



A41-WP/618
EX/290
2/10/22

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ
ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА
ПО ПУНКТУ 12 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый материал по пункту 12 повестки дня представляется на рассмотрение Исполнительного комитета.

Пункт 12 повестки дня. Итоги Конференции высокого уровня по COVID-19

12.1 На своем пятом заседании Исполнительный комитет рассмотрел вопрос об итогах Конференции высокого уровня по COVID-19 на основе доклада Совета "Итоги пленарных заседаний на уровне министров Конференции высокого уровня по COVID-19" (WP/26), результаты работы в рамках направления по упрощению формальностей Конференции высокого уровня по COVID-19 (WP/20), а также по осуществлению резолюций A37-13, A39-24, A40-14, программы CAPSCA ИКАО и медицинского обеспечения во время событий в области общественного здравоохранения (WP/57 Revision No.1). Комитет также рассмотрел предложение Совета о новой резолюции Ассамблеи *"Декларация об упрощении формальностей при воздушных перевозках, подтверждающая глобальное обязательство обеспечить безопасное и эффективное восстановление авиации после пандемии COVID-19 и сделать авиацию более устойчивой в будущем"*; одну измененную резолюцию Ассамблеи *"Поддержание здоровья и обеспечение безопасных международных воздушных перевозок во время чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения, влияющих на авиаперевозки"* для замены резолюции A37-13 *"Предупреждение распространения инфекционных болезней воздушным транспортом"*; и одну предлагаемую поправку к резолюции A39-24 Ассамблеи *"Стратегия снижения риска бедствий и механизмы реагирования в авиации"*. Кроме того, семь документов были представлены государствами и наблюдателями: WP/213, 201, 321, 363, 102 Revision No.1, 63 и 203. По этому пункту повестки дня были представлены следующие информационные документы: 570, 546, 521, 583 и 590.

12.2 В рабочем документе WP/26 Совет сообщает об итогах трех пленарных заседаний на уровне министров, проведенных в ходе Конференции высокого уровня по COVID-19 (HLCC) в октябре 2021 года, включая краткое изложение обсуждений, Декларацию министров, принятую на Конференции, и последующие действия, запрошенные у ИКАО для оказания поддержки и содействия государствам. При рассмотрении доклада Совета Комитет подчеркнул важность выполнения государствами принятой HLCC Декларации министров для поддержки восстановления, жизнестойкости и устойчивости авиации. Признавая необходимость сочетания существующих бюджетных ресурсов и дополнительных внебюджетных взносов для поддержки дальнейших действий ИКАО, Комитет призвал ИКАО оказывать государствам помощь, способствующую осуществлению Декларации.

12.3 Совет в документе WP/20 сообщает об итогах работы направления по упрощению формальностей (FAL) HLCC, которые включают 79 рекомендаций, одобренных Пленарным заседанием Конференции на уровне министров. После обсуждений Комитет отметил важность выполнения рекомендаций направления FAL HLCC и то, что их выполнение потребует от ИКАО значительных усилий и внебюджетных ресурсов для поддержки работы, не предусмотренной бюджетом. Комитет настоятельно призывает государства выполнить рекомендации направления FAL HLCC 2021 и поддержать ИКАО, предоставив внебюджетные взносы на их реализацию. Комитет согласился представить резолюцию 12/1 на утверждение.

Резолюция 12/1. Декларация об упрощении формальностей при воздушных перевозках, подтверждающая глобальное обязательство обеспечить безопасное и эффективное восстановление авиации после пандемии COVID-19 и сделать авиацию более устойчивой в будущем

Ассамблея,

принимая во внимание, что упрощение формальностей заключается в эффективном управлении процессами пограничного контроля для ускорения его прохождения воздушными судами, пассажирами/экипажем, багажом и грузами,

принимая во внимание, что применение Стандартов и Рекомендуемой практики, содержащихся в Приложении 9 "*Упрощение формальностей*", имеет важное значение для упрощения оформления воздушных судов, пассажиров и их багажа, грузов и почты, а также для решения проблем, связанных с пограничным контролем и процедурами в аэропортах, в целях поддержания эффективности воздушных перевозок,

признавая важное значение эффективной системы реагирования на будущие кризисы, связанные с общественным здравоохранением, которая основана на соответствующих инструктивных материалах, передовой практике, комплексных подходах к управлению рисками и уроках, извлеченных из пандемии COVID-19, с тем чтобы международное авиационное сообщество могло оперативно реагировать на кризис, связанный с общественным здравоохранением, и повысить устойчивость к будущим аналогичным вспышкам заболеваний,

отмечая далее необходимость взаимного признания государствами медицинских свидетельств при их использовании для трансграничных поездок; и интероперабельных долгосрочных решений, использующих цифровые проездные документы и удостоверяющие документы, касающиеся состояния здоровья,

признавая проблемы, с которыми сталкиваются государства и вся авиатранспортная отрасль в деле обеспечения безопасности полетов и эффективной работы в условиях пандемии COVID-19 и в области охраны здоровья и обеспечения безопасности пассажиров и авиационного персонала в связи с продолжающимся воздействием пандемии COVID-19, включая недостаточные координацию и сотрудничество между органами гражданской авиации, органами общественного здравоохранения, другими государственными органами и отраслью при выполнении положений Приложения 9 "*Упрощение формальностей*",

напоминая о Конференции высокого уровня по COVID-19 (HLCC 2021), состоявшейся 12–22 октября 2021 года, и об итогах работы по направлению "*Упрощение формальностей*", одобренных на пленарном заседании на уровне министров,

1. *настоятельно призывает* государства-члены рассмотреть возможность согласования различных альтернативных мер, направленных на обеспечение взаимного признания и доверия к информации о состоянии здоровья пассажиров в связи с COVID-19, которой обмениваются государства, принимая во внимание предписания о защите данных, применимые в государствах;

2. *настоятельно призывает* государства-члены своевременно информировать пассажиров и все заинтересованные стороны авиационного сообщества о своих въездных требованиях, связанных с общественным здравоохранением, а также регулярно оценивать возможность возникновения непосредственных угроз общественному здравоохранению и оперативно принимать меры в случае чрезвычайных ситуаций;

3. *просит* государства-члены стремиться по мере возможности интегрировать верификацию цифровых и нецифровых медицинских свидетельств для пересечения границы в свои системы проверки, с тем чтобы содействовать валидации уже существующих медицинских свидетельств, учитывая, что в некоторых государствах верификация медицинских свидетельств не всегда проводится в пунктах пограничного контроля;

4. *настоятельно призывает* государства-члены принять политику взаимного признания медицинских свидетельств и надлежащую нормативную систему, учитывающую требования в отношении защиты всех данных и конфиденциальности в целях использования медицинских свидетельств для совершения поездок и предусматривающую соответствующие гарантии;

5. *просит* государства-члены содействовать обеспечению глобальной интероперабельности на всех этапах оформления пассажиров с использованием ручных или автоматизированных процессов или определенных сочетаний этих процессов;

6. *просит* государства-члены поддерживать разработку и внедрение инновационных бесконтактных технологий и технологического оборудования, что в сочетании с упрощением формальностей при воздушных перевозках может содействовать сдерживанию распространения инфекционных заболеваний;

7. *просит* государства-члены поддержать внедрение сертификатов вакцинации в соответствии с рекомендациями ВОЗ и обеспечить функциональную совместимость этих сертификатов в случае их выдачи в цифровом формате с учетом специальных требований Технического доклада ИКАО о видимых цифровых печатях без эксплуатационных ограничений (VDS-NC) и других функционально совместимых форматов, разработанных региональными или глобальными межправительственными органами или международно признанными организациями;

8. *просит* государства-члены, запрашивающие медицинскую документацию или контактную информацию, рассмотреть с учетом нецифровых вариантов возможность разработки цифровых платформ по вопросам здравоохранения, с помощью которых пассажиры смогут представлять всю необходимую информацию и подавать заявки на получение уведомления о разрешении на поездку от государств назначения и транзита;

9. *настоятельно призывает* государства-члены проводить комплексные оценки факторов риска с учетом своих национальных факторов, степени допустимости риска и практического применения в авиации положений Приложения 9, касающихся общественного здравоохранения;

10. *настоятельно призывает* государства-члены осуществлять межсекторальную коммуникацию, координацию и сотрудничество между всеми соответствующими заинтересованными сторонами, включая отрасль, в целях разработки национального плана по

обеспечению готовности авиации ко вспышкам эпидемий инфекционных болезней, представляющих угрозу для здоровья населения, а также обеспечить координацию и согласованность между различными государственными органами, ответственными за реагирование на чрезвычайные ситуации в области общественного здравоохранения;

11. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечить координацию действий между полномочными органами гражданской авиации и органами здравоохранения в целях беспрепятственного внедрения соответствующих положений Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", касающихся здравоохранения, принимая во внимание в ходе разработки своих санитарных мер соответствующий многоуровневый подход, основанный на оценке факторов риска;

12. *порукает* ИКАО сотрудничать с соответствующими международными организациями и отраслью в целях разработки концепции кризисного реагирования на случай будущих кризисов в области здравоохранения, основанной на рекомендациях и инструктивном материале Целевой группы Совета по восстановлению авиации (ЦГВА), инструктивном материале Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA), отраслевой передовой практике, комплексных подходах к управлению факторами риска, мерах реагирования государств и уроках, извлеченных из пандемии COVID-19, которая позволит международному авиационному сообществу оперативно реагировать на кризисы в области здравоохранения;

13. *порукает* ИКАО продолжить разработку функционально совместимых долгосрочных решений с использованием принятых государствами цифровых проездных документов и медицинских свидетельств с учетом существующих решений и глобальных ограничений;

14. *порукает* ИКАО продолжать отслеживать последние достижения в этой области и сотрудничать с соответствующими заинтересованными сторонами в целях доработки инструктивного материала по поддержке внедрения положений Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", касающихся здравоохранения.

12.4 Австралия в документе WP/213 сообщает о необходимости для ИКАО и ее государств-членов поддерживать динамику рекомендаций и руководящих указаний Целевой группы Совета ИКАО по восстановлению авиации (ЦГВА), чтобы создать более прочную глобальную систему упрощения формальностей, поддерживающую согласованное на глобальном уровне реагирование государств и отрасли в авиационной сфере на будущие глобальные кризисы в области здравоохранения, включая необходимость улучшения понимания и реализации обязательств в рамках Приложения 9 "*Упрощение формальностей*". Комитет настоятельно призывает Совет к сотрудничеству и координации своих действий с государствами, международными организациями и Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) в целях разработки основы для подготовки к будущим чрезвычайным ситуациям в области общественного здравоохранения и реагирования на них, разработки соответствующих руководящих материалов и оказания помощи в реализации.

12.5 Республика Корея в документе WP/201 указывает на необходимость создания официального механизма для сведения к минимуму путаницы среди авиапассажиров. После обсуждений Комитет отметил проблемы, с которыми сталкиваются авиапассажиры, летный состав и работники авиакомпаний в связи с различными въездными требованиями и отсутствием единой платформы для получения соответствующей информации. Комитет напомнил, что ИКАО создала Центр осуществления мер по реагированию на COVID-19 и восстановлению после него (CRRIC) и отметил, что ИКАО может и далее совершенствовать и улучшать эту платформу, включая ее более частое обновление. Комитет настоятельно призывал государства активизировать свои усилия по использованию ресурсов и инструментов ИКАО, предоставленных им в распоряжение, и укреплять сотрудничество и координацию в отношении реализации мер по предотвращению распространения инфекционных заболеваний воздушным транспортом.

12.6 В документе WP/57 Revision No.1 Совет описывает управление программой ИКАО CAPSCA и прогресс в осуществлении резолюций A37-13, A39-24, A40-14, подчеркивая уроки, извлеченные из пандемии, и рекомендации HLCC и глобального симпозиума CAPSCA. Комитет поддержал идею придания официального статуса CAPSCA и согласился передать ее Совету ИКАО для дальнейшего рассмотрения. Комитет также поддержал деятельность CAPSCA и Исследовательской группы по медицинским положениям (MPSG), осуществляемую в сотрудничестве с Группой экспертов по регулированию воздушного транспорта. Комитет настоятельно призвал государства поддержать ИКАО надлежащими и дополнительными внебюджетными взносами и подчеркнул важность выполнения резолюций A39-24 и A40-14. Комитет далее постановил представить на утверждение Пленарного заседания Резолюцию 12/2, которая заменит резолюцию A37-13.

Резолюция 12/2. Поддержание здоровья и обеспечение безопасных международных воздушных перевозок во время чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения, влияющих на авиaperезовки

Ассамблея,

принимая во внимание статью 14 Конвенции о международной гражданской авиации, которая гласит, что "Каждое Договаривающееся государство соглашается принимать эффективные меры в целях предотвращения распространения посредством аэронавигации холеры, тифа эпидемического, оспы, желтой лихорадки, чумы и таких других инфекционных болезней, которые время от времени определяются Договаривающимися государствами, и с этой целью Договаривающиеся государства будут поддерживать непосредственные консультации с учреждениями, ведающими вопросами международного регулирования в области санитарных мер, примеряемых к воздушным судам",

принимая во внимание статью 44 Конвенции о международной гражданской авиации, которая гласит, что "Целями и задачами Организации являются разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта с тем, чтобы...удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте",

принимая во внимание, что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций одобрила Сендайскую декларацию и Сендайскую рамочную программу по снижению риска бедствий на 2015–2030 гг., принятые на третьей Всемирной конференции Организации Объединенных Наций по снижению риска бедствий,

принимая во внимание статью 14(1) Международных медико-санитарных правил (2005) Всемирной организации здравоохранения, которая гласит, что "ВОЗ сотрудничает и координирует, в соответствующих случаях, свою деятельность с другими компетентными межправительственными организациями или международными органами по осуществлению настоящих Правил, в том числе посредством заключения соглашений и других подобных договоренностей",

принимая во внимание резолюцию А37-13 Ассамблеи ИКАО, которая гласит, что "охрана здоровья пассажиров и членов экипажей на международных рейсах является составной частью безопасных авиаперевозок и что необходимо создавать условия для обеспечения своевременного и экономически эффективного проведения этой работы",

принимая во внимание резолюцию А39-24 Ассамблеи ИКАО, которая гласит, что "всем государствам может быть полезным включить в свои стратегические планы развития авиатранспортного сектора стратегии снижения риска бедствий", и в которой ИКАО поручается "разработать политику реагирования в кризисных ситуациях и стратегию снижения риска бедствий в авиации" и "обеспечить участие ИКАО, если это уместно и согласуется с ее стратегическими целями, в соответствующих механизмах, созданных в поддержку межсекторального осуществления Сендайской рамочной программы по снижению риска бедствий на 2015–2030 гг. и Плана действий ООН по снижению риска бедствий в целях укрепления потенциала противодействия",

принимая во внимание резолюцию А40-14 Ассамблеи ИКАО, которая гласит, что "на различных международных совещаниях и конференциях была выявлена необходимость межсекторального обмена информацией и сотрудничества в целях предупреждения и преодоления чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения",

принимая во внимание, что Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов", Приложение 9 "Упрощение формальностей", Приложение 11 "Обслуживание воздушного движения", том I "Проектирование и эксплуатация аэродромов" Приложения 14 "Аэродромы" к Конвенции о международной гражданской авиации, Приложение 18 "Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху", Приложение 19 "Управление безопасностью полетов" и "Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения" (Дос 4444) содержат ряд Стандартов и Рекомендуемой практики и правил, касающихся мер в области здравоохранения, которые Договаривающиеся государства должны принимать в целях управления проведением медицинского освидетельствования владельцев авиационных свидетельств, обеспечения охраны здоровья и безопасности авиационного персонала и пассажиров, поддержки авиационного персонала при выполнении своих обязанностей и поддержки непрерывной, безопасной и упорядоченной эксплуатации международных воздушных сообщений во время чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения,

принимая во внимание, что программа Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA) ИКАО, национальные программы по упрощению формальностей при воздушных перевозках (NATFP) и национальные комитеты по упрощению формальностей при воздушных перевозках (NATFC) являются надлежащими механизмами расширения взаимодействия и сотрудничества, а также согласования планов обеспечения готовности и реагирования в области общественного здравоохранения,

принимая во внимание, что новая глава 10 Приложения 9 под названием "Положения, касающиеся охраны здоровья" основывается на излеченных из пандемии COVID-19 уроках

относительно поддержания здоровья и обеспечения безопасных международных воздушных перевозок во время чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения, влияющих на авиаперевозки,

принимая во внимание, что Глобальный симпозиум CAPSCA ИКАО, состоявшийся 29–31 марта 2022 года, решительно поддержал рассматриваемые предложения по укреплению CAPSCA и повышению устойчивости авиации к будущим чрезвычайным ситуациям в области общественного здравоохранения,

принимая во внимание, что Глобальный симпозиум CAPSCA ИКАО признал необходимость проверки реализации государствами положений главы 10 "Положения, касающиеся охраны здоровья" Приложения 9 для определения помощи, которая должна быть оказана государствам,

принимая во внимание, что Исследовательская группа ИКАО по медицинским положениям (MPSG) и другие соответствующие рабочие группы ИКАО являются надлежащими органами для разработки плана обеспечения охраны здоровья в авиации и документа "Правила аэронавигационного обслуживания (PANS). Охрана здоровья", дополняющего SARPS ИКАО, который будет поддерживаться платформой обмена цифровой информацией,

1. *порукает* ИКАО укрепить свой потенциал в области управления кризисными ситуациями, в том числе путем создания структуры и механизма реагирования на кризисы на основе опыта, полученного во время кризиса COVID-19;

2. *порукает* ИКАО рассмотреть способы ~~укрепления~~ **придания официального статуса** структуры CAPSCA;

3. *порукает* ИКАО продолжать взаимодействовать с ВОЗ и другими соответствующими организациями, заключая официальные соглашения о сотрудничестве для укрепления CAPSCA и интенсификации деятельности по упрощению формальностей в сфере общественного здравоохранения;

4. *порукает* ИКАО продолжать сотрудничать с ВОЗ и другими учреждениями в сфере общественного здравоохранения, с другими соответствующими организациями авиационной медицины и специализированными медицинскими организациями, с региональными группами планирования и осуществления проектов (PIRG) и региональными группами по обеспечению безопасности полетов (RASG), работающими с Аэронавигационной комиссией, и с группами экспертов по авиационной тематике, в том числе такими, как Группа экспертов по подготовке персонала и выдаче свидетельств и Группа экспертов по управлению безопасностью полетов, для обеспечения обмена информацией и ресурсами в целях глобальной гармонизации в связи с предупреждением и преодолением чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения;

5. *утверждает* разработку плана обеспечения охраны здоровья в авиации, порученную CAPSCA под руководством MPSG, в поддержку усилий по внедрению комплексного обеспечения охраны здоровья в авиации, путем объединения различных ссылок на SARPS, касающиеся медицины и здравоохранения и содержащиеся в Приложениях к Конвенции, в рамках всеобъемлющего архива материалов по обеспечению охраны здоровья в авиации в целях:

- a. управления проведением медицинского освидетельствования владельцев свидетельств;
- b. обеспечения охраны здоровья и безопасности авиационного персонала и пассажиров;
- c. разработки соответствующих основных принципов проведения проверок и механизмов оказания помощи в создании потенциала для внедрения SARPS, касающихся охраны здоровья;
- d. поддержки непрерывной, безопасной и упорядоченной эксплуатации международных воздушных сообщений во время событий в области общественного здравоохранения, влияющих на авиаперевозки (включая, в частности, инфекционные болезни);

6. *порукает* ИКАО должным образом рассмотреть вопрос о разработке документа "*Правила аэронавигационного обслуживания (PANS). Охрана здоровья*", с тем чтобы оказать государствам дальнейшее содействие во внедрении SARPS ИКАО, касающихся здравоохранения;

7. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства обеспечивать сотрудничество между сектором медицинского обслуживания, сектором общественного здравоохранения и авиационным сектором в разработке национального плана готовности авиации к чрезвычайным ситуациям в области общественного здравоохранения, имеющим международное значение (PHEIC), и/или к другим возможным чрезвычайным ситуациям в области общественного здравоохранения, который объединен с общенациональным планом готовности и приведен в соответствие с Сендайской рамочной программой по снижению риска бедствий;

8. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства обеспечить, чтобы национальные планы готовности авиации соответствовали SARPS, PANS ИКАО и Международным медико-санитарным правилам (2005) Всемирной организации здравоохранения и были основаны на научных принципах и рекомендациях ИКАО и Всемирной организации здравоохранения;

9. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства установить требования к привлечению заинтересованных сторон, в частности, авиационных медицинских экспертов, эксплуатантов аэропортов, эксплуатантов воздушных судов, поставщиков аэронавигационного обслуживания и других сторон, при необходимости, к разработке соответствующих планов, связанных с охраной здоровья в авиации;

10. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства участвовать в деятельности программы Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA) для укрепления программы и обеспечения достижения ее целей;

11. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства поддерживать деятельность групп экспертов в предметных областях (напр. MPSG и Группа экспертов по упрощению формальностей (FALP)) по обеспечению охраны здоровья и безопасности авиационного персонала и пассажиров, которые могут влиять на здоровье или создавать риск для безопасности авиаперевозок во время чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения;

12. заявляет, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А37-13.

12.7 Колумбия совместно с Боливией, Бразилией, Венесуэлой (Боливарианская Республика), Гватемалой, Гайаной, Доминиканской Республикой, Мексикой, Панамой, Парагваем, Перу, Суринамом и Уругваем в документе WP/321 выступают за взаимную поддержку и сотрудничество между государствами в целях выработки согласованного и всеобъемлющего подхода к предотвращению распространения инфекционных заболеваний при международных авиAPERелетах. Комитет отметил важность государственного суверенитета, государственного потенциала и ресурсов и настоятельно призвал государства в максимально возможной степени сотрудничать в целях осуществления согласованных мер, включая заключение соглашений, для предотвращения распространения инфекционных заболеваний воздушным транспортом.

12.8 Колумбия, Перу и Уругвай при поддержке Боливии (Многонациональное Государство), Венесуэлы (Боливарианская Республика), Гватемалы, Панамы и Парагвая в документе WP/363 подчеркивают преимущества признания и внедрения общего подхода к здравоохранению в области подготовки к пандемиям для согласования мер в случае пандемий. Комитет настоятельно призвал государства расширять сотрудничество и координацию действий, включая подписание общих региональных двусторонних и/или многосторонних соглашений, отметив, что такие соглашения не должны заменять существующие соглашения о воздушном сообщении, а также подчеркнув необходимость тесного сотрудничества с Группой экспертов по регулированию воздушного транспорта (АТРР) и Группой экспертов по упрощению формальностей (FALP) для обеспечения согласованности между различными политическими мерами.

12.9 Чехия от имени Европейского Союза и его государств-членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛЯ в документе WP/102 Revision No.1 предлагает поправку к резолюции Ассамблеи А39-24 и выступает за эволюцию нынешней глобальной системы антикризисного управления в сторону подхода, включающего многоуровневое антикризисное управление, для поддержки предсказуемого и согласованного оперативного реагирования на кризис. Комитет признал ценность такой основы, отметил, что ИКАО приступила к работе по разработке структуры и механизмов для внедрения глобальной системы антикризисного управления и что реализация силами ИКАО потребует значительных усилий и внебюджетных ресурсов для поддержки работы, не предусмотренной бюджетом, и настоятельно призывает государства поддерживать ИКАО внебюджетными взносами. Комитет согласился представить на утверждение предлагаемую поправку к резолюции А39-24 Ассамблеи.

Резолюция 12/3. Стратегия снижения риска бедствий и механизмы реагирования в авиации

Ассамблея,

принимая во внимание статью 44 Конвенции о международной гражданской авиации, в которой отмечается, что в число целей и задач ИКАО входит содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте,

принимая во внимание, что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций одобрила Сендайскую декларацию и Сендайскую рамочную программу по снижению риска бедствий на 2015–2030 гг., принятые на Третьей Всемирной конференции Организации Объединенных Наций по снижению риска бедствий,

учитывая, что стихийные бедствия наносят ущерб социальной и экономической инфраструктуре всех стран и что особо тяжелые долгосрочные последствия стихийных бедствий испытывают развивающиеся страны, что затрудняет их устойчивое развитие,

учитывая, что основную ответственность за предупреждение и снижение риска бедствий несут государства и что любые предпринимаемые Организацией меры реагирования должны определяться пострадавшим(и) государством(ами) и согласовываться с ним(и);

признавая, что в Приложении 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", Приложении 6 "Эксплуатация воздушных судов", Приложении 9 "Упрощение формальностей", Приложении 11 "Обслуживание воздушного движения", Приложении 14 "Аэродромы" и Приложении 19 "Управление безопасностью полетов" содержатся предназначенные для государств Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS), касающиеся планирования мероприятий на случай чрезвычайных обстоятельств и мер реагирования, а также процедур пограничного контроля, связанных с выполнением рейсов по оказанию помощи после стихийных бедствий или антропогенных катастроф;

признавая, что снижение риска бедствий является одной из важных функций системы Организации Объединенных Наций, которой следует уделять постоянное внимание, и подчеркивая необходимость демонстрации международным сообществом твердой политической решимости, необходимой для использования научных и технических знаний для уменьшения уязвимости перед лицом стихийных бедствий и экологических опасностей, принимая во внимание особые потребности развивающихся стран,

признавая, что всем государствам жизненно необходимо иметь устойчивую к бедствиям авиационную инфраструктуру, способствующую социально-экономическому развитию и обеспечивающую в трудные времена своевременное и эффективное распределение помощи,

признавая, что всем государствам может быть полезным включить в свои стратегические планы развития авиатранспортного сектора стратегии снижения риска бедствий,

признавая, что существует необходимость координировать на наиболее адекватном уровне меры в области политики и оперативные меры реагирования на стихийные бедствия или антропогенные катастрофы, достигающие регионального или глобального масштаба,

1. *настоятельно рекомендует* государствам признать значительную роль авиации в контексте снижения риска бедствий на национальном уровне, в том числе в своих стратегических планах развития авиатранспортного сектора;

2. *настоятельно рекомендует* государствам учитывать приоритетные задачи по снижению риска бедствий, содержащиеся в Сендайской рамочной программе по снижению риска бедствий на 2015–2030 гг., а также передовую практику государств-членов, при разработке своих

государственных планов на случай чрезвычайных ситуаций, а также в требованиях к планам действий поставщиков авиационных услуг в случае чрезвычайных ситуаций;

3. *порукает* Совету разработать политику реагирования в кризисных ситуациях и стратегию снижения риска бедствий в авиации, которые будут регламентировать и определять стратегический подход и оперативные действия по реагированию на связанные с авиацией кризисные ситуации, которые могут отрицательно сказываться на безопасности полетов или непрерывности деятельности международной гражданской авиации;

4. *порукает* Совету оказывать помощь государствам в реализации стратегий снижения риска бедствий в авиации, уделяя первоочередное внимание наименее развитым странам (НРС), развивающимся странам, не имеющим выхода к морю (РСНВМ) и малым островным развивающимся государствам (МОСТРАГ);

5. *порукает* Генеральному секретарю в координации с пострадавшими государствами и соседними государствами разработать сеть ИКАО, состоящую из структур, координирующих действия в кризисных ситуациях, и соответствующих координационных механизмов и договоренностей между ИКАО, регионами, государствами и отраслью, поддерживающую скоординированные меры в области политики и оперативные меры реагирования и оказания помощи в кризисных ситуациях на наиболее адекватном уровне реагирования и оказания помощи ИКАО в кризисных ситуациях;

6. *порукает* Генеральному секретарю продолжать коллективную работу в рамках системы Организации Объединенных Наций для обеспечения своевременной, согласованной и качественной помощи всем государствам в случае, если ущерб от бедствий создает угрозу здоровью людей и развитию;

7. *порукает* Генеральному секретарю обеспечить участие ИКАО, если это уместно и согласуется с ее стратегическими целями, в соответствующих механизмах, созданных в поддержку межсекторального осуществления Сендайской рамочной программы по снижению риска бедствий на 2015–2030 гг. и Плана действий ООН по снижению риска бедствий в целях укрепления потенциала противодействия.

12.10 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) в документе WP/63 подчеркивает, что фрагментарный характер мер, вводимых государствами, привел к путанице как для пассажиров, так и для эксплуатантов, что затруднило восстановление международной авиации. После обсуждений Комитет принял к сведению рекомендации, содержащиеся в документе, а также то, что рекомендация по результатам проверки, касающейся реагирования ИКАО на пандемию COVID-19, будет рассмотрена на предмет ее выполнения. Он также отметил текущую работу в отношении рекомендуемых рамок и рабочих планов CAPSCA, обратился к заинтересованным сторонам с просьбой сотрудничать с ИКАО и отметил, что результаты будут зависеть от ресурсов ИКАО.

12.11 Международная федерация транспортников (МФТ) в документе WP/203 предлагает меры, основанные на уроках, извлеченных из пандемии COVID-19, которые должны быть приняты в ответ на будущие вспышки инфекционных заболеваний. Комитет при рассмотрении документа

отметил важную роль ЦГВА в борьбе с COVID-19, проведение обзора в ИКАО и тот факт, что текущая работа по разработке и внедрению согласованных планов реагирования на кризисные ситуации включает операции в кабине. Комитет далее отметил необходимость координации и сотрудничества между заинтересованными сторонами для реализации намеченного. По поводу придания официального статуса CAPSCA Комитет решил передать этот вопрос Совету ИКАО для дальнейшего рассмотрения.

12.12 Были приняты к сведению информационные документы, представленные Бразилией (WP/546), Индонезией (WP/521), Оманом (WP/583) и Международной федерацией транспортников (WP/590).

— КОНЕЦ —