



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ**

**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

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

**УПОРЯДОЧЕНИЕ НА ГЛОБАЛЬНОЙ ОСНОВЕ СТАНДАРТОВ  
ОБРАЩЕНИЯ С ЧЛЕНАМИ ЭКИПАЖЕЙ**

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Во время пандемии COVID-19 различия в практике обращения с членами экипажей воздушных судов в разных странах мира создавали чрезмерные и необоснованные проблемы для членов экипажей воздушных судов, препятствовали усилиям авиакомпаний по обеспечению безопасных и стандартных условий отдыха членов экипажей в некоторых странах. Такая практика не только создавала небезопасные или негуманные условия для членов экипажей, но также приводила к непропорциональному увеличению эксплуатационных затрат для некоторых авиаперевозчиков, нарушению обслуживания, ущемлению прав по двусторонним соглашениям и подрыву конкуренции на международных авиационных рынках. Ассамблее предлагается признать в глобальном порядке членов экипажей воздушных судов работниками жизненно важных сфер услуг, обеспечивающих основополагающую связность и безопасность цепочки поставок, для обеспечения соответствия практике обращения с членами экипажей воздушных судов международным стандартам.

**Действия.** Ассамблее предлагается:

- а) признать в глобальном порядке членов экипажей воздушных судов работниками жизненно важных сфер услуг, играющих критическую роль в обеспечении основополагающей связности и безопасности цепочки поставок;
- б) обеспечить соблюдение государствами-членами практики достойного обращения с членами экипажей, соответствующей международным стандартам;
- с) поручить Группе экспертов ИКАО по упрощению формальностей в координации с механизмом сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA) и Группой экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) разработать стандарт Приложения 9 и относящийся к нему инструктивный материал для установления базового уровня обращения с членами экипажей и предотвращения будущих проблем.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Авиационная безопасность и упрощение формальностей" и "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Значительных финансовых последствий не предполагается
<i>Справочный материал</i>	"Взлет. Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19", четвертое издание, Целевая группа Совета ИКАО по восстановлению авиации (2021), "Модуль для экипажей"

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Авиационная отрасль продолжает сталкиваться со многими проблемами, вызванными пандемией COVID-19. Один из наиболее существенных вызовов для членов экипажей воздушных судов и авиаперевозчиков связан с обеспечением продолжения операций при соблюдении рекомендаций по общественному здравоохранению, различающихся в разных странах, в которые выполняются полеты. С учетом этого авиаперевозчики в оперативном порядке ввели жесткие программы обеспечения здоровья и безопасности своих сотрудников для защиты служащих, членов экипажей, пассажиров и гражданского населения и уменьшения вероятности заболевания COVID-19 членами экипажей. В некоторых государствах также приняты въездные требования для ограничения распространения вируса, включающие меры по тестированию и карантину для въезжающих и выезжающих путешественников. Хотя разработанный Целевой группой Совета ИКАО по восстановлению авиации (ЦГВА) "Модуль для экипажей" рекомендует государствам-членам уменьшить нагрузки на работников критических секторов транспорта, однако в некоторых государствах сочетание принятых авиаперевозчиками и государствами-членами профилактических мер приводит к непоследовательному и проблематичному обращению с членами экипажей воздушных судов, иногда препятствующему осуществлению авиакомпаниями в полной мере своих прав, предусмотренных двусторонними соглашениями в области воздушного транспорта.

1.2 Существующие международные инструктивные материалы, разработанные ИКАО, рекомендуют полномочным органам гражданской авиации координировать на международном уровне вопросы обращения с экипажами воздушных судов с учетом признанных стандартов здравоохранения. Содержащееся в настоящем документе предложение о единообразном подходе призвано избежать нарушений критически важных секторов связности и уменьшить проблемы для членов экипажей, связанные с тестированием, карантинными мерами, перемещением к месту работы и назад, и иммиграционными протоколами, используемыми в отношении других путешественников, не относящихся к жизненно важному персоналу. Несмотря на эти рекомендации, такие различия в стандартах обращения с членами экипажей сохраняются в разных странах мира даже после возобновления перевозок, не относящихся к жизненно важным, и нормализации авиационных рынков.

1.3 Настоящий документ рекомендует, чтобы государства-члены согласовали и ввели в действие приемлемые стандарты обращения с членами экипажей воздушных судов. Настоящий документ также просит Группу экспертов ИКАО по упрощению формальностей в координации с механизмом сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA) и Группу экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) разработать стандарт и относящийся к нему инструктивный материал для установления базового уровня обращения с членами экипажей и предотвращения проблем в будущем.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В связи с пандемией в государствах-членах были приняты различные меры по обеспечению здоровья и безопасности при поездках, призванные сдержать распространение вируса и защитить уязвимые слои населения. Такие меры включали требования в отношении тестирования перед вылетом и по прибытии, карантина по прибытии, предъявления документов о вакцинации, введении запретов на въезд для отдельных категорий путешественников, а в некоторых случаях изолирования и полном запрете на въезд пассажиров. В ряде случаев местные администрации требуют, чтобы до въезда в страну путешественники останавливались в специальных карантинных учреждениях или гостиницах в течение нескольких недель.

2.2 Применительно к членам экипажей авиакомпаний такие ограничения на поездки будут иметь последствия с точки зрения безопасности полетов и ограничивать возможности авиакомпаний по выполнению международных полетов. В частности, при выполнении полетов большой протяженности члены экипажей воздушных судов часто превышают нормативы рабочего и служебного времени, установленные полномочными органами по безопасности полетов авиации, из-за ожидания результатов анализов по прибытии.<sup>1</sup>

2.3 В некоторых государствах-членах члены экипажей воздушных судов также сталкиваются с проблемами, связанными с местами отдыха. В отдельных странах авиакомпании не могут самостоятельно выбирать места отдыха и обязаны использовать официальные карантинные учреждения или гостиницы. Обязанность пребывания в таких заведениях создает для членов экипажей риск заражения COVID-19, так как эти заведения часто используются для карантина лиц, получивших положительный результат анализа, и члены экипажей вынуждены контактировать с ними. Кроме того, имеются многочисленные подтвержденные данные о несоблюдении минимальных требований к чистоте и безопасности в помещениях, и поступали сообщения о случаях, когда членов экипажей запирали в помещениях, лишая их доступа к средствам аварийной эвакуации или службам питания. Члены экипажей должны иметь возможность покинуть свои помещения в аварийных ситуациях, а соблюдение приемлемых стандартов чистоты и круглосуточная доступность продуктов питания также необходимы для обеспечения безопасного и полного отдыха членов экипажей.

2.4 В отсутствие согласованных международных рекомендаций по обращению с членами экипажей воздушных судов работники жизненно важных категорий в авиационном секторе сталкиваются с значительными проблемами в их работе по обеспечению основополагающей связности и безопасности цепочек поставок. Не имея возможности гарантировать на постоянной основе отдых для членов экипажей, авиакомпании рассматривают некоторые маршруты как нецелесообразные с эксплуатационной точки зрения и вынуждены прекращать полеты или вводить дорогостоящие технические остановки во избежание задержек, что часто становится дополнительной проблемой для членов экипажа. Такая практика и отмена маршрутов связаны с повышением эксплуатационных затрат для авиаперевозчиков и в конечном итоге подрывают конкуренцию на рынках международных воздушных перевозок в пользу отдельных авиакомпаний, результатом чего становятся более дорогостоящие и менее эффективные полеты. Такие действия ставят под угрозу эксплуатационные права и могут серьезно нарушать принципы добросовестной конкуренции, зафиксированные в международных соглашениях о воздушном транспорте.

2.5 Члены экипажей воздушных судов являются жизненно важным элементом упрощения формальностей в торговле и путешествиях. Государства-члены уже сталкиваются с прерыванием цепочек поставок в условиях, когда авиакомпании не в состоянии выполнять полеты, и длительные перерывы в обслуживании приводят к ухудшению ситуации в цепочках поставок и ухудшают глобальное экономическое положение. С учетом этого государствам-членам следует официально признать членов экипажей воздушных судов работниками жизненно важной категории и допускать исключение из мероприятий по обеспечению здравоохранения и безопасности, связанных с пандемией, установленных для общей публики, если это возможно и если такие мероприятия создают препятствия выполнению полетов или ставят под угрозу безопасность членов экипажа.

---

<sup>1</sup> Для информации, согласно SARPS ИКАО максимальное рабочее время составляет 14 часов в течение 24-часовых суток. После этого членам экипажа предписан отдых в гостинице в течение 10 часов в рамках каждого 24-часового цикла.

2.6 При понимании того, что каждое государство-член имеет право вводить меры по охране здоровья и обеспечению безопасности в интересах общественного здравоохранения, необходимо установить на глобальной основе базовый уровень обращения с членами экипажей воздушных судов в интересах обеспечения безопасности работников транспортной отрасли жизненно важных категорий и способности членов экипажей и авиаперевозчиков продолжать предоставление услуг по обеспечению основополагающей связности и функционированию цепочек поставок в условиях чрезвычайных ситуаций, связанных с общественным здравоохранением.

2.7 В целях признания членов экипажей воздушных судов авиационными работниками жизненно важной категории, обеспечения высоких стандартов обращения с ними за рубежом и снятия необоснованных ограничений прав авиакомпаний, гарантированных соглашениями о воздушном транспорте, Группе экспертов по упрощению формальностей предлагается разработать инструктивный материал, основанный на изложенных ниже принципах.

2.7.1 *Соответствующие ведомства гражданской авиации, полномочные органы иммиграции и здравоохранения должны способствовать и содействовать ускорению процедур въезда для членов экипажей.* Следует организовать специальные таможенные и иммиграционные маршруты для членов экипажей, отделенные от потоков других пассажиров, с минимальным временем ожидания. Члены экипажей должны избегать контактов с общей публикой путем использования специальных маршрутов для экипажей в аэропортах и использования предоставляемых компанией частных транспортных средств для передвижения между аэропортом и гостиницей.

2.7.2 *По мере более широкой доступности вакцин членов экипажей следует освобождать от требований о тестировании.* В тех пунктах, где требуется тестирование по прибытии, тесты следует сделать как можно менее инвазивными, они должны выполняться медицинскими работниками без возможности причинения повреждений с использованием процедур, гарантирующих защиту от заражения, или выполняться самостоятельно членами экипажей. Членам экипажей следует сразу же по прибытии являться в пункт тестирования по прибытии, а затем с минимальной задержкой следовать в предоставленную экипажу гостиницу. Членам экипажа не следует ожидать результатов анализов в пункте тестирования.

2.7.3 *Единственным местом отдыха для членов экипажей должны быть гостиницы, одобренные авиакомпанией.* В них должны поддерживаться высокие стандарты чистоты, предоставляться меры регулирования температуры и обеспечиваться круглосуточное наличие доступа к услугам по питанию. В стране пребывания членам экипажей следует соблюдать местные законы и выдерживать карантин в своих гостиницах, если это требуется. Членам экипажей можно покидать свои номера в гостиницах для жизненно важной деятельности, которая допускается страной пребывания. Если члены экипажей должны оставаться в своих гостиничных номерах, то они должны иметь возможность экстренной эвакуации в аварийных ситуациях.

2.7.4 *В случае положительного анализа члена экипажа за рубежом на COVID-19 страна пребывания должна разрешать авиакомпании репатриацию такого члена экипажа.* Соответствующая авиакомпания принимает решение о том, следует ли оставить этого члена экипажа в стране пребывания, или организовать его эвакуацию с учетом состояния такого члена экипажа. Ни в коем случае не должны использоваться помещения для карантина, не являющиеся гостиницей, и не допускается перемещение членов экипажа в учреждения, не являющиеся больницами. Авиакомпании также будут проводить проверку контактов для определения необходимости репатриации дополнительных членов экипажа.

2.7.5 *Прошедшие полную вакцинацию члены экипажа должны освобождаваться от требований по карантину и медицинской эвакуации в случае непосредственного контакта с лицами с положительным результатом анализа на COVID-19, за исключением случаев, когда член экипажа, вступивший в непосредственный контакт, чувствует недомогание и получает положительный результат анализа. Лица, имевшие непосредственные контакты, которые прошли полный цикл вакцинации, не должны проходить обязательный карантин и/или процедуру медицинской эвакуации, за исключением случаев, когда они получают положительный результат анализа на COVID-19 или у них появляются симптомы. В случае положительных результатов анализа следует применять все предыдущие рекомендации, касающиеся репатриации.*

### 3. **ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ**

3.1 Ассамблее предлагается:

3.1.1 Признать на глобальной основе членов экипажей воздушных судов работниками жизненно важной категории в отрасли обеспечения основополагающей связности и безопасного функционирования цепочки поставок.

3.1.2 Обеспечить внедрение государствами-членами адекватной практики обращения с членами экипажей, учитывающей международные рекомендации.

3.1.3 Поручить Группе экспертов ИКАО по упрощению формальностей в координации с механизмом сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA) и Группе экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) разработать стандарт Приложения 9 и относящийся к нему инструктивный материал для установления базовых норм обращения с членами экипажей и предотвращения проблем в будущем.