГА Сингапура по повышению устойчивости авиации, цель которой – протянуть руку помощи примерно 80 генеральным директорам из различных регионов, с тем чтобы извлечь уроки из борьбы с пандемией и подготовить государства к восстановлению и повышению устойчивости авиации.

2.11 Кроме того, в соответствии с рекомендациями HLCC 2021⁸ ИКАО следует разработать унифицированные рамки в целях повышения эффективности глобального управления рисками для общественного здравоохранения в авиации совместно с соответствующими заинтересованными сторонами и разработать в тесном сотрудничестве с соответствующими заинтересованными сторонами охватывающий несколько сценариев механизм внедрения санитарных коридоров (PHC) в период чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения. Это будет способствовать скоординированному и оперативному принятию международных мер пограничного контроля и мер в области здравоохранения в целях эффективного реагирования на кризисные ситуации и восстановления авиаперевозок.

3. ДЕЙСТВИЯ

Ассамблее предлагается:

- a) рекомендовать государствам использовать национальные комитеты по упрощению формальностей при воздушных перевозках (NTFC) для координации разработки планов внедрения и решения вопросов, связанных с упрощением формальностей при перевозке пассажиров и работой аэропортов, в целях обеспечения бесперебойного восстановления авиаперевозок;
- b) настоятельно призвать государства пересмотреть текущие въездные требования и процедуры, связанные с COVID-19, в целях повышения уровня

⁸ В рамках пункта 7 повестки дня (Повышение эффективности национальной координации и международного сотрудничества)

упрощения формальностей при пассажирских перевозках и эффективности работы аэропортов;

- c) настоятельно призвать государства разработать систему управления кризисными ситуациями, с тем чтобы сохранять бдительность в отношении будущих событий в области общественного здравоохранения;
- d) рекомендовать ИКАО взять на себя ведущую роль в восстановлении международного воздушного сообщения и повышении устойчивости авиации к чрезвычайным ситуациям в области общественного здравоохранения путем эффективного выполнения рекомендаций Конференции HLCC 2021 года и Целевой группы Совета ИКАО по восстановлению авиации (ЦГВА).

— КОНЕЦ —