



HLCC 2021-WP/234  
FAL/80  
19/10/21

## **КОНФЕРЕНЦИЯ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО COVID-19**

**Монреаль, 12–22 октября 2021 года**

### **ПРОЕКТ ДОКЛАДА НАПРАВЛЕНИЯ "УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ" ПО ПУНКТУ 10 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Прилагаемый проект доклада по пункту 10 повестки дня представляется на утверждение в рамках направления "Упрощение формальностей" для последующего представления пленарному заседанию.



**Пункт 10 повестки дня. Прочие вопросы для рассмотрения в рамках направления "Упрощение формальностей"**

1.1 Конференция рассмотрела рабочий документ WP/24, представленный Секретариатом, в котором подчеркивается, что важность оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям обуславливает необходимость наличия национальных законодательных актов, нормативных положений и/или принципов, обеспечивающих возможность выделения необходимых ресурсов и принятия соответствующих мер на всех государственных уровнях в кратчайшие сроки. Кроме того, программы оказания помощи лицам, пострадавшим в авиационных происшествиях, и их семьям требуют совместного планирования и реагирования, в частности со стороны эксплуатанта воздушного судна, эксплуатанта аэропорта и государства места авиационного происшествия, а также надлежащей координации действий для принятия эффективных краткосрочных и долгосрочных мер по удовлетворению потребностей лиц, пострадавших в авиационных происшествиях, и их семей. ИКАО в настоящее время также рассматривает вопрос о разработке обучающего курса на основе документов Дос 9998 *"Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"* и Дос 9973 *"Руководство по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"*. Конференции также предложено рассмотреть вопрос о том, следует ли государствам, если они еще этого не сделали, ввести в действие законодательные акты, нормативные положения и/или принципы, предусматривающие оказание помощи лицам, пострадавшим в авиационных происшествиях, и их семьям; принять меры к тому, чтобы каждый эксплуатант воздушных судов или аэропорта, в зависимости от конкретного случая, разработал соответствующие планы по оказанию своевременной помощи лицам, пострадавшим в авиационных происшествиях, и их семьям; признать необходимость значительной оптимизации как финансовых, так и кадровых ресурсов для обеспечения более активного и эффективного внедрения положений Приложения 9 всеми государствами – членами ИКАО в течение следующего трехлетнего периода; обеспечить представление отчетности по их статусу соблюдения в рамках системы EFOD; обеспечить соответствие их ответов на вопросник с той информацией, которая представляется в рамках системы EFOD, и одобрить идею о введении ежегодно отмечаемого международного дня, посвященного жертвам авиационных катастроф и их семьям, и высказать соображения относительно подходящего дня. Конференции было также предложено рассмотреть вопрос о целесообразности разработки обучающего курса на основе документов Дос 9998 и Дос 9973. Конференция согласилась с рекомендациями, призвав ИКАО ускорить разработку обучающего курса по документам Дос 9998 и Дос 9973 и обеспечить проведение такого обучающего курса для государств-членов. Конференция также отметила важность создания механизмов для оказания своевременной помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям.

1.2 Конференция рассмотрела рабочий документ WP/43 представленный Индонезией, относительно оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, в котором подчеркивается, что оказание надлежащей помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям обуславливает необходимость наличия национальных законодательных актов, нормативных положений и/или принципов, обеспечивающих возможность выделения необходимых ресурсов и принятия соответствующих мер в кратчайшие сроки. Конференции было предложено сделать вывод о том, что ИКАО следует разработать вопросы протокола для УППКБП и УППАБ с тем, чтобы системы контроля в государствах отслеживали введение в действие Договаривающимися государствами и их эксплуатантами правил и программ по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям и уведомляли об этом; рассмотреть вопрос повышения статуса Рекомендуемой практики 8.46 до уровня Стандарта. Конференция отметила, что в отношении повышения статуса Рекомендуемой практики 8.46 Приложения 9 до уровня Стандарта 12-е совещание Группы экспертов ИКАО по упрощению формальностей единогласно рекомендовало произвести это повышение. Конференция также призвала

государства внедрить соответствующие правила и политику для оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Конференция не поддержала разработку дополнительных вопросов протокола, касающихся помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, для включения в механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности (УППАБ-МНМ) и механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП).

1.3 Конференция рассмотрела рабочий документ WP/77, представленный Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международной федерацией транспортных рабочих (ITF), в котором подчеркивается обеспокоенность в связи с растущей частотой и серьезностью инцидентов с участием недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров; некоторых из которых сопровождалось физическими стычками и приводили к отклонению от маршрута полета, что имеет серьезные потенциальные последствия для здравоохранения и безопасности полетов. Важно, чтобы государства обладали необходимой юрисдикцией, позволяющей реагировать на такие инциденты при посадке на своей территории, а также надежные варианты гражданского и административного правоприменения в дополнение к судебным преследованиям в системе уголовного правосудия. Конференции было предложено признать, что меры в области здравоохранения, принятые авиакомпаниями в ответ на пандемию COVID-19 и, в частности, требующие ношения лицевых масок и ограничивающие некоторую деятельность на борту воздушного судна, привели к заметному росту числа правонарушений, совершаемых недисциплинированными и нарушающими порядок пассажирами; и решительно поддержать руководящие указания, содержащиеся в докладе ЦГВА, рекомендуя государствам – членам ИКАО внедрить в своё национальное законодательство механизмы противодействия правонарушениям с участием недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров в свете увеличения числа таких правонарушений, связанных с пандемией COVID-19, в соответствии с Приложением 17 и положениями о безопасности Приложений 6 и 9, а также соответствующими публикациями ИКАО. Конференция приняла к сведению информацию, содержащуюся в документе, и признала, что инциденты с участием недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров, особенно на борту воздушного судна, влекут за собой серьезные потенциальные последствия для безопасности пассажиров и полета. Конференция поддержала рекомендации, содержащиеся в документе, отметив, что государствам следует принимать соответствующие правоприменительные меры в соответствии с законом и процессуальными нормами. Она также призвала государства, которые не ратифицировали Монреальский протокол 2014 года, сделать это, а также рассмотреть инструктивный материал, содержащийся в документе ИКАО *"Руководство ИКАО по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров"* (Дос 10117).

1.4 Конференция рассмотрела рабочий документ WP/106, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, в котором подчеркивается обеспокоенность беспрецедентным воздействием COVID-19 на международный воздушный транспорт и, в целом, отсутствием инструктивного материала ИКАО для оказания государствам помощи в смягчении кризисных последствий. По мнению ОАЭ, ИКАО следует начать соответствующий процесс изменения типовых соглашений ИКАО о воздушном сообщении (документ добавление 1, Дос 9587 *"Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта"*) с тем, чтобы предоставить в этой связи государствам-членам соответствующие руководящие указания и инструкции в отношении мер, которые следует принимать для сохранения существующих согласованных двусторонних договоренностей о воздушных сообщениях, даже когда, исходя из характера кризиса, внедряются согласованные временные мероприятия. Конференции было предложено просить ИКАО поручить эту задачу соответствующему органу. Конференция приняла к сведению информацию, содержащуюся в документе, и признала, что ИКАО

продолжает играть лидирующую роль в нацеливании усилий государств-членов на минимизацию последствий пандемии COVID-19, и поддержала мнение о том, что ИКАО следует консультироваться с Группой экспертов по регулированию воздушного транспорта для оценки необходимости изменения типовых соглашений ИКАО о воздушном сообщении (ASA). Конференция также отметила необходимость создания механизмов для устранения перебоев в международном воздушном сообщении, возникающих в связи с временными кризисными ситуациями, при сохранении существующих двусторонних/региональных соглашений о воздушном сообщении, а также необходимость разработки новых инструктивных материалов для защиты ASA даже при введении временных мер. Конференция также согласилась с необходимостью повышения устойчивости к будущим кризисам, но отметила, что это может быть сделано в рамках действующих ASA, а также что государствам следует выполнять обязательства по ASA и достигать дружественного разрешения разногласий.

1.5 Конференция рассмотрела рабочий документ WP/181, представленный Чили, о важности либерализации грузовых перевозок в контексте пандемии COVID-19, в котором рассматривается опыт региона Латинской Америки по подготовке соглашения о либерализации грузовых авиаперевозок для облегчения транспортировки и доставки вакцин, медикаментов и изделий медицинского назначения для борьбы с пандемией COVID-19 и показывается важность создания условий, благоприятствующих либерализации данного конкретного рынка, как незаменимого инструмента для будущих чрезвычайных ситуаций в области здравоохранения. Конференция поддержала разработку мер, направленных на подготовку предложений относительно многосторонних соглашений об упрощении грузовых авиаперевозок, особенно в периоды пандемий или крупных катастроф, когда скорость воздушного транспорта имеет решающее значение для эффективности помощи или смягчения негативных последствий таких обстоятельств. Конференция также отметила, что вопросы, касающиеся многосторонних инструментов по либерализации грузовых авиаперевозок, уже обсуждались ранее в рамках Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP), и Группа экспертов решила не продолжать разработку отдельного соглашения по либерализации грузовых авиаперевозок.

1.6 Конференция рассмотрела рабочий документ WP/188, представленный Колумбией, о признании эквивалентности мер контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута (OSS) и мер в области здравоохранения. Признавая, что коммерческий воздушный транспорт является определяющим фактором развития и роста экономики государств, способствующим развитию туризма и обеспечению транспортных связей, важно не упускать из вида существующие факторы риска; по этой причине государства повышают эффективность систем авиационной безопасности гражданской авиации, обеспечив использование передового опыта и применение общих стандартов для реагирования на указанные выше вызовы, достигая таким образом взаимного доверия и делая следующий шаг в направлении взаимного признания принимаемых мер. Восстановление воздушного транспорта после пандемии COVID-19 требует от государств изучения новых возможностей применения процессов и процедур контроля в целях безопасности гражданской авиации, которые снижают риск для здоровья пользователей воздушного транспорта и авиационных работников, не ставя под угрозу безопасность гражданской авиации. Конференция отметила, что необходимо учитывать сложность принятия меморандумов о взаимопонимании (МОВ) между государствами, и что с технической точки зрения система контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута может быть в принципе реализована при условии, что уровень безопасности в участвующих странах является сопоставимым и имеет место взаимное признание этого. Конференция также отметила, что механизмы OSS могут быть сложными, учитывая необходимость заключения многосторонних соглашений, и предостерегла от использования механизмов OSS для достижения целей, не связанных с авиационной безопасностью, поскольку это может потенциально поставить под угрозу целостность глобальной сети авиационной безопасности, если государства не будут в первую очередь полностью соблюдать Стандарты Приложения 17.

1.7 Были приняты к сведению информационные документы WP/178, представленный Межгосударственным авиационным комитетом (МАК), WP/207, представленный ЛАКГА, и WP/217, представленный ИТФ. С учетом вышеупомянутого Конференция согласилась со следующими рекомендациями:

**Рекомендация 10/1. Прочие вопросы для рассмотрения в рамках направления "Упрощение формальностей"**

Государствам:

- a) если они еще не сделали этого, ввести в действие законодательные акты, нормативные положения и/или принципы, предусматривающие оказание помощи лицам, пострадавшим в авиационных происшествиях, и их семьям;
- b) принять меры к тому, чтобы каждый эксплуатант воздушных судов или аэропорта, в зависимости от конкретного случая, разработал соответствующие планы по оказанию своевременной помощи лицам, пострадавшим в авиационных происшествиях, и их семьям;
- c) признать необходимость значительной оптимизации как финансовых, так и кадровых ресурсов для обеспечения более активного и эффективного внедрения положений Приложения 9 всеми государствами – членами ИКАО в течение следующего трехлетнего периода;
- d) обеспечить представление отчетности по их статусу соблюдения в рамках системы EFOD;
- e) обеспечить соответствие их ответов на вопросник с той информацией, которая представляется в рамках системы EFOD;
- f) решительно поддержать инструктивные материалы, содержащиеся в докладе ЦГВА, рекомендовав государствам – членам ИКАО внедрить в свое национальное законодательство механизмы противодействия правонарушениям с участием недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров в свете увеличения числа таких правонарушений, связанных с пандемией COVID-19.

ИКАО:

- a) ускорить разработку обучающего курса на основе документов Doc 9998 и Doc 9973, и обеспечить проведение такого обучения для государств-членов;
- b) следует консультироваться с АТРР относительно возможного внесения изменений в типовые соглашения ИКАО о воздушном сообщении, чтобы предложить государствам-членам соответствующую политику и инструктивный материал, если она сочтет это необходимым.