



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Ref.: EC 2/76-21/21
EC 6/3, AN 13/35

17 марта 2021 года

Содержание: принятие сопроводительного документа высокого уровня и третьего издания документа *"Взлет. Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19"* в рамках этапа III работы Целевой группы Совета ИКАО по восстановлению авиации (ЦГВА)

Требуемые действия: а) принять к сведению вышеупомянутые документы; б) выполнить изложенные в этих документах рекомендации и инструктивные указания в координации с региональными бюро ИКАО

Имею честь сообщить вам о том, что в рамках этапа III работы Целевой группы Совета по восстановлению авиации (ЦГВА) Совет Международной организации гражданской авиации (ИКАО) принял новый сопроводительный документ высокого уровня (HLCD) и третье издание документа *"Взлет. Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19"* (TOGD), в которых изложены дополнительные рекомендации и инструктивные указания в свете последних событий, связанных с кризисом, вызванным COVID-19.

В HLCD содержатся шесть новых и две пересмотренные рекомендации, которые касаются следующего: а) продление временных послаблений при помощи новой системы целевых исключений, заменяющей различия в связи с чрезвычайной ситуацией, вызванной COVID-19 (CCRD); б) внедрение санитарных коридоров (PHC); в) безопасная, оперативная и эффективная транспортировка вакцин по воздуху; г) стандартизация сертификатов о тестировании для авиаперелетов; д) вакцинация экипажа и пассажиров; и е) коммуникационная и информационная стратегия. Обновленный TOGD содержит более подробное изложение некоторых рекомендаций и самые последние оперативные рекомендации и инструкции в области общественного здравоохранения, касающиеся авиаперелетов, отражающие технологические и медицинские достижения. Рекомендуемая многоуровневая стратегия управления рисками была дополнена соображениями по протоколам тестирования и интероперабельности методов подтверждения результатов тестов, вакцинации экипажа и пассажиров, а также по использованию соответствующих масок во время авиаперелетов. Для получения более подробных инструктивных указаний по оценке и разработке общей государственной стратегии управления рисками, включая возможное использование тестирования и создание PHC, в TOGD предлагается обращаться к обновленному *Руководству по тестированию и мерам управления факторами риска при международных операциях* (Doc 10152).

Государствам настоятельно рекомендуется соблюдать и выполнять эти рекомендации и инструктивные указания в координации с региональными бюро ИКАО с учетом своих конкретных потребностей и обстоятельств. Хотелось бы также напомнить вашей администрации о необходимости представить информацию о ходе выполнения вашим государством рекомендаций и инструктивных указаний ЦГВА через координатора по этому вопросу в Центр осуществления мер по реагированию на COVID-19 и восстановлению после него (CRRIC) и по мере необходимости обновлять эту информацию.

Примите заверения в моем самом высоком уважении.

Фан Лю
Генеральный секретарь

Дополнения:

- A. Сопроводительный документ высокого уровня.
- B. Третье издание документа *"Взлет. Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19"*.

Дополнение А к письму государствам ЕС 2/76-21/21



Международная организация гражданской авиации

Целевая группа Совета по восстановлению авиации (ЦГВА)

Этап III

Сопроводительный документ высокого уровня

представляет рекомендации и указания ЦГВА
в свете последних событий, касающихся кризиса,
вызванного COVID-19

Монреаль, Канада, 10 марта 2021 года

Рекомендации

Ниже представлен краткий обзор рекомендаций, содержащихся в настоящем документе, которые дополняют первоначальные одиннадцать рекомендаций, приведенных в докладе ЦГВА в июне 2020 года¹, и три дополнительных рекомендации, представленные в сопроводительном документе высокого уровня в ноябре 2020 года².

Рекомендация 12 (пересмотренная)

Государства-члены должны запланировать внедрение необходимых мер для снижения факторов риска, связанных с длительным периодом действия паллиативных регулятивных мер, и стараться не продлевать сроки действия этих послаблений (как базовых различий, так и различий, продленных в связи с чрезвычайной ситуацией, вызванной COVID-19 (CCRD)) после 31 марта 2021 года. Государствам, которым необходимы альтернативные действия, позволяющие поставщикам услуг и персоналу сохранять во время пандемии действительность своих свидетельств, лицензий и других разрешений, следует с 1 апреля 2021 года использовать систему целевых исключений (ЦИ). Кроме того, государствам рекомендуется упростить трансграничный доступ к медицинским учреждениям и учебным центрам, включая тренажерные устройства имитации полетов, используемые для поддержания сертификации летных экипажей (национальных и иностранных) и диспетчеров управления воздушным движением, для обеспечения отсутствия перерывов в работе и сохранения квалификации.

Рекомендация 14 (пересмотренная)

Государствам, рассматривающим вопрос об установлении санитарного коридора (PHS), следует активно обмениваться информацией друг с другом для согласованного введения PHS. В целях содействия их введению ИКАО предоставила в распоряжение государств комплекс мер по осуществлению ((iPack), касающийся установления PHS, в дополнение к решениям, конкретно касающимся PHS, опубликованным на сайте ИКАО и в приложении, содержащем типовую форму взаимодействия между государствами в отношении PHS.

Рекомендация 15

Государствам-членам настоятельно рекомендуется незамедлительно реализовать положения дополнений 1 и 2 к *Техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху* (Doc 9284), чтобы упростить транспортировку вакцин от COVID-19 и разрешить перевозку на борту воздушного судна определенных опасных грузов, обеспечив создание безопасных, санитарных условий для пассажиров и экипажа. Если государство хочет ввести более ограничительные условия, ему следует помнить об обязанности представить уведомление о различиях между правилами государства и Техническими инструкциями.

¹ <https://www.icao.int/covid/cart/Pages/CART-Report---Executive-Summary.aspx>

² <https://www.icao.int/covid/cart/Pages/Recommendations.aspx>

Рекомендация 16

Государствам-членам рекомендуется рассмотреть вопрос о временном снятии ограничений на авиагрузовые перевозки, включая, в частности, вопрос о предоставлении дополнительных двусторонних прав иностранным авиакомпаниям, в особенности для выполнения чисто грузовых перевозок, с целью упростить перевозку товаров первой необходимости, материально-технических средств и вакцины от COVID-19.

Рекомендация 17

Государствам-членам следует ввести свидетельства о тестировании на основе протокола, минимального набора данных и подходов к внедрению, обрисованных в общих чертах в *Руководстве по тестированию и мерам управления факторами риска при международных операциях* (Doc 10152), чтобы упростить воздушные перевозки. Государствам предлагается требовать представления доказательств тестирования, которые должны быть конфиденциальными, заслуживающими доверия, проверяемыми, удобными для использования, отвечающими законодательству о защите данных и интероперабельными в международном/глобальном масштабе. Следует проанализировать существующие решения для возможного включения в них видимой цифровой печати. Это может быть применимо к свидетельствам о вакцинации.

Рекомендация 18

Государствам-членам следует как можно быстрее упростить экипажам доступ к вакцинации в свете рекомендаций Стратегической консультативной группы экспертов Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) по иммунизации (СКГЭ) (этап III)³

Рекомендация 19

Вакцинацию не следует делать обязательным условием международной перевозки. Если и когда доказательства подтверждают, что вакцинированные лица не будут передавать вирус SARS-CoV-2 или будут представлять собой снижение риска передачи вируса, государства-члены могут рассмотреть возможность освобождения таких лиц от тестирования и/или мер карантина, исходя из принятого государством порога риска, национальной системы, ситуации с COVID-19 и многоуровневой системы минимизации факторов риска, описанных в документе *"Взлет. Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19."*

Рекомендация 20

Государствам-членам следует обеспечить, чтобы инструктивные указания ЦГВА ИКАО были приняты во внимание более широким кругом административных органов в процессе принятия решений, касающихся составления национальных планов восстановления.

³ <https://www.who.int/publications/m/item/who-sage-roadmap-for-prioritizing-uses-of-covid-19-vaccines-in-the-context-of-limited-supply>

1. ВВЕДЕНИЕ: ОБЩИЙ КОНТЕКСТ

Глобальный кризис общественного здравоохранения продолжается. Несмотря на некоторые признаки улучшения к концу 2020 года, пандемия COVID-19 усилилась по всему миру на фоне распространения новых и более агрессивных вариантов вируса. Новая волна случаев заболевания и смертей побудила правительства повторно вводить строгие карантинные меры, закрывать границы, а также вводить ограничения на поездки, что привело к еще большим социально-экономическим последствиям, чем предсказывалось первоначально. Фактически остановился глобальный процесс восстановления системы воздушного транспорта, чему способствовали новые вспышки заболевания, последующие бессистемные ограничения на поездки, включая требования к прохождению карантина, и пребывающие в нерешительности пассажиры.

Положительным фактором является то, что обозримые перспективы окончания кризиса созданы благоприятными новостями о существенном прогрессе в разработке вакцин, их одобрении и распространении. Авиация играет решающую роль в деле безопасной, быстрой и эффективной перевозки вакцин по всему миру. В ожидании вакцинации значительного большинства мирового населения государства могут прибегнуть к другим механизмам восстановления потока пассажиров и товаров, а также предпринимательской деятельности, в соответствии с существующими на местах системами управления факторами риска в области здравоохранения.

Новый и обновленный инструктивный материал. Целевая группа Совета ИКАО по восстановлению авиации (ЦГВА) возобновила работу в начале 2021 года, чтобы проанализировать и обновить свой инструктивный материал для государств по противодействию негативным факторам и ускорению темпов возобновления и восстановления деятельности авиации. Будучи "живым" документом, инструктивный материал ЦГВА может носить только переходный характер. После появления новых штаммов вируса, продолжающегося вывода на рынок вакцин и новых инструментов для борьбы с COVID-19, ЦГВА в своей работе сделала упор на решении конкретных вопросов, связанных с тестированием и вакцинацией пассажиров, в рамках государственной многослойной стратегии управления факторами риска. ЦГВА также приняла во внимание позицию Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), согласно которой "национальным полномочным органам и операторам перевозки не следует вводить требование представлять подтверждение вакцинации от COVID-19 как условие для выезда или въезда международного пассажира"⁴.

ЦГВА подготовила третье издание *Инструктивного материала по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19* ("Взлет"), который был первоначально издан в июне 2020 года и пересмотрен в ноябре 2020 года, содержащее последние инструктивные указания эксплуатационного и санитарно-гигиенического характера, касающиеся авиаперевозок и отражающие технологические и медицинские достижения. Рекомендуемая многослойная стратегия управления факторами риска была дополнена указаниями, касающимися протоколов тестирования и совместимости результатов сертификации, а также подтверждения вакцинации экипажа и пассажиров. Был также обновлен инструктивный материал, касающийся санитарных коридоров (PHC) и соответствующих масок для использования в ходе авиаперевозки.

⁴ Временный меморандум ВОЗ, 5 февраля 2021 года: <https://www.who.int/news-room/articles-detail/interim-position-paper-considerations-regarding-proof-of-covid-19-vaccination-for-international-travellers>.

Кроме того, в тесном контакте с Механизмом сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA) было пересмотрено *Руководство по тестированию и мерам управления факторами риска при международных операциях* (Дос 10152, далее называемое "Руководство"), изданное в ноябре 2020 года. Это второе издание Руководства содержит подробные инструктивные указания по управлению факторами риска и санитарным коридорам (PHC), информацию о последних научных достижениях в области тестирования на COVID-19, а также новый раздел о вакцинации и ее взаимозависимости с другими инструментами многослойной системы государства по управлению факторами риска.

Призыв к государствам действовать. Кризис COVID-19 заставил государств искать трудные компромиссы, связанные с проблемами охраны здоровья, экономическими и социальными проблемами. Ресурсы, располагаемые для реагирования на потребности в чрезвычайной ситуации, часто ограничены и характеризуются высоким политическим давлением и безотлагательностью. Признавая охрану здоровья в качестве наиважнейшей приоритетной задачи, государствам при определении своей национальной политики и первоочередных расходов следует учитывать решающую роль авиации в борьбе с пандемией. Глобальные цепочки поставок, чрезвычайные и гуманитарные меры реагирования и быстрое распространение вакцин опираются, преимущественно, на воздушный транспорт. Кроме того, авиация может стимулировать восстановление и рост национальных экономик, действуя в качестве фактора, способствующего осуществлению и расширению экономической деятельности. Поэтому, полномочные органы, ответственные за гражданскую авиацию, призваны обеспечить осуществление представленных в данном документе инструктивных указаний в национальных процессах принятия решений.

2. СТРАТЕГИЧЕСКИЕ СТИМУЛЫ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭТАПА III ЦГВА

Рекомендации и технические руководящие принципы, представленные ЦГВА, направлены на то, чтобы рассмотреть конкретные потребности и проблемы заинтересованных сторон авиационной отрасли с целью способствовать возобновлению и восстановлению деятельности. Общеотраслевое и международное межсекторальное сотрудничество является принципиальным компонентом подготовки согласованного, целостного и понятного инструктивного материала. Соответственно, инструктивный материал, предлагаемый в документе "Взлет" и в Руководстве, соответствует задачам работы, проводимой в рамках учреждений Организации Объединенных Наций, особенно ВОЗ, Всемирной туристской организации (ЮНВТО), а также других партнерских организаций, таких как Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), и может способствовать такой деятельности.

Связанные с безопасностью полетов меры. Различия, касающиеся временных отклонений от Стандартов ИКАО, уведомления о которых представлены в связи с чрезвычайной ситуацией, вызванной COVID-19 (CCRD), или любые другие предоставленные государствами регламентирующие послабления в связи с COVID-19, предполагались быть временными по своему характеру. Длительные различия и послабления, связанные, например, с сертификацией персонала и выдачей ему свидетельств, могут привести к повышению уровня эксплуатационного риска для безопасности полетов. 23 декабря 2020 года было направлено письмо государствам 20/136, предлагающее им планировать возврат к обычной практике соблюдения требований, т. е. не продлевать период послаблений (как основных, так и продленных CCDR) после 31 марта 2021 года, если обстоятельства не требуют иного.

В свете неожиданной продолжительности и масштаба кризиса было признано, что ряду государств все еще требуются послабления, чтобы позволить поставщикам услуг и персоналу сохранить действительность своих свидетельств, лицензий и других разрешений во время пандемии. Чтобы оказать поддержку этим государствам при переходе к нормальной деятельности и, в случае необходимости, при возникновении непредвиденных обстоятельств, с 1 апреля 2021 года будет введена с трехмесячным переходным периодом новая система целевых исключений (ЦИ)⁵ на замену системы CCRD. В систему ЦИ будет перенесена только информация, касающаяся "утверждения на выполнение полетов", представленная государствами в систему CCRD. Государствам, предоставляющим послабления с временными различиями, предлагается вернуться к нормальной деятельности как можно скорее, но если обстоятельства не позволяют им сделать этого, внести свои целенаправленные исключения в систему ЦИ.

Система ЦИ будет действовать по меньшей мере в течение одного года с тем, чтобы государства как можно скорее смогли возобновить международные полеты без исключений. Перед закрытием системы будет направлено предварительное трехмесячное уведомление. Потребность в системе ЦИ будет оценена с использованием информационного табло послаблений, связанных с COVID-19⁶, и путем постоянного мониторинга эксплуатационных факторов риска для безопасности полетов, о которых сообщают государства.

Государствам настоятельно рекомендуется обратить внимание своих эксплуатантов на сайт мер ИКАО по обеспечению безопасности полетов⁷ и сайт "Дорожной карты перехода к обычной деятельности"⁸ для получения актуальных инструктивных указаний по безопасному и упорядоченному возобновлению полетов. Сайт содержит ссылки на инструктивные материалы, подготовленные ИКАО, Международным советом аэропортов (МСА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и другими.

Рекомендация 12 (пересмотренная)

Государства-члены должны запланировать внедрение необходимых мер для снижения факторов риска, связанных с длительным периодом действия паллиативных регулятивных мер, и стараться не продлевать сроки действия этих послаблений (как базовых различий, так и различий, продленных в связи с чрезвычайной ситуацией, вызванной COVID-19 (CCRD)) после 31 марта 2021 года. Государствам, которым необходимы альтернативные действия, позволяющие поставщикам услуг и персоналу сохранять во время пандемии действительность своих свидетельств, лицензий и других разрешений, следует с 1 апреля 2021 года использовать систему целевых исключений (ЦИ). Кроме того государствам рекомендуется упростить трансграничный доступ к медицинским учреждениям и учебным центрам,

⁵ Целевые исключения - исключения, предоставленные государствами в результате пандемии COVID-19, имеющие узкую направленность и ограничения по продолжительности действия.

⁶ <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/Status-Dashboard.aspx>

⁷ <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS>

⁸ <https://www.icao.int/safety/OPS/OPS-Normal>

включая тренажерные устройства имитации полетов, используемые для поддержания сертификации летных экипажей (национальных и иностранных) и диспетчеров управления воздушным движением, для обеспечения отсутствия перерывов в работе и сохранения квалификации.

Установление санитарных коридоров (PHC). Государствам настоятельно рекомендуется рассматривать PHC в качестве полезного способа структурировать совместный подход к управлению международными факторами риска для здоровья. Например, обмен информацией посредством PHC позволит государствам признать на взаимной основе свои соответствующие системы управления факторами риска в сфере здравоохранения и ввести временные и исключительные двусторонние или многосторонние меры, в рамках которых авиаперевозки могут быть возобновлены. Чтобы оказать поддержку государствам при установлении санитарных коридоров ИКАО подготовила: а) адресную помощь в виде комплекса мер ИКАО по осуществлению (iPack)⁹; b) материалы общего назначения, опубликованные на сайте PHC ИКАО¹⁰; c) новое приложение, содержащее типовую форму взаимодействия в области PHC и онлайн-механизм, позволяющий проводить обсуждение между двумя или больше государствами и/или регионом¹¹.

Рекомендация 14 (пересмотренная)

Государствам, рассматривающим вопрос об установлении санитарного коридора (PHC), следует активно обмениваться информацией друг с другом для согласованного введения PHC. В целях содействия введению PHC ИКАО предоставила в распоряжение государств комплекс мер по осуществлению (iPack), касающийся установления PHC, в дополнение к решениям, конкретно касающимся PHC, опубликованным на сайте ИКАО и в приложении, содержащем типовую форму взаимодействия между государствами в отношении PHC.

Безопасная, быстрая и эффективная воздушная транспортировка вакцины от COVID-19. Вакцинация является основным элементом мероприятий по преодолению кризиса в области здравоохранения и восстановлению экономики стран мира. В этом отношении авиационная отрасль играет жизненно важную роль в качестве неотъемлемой части сложной многомодальной цепочки поставок в обеспечении безопасной и быстрой перевозки по всему миру вакцин от COVID-19 и других жизненно важных материалов медицинского назначения. Государствам следует знать о проблемах, которые могут замедлить процесс своевременного, несмотря на ухудшение связности сети воздушных перевозок, распространения вакцин от COVID-19, особенно в связи со значительным увеличением объема перевозки вакцин по всему миру.

⁹ <https://www.icao.int/secretariat/TechnicalCooperation/Pages/establishing-a-public-health-corridor.aspx>

¹⁰ [https://www.icao.int/safety/CAPSCA/Pages/Public-Health-Corridor-\(PHC\)-Implementation-.aspx](https://www.icao.int/safety/CAPSCA/Pages/Public-Health-Corridor-(PHC)-Implementation-.aspx)

¹¹ Приложение, касающееся PHC, служит универсальной юридической и эксплуатационной основой для типовой формы разработки двусторонних или многосторонних мер с учетом суверенитета государств, возможностей здравоохранения и эпидемической ситуации. Данные и информация, используемые в этом приложении, предоставлены ВОЗ и государствами. Приложение размещено на сайте Центра осуществления мер по реагированию на COVID-19 и восстановлению после него (CRRIC).

Определенные аспекты транспортировки вакцин коммерческими воздушными судами требуют внимания и действий со стороны производителей фармацевтической продукции, эксплуатантов и регулирующих органов. Поправки к *Техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху* (Doc 9284, дополнения № 1 и 2)¹² были внесены с тем, чтобы обеспечить безопасную приемку, обращение и перевозку этих вакцин. Перевозка вакцин должна отвечать подробным требованиям Технических инструкций, в которых вакцины классифицированы как опасные грузы, или вакцины перевозятся с сухим льдом в качестве хладагента, или регистраторы данных или устройства слежения за грузом, приводимые в действие литиевыми батареями, включены в упаковочные комплекты или прикреплены к упаковочным комплектам или транспортным пакетам. Количество сухого льда, необходимого для перевозки вакцин, может превысить предельные величины, установленные в настоящее время для типа воздушного судна. Инструктивный материал по увеличению таких предельных величин представлен на сайте безопасной перевозки вакцин от COVID-19 коммерческими воздушными судами¹³. Кроме этого, конкретное положение разрешает перевозить на борту воздушного судна дезинфицирующие и чистящие средства на спиртовой основе для использования в ходе полета или серии полетов в целях гигиены экипажа и пассажиров.

Рекомендация 15

Государствам-членам настоятельно рекомендуется незамедлительно реализовать положения дополнений 1 и 2 к *Техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху* (Doc 9284), чтобы упростить транспортировку вакцин от COVID-19 и разрешить перевозку на борту воздушного судна определенных опасных грузов, обеспечив создание безопасных, санитарных условий для пассажиров и экипажа. Если государство хочет ввести более ограничительные условия, ему следует помнить об обязанности представить уведомление о различиях между правилами государства и Техническими инструкциями.

Чтобы гарантировать достаточную грузопместимость во время пандемии, некоторые государства вводят исключительные меры для снятия ограничений в отношении авиагрузовых перевозок, например, предоставляя временно права перевозки в рамках "седьмой свободы" воздуха для чисто грузовых перевозок. Отмечая важность упрощения необходимых авиагрузовых перевозок и снижения дополнительных затрат, введение таких мер должно соответствовать общей стратегии государства в сфере управления факторами риска.

Рекомендация 16

Государствам-членам рекомендуется рассмотреть вопрос о временном снятии ограничений на авиагрузовые перевозки, включая, в частности, вопрос о предоставлении дополнительных двусторонних прав иностранным авиакомпаниям,

¹² Кроме того, соответствующие инструктивные указания приводятся на сайте <https://www.icao.int/safety/OPS/OPS-Normal/Pages/Vaccines-transport.aspx>.

¹³ https://www.icao.int/safety/OPS/OPS-Normal/Pages/Safe-transport_guidance.aspx

в особенности для выполнения чисто грузовых перевозок, с целью упростить перевозку товаров первой необходимости, материально-технических средств и вакцины от COVID-19.

Глобально принимаемые и поддающиеся проверке свидетельства о тестирования для авиаперелетов. Многие государства требуют проведения перед вылетом тестирования на COVID-19 как требования к въезду в страну. ИКАО установила минимальный набор данных для свидетельств о тестировании и вакцинации, чтобы упростить их признание государствами и обеспечить единообразие их использования для авиаперелетов. Эти наборы данных представлены в Руководстве (Дос 10152).

Решения, принимаемые для проверки свидетельств, должны быть защищенными, заслуживающими доверия, поддающимися проверке, удобными для использования, совместимыми с законодательством по защите данных и функционально совместимыми на международном/глобальном уровне. ИКАО разрабатывает решение на основе технических требований документа Дос 9303 "*Машиночитываемые проездные документы*," включая концепцию видимых цифровых печатей (VDS). Изучение других решений и пробные испытания взаимно признаваемых проездных документов и справок о состоянии здоровья также проводят ИАТА (Проездной билет), Всемирный экономический форум (WEF)/фонд "The Commons Project" (Единый пропуск), Международная торговая палата (АОК) и другие, использующие существующие решения. ОЭСР разрабатывает проект проверки свидетельств о тестировании в свете рекомендаций ИКАО.

Рекомендация 17

Государствам-членам следует ввести свидетельства о тестировании на основе протокола, минимального набора данных и подходов к внедрению, обрисованных в общих чертах в *Руководстве по тестированию и мерам управления факторами риска при международных операциях* (Дос 10152), чтобы упростить воздушные перевозки. Государствам предлагается требовать представления доказательств тестирования, которые должны быть конфиденциальными, заслуживающими доверия, проверяемыми, удобными для использования, отвечающими законодательству о защите данных и интероперабельными в международном/глобальном масштабе. Следует проанализировать существующие решения для возможного включения в них видимой цифровой печати. Это может быть применимо к свидетельствам о вакцинации.

Вакцинация. ВОЗ не рекомендует делать вакцинацию непременным условием авиаперелетов. Вакцинация может играть важную роль в процессе восстановления деятельности авиации, поскольку со временем доля мирового населения, получившего прививку, увеличивается. Государствам предлагается признать членов летного экипажа, авиационный персонал первой линии и авиационный персонал, занимающий важные должности в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности, сотрудниками, необходимыми для обеспечения возможности осуществления авиаперевозок во время пандемии COVID-19. Их следует поощрять к тому, чтобы

делать прививки в качестве дополнительного уровня индивидуальной защиты и следовать рекомендуемым процедурам и протоколам вакцинации, описанным в Руководстве (Doc 10152). Государствам следует упростить процедуры вакцинации этих важных работников воздушного транспорта в соответствии с рекомендациями Стратегической консультативной группы экспертов ВОЗ по иммунизации (СКГЭ) (этап III), и как можно быстрее провести вакцинацию экипажей воздушных судов в рамках этих рекомендаций. Если доказательства подтверждают, что вакцинированные лица не будут передавать вирус SARS-CoV-2 или будут представлять собой уменьшенный риск передачи вируса, государства-члены могут рассмотреть возможность освобождения таких лиц от тестирования и/или мер карантина, исходя из принятого государством порога риска, национальной системы, ситуации с COVID-19 и многоуровневой системы минимизации факторов риска, описанных в документе "Взлет".

Рекомендация 18

Государствам-членам следует как можно быстрее упростить экипажам доступ к вакцинации в свете рекомендаций Стратегической консультативной группы экспертов Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) по иммунизации (СКГЭ) (этап III)¹⁴

Рекомендация 19

Вакцинацию не следует делать обязательным условием международной перевозки. Если и когда доказательства подтверждают, что вакцинированные лица не будут передавать вирус SARS-CoV-2 или будут представлять собой уменьшенный риск передачи вируса, государства-члены могут рассмотреть возможность освобождения таких лиц от тестирования и/или мер карантина, исходя из принятого государством порога риска, национальной системы, ситуации с COVID-19 и многоуровневой системы минимизации факторов риска, описанных в документе "Взлет. *Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19*".

Стратегия в области информационного взаимодействия и пропаганды. При решении сложнейших задач кризиса COVID-19, правительства сталкиваются с различными и противоречивыми требованиями разных министерств и/или полномочных органов. Вследствие этого, незамедлительные ответные меры в первую очередь охватывают меры в области здравоохранения и меры по ограничению влияния на экономику в целом, а не на восстановление конкретных секторов, таких как авиация и туризм. Ограничения на поездки являются яркой демонстрацией усилий по сдерживанию распространения вируса, несмотря на потенциальные негативные последствия для авиации и ее вклада в восстановление экономики. Однако по мере подготовки государства к восстановлению экономики после пандемии важно, чтобы полномочные

¹⁴ <https://www.who.int/publications/m/item/who-sage-roadmap-for-prioritizing-uses-of-covid-19-vaccines-in-the-context-of-limited-supply>

органы, ответственные за гражданскую авиацию, обеспечили информированность ключевых лиц в правительстве, принимающих решения, о важности инструктивного материала, содержащегося в документе "Взлет" и в Руководстве. По мере изменения условий кризиса требуется активное взаимодействие с соответствующими национальными координационными органами и государственными учреждениями с тем, чтобы обеспечить наличие инструктивных указаний в процессах принятия решений для возможного внесения их в стратегию государства по управлению факторами риска для целей составления национальных планов восстановления деятельности.

Рекомендация 20

Государствам-членам следует обеспечить, чтобы инструктивные указания ЦГВА ИКАО были приняты во внимание более широким кругом административных органов в процессе принятия решений, касающихся составления национальных планов восстановления.

3. ДАЛЬНЕЙШИЕ ШАГИ

Инструктивный материал, представленный в документе "Взлет" и в Руководстве (Doc 10152), постоянно пересматривается по мере поступления новых научных данных. ИКАО продолжает вести тщательный мониторинг научных и технических разработок, в особенности связанных с вакцинацией и ее воздействием на авиоперевозки. В этом отношении ИКАО сотрудничает с другими международными организациями, особенно с ВОЗ, с целью координировать усилия и подготовиться к включению каждого нового достижения в свои инструктивные указания.

По мере расширения вакцинации в глобальном масштабе все большее число пассажиров будет вакцинировано в ближайшем будущем. Это приведет к росту неопределённости в отношении различных эпидемиологических реалий в разных государствах. В новых выпусках руководства ЦГВА планируется рассмотреть следующие ближнесрочные и долгосрочные проблемы:

- В процессе составления планов национальной стратегии управления факторами риска, направленной на уменьшение необходимости в мерах по сокращению факторов риска в области здравоохранения и возобновление экономической деятельности, сектору авиации требуется особое внимание. Такая общая стратегия должна предусматривать организованное и поэтапное устранение связанных с COVID ограничений на поездки, подготовленное в тесной координации с соответствующими полномочными органами на основе пропорциональных оценок факторов риска и с учетом фактических данных и преимуществ, которые восстановление авиации может принести обществу и экономике. Инструктивный материал, содержащийся в документе "Взлет" и в Руководстве, предлагает структурные элементы, необходимые для рассмотрения и определения компонента гражданской авиации в рамках национальной стратегии управления факторами риска.
- Со временем пандемия сойдет на нет; однако, ее глубокое воздействие уже изменило экономические системы и общество, заставив авиационную отрасль

пересмотреть свою экономическую деятельность. Растущее внимание, например, на протяжении всего процесса поездки уделяется личностным, связанным со здоровьем аспектам. Чистота и санитария могут быть в центре внимания авиапассажиров от момента регистрации, проверки в целях безопасности до посадки на рейс. Хотя еще до пандемии предпринимались меры по организации более совершенных процессов перевозок, продолжающийся переход к электронным каналам взаимодействия может ускорить такой процесс движения к более быстрому, здоровому и более безопасному бесконтактному авиаперелету.

- Помимо решения проблем, являющихся результатом текущего кризиса, государствам и отрасли необходимо использовать извлеченные уроки для повышения уровня готовности к действиям в критической ситуации, повышения экономической и экологической устойчивости и уровня автоматизации операций. Построение более жизнеспособной системы международной гражданской авиации потребует внутрисекторального и межсекторального сотрудничества и единообразия с учетом вопросов суверенитета и полномочий государств и их различных возможностей соответствовать эксплуатационным, техническим и нормативным требованиям.

В октябре 2021 года ИКАО созывает Совещание высокого уровня по COVID-19 (HLCC 2021). Стремясь определить перспективы работы по восстановлению деятельности после COVID-19, Конференция рассмотрит краткосрочные и долгосрочные последствия кризиса, предложения для государств по решению задач обеспечения безопасности полетов, эксплуатационных и экономических задач, а также упорядоченные стратегические действия, касающиеся положения авиации в период после пандемии. Оно также предоставит возможность государствам и отрасли обменяться опытом и укрепит и продемонстрирует многостороннее сотрудничество, индивидуальное и коллективное участие государств, а также усилия и политические обязательства по созданию стабильной, жизнеспособной авиации.

Дополнение В к письму государствам ЕС 2/76-21/21



Международная организация гражданской авиации

Целевая группа Совета по восстановлению авиации (ЦГВА)

Взлет. Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19 Третье издание

Монреаль, Канада, 10 марта 2021 года

Содержание

1. Исходная информация	1
2. Обзор.....	1
3. Цели	1
4. Руководящие принципы	2
5. Основанные на оценке факторов риска стадии мер по уменьшению степени риска	3

ДОБАВЛЕНИЕ

1. Меры по снижению степени риска в сфере общественного здравоохранения	A-1
1.1 Общие положения	A-1
1.2 Общеприменимые меры по уменьшению степени риска	A-1
1.3 Меры по уменьшению степени риска, применимые в конкретных модулях	A-5
1.4 Меры по снижению степени риска в других секторах авиации	A-6
1.5 Внедрение в рамках "санитарного коридора"	A-6
2. Модули	A-8
Аэропорты	A-8
Воздушное судно	A-26
Экипаж	A-40
Груз.....	A-51
3. Формы и плакаты.....	A-56
Карточка состояния здоровья члена экипажа в отношении COVID-19 (Форма 1 РНС)...	A-57
Ведомость дезинфекции воздушного судна при COVID-19 (Форма 2 РНС).....	A-58
Ведомость уборки/дезинфекции аэропорта XYZ при COVID-19 (Форма 3 РНС)	A-59
Форма пассажирской самодекларации о состоянии здоровья в связи с COVID-19.....	A-60
Рекомендуемый набор данных для представления результатов тестирования на COVID-19.....	A-61
Примеры плакатов в зонах отдыха персонала	A-62
Рекомендуемые маски	A-63
Как выбрать, носить и очистить маску	A-64

1. Исходная информация

1.1 Влияние коронавирусной (COVID-19) пандемии на мировой воздушный транспорт не имеет прецедентов. В 2020 году мировые пассажиропотоки сократились на 60 %, или на 2,7 млрд человек, по сравнению с 4,5 млрд человек в 2019 году (-74 % в международных перевозках и -50 % во внутренних перевозках). В 2020 году авиакомпании столкнулись с 66%-ным сокращением коммерческих пассажиро-километров (КПК), а количество пассажиров в аэропортах сократилось на 57 %. Снижение интенсивности перевозок, по оценкам, привело к потерям в доходах авиакомпаний и аэропортов в размере 371 и 112 млрд долл. США соответственно. По оценкам Всемирной туристской организации (ЮНВТО), потери экспортных поступлений от туризма также составили 1,3 триллиона долл. США. В 2021 году, когда во всем мире ускорилось распространение пандемии COVID-19, по-прежнему особенно сильно ощущаются проблемы воздушного транспорта. Согласно обновленным прогнозам ИКАО, по сравнению с уровнем 2019 года мировые регулярные пассажирские перевозки в первой половине 2021 года сократятся на 59–66 % (1,3–1,4 млрд).

2. Обзор

2.1 Настоящий документ закладывает основу для анализа последствий текущей пандемии COVID-19 для глобальной авиатранспортной системы. В добавлении к документу приводятся меры, необходимые для снижения степени риска для здоровья пассажиров и работников авиационной отрасли и в то же время укрепляющие доверие пассажиров, работников авиационной отрасли, государств, а также глобальную цепочку поставок. Все это поможет ускорить спрос на существенные и второстепенные авиаперевозки, подвергшиеся воздействию COVID-19. Дополняя данный материал, в настоящем документе также указывается инструктивный материал, подготовленный международными отраслевыми организациями и направленный на уменьшение последствий COVID-19. Все эти материалы регулярно анализируются и пересматриваются по мере необходимости для поддержания их в актуальном состоянии.

2.2 ИКАО при содействии и получении инструктивных указаний сообщества заинтересованных сторон гражданской авиации рекомендует поэтапный подход, позволяющий безопасно вернуться к большому объему внутренних и международных пассажирских и грузовых авиаперевозок. В рамках этого подхода предлагается основной комплекс мер для подготовки базового медицинского протокола по охране здоровья в авиации для защиты пассажиров и авиационного персонала от COVID-19. Эти меры позволят обеспечить развитие глобальной авиации по мере её восстановления после текущей пандемии. Однако важно признать, что каждая стадия процесса такого восстановления потребует переоценки этих мер в поддержку общей цели, заключающейся в том, чтобы обеспечить безопасность авиаперевозок, интегрировать новые меры по охране здоровья населения в авиационную систему, а также поддержать процесс восстановления и роста экономики. В ходе нашей работы требуется признать необходимость снизить риск для здоровья населения с учетом эксплуатационных возможностей авиакомпаний, аэропортов и других заинтересованных сторон авиации. В ходе нашей работы также рассматриваются разрабатываемые протоколы, доступные для снижения риска, включая тестирование и внедрение новых доступных вакцин. Это важно для того, чтобы облегчить процесс восстановления на каждой из предстоящих стадий.

3. Цели

3.1 После вспышки COVID-19 государства, включая государственные регулирующие органы, аэропорты, авиакомпании и производителей воздушных судов, помимо других заинтересованных сторон авиационной системы, подготовили во взаимодействии с органами

общественного здравоохранения комплекс мер, нацеленных на уменьшение степени риска для здоровья авиапассажиров, авиационного персонала и населения. Эти меры, применимые к государствам, эксплуатантам аэропортов, авиакомпаниям и другим участникам отрасли воздушного транспорта, разработаны с тем, чтобы обеспечить возможность выполнения последовательных и предсказуемых авиаперевозок. Они будут также способствовать эффективной, безопасной, надёжной и устойчивой авиаперевозке растущего числа пассажиров и грузов и минимизировать риск передачи COVID-19 внутри этих групп, между ними и широкими слоями населения. Внедрение этих мер облегчит и укрепит процесс глобального восстановления после пандемии COVID-19.

4. Руководящие принципы

4.1 При разработке мер, представленных в добавлении, разработчики руководствовались следующими факторами:

- a) **по-прежнему уделять особое внимание базовым принципам: безопасности полетов, авиационной безопасности и эффективности;**
- b) **обеспечивать охрану здоровья и укреплять уверенность пассажиров, авиационного персонала и общественности;**
- c) **признавать значение авиации как движущей силы процесса экономического восстановления.**

4.2 Исходя из этих руководящих принципов, разработчики далее согласились с тем, что эти меры должны быть:

- внедрены в рамках многоуровневого подхода, быть соразмерными уровню риска, и не ставить под угрозу безопасность полетов и авиационную безопасность;
- способными учесть многолетний опыт сектора и быть основанными на тех же принципах, что лежат в основе управления факторами риска для безопасности полетов и авиационной безопасности. Сюда входят контроль за соблюдением требований, регулярный анализ эффективности мер и адаптация мер по мере изменения потребностей, а также совершенствование методов и технологий;
- способными минимизировать отрицательные эксплуатационные последствия и снижение эффективности и в то же время укреплять и повышать уровень общественного доверия и охраны здоровья населения;
- последовательными и единообразными в максимально возможной степени и в то же время достаточно гибкими, чтобы реагировать на региональную или ситуационную оценку факторов риска и учитывать приемлемость рисков. Принятие эквивалентных мер, основанных на общих принципах и всемирно признанных критериях, будет основополагающим фактором, способствующим восстановлению воздушного сообщения на глобальном уровне;
- поддержаны медицинским заключением и соответствовать передовой практике в области общественного здравоохранения;

- справедливыми, основанными на фактических данных и транспарентными;
- экономически выгодными, соизмеримыми и не подрывающими принципы равных возможностей для конкуренции;
- наглядными и эффективно и четко сообщаемыми авиационному сообществу и общественности;
- совместимыми с обязательствами государств по *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагская конвенция) и другими международными соглашениями и договоренностями, а также со стандартами и рекомендуемой практикой, принятыми в сфере авиации и здравоохранения.

5. Основанные на оценке факторов риска стадии мер по уменьшению степени риска

5.1 Возобновление пассажирских перевозок в более высоких объемах будет зависеть от многих факторов, включая, в первую очередь, инструктивные указания органов здравоохранения (определяемые уровнями риска, связанного с поездками), государственные требования и ограничения на поездки, доверие пассажиров и эксплуатационные возможности авиакомпаний и аэропортов.

5.2 Основанный на оценке факторов риска подход позволит переходить между стадиями процесса возобновления деятельности и корректировать основанные на оценке факторов риска меры по уменьшению степени риска, признавая при этом возможную необходимость возвращения к предыдущим стадиям. Цель заключается в том, чтобы обеспечить максимальную последовательность и разработать критерии представления данных и процессов мониторинга в поддержку оценки и перехода к следующей(им) стадии(ям). В настоящее время невозможно конкретизировать какие-либо периоды времени между этими стадиями. На момент публикации данного документа большая часть коммерческой пассажирской авиации находилась на стадиях 0 или 1.

- **Стадия 0.** Ситуация, в которой имеют место ограничения на поездки и лишь минимальное передвижение пассажиров между крупнейшими внутренними и международными аэропортами.
- **Стадия 1.** Начальное увеличение числа поездок пассажиров. Эта начальная стадия будет совпадать с относительно низкими объемами пассажирских перевозок, позволяя авиакомпаниям и аэропортам вводить меры по охране здоровья в авиации, пропорциональные объёму перевозок. Будут стоять серьезные задачи, поскольку каждое сообщество заинтересованных сторон будет приспосабливаться и к росту спроса и к новым эксплуатационным проблемам, связанным с уменьшением степени риска. Потребуется принятие в аэропортах мер по охране здоровья при поездках, как минимум, аналогичных тем, что приняты на других местных видах транспорта и в инфраструктуре.
- **Стадия 2.** По мере анализа органами здравоохранения применимости мер, основанных на признанных медицинских критериях, объемы пассажирских перевозок продолжат увеличиваться. Могут быть отменены некоторые меры, которые требовались на стадиях 0 и 1. Меры по охране здоровья при поездках, требуемые в аэропортах, должны будут соответствовать мерам, принятым на других местных видах транспорта и объектах инфраструктуры.

- **Стадия 3.** Может иметь место, когда, по определению органов здравоохранения, будет достигнут достаточный уровень сдерживания вспышки вируса в критической массе основных мест назначения во всем мире. Снижение уровней оповещений, выпускаемых национальными органами здравоохранения, и соответствующее ослабление ограничений на поездки будут ключевыми механизмами её наступления. На этой стадии продолжится сокращение, изменение или прекращение мер по снижению степени риска. Могут отсутствовать эффективные фармацевтические меры (например, методы лечения или вакцины), обычно имеющиеся на стадии 3, но процедуры отслеживания контактов и тестирования должны широко применяться. До тех пор, пока не появятся конкретные и эффективные фармацевтические решения, государствам, возможно, придется продолжать ослаблять или восстанавливать меры в области общественного здравоохранения и социальные меры в течение всего периода пандемии.
- **Стадия 4.** Эта стадия начинается, когда в большинстве стран имеются в наличии конкретные и эффективные фармацевтические решения. Может быть сохранен ряд остаточных мер/мер снижения степени риска, хотя и они также должны периодически пересматриваться.

Примечание. На этих стадиях отсутствуют какие-либо твердые границы, и переход от стадии к стадии может осуществляться в любом направлении.

— — — — —

Взлет. Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19

Добавление

1. МЕРЫ ПО СНИЖЕНИЮ СТЕПЕНИ РИСКА В СФЕРЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ЗДРАВООХРАНЕНИЯ

1.1 Общие положения

1.1.1 Эти меры по уменьшению степени риска в сфере общественного здравоохранения разделены на четыре раздела. Первый раздел содержит общеприменимые меры по уменьшению степени риска, которые используются на всех этапах пассажирских и грузовых авиаперевозках. Во втором разделе описываются модули, приложенные к этому добавлению, которые касаются различных конкретных аспектов коммерческого воздушного транспорта. В третьем разделе даны ссылки на материал, подготовленный отраслевыми организациями в целях оказания содействия другим секторам авиации. В заключительном разделе описываются "санитарные коридоры" как одна из совместных стратегий государств по их внедрению в целях минимизации передачи COVID-19 на воздушном транспорте.

1.1.2 При внедрении этих мер следует соблюдать все действующие законы, правила, требования, стандарты и инструктивные указания, опубликованные соответствующими субнациональными, национальными и международными полномочными органами. Ничто в данных инструктивных указаниях не предназначено для того, чтобы заменять такие требования или вступать в противоречие с ними. Государствам следует обеспечить координацию своей политики и мер в рамках всех соответствующих секторов.

1.2 Общеприменимые меры по уменьшению степени риска

1.2.1 Ни одна из перечисленных ниже мер не должна рассматриваться в качестве единственной меры по смягчению последствий, но должна быть включена в многоуровневую структуру по смягчению рисков.

- **Государственное обучение.** Государства и заинтересованные стороны должны сотрудничать в целях быстрого распространения точной информации. Информация должна быть максимально ясной, простой и последовательной по всему маршруту поездки пассажира.
- **Общая гигиена.** Следует постоянно соблюдать правила гигиены рук (мытьё рук с мылом и водой или, когда это невозможно, спиртовым антисептическим раствором для рук), правила респираторной гигиены (закрывать рот и нос при чихании или кашле) и ограничивать непосредственный контакт с любыми поверхностями в аэропорту и на борту воздушного судна только случаями крайней необходимости, если нет других рекомендаций со стороны персонала аэропорта или членов летного экипажа.
- **Физическое дистанцирование.** В максимально возможной степени люди должны иметь возможность соблюдать нормы социального дистанцирования, соответствующие инструктивным указаниям Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) или применимым государственным рекомендациям в области здравоохранения. Там, где это дистанцирование невозможно (например, в пассажирских салонах воздушных судов), следует применять

соответствующие, основанные на оценке факторов риска меры, включая ограничение ручной клади в салоне, упорядоченный процесс посадки на борт, процедуры высадки пассажиров и объявления о высадке, а также ограничение не вызванного необходимостью передвижения пассажиров и членов экипажа на борту.

- **Маски для лица.** Немедицинские и медицинские маски¹ следует носить в соответствии с рекомендациями ВОЗ² и применимыми руководящими принципами общественного здравоохранения, включая требования всех заинтересованных государств (например, отправления, транзита, прибытия). Авиакомпании должны заблаговременно информировать пассажиров о типах масок, требуемых соответствующими национальными органами здравоохранения. Должны быть четко определены освобожденные от этого требования группы лиц (например, дети в возрасте до 5 лет³ или пассажиры, которые не могут переносить немедицинские или медицинские маски, такие как лица с физическими недостатками, респираторными или иными заболеваниями). Пассажиры и персонал должны всегда следовать передовой практике в отношении того, когда и как надевать, снимать, заменять и утилизировать немедицинские и медицинские маски в дополнение к надлежащей гигиене рук после их снятия. Немедицинские маски должны быть трехслойными, полностью закрывать нос и рот и соответствовать стандартам ВОЗ в отношении фильтрации и воздухопроницаемости. Маски следует носить на всех этапах полета, за исключением кратковременного приема пищи или питья. Маску следует заменять, когда она перестает функционировать (например, становится влажной). Медицинские маски должны в первую очередь использоваться в качестве средств индивидуальной защиты медицинскими работниками, пассажирами с высоким риском развития осложнений в связи с COVID-19, а также лицами с симптомами, схожими с симптомами COVID-19. Медицинские респираторы (например, N95 или N99 или FFP2 или FFP3) должны быть зарезервированы для медицинских работников. Маски с выдыхательными клапанами могут переносить вирус и не должны использоваться². Более подробные инструктивные указания содержатся в прилагаемых плакатах.
- **Обычная санитария.** Согласно предписаниям органов общественного здравоохранения проводить уборку и дезинфекцию поверхностей частого касания следует с частотой, определяемой эксплуатационной оценкой степени риска.
- **Санитарная декларация.** Там, где это возможно и обосновано, следует ввести для всех пассажиров санитарную декларацию или санитарное свидетельство на COVID-19 в соответствии с рекомендациями соответствующих полномочных органов здравоохранения. Следует также поощрять представление самодеклараций в электронной форме до прибытия в аэропорт во избежание столпотворения в аэропортах. См. форму 4 "Санитарный коридор"(PHC).
- **Медицинское освидетельствование.** Государства должны обеспечивать проведение медицинского освидетельствования при входе или выходе в соответствии с протоколами соответствующих полномочных органов здравоохранения (например, при отпадении, транзите, прибытии). Освидетельствование может включать в себя предполетные и послеполетные санитарные декларации, неинвазивное измерение температуры и/или

¹ Медицинские маски (также известные как хирургические маски) относятся к профессиональным медицинским маскам, которые носят медицинские работники. Медицинские респираторы рекомендуются только для использования медицинскими работниками.

² Использование масок в контексте COVID-19; [https://www.who.int/publications/i/item/advice-on-the-use-of-masks-in-the-community-during-home-care-and-in-healthcare-settings-in-the-context-of-the-novel-coronavirus-\(2019-ncov\)-outbreak](https://www.who.int/publications/i/item/advice-on-the-use-of-masks-in-the-community-during-home-care-and-in-healthcare-settings-in-the-context-of-the-novel-coronavirus-(2019-ncov)-outbreak).

³ www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/advice-for-public/when-and-how-to-use-masks.

визуальный осмотр, проводимый сотрудниками, обученными распознавать симптомы COVID-19 и применять указанные меры. Такое освидетельствование может выявить заболевших лиц, которым может потребоваться дополнительная проверка до работы или полета. Такая информация и аналитические наработки могут использоваться в рамках основанного на оценке факторов риска подхода, который дополнительно поможет восстановить доверие путешественников. Такое освидетельствование может быть проведено на входе и/или выходе. Измерение температуры и другое освидетельствование на основе симптомов может стать частью многоуровневого подхода, но на них не следует полагаться как на самодостаточную меру в силу ее ограниченной эффективности⁴ при обнаружении случаев заболевания COVID-19. Вирус может ассоциироваться с мягкими симптомами или с бессистемными инфекциями, и он передается как носителями заболевания с не истекшим инкубационным периодом, так и бессимптомными носителями.

Если человек демонстрирует признаки и симптомы, предполагающие наличие у него COVID-19, или его декларация о состоянии здоровья свидетельствует об истории респираторных заболеваний и/или сообщает о контактах с лицами с высоким уровнем риска, необходимо будет провести соответствующие последующие мероприятия, включая целевую оценку состояния здоровья, проводимую медицинским персоналом в специальном месте для проведения собеседований в аэропорту или в заранее определенном лечебно-профилактическом учреждении за пределами аэропорта.

- **Контроль за состоянием здоровья и отслеживание контактов.** Следует ввести порядок сбора нужной для пункта назначения информации о контактах пассажира и сотрудника, в том числе с помощью веб-приложений. Такая информация крайне важна для наблюдения за состоянием здоровья прибывающих пассажиров, а также будет использоваться в помощь органам общественного здравоохранения по отслеживанию контактов, если это станет необходимым в результате выявления заболевания COVID-19. Обновленную информацию о контактах следует запрашивать в рамках указанной выше декларации. Форму о местонахождении пассажира в целях здравоохранения (PLF) следует раздавать в ходе полета и затем собирать и передавать соответствующим органам здравоохранения⁵.

1.2.2 Следует принять во внимание следующие соображения.

- **Пассажиры с ограниченными физическими возможностями.** При реализации этих мер следует учитывать конкретные потребности пассажиров с ограниченными возможностями передвижения с тем, чтобы лишний раз не препятствовать их доступу к авиапутешествиям.
- **Управление факторами риска (включая тестирование).** В распоряжении государств имеется ряд разнообразных и многоплановых мер по управлению факторами риска COVID-19 для их населения и экономики. Государствам следует оценить свои факторы риска и определить меры по их снижению, исходя из сложившейся ситуации. По мере разработки и совершенствования новых тестов на COVID-19 и по мере совершенствования процесса тестирования и повышения его доступности, государства могут рассмотреть вопрос о включении тестирования в общую стратегию управления факторами риска. Хотя не везде органы общественного здравоохранения рекомендуют тестирование, некоторые

⁴ <https://www.who.int/news-room/articles-detail/public-health-considerations-while-resuming-international-travel>

⁵ Письмо государствам SL 20/97.

государства вводят его в качестве обычного метода медицинского освидетельствования международных пассажиров. ИКАО опубликовала *Руководство по тестированию и мерам управления факторами риска при международных операциях*⁶ с целью оказать государствам помощь в процессе оценки и разработки собственной общей стратегии управления факторами риска, включая возможное использование процедуры тестирования. Руководство будет регулярно обновляться для отражения медицинских достижений и повышения уровня понимания заболевания.

- **Стимулирование, сохранение и поддержание психического благополучия.** COVID-19 и связанные с ним ограничения оказывают серьезное воздействие на психическое благополучие пассажиров и работников авиационной отрасли, что может повлиять на безопасность полетов. Чтобы обеспечить безопасную и благоприятную психосоциальную авиационную среду, необходимо наладить многосекторное/многостороннее сотрудничество для поддержания психического благополучия работников авиационной отрасли и оказания содействия пассажирам в процессе их подготовки к полету. Принципы и инструктивный материал в поддержку психического благополучия приводятся в электронном бюллетене "Поощрение, обеспечение и поддержание психического здоровья авиационного персонала и пассажиров во время пандемии COVID-19" (ЕВ 2020/55).
- **Протоколы тестирования и отчетность.** По мере внедрения большего количества типов тестов и протоколов тестирования государства, применяющие тестирование в рамках своей стратегии управления рисками, связанными COVID-19, должны при разработке протоколов тестирования учитывать рекомендации, изложенные в *Руководстве ИКАО по тестированию и мерам управления факторами риска при международных операциях*, и стандартизировать отчетность о результатах тестирования. Рекомендуется, чтобы информация, указанная в форме 5 "Санитарный коридор" (PHC) (рекомендуемый набор данных для представления результатов тестирования на COVID-19), регистрировалась в отчете о тестировании на COVID-19, который выдается для целей трансграничных поездок.
- **Стандартизация сертификатов тестирования.** Государствам рекомендуется использовать документальные доказательства тестирования, которые являются доступными, эффективными, защищенными, заслуживающими доверия, проверяемыми, удобными в использовании, соответствующими законодательству о защите данных и совместимыми на международном и глобальном уровнях. Следует рассмотреть существующие решения, которые могут включать в себя видимую цифровую печать (VDS) и другие бесконтактные методы. Дополнительные рекомендации доступны в *Руководстве Технической консультативной группы ИКАО по Программе идентификации пассажиров (TAG/TRIP) по видимым цифровым печатям (VDS) для подтверждения хорошего состояния здоровья лиц, совершающих поездки* ([Publications \(icao.int\)](https://www.icao.int/publications)).
- **Вакцинация.** Вакцинация может сыграть важную роль в восстановлении авиации, поскольку доля вакцинированного населения мира со временем увеличивается. Вакцинация не должна быть обязательным требованием при поездках за границу⁷.
- **Соображения по поводу тестирования и карантина после вакцинации.** Если опыт покажет, что вакцинированные пассажиры не передают вирус SARS-CoV-2 или представляют меньший риск передачи вируса, государства могут рассмотреть вопрос об

⁶ <https://www.icao.int/safety/CAPSCA/Pages/ICAO-Manuals.aspx>

⁷ [Промежуточный документ с изложением позиции: соображения, касающиеся доказательства вакцинации от COVID-19 для международных поездок \(who.int\)](https://www.who.int/publications/m/item/interim-guidance-on-requirements-for-travel-vaccination-against-covid-19)

освобождении таких пассажиров от тестирования и/или карантина в соответствии с принятым государством пороговым уровнем риска, национальными нормами и ситуацией с COVID-19. К экипажу должны предъявляться минимальные требования в соответствии с модулем экипажа и инструкциями, содержащимися в *Руководстве по тестированию и мерам управления факторами риска при международных операциях* (Дос 10152).

- **Доказательства вакцинации.** Если экипаж или пассажиры были вакцинированы, государствам рекомендуется предоставлять доказательства вакцинации, которые являются защищенными, поддающимися проверке, удобными в использовании, соответствующими законодательству о защите данных и совместимыми на международном/глобальном уровне. Следует рассмотреть существующие решения, которые могут включать видимую цифровую печать (VDS).
- **Соображения относительно вакцинации авиационных работников.** Дорожная карта приоритетных задач Стратегической консультативной группы экспертов ВОЗ (SAGE) предназначена для оказания содействия странам в их планировании и предлагает стратегии общественного здравоохранения, нацеленные на приоритетные группы при различных уровнях доступности вакцины и различных эпидемиологических условиях. В качестве работников транспорта авиационный персонал является ключевым, подпадает под этап III дорожной карты приоритетов SAGE ВОЗ, и должен пройти вакцинацию при умеренной доступности вакцины и вакцинации от 21 до 50 % населения страны.

1.3 Меры по уменьшению степени риска, применимые в конкретных модулях

А. Аэропорты

Модуль аэропортов содержит конкретные инструктивные указания, касающиеся решения вопросов, связанных со зданием аэровокзального комплекса аэропорта, с уборкой, дезинфекцией, гигиеной, физическим дистанцированием, защитой персонала, доступом, зоной регистрации, досмотром в целях обеспечения безопасности, контролируемой зоной, установками у выходов на перрон, пересадкой пассажиров, высадкой, зоной получения багажа и зоной прилета.

В. Воздушное судно

Модуль воздушного судна содержит конкретные инструктивные указания, касающиеся процессов посадки на борт воздушного судна, распределения посадочных мест, багажа, взаимодействия на борту, систем жизнеобеспечения, предоставления продуктов питания и напитков, доступа к туалетам, защиты экипажа, обращения с больными пассажирами или членами экипажа и уборки и дезинфекции кабины лётного экипажа, пассажирского салона и грузового отсека.

С. Экипаж

Для содействия безопасной и стабильной международной авиатransпорту важно обеспечить тщательно координируемый международный подход к обращению с экипажами воздушного судна, соответствующий признанным стандартам общественного здравоохранения, чтобы снять бремя нагрузки с выполняющих важную работу работников транспорта. В настоящее время это касается досмотра, требований к соблюдению карантина и иммиграционных ограничений, которые относятся к другим путешественникам. Модуль экипажа содержит конкретные инструктивные указания, касающиеся контакта члена экипажа с подозреваемым или подтвержденным носителем COVID-19, выхода на работу,

целевой единой передовой практики остановки экипажа в пути, членов экипажа с симптомами COVID-19 во время остановки экипажа в пути и размещения экипажа.

D. Груз

Экипажам грузовых рейсов следует учитывать те же самые факторы охраны здоровья и безопасности полёта, что и летным экипажам пассажирских рейсов; все они включены в раздел этого документа, касающийся экипажа. Хотя между авиагрузовыми отправлениями и пассажирами нет точек соприкосновения, процесс приемки и передачи груза предусматривает взаимодействие с сотрудниками, не являющимися работниками аэропорта. В модуле груза рассматриваются вопросы охраны здоровья в авиации, включая физическое дистанцирование, личную гигиену, защитные барьеры в пункте выхода на перрон, а также вопросы погрузки и выгрузки, и другие процедуры уменьшения степени риска.

1.4 Меры по снижению степени риска в других секторах авиации

1.4.1 Инструктивный документ "Взлет" был подготовлен в сотрудничестве с отраслевыми авиационными организациями. Некоторые из этих организаций разработали дополнительный инструктивный материал, касающийся деятельности своих членов. Этот материал разработан и ведется в соответствии с ключевыми принципами, изложенными в докладе ЦГВА, и определяющими факторами, включенными в данный инструктивный документ "Взлет".

1.4.2 Инструктивный материал, разработанный КАНСО для обеспечения безопасности полетов и эффективности обслуживания воздушного движения, представлен на сайте [[ССЫЛКА⁸](#)].

1.4.3 Инструктивный материал, разработанный МСДА для обеспечения тех полетов деловой авиации, которые не охвачены инструктивными указаниями применительно к коммерческим авиаперевозкам, представлен на сайте [[ССЫЛКА⁹](#)].

1.4.4 Инструктивный материал, разработанный ИАОПА для обеспечения полетов авиации общего обслуживания, включая летные школы, развлекательные и некоммерческие полеты, представлен на сайте [[ССЫЛКА¹⁰](#)].

1.5 Внедрение в рамках "санитарного коридора"

1.5.1 С тем чтобы остановить распространение COVID-19 и обеспечить здоровье и безопасность авиационного персонала и пассажиров, государствам настоятельно рекомендуется сотрудничать друг с другом в деле установления санитарных коридоров¹¹.

1.5.2 Санитарный коридор устанавливается, когда два или более государств соглашаются признать меры по снижению факторов риска в области здравоохранения, которые каждый из них ввел на одном или нескольких маршрутах между своими государствами. Для обеспечения такого взаимного признания государствам настоятельно рекомендуется активно обмениваться информацией с другими государствами посредством стандартной формы РНС на сайте CRRIC¹².

⁸ <https://canso.org/publication/covid-19-restart-and-recovery-guide/>

⁹ <https://ibac.org/guidance-documents>

¹⁰ <https://iaopa.aopa.org/-/media/Files/IAOPA/ICAO/ICAO-Take-off-GA-Module.pdf>

¹¹ [Руководство по тестированию и мерам управления факторами риска при международных операциях](#) (Дос 10152) было обновлено (глава 5)

¹² <https://www.icao.int/covid/Pages/crric.aspx>

1.5.3 При установлении санитарных коридоров предполагается, что участвующие государства применят взаимодополняющий многоуровневый подход, основанный на оценке факторов риска, к внедрению мер по снижению факторов риска в области общественного здравоохранения. Сочетание средств контроля за факторами риска обеспечит лучшую защиту, чем внедрение только одного или двух выбранных средств контроля. Сотрудничая в сфере принятых мер, государства могут выработать стратегию уменьшения факторов риска, наиболее эффективно соответствующую их уровню рискоустойчивости и их системам охраны здоровья и управления безопасностью полетов.

1.5.4 Для содействия внедрению РНС *Руководство по тестированию и мерам управления факторами риска при международных операциях* (Doc 10152) было обновлено (глава 5) и государствам предоставляется комплекс мер по осуществлению (i-PASC) ИКАО "Установление санитарных коридоров"¹³. В них включены соответствующие процедуры и инструментарий, которые будут регулярно обновляться с учетом последних научных достижений. Одним из таких инструментов является недавно разработанное приложение РНС (приложение РНС)¹⁴.

1.5.5 Государствам настоятельно рекомендуется устанавливать ключевые показатели эффективности для осуществления мониторинга за эффективностью мер по снижению факторов риска, включенных в каждый модуль, особенно в отношении мер по восстановлению деятельности авиации. Эти показатели следует разработать, исходя из перспектив авиации, и основывать их на данных, получаемых от полномочных органов общественного здравоохранения.

¹³ <https://www.icao.int/secretariat/TechnicalCooperation/Pages/establishing-a-public-health-corridor.aspx>

¹⁴ <https://portal.icao.int/CRRIC/Pages/Public-Health-Corridors.aspx>

2. МОДУЛИ

<i>Модуль</i>	Аэропорты
<i>Целевая аудитория</i>	
Эксплуатанты аэропорта, полномочные органы, государства, персонал аэропорта.	

<i>Элемент</i>	Здание аэровокзального комплекса
<i>Краткое описание (Цель)</i>	
<p>В инструктивных указаниях по эксплуатации зданий аэровокзального комплекса следует рассмотреть все аспекты процесса эксплуатации, включая лиц, имеющих доступ в здание, действующие процедуры обеспечения чистоты и дезинфекции в здании аэровокзального комплекса, а также меры по охране здоровья, оказание первой помощи/медицинской помощи и протоколы для пассажиров и персонала.</p>	
<i>Факторы</i>	
Уборка и дезинфекция	
<ul style="list-style-type: none"> • Письменный план тщательной уборки и дезинфекции следует согласовать с органом здравоохранения аэропорта, эксплуатантами аэропорта и поставщиками услуг, согласно стандартным эксплуатационным правилам, изложенным в <i>Руководстве ВОЗ по гигиене и санитарии в авиации</i>. При появлении новой информации относительно процесса, графика и средств план следует обновлять. Следует провести обучение всего соответствующего персонала по вопросам повышенных требований к дезинфекции. • Уборку и дезинфекцию объектов инфраструктуры и всего оборудования аэровокзального комплекса следует проводить на регулярной основе в соответствии с вышеупомянутым планом, и частоту проведения процедур следует увеличивать по мере необходимости и в зависимости от объема движения. • Увеличение доступного количества средств для уборки и дезинфекции утверждается действующими полномочными органами. • Следует информировать весь персонал, занимающийся уборкой и дезинфекцией, о плане уборки и дезинфекции. Необходимо обеспечить эффективное использование сотрудниками соответствующих средств, включая концентрацию растворов, метод и время воздействия дезинфицирующих средств, и обработку зон, в которых часто происходят касания и которые наиболее вероятно могут быть загрязнены, такие как: <ul style="list-style-type: none"> ○ Информационные стойки аэропорта, стойки для пассажиров с ограниченными физическими возможностями, зоны регистрации, зоны иммиграционного/таможенного оформления, зоны досмотра в целях безопасности, зоны посадки на борт, и пр. ○ Эскалаторы, подъемные устройства и лифты, поручни. 	

- Умывальные комнаты, туалеты и комнаты для пеленания младенцев.
 - Багажные тележки и пункты их сбора: чистка разовыми влажными салфетками или дезинфицирующими средствами, обеспечение наличия мусорных контейнеров.
 - Кресла перед зоной досмотра в целях безопасности и в зонах посадки на борт/зонах регистрации.
 - Зоны парковки челночных автобусов и автобусов контролируемой зоны.
- Более активное использование систем кондиционирования воздуха и эффективных систем фильтрации, чтобы обеспечить чистоту воздуха, уменьшить рециркуляцию и увеличить долю свежего воздуха. Следует ограничить горизонтальные потоки воздуха.

Физическое дистанцирование

- Физическое дистанцирование является эффективной мерой по ограничению распространения COVID-19 и его следует применять в рамках комплексного пакета мер по ограничению распространения COVID-19. Меры физического дистанцирования в аэропортах должны быть:
 - по крайней мере, совместимыми с мерами, применяемыми на других видах транспорта, особенно в городском общественном транспорте, используемом для прибытия в аэропорт и убытия из аэропорта.
 - в максимально возможной степени применимыми по всему аэропорту.
 - пересматриваемыми, если позволяют эпидемиологические условия.
- Целью физического дистанцирования должно быть расстояние не менее одного (1) метра между всеми людьми.
- Приветствуется взаимное признание эквивалентных мер физического дистанцирования, которые снижают степень риска для здоровья населения в пункте вылета и прилета.

Защита персонала:

- Уровень надлежащей защиты сотрудников следует оценивать в индивидуальном порядке. Такая защита может включать в себя средства индивидуальной защиты (СИЗ), программу медицинского освидетельствования персонала, составление графиков работы (формирование постоянных групп и смен сотрудников), доступность спиртосодержащих дезинфицирующих средств для рук, конкретные процедуры для сотрудников до и после окончания смены и планы физического дистанцирования рабочих мест, включая, возможность установки ограждений.
- Сотрудники должны быть снабжены СИЗ с учётом риска заражения (например, тип деятельности) и путей передачи инфекции (например, воздушно-капельным путём). В состав СИЗ могут входить одноразовые перчатки, маски, защитные очки или щитки для защиты лица, халаты или фартуки.
- Для персонала и бригад, работающих посменно, передачу дел следует проводить бесконтактным способом, т. е. по телефону, посредством видеоконференции, электронных журналов или, как минимум, с соблюдением норм физического дистанцирования.
- Следует установить приоритетность работ по техническому обслуживанию и ремонтных работ в общественных местах, и следует скорректировать график работ или перенести работы на более позднее время, если они носят второстепенный характер.

- При обучении персонала следует максимально использовать методы онлайн-обучения и виртуальные занятия в классах.
- В зонах повторяющихся обменов и операций рекомендуется использовать физические перегородки между выделенными сотрудниками и пассажирами.

Доступ в здание аэровокзального комплекса

- Исходя из специфики каждого аэропорта и действующего национального законодательства, доступ в здания аэровокзального комплекса может быть ограничен рабочими, пассажирами и лицами, сопровождающими пассажиров-инвалидов, пассажиров с ограниченными физическими возможностями или несопровождаемых несовершеннолетних на начальном этапе, если при этом не возникают скопления людей и очереди, которые увеличивают риск передачи инфекции, а также создают потенциально уязвимое место с точки зрения безопасности.
- Если медицинское освидетельствование предусмотрено действующими правилами, в выделенных местах следует использовать бесконтактные термометры при условии их минимального воздействия на работу аэропорта.

Пути единообразной реализации мер

- Сотрудничество с компетентными органами для согласования точек зрения.
- Сотрудничество с заинтересованными сторонами сообщества для обеспечения своевременного и безошибочного распространения информации для пассажиров.
- Обеспечение единообразия мер с другими местными видами транспорта и другими объектами инфраструктурами.
- При необходимости, использование *ведомости уборки/дезинфекции аэропорта при COVID-19* (Форма РНС 3) или аналогичной формы.

<p><i>Элемент</i></p> <p style="text-align: center;">Общая зона регистрации</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>Общая зона регистрации в аэропорту, как правило, представляет собой зону интенсивного движения пассажиров. Чтобы уменьшить очереди и скопления людей, пассажирам следует завершить по возможности максимально большую часть процесса регистрации до приезда в аэропорт (т. е. пассажир должен быть готов к вылету). Следует обеспечить и максимально использовать возможности самообслуживания в целях ограничения контактов в точках контактов пассажиров.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Внедрение мер, уменьшающих перегруженность в этих зонах, за счёт перспективного планирования и контроля пассажирских потоков. • Аэропортам следует обеспечить установку знаков, маркировку пола и передачу объявлений по системе трансляционного оповещения (РА), призывающих к соблюдению физического дистанцирования. Кроме того, следует рассмотреть возможность передачи ключевых профилактических сообщений органов здравоохранения в виде аудио сообщений и табличек, размещенных в ключевых точках контактов пассажиров по маршруту поездки. • Различные пункты самообслуживания, такие как стойки выдачи посадочных талонов и багажных бирок и места сдачи багажа представляют определенную проблему из-за высокой степени физического контакта, увеличивающей вероятность заражения. Использование этих пунктов следует, тем не менее, поощрять в целях уменьшения непосредственного взаимодействия лицом к лицу, уделяя тщательное внимание управлению пассажирским потоком и обеспечению надлежащей и постоянной дезинфекции таких пунктов. • Пассажирам следует, по возможности, поощрять проходить процедуры регистрации до прибытия в аэропорт. Регистрация в режиме онлайн, мобильный посадочный талон, внеаэропортовое получение багажной бирки и другие инициативы будут способствовать сокращению количества контактов с сотрудниками аэропорта и объектами инфраструктуры. Поэтому государствам рекомендуется устранять любые регламентирующие ограничения, препятствующие возможности осуществить такие типы процедур вне аэропорта. • Следует рассмотреть возможность использования на традиционных стойках регистрации раздвижных стоек и напольных знаков в зонах очередей, чтобы обеспечить физическое дистанцирование, и установки прозрачных перегородок на стойках перед сотрудниками. • Также может быть рассмотрена возможность интеграции технологии самодезинфекции на стойках с сенсорными экранами, позволяющей проводить дезинфекцию экрана перед каждым использованием. • По возможности, аэропорт и другие заинтересованные стороны должны использовать бесконтактные процессы и технологии, включая бесконтактную биометрию, такую как распознавание лица или распознавание по радужной оболочке глаза. Такие цифровые процессы идентификации могут применяться в зонах сдачи багажа при самообслуживании, в различных очередях, в зонах выхода на посадку и в магазинах розничной и беспошлинной торговли. Это устранил или значительно уменьшит необходимость контакта сотрудников и

пассажиров при оформлении проездных документов. Это может также ускорить различные процессы, приводящие к повышению уровня охраны здоровья, уменьшению очередей и повышению эффективности других процессов.

Пути единообразной реализации мер

- Сотрудничество с компетентными органами, авиакомпаниями и другими заинтересованными сторонами в секторе авиации для выработки экономически эффективных решений по защите населения.
- Упрощение формальностей за счет внедрения бесконтактных процессов.
- Расширение возможностей использования стандартизированных цифровых решений для управления идентификацией.
- При необходимости, использование *ведомости уборки/дезинфекции аэропорта при COVID-19* (Форма РНС 3) или аналогичной формы.

<p><i>Элемент</i></p> <p style="text-align: center;">Досмотр в целях безопасности</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>В условиях продолжающейся пандемии может возникать необходимость в сохранении мер физического дистанцирования в пунктах досмотра в целях безопасности, в том числе во время досмотра. Может потребоваться рассмотреть вопрос о мерах по контролю доступа к пункту досмотра в целях безопасности, а также возможные модификации к стандартной процедуре досмотра в целях соответствия новым санитарным инструктивным указаниям по COVID-19.</p> <p>Операторов досмотра в целях безопасности следует освобождать от проведения досмотра, связанного с охраной здоровья и безопасностью полетов, чтобы они могли уделять основное внимание процессу досмотра в целях безопасности и сопутствующим процессам.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <p>Процедуры доступа к пункту досмотра</p> <ul style="list-style-type: none"> • Предусмотренные процедуры следует проводить во взаимодействии с соответствующими государственными учреждениями в целях реагирования на любые ситуации с пассажирами с симптомами заболевания. • Дезинфицирующие средства для рук и средства дезинфекции следует, по возможности, предоставлять пассажирам и сотрудникам до пунктов доступа в зону досмотра. • Операторам досмотра в целях безопасности и пассажирам следует сохранять физическое дистанцирование по мере возможности или носить соответствующие СИЗ в целях снижения риска инфицирования. • Следует рассмотреть варианты изменения, по возможности, доступа к пунктам досмотра в целях безопасности и их планировки в целях сокращения скоплений людей и очередей с сохранением норм физического дистанцирования, обеспечивая при этом желательную пропускную способность. При этом подразумеваются зоны предъявления личных вещей и одежды к досмотру, и зоны, где пассажиры забирают свою досмотренную ручную кладь. • В зоне очередей следует нанести маркировку на полу, установить эластичные ограждения или использовать другие надлежащие средства, чтобы помочь обеспечить надлежащую норму дистанцирования, рекомендуемую соответствующими полномочными органами. • Процедуры с участием пассажиров, предъявляющих посадочные талоны и другие проездные документы персоналу службы безопасности, должны быть организованы, по мере возможности, без физического контакта и таким образом, чтобы минимизировать непосредственное взаимодействие. При возникновении необходимости идентифицировать носящего немедицинскую или медицинскую маску человека на основании выданного государством удостоверения личности с фотографией, немедицинская или медицинская маска может быть временно снята при соблюдении норм физического дистанцирования.

Следует разместить знаки с соответствующей информацией, четко описывающей последующие этапы процесса.

Возможные решения предусматривают:

- Инструктирование пассажиров об использовании автоматических сканеров посадочного талона в точках доступа с соблюдением соответствующих норм физического дистанцирования.
 - Использование мобильных сканеров посадочного талона сотрудниками службы безопасности.
 - Проведение визуального осмотра посадочного талона и соответствующей идентификационной документации, как предусмотрено стандартными рабочими процедурами.
- Поверхности автоматических выходов на посадку и считывающие поверхности мобильных сканеров следует дезинфицировать также часто, как и любые другие поверхности частых контактов.
 - Следует предусмотреть наличие сотрудников для подготовки пассажиров, чтобы обеспечить готовность пассажиров к необходимости предъявлять вещи и одежду к досмотру. Операторы досмотра должны улучшить процессы работы с пассажирами, входящими в зону досмотра с тем, чтобы они должным образом предъявляли одежду и ручную кладь к досмотру и с меньшей вероятностью вызывали ложную тревогу (чтобы минимизировать досмотр вручную).
 - Следует проводить более интенсивную уборку и дезинфекцию часто касаемых/открытых поверхностей и оборудования досмотра в целях безопасности, включая лотки на пунктах досмотра и зонах оформления багажа.

Досмотр пассажиров

- Сотрудникам следует предоставлять спиртосодержащее дезинфицирующее средство для чистки и дезинфекции рук.
- Операторам досмотра следует носить одноразовые перчатки и лицевые покрытия или медицинские маски при проведении досмотра пассажиров вручную. Спиртосодержащие дезинфицирующие средства для рук следует наносить на одноразовые перчатки после каждого досмотра пассажира. Само собой разумеется, что одноразовые перчатки следует менять тогда, когда они испачканы или порваны.
- Сотрудникам следует рекомендовать мыть руки после снятия одноразовых перчаток.
- Соответствующие информационные указатели и информацию для пассажиров о вводимых новых требованиях по охране здоровья и изменении правил досмотра следует размещать на видных местах. Информационные указатели должны подчёркивать необходимость в сотрудничестве пассажиров в ходе процесса досмотра.
- Если через пункт досмотра проходит большое количество пассажиров, досмотр сотрудников и членов экипажа следует, по возможности, проводить на специальных пунктах и отдельно от пассажиров (в качестве дополнительной профилактической меры по охране здоровья).

- В целях уменьшения риска создания очередей и обеспечения пассажиропотока следует ввести в действие соответствующие процедуры по определению причин сигнала тревоги. В их число могут входить определение причин сигнала тревоги, проводимое в специальной зоне, отделенной от потока пассажиров, что может потребовать привлечения дополнительного персонала службы безопасности.
- Для определения причин сигнала тревоги, подаваемого аточным детектором металла (АДМ), следует в первую очередь использовать ручные металлоискатели, чтобы определить причину тревоги, а затем проводить целенаправленный досмотр зоны сигнала вручную.
- Использование устройств для обнаружения следов взрывчатых веществ (ETD) или служебных собак для обнаружения взрывчатых веществ (EDD) не следует ограничивать определением причин тревоги. Следует поощрять и применять, по мере возможности, произвольное использование таких методов обнаружения взрывчатых веществ.
- В случае возникновения сомнений или сигнала тревоги, причину которых невозможно определить только с помощью оборудования первичного досмотра, следует провести вторичный досмотр исходя из наличия оборудования и в зависимости от характера проблемы, связанной с угрозой и отмеченной оператором досмотра: EDD, ETD или досмотр вручную.
- Если стандартная процедура допускает повторное использование тампонов ETD, следует рассмотреть возможность прекращения этой практики во избежание возможного распространения COVID-19.

Примечание. Можно продолжить стандартную процедуру, если, например, можно определить, что высокая температура, создаваемая конкретным используемым ETD, убьет вирус, и если порядок использования и хранения тампонов не допускает возможность заражения.

- В случае необходимости провести досмотр вручную, операторам досмотра следует адаптировать свою методологию, если это возможно, во избежание непосредственного взаимодействия с пассажирами или другими досматриваемыми лицами.
- Сотрудникам, непосредственно взаимодействующим с пассажирами, следует носить немедицинскую или медицинскую маску.
- Больше, чем предписанное действующими инструкциями по безопасности количество связанных со здоровьем жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ), таких как спиртосодержащие дезинфицирующие средства для рук, может быть допущено к перевозке, если это разрешено соответствующими полномочными органами по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности с учетом связанных с этим правил¹⁵.

Пути единообразной реализации мер

- Сотрудничество с регламентирующими органами в поисках альтернативы досмотрам вручную при проведении выборочных досмотров. Такие альтернативы следует реализовывать с одобрения соответствующего полномочного органа и на основании оценки факторов риска.

¹⁵ <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/DangerousGoods.aspx>

- Сотрудничество с соответствующими органами здравоохранения для обеспечения подготовки и внедрения протоколов чистоты и дезинфекции в отношении объектов с высокой вероятностью перекрестного заражения (например, лотки и зона предъявления ручной клади и одежды к досмотру).
- При необходимости, использование *ведомости уборки/дезинфекции аэропорта при COVID-19* (Форма РНС 3) или аналогичной формы.

<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> Элемент Контролируемая зона аэровокзального комплекса </div>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>Контролируемая зона аэровокзального комплекса после прохождения досмотра в целях безопасности представляет собой зону интенсивного движения пассажиров, имеющую немногочисленные физические ограничения, и, как правило, большое открытое пространство. Внимание следует уделить временной необходимости в физическом дистанцировании, предоставлении пассажирам доступа к магазинам розничной и беспошлинной торговли и предложениям питания и напитков.</p> <p>Зоны выхода на посадку, VIP-залы и другие услуги в этой зоны также характеризуются интенсивным движением пассажиров. Следует оценить и использовать различные инструменты по контролю потока, физические сооружения, маркировку пола и адаптированные указатели направления. Возможно, следует запланировать и провести мероприятия по более тщательной уборке и гигиене, чтобы способствовать сдерживанию распространения вируса.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Следует поощрять использование вариантов самообслуживания, предусмотренных в соответствии с инструктивными указаниями местных органов здравоохранения, в случаях когда пассажиры имеют ограниченный контакт с персоналом точек розничной торговли, торговли продуктами питания и напитками. • Потребуется упорядочить процесс посадки с тем, чтобы уменьшить физический контакт между пассажирами, особенно по мере роста коэффициента загрузки. Тесное сотрудничество между авиакомпанией, аэропортом и правительством очень важно. Авиакомпаниям потребуется пересмотреть свои действующие процедуры посадки. Аэропортам, возможно, понадобится помощь в перепроектировании зон выхода на посадку, и государствам, возможно, потребуется адаптировать действующие правила и нормы. Следует способствовать более активному использованию возможностей автоматизации, например, при самосканировании и биометрии. • На ранних стадиях этапа возобновления деятельности, в особенности, следует ограничить количество предметов ручной клади, которые необходимо размещать на верхних багажных полках с тем, чтобы обеспечить бесперебойный процесс посадки. • По мере возможности, следует рассмотреть вопрос внедрения технологий автоматизированного выхода на посадку, включая блоки с автоматическими дверями, интегрированные устройства считывания посадочного талона, ЖК-дисплеи с инструкциями для пассажиров и устройства для распечатывания изменений в распределении мест. • Увеличение масштабов использования всех других возможностей самосканирования документов, когда необходима идентификация. • В качестве временной меры, зоны отдыха (например, залы, выходы на посадку, рестораны) могут быть открыты частично в силу необходимости удовлетворить краткосрочное требование к физическому дистанцированию. По мере расширения этапа

восстановления и эволюции требований к охране здоровья может быть рассмотрен вопрос о возвращении к нормальной пропускной способности.

- Исходя из стадии мер по уменьшению степени риска, следует рассмотреть вопрос временного закрытия определенных зон обслуживания или установления повышенного контроля за ними, такими как:
 - "Шведские столы".
 - Кафе с рассадкой или заведения с многоцелевой рассадкой.
 - Места для курения.
 - Детские игровые зоны.
- Следует установить ряд стоек для размещения спиртосодержащих дезинфицирующих средств для рук по всему аэропорту с соответствующими указателями для пассажиров.
- Следует рассмотреть вопрос установки бесконтактного оборудования в туалетах, таких как:
 - Системы автоматических дверей.
 - Системы автоматического слива в туалетах.
 - Разливочные устройства для мыла/дезинфицирующего средства для рук.
 - Устройства автоматической выдачи полотенец для рук.

Пути единообразной реализации мер

- Сотрудничество с предприятиями розничной торговли, продажи продуктов питания и напитков, чтобы обеспечить использование бесконтактных технологий оплаты и вариантов самообслуживания.
- Приглашение заинтересованных сторон авиакомпаний к участию в мерах, необходимых в залах аэропорта.
- Сотрудничество с компетентными органами, авиакомпаниями и другими заинтересованными сторонами в секторе авиации для выработки экономически эффективных решений по защите населения.
- При необходимости, использование *ведомости уборки/дезинфекции аэропорта при COVID-19 (Форма РНС 3)* или аналогичной формы.
- С целью помочь магазинам, пунктам питания и другим поставщикам в аэропортах продемонстрировать, что они следуют руководящим принципам ИКАО/ЦГВА, МСА разработал руководство, которое можно найти по [ССЫЛКЕ](#)¹⁶.

¹⁶ <https://aci.aero/about-aci/priorities/health/aci-airport-health-accreditation-programme/>

<p><i>Элемент</i></p> <p>Оборудование выходов на посадку в аэровокзальном комплексе</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>Многие аэропорты выведут из эксплуатации определенные активы в связи с отсутствием пассажирских перевозок. Необходимо провести соответствующие проверки обеспечения безопасности полетов до возобновления перевозок авиакомпаниями. Аэропортам и авиакомпаниям следует сотрудничать, чтобы обеспечить предоставление точных расписаний полетов для удовлетворения этого требования.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Электромеханическое оборудование, такое как пассажирские трапы, эскалаторы и лифты должно проходить проверку и периодическое тестирование или введение в действие. Проверки такого выведенного из эксплуатации оборудования необходимы перед вводом его в эксплуатацию для пользования пассажирами, согласно инструктивным указаниям изготовителей и национальным строительным нормам и правилам. • Протоколы технического обслуживания должны быть составлены и введены. • Там, где необходим кондиционированный воздух, следует поддерживать мощность во всех видах наружного оборудования, такого как телетрапы и установки предварительной подготовки воздуха. • Поставщики важных услуг и государственные органы должны заранее получить информацию по графикам возобновления деятельности и планам эксплуатанта аэропорта возобновить работу временно закрытых объектов. • Вместимость пассажирских автобусов следует скорректировать с учетом норм физического дистанцирования при посадке и высадке пассажиров. <p>Оборудование выходов на посадку и фильтрация воздуха</p> <ul style="list-style-type: none"> • При наличии на месте стоянки внешней установки предварительной подготовки воздуха (ППВ) и стационарной установки электропитания воздушное судно может выключить свою вспомогательную силовую установку (APU) после прилета. Система ППВ забирает атмосферный воздух через воздухозаборник и подаёт кондиционированный воздух в пассажирский салон. • Наружный воздух не проходит через высокоэффективный воздушный фильтр (HEPA) воздушного судна. Следует разрешить использовать APU воздушного судна у выхода на посадку, чтобы подключить систему кондиционирования воздуха воздушного судна в случае, когда нет возможности обеспечить эквивалентное качество воздуха с помощью ППВ.

Пути единообразной реализации мер

- Обеспечить надлежащий поэтапный повторный ввод аэропорта в эксплуатацию в соответствии с расписаниями авиакомпаний.

<p><i>Элемент</i></p> <p>Высадка пассажиров и прилеты</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>Процессы пограничного контроля и таможенного оформления, возможно, потребуется временно пересмотреть, чтобы увеличить физическое дистанцирование.</p> <p>При его наличии оборудование автоматизированной системы пограничного контроля (АВС), цифровой идентификации пассажиров (биометрия), а также технологии (температурный скрининг) может служить дополнительной мерой медицинского освидетельствования и ускорить процесс иммиграционного контроля в целях уменьшения очередей и минимизации контактов между таможенниками и пассажирами.</p> <p>Кроме того, некоторые государства требуют заполнения пассажирами санитарных деклараций или форм перед вылетом или по прилёту, в качестве первоначальной оценки, которая может использоваться для идентификации пассажиров, которым может потребоваться вторичная оценка.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Следует обеспечить координацию действий с различными регулирующими пограничный контроль органами (например, паспортный контроль, медицинский контроль) в отношении мер, упрощающих формальности при оформлении въезда/прилета, таких как проведение бесконтактных процессов (например, касающихся считывания микросхем паспорта, распознавания лиц). • В случае необходимости предъявлять декларацию по прибытии государствам следует рассмотреть электронные варианты (например, мобильные приложения и QR-коды) для сведения к минимуму контакты между людьми. Информация может быть направлена заранее через государственные порталы. Для прохождения таможенных формальностей на основе самодеклараций рекомендуется, по возможности, использовать зеленый/красный коридоры. • Процесс проверки идентичности следует автоматизировать с использованием технологии биометрической проверки. Следует поощрять использование бесконтактной технологии, автоматизированных систем пограничного контроля или eGates с тем, чтобы увеличить время транзакции и ограничить взаимодействие между пассажирами, должностными лицами и персоналом. • Если это предусмотрено соответствующими правилами, могут быть установлены "умные" тепловизоры для быстрого и незаметного сканирования температуры у большого количества пассажиров. • На начальных стадиях восстановления деятельности и в случае необходимости могут проводиться вторичные оценки состояния здоровья для сохранения основного общего потока пассажиров. • Для рейсов, прибывающих из зон более высокого уровня риска, где отмечено кластерное или контактное заражение, может использоваться после консультаций с органами

общественного здравоохранения конкретная часть аэровокзального комплекса прибытия в целях увеличения физического дистанцирования, и/или в соответствующих местах могут быть установлены "умные" тепловизоры в целях сканирования прибывающих пассажиров.

Санитарная декларация

- Некоторые государства вводят санитарные декларации, которые могут быть размещены на веб-портале. Для тех государств, у которых уже есть платформа для сбора визовой информации и информации электронных разрешений на поездки, она может быть модифицирована для получения необходимой дополнительной информации.

Трансфер

- Подготовить мероприятия медицинского освидетельствования, в рамках которых пассажиры и имущество не проходят повторное медицинское освидетельствование в пункте трансфера, исходя из принципа взаимного признания мер безопасности между государствами маршрута поездки.
- Если необходим досмотр в целях безопасности в пункте трансфера, он должен проводиться в соответствии с надлежащими санитарными требованиями, как уже описано применительно к процессу вылета.

Пути единообразной реализации мер

- Сотрудничество с соответствующими полномочными органами для выработки экономически эффективных решений по защите населения.
- Сотрудничество с соответствующими органами и авиакомпаниями для выработки действенных и экономически эффективных решений по защите пассажиров.
- Сотрудничество с государствами и полномочными органами в случаях предстоящего внедрения санитарных деклараций.
- Активизация процессов использования стандартизированных цифровых решений для управления идентификацией.
- При необходимости, использование *ведомости уборки/дезинфекции аэропорта при COVID-19* (Форма РНС 3) или аналогичной формы.

<i>Элемент</i> Зона получения багажа
<i>Краткое описание (Цель)</i> Зона получения багажа в аэропорту характеризуется высокой степенью проходимости пассажиров и физическим контактом с тележками для багажа, багажом, туалетами и другими объектами. Следует ввести меры по дезинфекции и увеличить частоту проведения уборки.
<i>Факторы</i> <ul style="list-style-type: none">• Все усилия должны быть приложены к тому, чтобы обеспечить быстрый процесс получения багажа и не заставлять пассажиров ждать слишком долго в зоне получения багажа.• В максимальной степени использовать имеющиеся багажные транспортёры прилета, чтобы уменьшить скопление пассажиров, и, по возможности, использовать специальные багажные транспортёры для рейсов из зон высокого риска.• Государствам следует обеспечить максимально быстрый процесс таможенного оформления и принятие соответствующих мер на случай физических проверок багажа.• Графики уборки следует скорректировать с учётом расписаний рейсов, чтобы обеспечить более частую, тщательную дезинфекцию тележек для багажа, туалетов, кнопок лифта, поручней и пр.• Следует обеспечить наличие стоек самообслуживания или предоставить онлайн-возможности пассажиру, которому необходимо заявить о потерянном или поврежденном багаже.• Следует нанести маркировку на полу, установить эластичные ограждения или использовать другие надлежащие средства, чтобы помочь обеспечить надлежащую норму дистанцирования, рекомендуемую соответствующими полномочными органами.• На стойках утерянного багажа следует установить, по возможности, физические перегородки (прозрачные) для представителей авиакомпаний.• Следует поощрять использование служб доставки багажа, когда багаж может быть доставлен пассажиру непосредственно в гостиницу или домой.• Следует предоставлять пассажирам информацию об отслеживании багажа, чтобы они могли оформить заявление о пропаже или повреждении багажа без ожидания в зоне получения багажа.• Следует подготовить протоколы по уборке и дезинфекции зоны.

Пути единообразной реализации мер

- Сотрудничество с соответствующими органами и авиакомпаниями для выработки действенных и экономически эффективных решений по защите пассажиров.
- При необходимости, использование *ведомости уборки/дезинфекции аэропорта при COVID-19* (Форма РНС 3) или аналогичной формы.

<p><i>Элемент</i></p> <p style="text-align: center;">Выход из неконтролируемой зоны</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>Необходимо разработать протоколы и меры предосторожности в отношении прибывающих пассажиров, покидающих неконтролируемую зону. Внимание следует уделять зоне встречающих, а также зоне выхода из аэровокзального комплекса. На начальных стадиях возобновления деятельности меры могут включать в себя установление оцепления вокруг зоны встречающих или ограничения доступа к зданию аэровокзального комплекса.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <p>Доступ к зданию аэровокзального комплекса аэропорта</p> <ul style="list-style-type: none"> • Исходя из специфики каждого аэропорта и действующего национального законодательства, доступ в здания аэровокзального комплекса может быть ограничен рабочими, пассажирами и лицами, сопровождающими пассажиров-инвалидов, пассажиров с ограниченными физическими возможностями или несопровождаемых несовершеннолетних на начальном этапе, если при этом не возникают скопления людей и очереди, которые увеличивают риск передачи инфекции, а также создают потенциально уязвимое место с точки зрения безопасности. • Следует предусмотреть наличие множества стоек для мытья рук или дезинфицирующих средств для рук перед выходом из здания аэровокзального комплекса. • Следует увеличить частоту уборки, исходя из расписаний рейсов, чтобы обеспечить более частую, тщательную дезинфекцию общественных мест неконтролируемой зоны, включая зоны отдыха, предприятия торговли продуктами питания и напитками и розничной торговли, поручни, туалеты, автоматизированные системы перемещения и автобусы.
<p><i>Пути единообразной реализации мер</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Сотрудничество с заинтересованными сторонами сообщества, чтобы обеспечить своевременное, безошибочное распространение информации для пассажиров. • При необходимости, использование <i>ведомости уборки/дезинфекции аэропорта при COVID-19</i> (Форма РНС 3) или аналогичной формы.

<p><i>Модуль</i></p> <p style="text-align: center;">Воздушное судно</p>
<p><i>Целевая аудитория</i></p> <p>Эксплуатанты, на которых распространяется действие положений части 1 "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолёты" Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов"</p>
<p><i>Элемент</i></p> <p style="text-align: center;">Пассажир и экипаж – Общие положения</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>Обеспечить безопасную, санитарно-гигиеническую операционную среду пассажирам и экипажу.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Скорректировать процесс посадки. По мере возможности и в соответствии с факторами веса и балансировки, посадку и высадку пассажиров следует проводить таким образом, чтобы уменьшить вероятность прохождения пассажиров в непосредственной близости друг от друга. • Процессы распределения мест. При необходимости, места следует распределять, предусматривая соответствующее физическое дистанцирование между пассажирами. Авиакомпаниям следует допускать возможность раздельной рассадки, если загрузка позволяет это. Пассажиров следует призывать оставаться как можно дольше на закрепленных за ними местах. • Ограничение взаимодействия на борту. Пассажиров следует призывать путешествовать максимально налегке, регистрируя весь багаж, за исключением ручной клади небольшого размера, которая помещается под креслом. Газеты и журналы следует убрать. Размер и количество беспрошлинных покупок могут также быть временно ограничены. • Ограничение или прекращение предоставления продуктов питания и напитков. Предоставление продуктов питания и напитков следует ограничить или прекратить на рейсах, выполняющих полёты на малые расстояния, или следует рассмотреть возможность предоставления продуктов питания и напитков в запечатанных, заранее упакованных контейнерах. • Использование бортприпасов второстепенной важности, таких как одеяла и подушки, следует уменьшить, чтобы минимизировать риск перекрестной инфекции. • Ограничение доступа к туалетам. По мере возможности, следует определить один туалет для пользования только экипажем при условии сохранения достаточного количества туалетов для пользования пассажирами и без создания очередей пассажиров в туалет. Пассажиров следует информировать о том, что опускание крышки унитаза до смыва является эффективным способом предотвратить распространение потенциально заразных частиц.

- Кроме того, пассажирам следует в максимально возможной степени, в зависимости от воздушного судна, использовать туалет, выделенный исходя из закреплённого за ними места, чтобы ограничить передвижение пассажиров в полете и уменьшить возможность подвергнуться риску со стороны других пассажиров.
- Меры защиты экипажа. Следует запретить совместное использование оборудования для обеспечения безопасности, используемого для демонстрации правил обеспечения безопасности. Членам экипажа следует поручить предоставлять обслуживание только конкретным секторам пассажирского салона. Следует изучить возможности предоставления дополнительных средств защиты, например, пластиковые занавески или панели из плексигласа, в процессе посадки (снимаемые после завершения посадки).

Примечание. Следующие элементы, касающиеся дезинфекции, содержат последние совместные рекомендации изготовителя комплектного оборудования (ОЕМ) воздушного судна, действующие в настоящее время. Пользователям этого инструктивного материала следует принять к сведению, что:

- *Эти рекомендации основаны на меняющихся обстоятельствах и технологии.*
- *Хотя были предприняты все усилия к тому, чтобы предоставить общие рекомендации по использованию дезинфицирующих средств на самолетах, существуют различия между средствами, произведенными каждым OEM воздушного судна. Настоятельно рекомендуется обеспечить, чтобы эксплуатант был ознакомлен с инструктивными указаниями OEM и проконсультировался с OEM по любым вопросам, конкретно касающимся данного планера.*
- *Цель этих рекомендаций состоит в том, чтобы предоставить эксплуатантам рекомендации, которые соответствуют данному воздушному судну. Обязанность эксплуатанта заключается в том, чтобы обеспечить использование дезинфицирующих средств согласно инструкции производителя, применение надлежащих средств защиты пользователями дезинфицирующих средств и их использование в соответствии с рекомендациями организаций здравоохранения, касающимися эффективности средств, и в соответствии с инструкциями на этикетке дезинфицирующего средства.*

<i>Элемент</i> Дезинфекция – кабина лётного экипажа
<i>Краткое описание (Цель)</i> Обеспечить безопасную, санитарно-гигиеническую операционную среду экипажу и наземному персоналу.
<i>Факторы</i> <ul style="list-style-type: none">• Частота уборки кабины лётного экипажа зависит от того, насколько кабина лётного экипажа отделена от пассажирского салона и насколько часто происходит смена экипажа.• Кабину лётного экипажа следует убирать и дезинфицировать с надлежащей частотой, чтобы обеспечить безопасную работу членов экипажа.• Методы дезинфекции следует принимать после консультаций с производителем воздушных судов и на основании соответствующей оценки факторов риска. Также следует принимать во внимание любые рекомендации ВОЗ. Оценку факторов риска следует проводить на основании рекомендаций изготовителей планеров и справочных инструкций соответствующих организаций здравоохранения относительно эффективности используемых средств в борьбе с вирусами.• Производители воздушных судов рекомендуют:<ul style="list-style-type: none">○ использовать 70%-ный водный раствор изопропилового спирта (IPA) в качестве дезинфицирующего средства для поверхностей касания в кабине лётного экипажа, с особой осторожностью подходя к нанесению средств на кожаные и другие пористые поверхности;○ периодически проверять оборудование, чтобы убедиться в отсутствии со временем каких-либо долгосрочных последствий или повреждений, учитывая отсутствие данных о долгосрочных последствиях значительно более частого применения дезинфицирующих средств; и обращаться к ним за информацией об альтернативных дезинфицирующих средствах в случае обнаружения повреждений;○ учитывать увеличенные интервалы проверок или технического обслуживания при применении агрессивных или новых методов дезинфекции;○ следовать их инструкциям, чтобы обеспечить надлежащее применение, вентиляцию и использование индивидуальных средств защиты;○ обращаться к ним за более подробными рекомендациями или дополнительными дезинфицирующими химическими средствами, учитывая различия в процедурах утверждения и наличия дезинфицирующих средств в разных странах.• Перед дезинфекцией следует очистить поверхности от грязи и мусора согласно инструкциям производителя воздушного судна.• Протирать поверхности следует предварительно увлажнёнными салфетками или одноразовыми влажными тряпками и использовать на борту бутылки ограниченного объёма, чтобы минимизировать риск проливания раствора IPA. Не распыляйте IPA в

кабине лётного экипажа. Не допускайте разлива попадания или капель жидкости на оборудование.

- Раствор IPA огнеопасен, поэтому следует предпринимать меры предосторожности вблизи потенциальных источников возгорания.
- Эксплуатанту следует уточнить, нарушает ли более частая чистка и дезинфекция какие-либо действующие требования к дезинсекции, установленные в соответствии с положениями Приложения 9 ИКАО. Дополнительную информацию можно получить у соответствующих полномочных органов, а технические инструкции представлены в документе ВОЗ, касающемся методов и процедур дезинсекции воздушных судов¹⁷.
- Обработка ультрафиолетовым излучением не заменяет обычные процедуры уборки вручную, но может использоваться в дополнение к существующим процедурам дезинфекции. При ее применении следует учитывать несколько важных факторов, включая то, что обеззараживание с помощью ультрафиолетового излучения эффективно только тогда, когда вирус находится в ультрафиолетовом свете. Материалы, подвергающиеся воздействию ультрафиолетового света, могут быть повреждены или обесцвечены. Следует проконсультироваться с изготовителем планера, чтобы гарантировать, что предназначенное для использования устройство совместимо с материалами воздушного судна.
- Учитывая повышение вероятности непреднамеренного изменения положения переключателей в процессе уборки или дезинфекции, эксплуатантам и летному экипажу надлежит усовершенствовать процедуры, чтобы убедиться перед полётом воздушного судна в том, что все переключатели и средства управления в кабине лётного экипажа находятся в правильном положении.
- Некоторое оборудование в кабине лётного экипажа может нуждаться в дополнительной дезинфекции в связи с использованием (например, кислородные маски), и следует предусмотреть введение соответствующих процедур

Пути единообразной реализации мер

- Обмен информацией с OEM посредством Международного координационного совета ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и обмен информацией OEM с эксплуатантами.
- При необходимости, использование *ведомости дезинфекции воздушного судна при COVID-19* (форма РНС 2) или аналогичной формы.

¹⁷ <https://www.who.int/publications/i/item/cleaning-and-disinfection-of-environmental-surfaces-inthe-context-of-covid-19>

<i>Элемент</i> Дезинфекция – Пассажирский салон
<i>Краткое описание (Цель)</i> Обеспечить безопасную, санитарно-гигиеническую операционную среду пассажирам, экипажу и наземному персоналу.
<i>Факторы</i> <ul style="list-style-type: none">• В салоне следует проводить уборку и последующую дезинфекцию с соответствующей частотой, чтобы обеспечить безопасность полета для пассажиров и экипажа. Частоту следует определять условиями эксплуатации воздушного судна и потенциальным нахождением в салоне инфицированного лица.• Методы дезинфекции следует принимать после консультаций с производителем воздушных судов и на основании соответствующей оценки факторов риска. Также следует принимать во внимание любые рекомендации ВОЗ. Оценку факторов риска следует проводить на основании рекомендаций изготовителей планеров и справочных инструкций соответствующих организаций здравоохранения относительно эффективности используемых средств в борьбе с вирусами.• Производители воздушных судов рекомендуют:<ul style="list-style-type: none">○ использовать 70%-ный водный раствор изопропилового спирта (IPA) в качестве дезинфицирующего средства для поверхностей касания в кабине лётного экипажа, с особой осторожностью подходу к нанесению средств на кожаные и другие пористые поверхности;○ периодически проверять оборудование, чтобы убедиться в отсутствии со временем каких-либо долгосрочных последствий или повреждений, учитывая отсутствие данных о долгосрочных последствиях значительно более частого применения дезинфицирующих средств; и обращаться к ним за информацией об альтернативных дезинфицирующих средствах в случае обнаружения повреждений;○ учитывать увеличенные интервалы проверок или технического обслуживания при применении агрессивных или новых методов дезинфекции;○ следовать их инструкциям, чтобы обеспечить надлежащее применение, вентиляцию и использование индивидуальных средств защиты;○ обращаться к ним за более подробными рекомендациями или дополнительными дезинфицирующими химическими средствами, учитывая различия в процедурах утверждения и наличия дезинфицирующих средств в разных странах.• Перед дезинфекцией поверхности следует очистить от грязи и мусора для максимального повышения эффективности процесса.• Протирать поверхности следует предварительно увлажнёнными салфетками или одноразовыми влажными тряпками и использовать на борту бутылки ограниченного объёма, чтобы минимизировать риск проливания раствора IPA. Не распыляйте IPA в

кабине лётного экипажа. Не позволяйте жидкости проливаться или капать на оборудование.

- Раствор IPA огнеопасен, поэтому следует предпринимать меры предосторожности вблизи потенциальных источников возгорания.
- Эксплуатанту следует уточнить, нарушает ли более частая чистка и дезинфекция какие-либо действующие требования к дезинсекции, установленные в соответствии с положениями Приложения 9 ИКАО. Дополнительную информацию можно получить у соответствующих полномочных органов, а технические инструкции представлены в документе ВОЗ, касающемся методов и процедур дезинсекции воздушных судов¹⁸.
- Обработка ультрафиолетовым излучением не заменяет обычные процедуры уборки вручную, но может использоваться в дополнение к существующим процедурам дезинфекции. При ее применении следует учитывать несколько важных факторов, включая то, что обеззараживание с помощью ультрафиолетового излучения эффективно только тогда, когда вирус находится в ультрафиолетовом свете. Материалы, подвергающиеся воздействию ультрафиолетового света, могут быть повреждены или обесцвечены. Следует проконсультироваться с изготовителем планера, чтобы гарантировать, что предназначенное для использования устройство совместимо с материалами воздушного судна.
- Авиакомпании могут проанализировать свои рабочие процессы, чтобы минимизировать количество сотрудников, которым необходимо прикасаться к поверхностям частого касания, таким как панели доступа, ручки дверей, выключатели, и пр. Для получения более подробных рекомендаций или дополнительных химических дезинфицирующих средств следует обращаться к конкретному изготовителю планера.

Пути единообразной реализации мер

- Обмен информацией с OEM посредством Международного координационного совета ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и обмен информацией OEM с эксплуатантами.
- При необходимости, использование *ведомости дезинфекции воздушного судна при COVID-19* (форма РНС 2) или аналогичной формы.

¹⁸ <https://www.who.int/publications/i/item/cleaning-and-disinfection-of-environmental-surfaces-inthe-context-of-covid-19>

<i>Элемент</i> <p style="text-align: center;">Дезинфекция – Грузовой отсек</p>
<i>Краткое описание (Цель)</i> <p>Обеспечить безопасную, санитарно-гигиеническую операционную среду пассажирам, экипажу и наземному персоналу.</p>
<i>Факторы</i> <ul style="list-style-type: none">• Поверхности касания в грузовом отсеке следует чистить и дезинфицировать с надлежащей частотой, чтобы обеспечить безопасную работу наземного персонала.• Методы дезинфекции следует принимать после консультаций с производителем воздушных судов и на основании соответствующей оценки факторов риска. Также следует принимать во внимание любые рекомендации ВОЗ. Оценку факторов риска следует проводить на основании рекомендаций изготовителей планеров и справочных инструкций соответствующих организаций здравоохранения относительно эффективности используемых средств в борьбе с вирусами.• Производители воздушных судов рекомендуют:<ul style="list-style-type: none">○ использовать 70%-ный водный раствор изопропилового спирта (IPA) в качестве дезинфицирующего средства для поверхностей касания в кабине лётного экипажа, с особой осторожностью подходу к нанесению средств на кожаные и другие пористые поверхности;○ периодически проверять оборудование, чтобы убедиться в отсутствии со временем каких-либо долгосрочных последствий или повреждений, учитывая отсутствие данных о долгосрочных последствиях значительно более частого применения дезинфицирующих средств; и обращаться к ним за информацией об альтернативных дезинфицирующих средствах в случае обнаружения повреждений;○ учитывать увеличенные интервалы проверок или технического обслуживания при применении агрессивных или новых методов дезинфекции;○ следовать их инструкциям, чтобы обеспечить надлежащее применение, вентиляцию и использование индивидуальных средств защиты;○ обращаться к ним за более подробными рекомендациями или дополнительными дезинфицирующими химическими средствами, учитывая различия в процедурах утверждения и наличия дезинфицирующих средств в разных странах.• Перед дезинфекцией поверхности следует очистить от грязи и мусора для максимального повышения эффективности процесса.• Протирать поверхности следует предварительно увлажнёнными салфетками или одноразовыми влажными тряпками и использовать на борту бутылки ограниченного объёма, чтобы минимизировать риск проливания раствора IPA. Не распыляйте IPA в грузовом отсеке. Не допускайте попадания жидкости на важное оборудование (например, устройства обнаружения дыма, электронные устройства управления работой дверей и растробы оборудования пожаротушения).

- Раствор IPA огнеопасен, поэтому следует предпринимать меры предосторожности вблизи потенциальных источников возгорания. Обращайте особое внимание на скрытые источники возгорания, так как на многих воздушных судах в грузовом отсеке установлены электронные блоки.
- Эксплуатанту следует уточнить, нарушает ли более частая чистка и дезинфекция какие-либо действующие требования к дезинфекции, установленные в соответствии с положениями Приложения 9 ИКАО. Дополнительную информацию можно получить у соответствующих полномочных органов, а технические инструкции представлены в документе ВОЗ, касающемся методов и процедур дезинсекции воздушных судов¹⁹.
- Обработка ультрафиолетовым излучением не заменяет обычные процедуры уборки вручную, но может использоваться в дополнение к существующим процедурам дезинфекции. При ее применении следует учитывать несколько важных факторов, включая то, что обеззараживание с помощью ультрафиолетового излучения эффективно только тогда, когда вирус находится в ультрафиолетовом свете. Материалы, подвергающиеся воздействию ультрафиолетового света, могут быть повреждены или обесцвечены. Следует проконсультироваться с изготовителем планера, чтобы гарантировать, что предназначенное для использования устройство совместимо с материалами воздушного судна.
- Авиакомпании могут проанализировать свои рабочие процессы, чтобы минимизировать количество сотрудников, которым необходимо прикасаться к поверхностям частого касания, таким как панели доступа, ручки дверей, выключатели, и пр.

Пути единообразной реализации мер

- Обмен информацией с OEM посредством Международного координационного совета ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и обмен информацией OEM с эксплуатантами.
- При необходимости, использование *ведомости дезинфекции воздушного судна при COVID-19* (форма РНС 2) или аналогичной формы.

¹⁹ <https://www.who.int/publications/i/item/cleaning-and-disinfection-of-environmental-surfaces-inthe-context-of-covid-19>

<i>Элемент</i>	Дезинфекция – Техническое обслуживание
<i>Краткое описание (Цель)</i>	Создать безопасную, санитарно-гигиеническую операционную среду пассажирам, экипажу и наземному персоналу.
<i>Факторы</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Авиакомпании не должны забывать о регулярном обслуживании систем воздушного охлаждения и систем водоснабжения, чтобы гарантировать, что они по-прежнему защищают пассажиров и членов экипажа от вирусов. Авиакомпаниям следует обращаться к OEM планера в отношении конкретных действий по техническому обслуживанию и интервалов. • Авиакомпании должны включать в свои процедуры дезинфекции панели доступа и другие зоны технического обслуживания, чтобы обеспечить безопасные условия работы бригадам технического обслуживания. • Авиакомпании могут проанализировать свои рабочие процессы, чтобы минимизировать количество сотрудников, которым необходимо прикасаться к поверхностям частого касания, таким как панели доступа, ручки дверей, выключатели, и пр. • Авиакомпании должны установить процедуры технического обслуживания, которые будут проводиться после проведения процедур дезинфекции, чтобы проверить кабину лётного экипажа, пассажирский салон и грузовой отсек на предмет правильного позиционирования ручек управления, автоматов защиты сети, а также переключателей и кремальер на пульте управления. Следует также проверить панели доступа и механизм закрывания дверей.
<i>Пути единообразной реализации мер</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Обмен информацией с OEM посредством Международного координационного совета ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и обмен информацией OEM с эксплуатантами. • При необходимости, использование <i>ведомости дезинфекции воздушного судна при COVID-19</i> (форма РНС 2) или аналогичной формы.

<p><i>Элемент</i></p> <p style="text-align: center;">Опасные отходы</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>Обращение с опасными отходами</p>
<p><i>Факторы</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Обычные отходы: если у пассажиров или членов экипажа нет симптомов COVID-19, то с отходами, создаваемыми в пассажирском салоне в ходе полета, следует обращаться как с обычными отходами в соответствии с рекомендациями ВОЗ и утилизировать их в соответствии с процедурами, применяемыми к таким отходам в государстве пункта назначения. <p style="text-align: center;"><i>Примечание. В состав таких отходов входят немедицинские и медицинские маски. Биологически опасными отходами следует считать только немедицинские и медицинские маски, которые использовались лицом, которое по мнению кабинного экипажа заражено COVID-19, или которые пропитаны кровью или биологическими жидкостями.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Биологически опасные отходы: если у пассажира или члена экипажа присутствуют симптомы COVID-19, все виды отходов, включая остатки пищи, напитков и изделия одноразового использования, а также использованные бумажные полотенца, салфетки и СИЗ (в том числе немедицинские и медицинские маски), образовавшиеся в процессе обслуживания пассажиров или членов экипажа или оказания им помощи, следует считать биологически опасными отходами. • Биологически опасные отходы следует помещать в мешки для утилизации биологически опасных отходов, имеющиеся в составе бортовых УПК, или в два стандартных пластиковых мешка для отходов. Согласно инструктивным указаниям ВОЗ и другим соответствующим инструкциям, нет необходимости опрыскивать или обрызгивать содержимое мешков для утилизации биологически опасных отходов в целях предотвращения распространения COVID-19. Процесс опрыскивания химическими дезинфицирующими средствами может привести к переносу частиц вируса по воздуху, что создаст дополнительный фактор риска для пассажиров и экипажа. Мешки следует маркировать и печатывать. Полномочные органы аэропорта и поставщики обслуживания воздушного судна должны быть информированы о наличии биологически опасных отходов. • Государствам следует рассмотреть возможность отменить запрет на использование одноразовых пластиковых изделий с тем, чтобы разрешить их использование аэропортами и ведомствами гражданской авиации в медицинских, гигиенических целях и в целях безопасности на период пандемии. • Авиакомпаниям следует подготовить для предоставления заинтересованным сторонам письменный план процедур обращения с отходами в связи с COVID-19 и соответствующим образом распространить эту информацию. Членам экипажа следует пройти подготовку по вопросу обращения с биологически опасными отходами.

- Аэропортам и/или соответствующим заинтересованным сторонам, занимающимся обработкой отходов, следует определить возможные варианты обращения с образующимися в пассажирском салоне вследствие пандемии биологически опасными отходами и утилизации таких отходов и соответствующим образом распространить эту информацию. Следует провести подготовку соответствующего персонала по вопросам обращения с биологически опасными отходами.

Пути единообразной реализации мер

- Обмен информацией с OEM посредством Международного координационного совета ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и обмен информацией OEM с эксплуатантами.

<p><i>Элемент</i></p> <p>Эксплуатация системы воздушного охлаждения</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>Изготовители воздушных судов рекомендуют максимально увеличивать общий поток воздуха в салоне, и следует также избегать блокировать вентиляционные сопла (особенно на полу). Это общие рекомендации по воздуху в салоне, но могут быть исключения для определенных моделей воздушных судов. Эксплуатантам настоятельно рекомендуется проводить консультации с OEM воздушных судов по вопросам, касающимся конкретного типа воздушного судна.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <p>Наземные операции (до убирания колодок и после установки колодок)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Следует избегать проведения операций без установок кондиционирования воздуха или внешней установки предварительной подготовки воздуха (ППВ). Наружный воздух не проходит через высокоэффективный воздушный фильтр (HEPA) воздушного судна. Следует разрешить использовать APU воздушного судна у выхода на посадку, чтобы подключить систему кондиционирования воздуха воздушного судна в случае, когда не проводится эквивалентная фильтрация с помощью ППВ. • Если воздушное судно оснащено системой рециркуляции воздуха, но в нем не установлены фильтры HEPA, следует дать ссылку на опубликованные документы OEM, или рекомендуется связаться с OEM, чтобы определить настройки системы рециркуляции. • Рекомендуется эксплуатировать системы подачи чистого воздуха и рециркуляции таким образом, чтобы до проведения посадки заменять объем воздуха салона с учетом следующего: <ul style="list-style-type: none"> ○ На воздушном судне с системой кондиционирования воздуха включить установки кондиционирования воздуха (отбор воздуха с помощью APU или двигателей) или подавать воздух с помощью внешнего ППВ по крайней мере за 10 минут до начала посадки, в течение посадки и во время высадки пассажиров. ○ На воздушном судне с фильтрами HEPA прогнать систему рециркуляции в целях максимального увеличения потока воздуха, проходящего через фильтры. ○ На воздушном судне без системы кондиционирования воздуха надо держать открытыми двери воздушного судна в период проведения подготовки к обратному рейсу, чтобы обеспечить воздухообмен в салоне (дверь пассажирского салона, служебная дверь и дверь грузового отсека). <p>Выполнение полета</p> <ul style="list-style-type: none"> • Управлять системами жизнеобеспечения при всех установках кондиционирования воздуха в режиме AUTO и включённых рециркуляционных вентиляторах. <ul style="list-style-type: none"> ○ Действительно только при подтверждении разрешения на установку воздушных фильтров рециркуляции HEPA. • Если установлены другие фильтры, связаться с OEM воздушного судна для получения рекомендаций относительно параметров настройки системы рециркуляции.

- Если эксплуатационные правила воздушного судна в полете предусматривают отключение установок кондиционирования воздуха для взлета, установки кондиционирования воздуха следует вновь включить, как только это позволит режим тяги.

Вылеты с MEL:

- Установки кондиционирования воздуха и рециркуляционные вентиляторы, находящиеся полностью в рабочем состоянии, обеспечивают самую лучшую вентиляцию всего салона. Рекомендуется минимизировать случаи вылетов с недействующими установками кондиционирования воздуха. Рекомендуется минимизировать случаи вылетов с рециркуляционными вентиляторами, неработающими на воздушном судне, оборудованном фильтром HEPA.
- Некоторые воздушные суда имеют лучшие показатели расхода воздуха со всеми работающими выпускными клапанами. Следует связаться с OEM относительно характеристик системы вентиляции воздушного судна с неработающими выпускными клапанами и ограничений, связанных с вылетом в такой ситуации.

Переключатель режима усиленного потока (макс. отбор):

- Если воздушное судно имеет возможность работать в режиме усиленного потока, следует связаться с OEM для получения рекомендаций относительно параметров настройки.

Например:

Boeing рекомендует авиакомпаниям выбирать режим усиленного потока для воздушных судов 747-8, MD-80 и MD-90, поскольку это в максимальной степени увеличивает степень вентиляции салона.

Примечание 1. Это увеличит объем сжигания топлива. Однако для 747-400 и 737 НЕ следует выбирать режим усиленного потока, поскольку это не приводит к увеличению степени вентиляции. Для всех моделей следует держать рециркуляционные вентиляторы включёнными (когда установлены фильтры HEPA).

Примечание 2. Инструктивные указания по размещению на борту большого пассажира представлены в элементе "Летный экипаж" модуля "Экипаж".

Техническое обслуживание фильтров:

- Следуйте стандартным правилам технического обслуживания, определенным OEM. При замене фильтров обратите внимание на необходимость обеспечить специальную защиту и особое обращение с фильтрами.
- Свяжитесь с OEM или обратитесь к опубликованному документу OEM, чтобы проверить необходимость в дополнительной дезинфекции и/или мерах защиты здоровья персонала во избежание микробиологического загрязнения в зоне замены фильтров.

Пути единообразной реализации мер

- Обмен информацией с OEM посредством Международного координационного совета ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и обмен информацией OEM с эксплуатантами.
- При необходимости, использование *ведомости дезинфекции воздушного судна при COVID-19* (форма РНС 2) или аналогичной формы.

<i>Модуль</i>	Экипаж
<i>Целевая аудитория</i>	
<p>Все операции, указанные в части 1 "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолёты" Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов", ведомства гражданской авиации и учреждения общественного здравоохранения.</p>	

<i>Элемент</i>	Члены экипажа
<i>Краткое описание (Цель)</i>	
<p>Предоставить согласованные предложения по охране здоровья и санитарной гигиене, которые могут быть внедрены в глобальном масштабе в отношении членов экипажа.</p>	
<i>Факторы</i>	
Общие положения	
<ul style="list-style-type: none"> • Если конкретно не указано, что речь идет о летном экипаже или кабинном экипаже, термин "экипаж" относится ко всему эксплуатационному экипажу, присутствие которого на борту требуется для выполнения полета эксплуатантом, включая тех членов экипажа, которые, возможно, должны быть доставлены в соответствующий пункт назначения до или после выполнения ими своих служебных обязанностей. Этот элемент относится ко всем членам экипажа. 	
Упрощение формальностей	
<ul style="list-style-type: none"> • Членам экипажа, выполняющим полет на пассажирском воздушном судне только с грузом на борту, например, следует обеспечить отправку соответствующего уведомления всем учреждениям во избежание путаницы или в целях надлежащего признания и включения в список членов экипажа таких членов экипажа на борту как старший по загрузке, инженер и бортпроводник. • Поездки членов экипажа, включая перемещения между государствами для целей подготовки и прохождения медицинского освидетельствования, имеют важное значение для возобновления полетов ввиду истечения сроков действия облегченных требований к медицинскому освидетельствованию, подготовке и проверкам. Учитывая, что многие государства не имеют прямого доступа к тренажерным системам, таким как тренажерные устройства имитации полета, важно рассматривать летный экипаж в качестве основных сотрудников, которые могут использовать РНС для доступа к таким средствам или при необходимости проходить медицинские осмотры в других государствах. Более подробная информация представлена в письме государствам AN 5/28 - 20/97 ИКАО. 	

- Государствам следует потребовать от авиакомпаний, включенных в государственный реестр, подготовить целостную, эффективную и проверяемую программу обеспечения охраны здоровья персонала, которая позволит реализовать меры, способствующие продолжению полета воздушного судна, таких как:
 - Не вводить меры карантина для членов экипажа, которым нужна остановка в пути или отдых в целях соблюдения ограничений полетного времени (ОПВ) или требований к отдыху.
 - Не подвергать членов экипажа досмотру или ограничениям, применимым к другим путешественникам.
 - Применять к членам экипажа максимально неинвазивные методы медицинского осмотра.

Контроль за состоянием здоровья

- Членам экипажа следует контролировать состояние своего здоровья на предмет высокой температуры или озноба, кашля, одышки или затрудненного дыхания, потери вкуса или других признаков COVID-19, приводимых в инструктивных указаниях ВОЗ. ВОЗ установила пороговое значение для высокой температуры на уровне 38 °C или выше.
- Членам экипажа следует измерять свою температуру, по крайней мере, дважды в день в служебное время и в любое время, когда они чувствуют себя нездоровыми.
- Членам экипажа следует остаться дома или в своем гостиничном номере, направить уведомление в программу своего работодателя по обеспечению охраны труда и не выходить на работу, если у них высокая температура, затрудненное дыхание или другие признаки COVID-19. Им не следует возвращаться на работу до тех пор, пока им это не будет разрешено программой их работодателя по обеспечению охраны труда и представителями органа здравоохранения.

Примеры причин обеспокоенности экипажа возможным заражением вирусом включают следующие:

- Находится на обязательном карантине, связанном с предыдущей поездкой и/или обязанностями.
- Получен положительный результат теста пассажира на COVID-19 при отсутствии симптомов.
- Понимание того, что был контакт с человеком, у которого появились симптомы COVID-19.
- Наличие каких-либо симптомов COVID-19.
- Восстанавливаются после признаков COVID-19, но не проведена их оценка программой работодателя по обеспечению охраны труда и представителями органа здравоохранения.

Во время полета:

- Если во время полета у члена экипажа появляются симптомы, ему следует, в кратчайшие по возможности сроки, прекратить работу, надеть медицинскую маску, уведомить командира воздушного судна и, по возможности, обеспечить рекомендуемое физическое дистанцирование от других. После приземления таким членам экипажа следует обратиться к врачам авиакомпании и в органы общественного здравоохранения.
- Инструктивные указания по реагированию на возникновение у пассажира в полете симптомов представлены в модуле "Летный экипаж".

Охрана здоровья

- В целях охраны здоровья экипажа и других лиц, включая коллег по работе, членам экипажа следует:
 - Сохранять, по возможности, рекомендуемое физическое дистанцирование при выполнении работы на борту воздушного судна, например, находясь на откидном(ых) сиденье(ях) во время взлета или посадки, во время наземного движения и в общественных местах.
 - Регулярно мыть руки. Если на руках нет явной грязи, предпочтительно использовать спиртосодержащий антисептик для рук, дезинфицируя соответствующим образом руки в течение 20–30 секунд. Когда руки очевидно грязные, их следует соответствующим образом мыть с мылом и водой в течение 40–60 секунд.
 - Помнить, что наряду с частым мытьём/дезинфекцией рук следует избегать касаться лица, даже нося одноразовые перчатки.
 - Носить немедицинские или медицинские маски, находясь рядом с другими людьми, особенно в ситуациях, где невозможно обеспечить рекомендуемое физическое дистанцирование.
 - Немедицинские или медицинские маски и одноразовые перчатки не должны влиять на способность выполнить штатные, нештатные процедуры и процедуры на случай чрезвычайной обстановки, такие как надевание кислородных масок, выполнение противопожарных процедур и пр.

Примечание. При взаимодействии с больным пассажиром на борту воздушного судна не следует заменять немедицинскими масками медицинские маски или другие СИЗ, предусмотренные в универсальном профилактическом комплекте (УПК).

- Проверять целостность универсального профилактического комплекта (УПК) перед каждым полетом. Нет необходимости открывать запечатанные комплекты, поскольку предполагается, что содержимое их будет соответствующим образом маркировано. В случае необходимости оказать помощь больному пассажиру на борту членам экипажа следует выполнять положения действующей политики авиакомпании и процедуры относительно использования СИЗ, имеющихся в комплектах УПК.
- Следовать инструктивным указаниям и мерам предосторожности, связанным с COVID-19, принятым государственными органами и соответствующими органами здравоохранения.

- Участвовать в своих национальных программах вакцинации, признавая, что вакцинация обеспечивает личную защиту от инфекции и может помочь в восстановлении глобальной связности.

Дополнительно авиакомпаниям следует:

- Обеспечить достаточное количество средств для уборки и дезинфицирующих средств (например, дезинфицирующие салфетки), эффективных против COVID-19, для использования во время полета.
- Рассмотреть возможность предоставления членам экипажа немедицинских или медицинских масок для использования в установленном порядке при выполнении служебных обязанностей, если они не препятствуют использованию СИЗ при выполнении служебных задач и если трудно обеспечить рекомендуемое физическое дистанцирование от коллег или пассажиров.

Использование туалетов

- В идеальном варианте, один или несколько туалетов следует зарезервировать для использования экипажем, чтобы ограничить возможность заразиться от пассажиров.

Места для отдыха членов экипажа

- Чтобы минимизировать любую возможность перекрестной инфекции, не следует допускать использование разными людьми любых предоставляемых подушек, простынь, покрывал или пуховых одеял, если их покрытия не дезинфицированы.
- Некоторые авиакомпании выдают каждому члену экипажа собственные принадлежности, и члены cabinного экипажа ответственны за их уборку и упаковку в мешок после использования.
- Другие авиакомпании предоставляют навалом комплекты постельного белья для зоны отдыха экипажа. В таких случаях членам экипажа следует разложить свои собственные комплекты постельных принадлежностей до начала периода своего отдыха и впоследствии убрать их с соблюдением мер гигиены.

Учебные устройства

- Те же меры по охране здоровья и мониторингу, которые применяются к летным экипажам, эксплуатирующим воздушные суда, следует применять к использованию летных тренажеров и других тренажеров.
- Частота обычной чистки летных тренажеров и учебных устройств и других учебных пособий или оборудования, используемого в период обучения (включая кислородные маски) следует регулярно пересматривать на предмет соответствия рискам и корректировать соответствующим образом. Используемые чистящие средства должны быть дезинфицирующими средствами от COVID-19, совместимыми с очищаемыми материалами.

Пути единообразной реализации мер

- Обеспечить полную поддержку этих факторов:
 - соответствующими негосударственными учреждениями;
 - органами здравоохранения, иммиграции и таможенными службами;
 - ведомствами гражданской авиации.
- Высокая степень сотрудничества эксплуатантов аэропортов с соответствующим сообществом заинтересованных сторон.
- Разработка соответствующей политики, процедур и программ обучения персонала для повышения значимости этих факторов.
- При необходимости, использование *карточки состояния здоровья члена экипажа в отношении COVID-19* (Форма РНС 1) или аналогичной формы.

<i>Элемент</i>	Летный экипаж
<i>Краткое описание (Цель)</i>	Предоставить согласованные предложения по охране здоровья и санитарной гигиене, которые могут быть внедрены в глобальном масштабе в отношении членов экипажа.
<i>Факторы</i>	<ul style="list-style-type: none">• Доступ к кабине экипажа следует ограничить в максимально возможной степени.• Членам летного экипажа следует оставлять кабину экипажа только для коротких физиологических перерывов и планового отдыха.• В случае появления симптомов у летного экипажа в момент управления воздушным судном членам летного экипажа следует надеть медицинские маски, а эксплуатанту следует определить, является ли удаление члена лётного экипажа из кабины соответствующей мерой уменьшения степени риска в соответствии с его оценкой факторов риска, и перейти к установленным процедурам определения целесообразности изменения маршрута.• Членам лётного экипажа и другим лицам, входящим в кабину лётного экипажа, следует носить немедицинские или медицинские маски, как предписано авиакомпанией. Авиакомпания или выполняющий полет летный экипаж будут проводить соответствующую оценку риска, прежде чем определить, будут ли сняты маски после того, как дверь в кабину лётного экипажа будет закрыта. Членам летного экипажа следует всегда носить маски при покидании кабины экипажа.• Авиакомпаниям следует обеспечить возможность быстрого снятия немедицинских или медицинских масок, которые носят члены летного экипажа или другие члены экипажа и пр., чтобы можно было беспрепятственно, надёжно и безопасно надеть на лицо кислородные маски, подать кислород по требованию и предоставить летному экипажу точные инструктивные указания о том, как это сделать. При покидании кабины лётного экипажа следует собрать все предметы и убрать личные вещи, сделав кабину лётного экипажа готовой к уборке и дезинфекции.• Перед каждой сменой лётного экипажа в кабине лётного экипажа следует провести полную уборку и дезинфекцию.• Личные контакты с членами кабинного экипажа следует свести к минимуму.• Следует, по возможности, назначить только одного человека, который, при необходимости, может входить в кабину летного экипажа.• Только одному члену летного экипажа или техническому сотруднику следует разрешать выходить из воздушного судна для проведения внешнего осмотра, дозаправки, и пр. В этом случае следует избегать непосредственного контакта с сотрудниками наземных служб.

Пути единообразной реализации мер

- Обеспечить полную поддержку этих факторов:
 - соответствующими негосударственными учреждениями;
 - органами здравоохранения, иммиграции и таможенными службами;
 - ведомствами гражданской авиации.
- Высокая степень сотрудничества эксплуатантов аэропорта с соответствующим сообществом заинтересованных сторон.
- Разработка соответствующей политики, процедур и программ обучения персонала для повышения значимости этих факторов.
- При необходимости, использование *карточки состояния здоровья члена экипажа в отношении COVID-19* (Форма РНС 1) или аналогичной формы.

<p><i>Элемент</i></p> <p style="text-align: center;">Кабинный экипаж</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>Предоставить согласованные предложения по охране здоровья и санитарной гигиене, которые могут быть внедрены в глобальном масштабе в отношении членов экипажа.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Членам кабинного экипажа, находящимся в контакте с пассажиром или коллегой, предположительно являющимся носителем инфекции, следует входить в кабину лётного экипажа только в том случае, когда этого нельзя избежать. • Членам экипажа следует продолжать оказывать помощь пассажирам, заболевшим в ходе полета. • В случае подозрения на COVID-19 у пассажира одному члену экипажа следует поручить заботу о нем. Такой член экипажа обязан надеть СИЗ, имеющиеся в УПК, до вступления в тесный контакт с заболевшим пассажиром. Заболевшему пассажиру следует предоставить медицинскую маску и оказать соответствующее содействие. Отделить заболевшего человека от других пассажиров на расстояние не менее 1 метра. По возможности, это следует сделать путем пересаживания других пассажиров. В зависимости от дизайна пассажирского салона расстояние 1 метр обычно достигается за счет освобождения двух кресел во всех направлениях. Следует, по возможности, выделить один туалет для пользования только больным пассажиром. Такой назначенный член экипажа должен следовать процедурам обеззараживания, установленным эксплуатантом, перед возвращением к исполнению других обязанностей. • Пассажир, у которого в ходе полета появились симптомы заболевания, должен после посадки и до выхода из самолета пройти оценку, проводимую местными полномочными органами здравоохранения в соответствии с национальными требованиями. • Ограничивая количество и частоту физических проверок летного экипажа, следует внедрить альтернативный метод проверки состояния здоровья летного экипажа, такой как регулярные звонки по системе внутренней связи. • Использование СИЗ не должно влиять на способность выполнить штатные, нештатные процедуры и процедуры на случай чрезвычайной обстановки, такие как надевание кислородных масок, выполнение противопожарных процедур и пр. • Для уменьшения вероятности передачи вируса не следует, по мере возможности, допускать совместного использования оборудования для демонстрации мер безопасности. Если его необходимо использовать совместно, следует рассмотреть возможность применения альтернативных средств демонстрации без использования оборудования или тщательно дезинфицировать оборудование в перерывах между его использованием. • В ходе демонстрации мер безопасности следует указать пассажирам на необходимость снять немедицинские и медицинские маски перед надеванием аварийной кислородной маски, если возникнет такая необходимость. Обратите внимание, что на это можно указать в

дополнительном объявлении после показа видео по вопросам соблюдения правил безопасности в полете.

Пути единообразной реализации мер

- Обеспечить полную поддержку этих факторов:
 - соответствующими негосударственными учреждениями;
 - органами здравоохранения, иммиграции и таможенными службами;
 - ведомствами гражданской авиации.
- Высокая степень сотрудничества эксплуатантов аэропорта с соответствующим сообществом заинтересованных сторон.
- Разработка соответствующей политики, процедур и программ обучения персонала для повышения значимости этих факторов.
- При необходимости, использование *карточки состояния здоровья члена экипажа в отношении COVID-19* (Форма РНС 1) или аналогичной формы.

<p><i>Элемент</i></p> <p style="text-align: center;">Остановка в пути</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>Обеспечить знание всеми членами экипажа, которым нужна остановка в пути или транзит, мер, необходимых для уменьшения риска передачи COVID-19.</p> <p>Следует дать ссылку на электронный бюллетень ИКАО EB 2020/30 или на инструктивные указания с самыми последними изменениями.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <p>Транзит/Остановка в пути</p> <p>Членов экипажа, деятельность которых связана с полетами с остановкой в пути, следует помещать в медицинский карантин и задерживать для обследования во время остановки в пути или после возвращения только, если они контактировали на борту или во время остановки в пути с лицами, имеющими симптомы заболевания.</p> <p>Если экипажу нужна остановка в пути или транзитный полет вдали от их основного места проживания, то эксплуатантам воздушных судов следует обеспечить соблюдение соответствующих нормативных положений и правил в области общественного здравоохранения, а также мер, указанных в проведенной эксплуатантом оценке факторов риска, с учетом конкретных местных условий.</p> <p>В отсутствие оценки факторов риска эксплуатанту следует принять указанные ниже следующие меры:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Организация поездок (между аэропортом и гостиницей, если требуется): эксплуатанту воздушного судна следует организовать перевозку членов экипажа от воздушного судна до индивидуальных отдельных номеров гостиницы и обратно, обеспечивая при этом применение гигиенических мер и соблюдение норм рекомендуемого физического дистанцирования, в том числе в пределах транспортного средства, насколько это возможно. • В месте размещения: <ol style="list-style-type: none"> a) Экипаж обязан всегда соблюдать местные медико-санитарные нормы и правила. b) Каждому члену экипажа положен отдельный гостиничный номер, в котором до заселения проводится санитарная обработка. c) Принимая во внимание вышеизложенное и насколько это практически возможно, членам экипажа следует: <ol style="list-style-type: none"> i. избегать контактов с другими людьми и другими членами экипажа и оставаться в гостиничном номере, за исключением случаев обращения за медицинской помощью или неотложных потребностей, включая физические тренировки, при соблюдении требований в отношении физического дистанцирования; ii. не посещать мест общего пользования в гостинице; iii. питаться в номере и только в случаях, когда услуга по доставке еды и напитков в номер не предоставляется, брать еду на вынос или питаться за отдельным столом в ресторане гостиницы; iv. регулярно контролировать симптомы, включая высокую температуру;

v. соблюдать надлежащую гигиену рук, респираторную гигиену и физическое дистанцирование при возникновении необходимости покинуть гостиничный номер по тем единственным причинам, которые указаны в подпунктах (i) и (iii), или в чрезвычайных ситуациях.

- Во время остановки или транзита члены экипажа, имеющие симптомы, которые могут свидетельствовать о заражении COVID-19, обязаны:
 - а) Доложить об этом эксплуатанту воздушного судна и обратиться за помощью к врачу для оценки вероятности заражения COVID-19.
 - б) Сотрудничать в ходе проведения такой оценки и возможного дальнейшего обследования на COVID-19 в соответствии с процедурой проведения такого обследования, установленной государством (например, проведение такой оценки в гостиничном номере или в отдельном помещении в гостинице, или в ином месте).
- Если в соответствии с вышеуказанными процедурами, установленными государством, член экипажа был подвергнут такому обследованию и подозрение на COVID-19 не подтвердилось, эксплуатант воздушного судна может организовать возвращение этого члена экипажа в основное место базирования.
- Если наличие COVID-19 у члена экипажа предполагается или подтверждено государством и это государство не требует изоляции, такой член экипажа может быть надлежащими видами транспорта репатрирован по медицинским показаниям, если имеется согласие на его возвращение в основное место базирования.

Пути единообразной реализации мер

- Обеспечить полную поддержку этих факторов:
 - соответствующими негосударственными учреждениями;
 - органами здравоохранения, иммиграции и таможенными службами;
 - ведомствами гражданской авиации.
- Высокая степень сотрудничества эксплуатантов аэропорта с соответствующим сообществом заинтересованных сторон.
- Разработка соответствующей политики, процедур и программ обучения персонала для повышения значимости этих факторов.
- При необходимости, использование *карточки состояния здоровья члена экипажа в отношении COVID-19* (Форма РНС 1) или аналогичной формы.

<p><i>Модуль</i></p> <p style="text-align: center;">Груз</p>
<p><i>Целевая аудитория:</i></p> <p>Авиакомпания, грузовой экспедитор, водитель грузовика, агент по наземному обслуживанию (эксплуатант грузового аэровокзального комплекса).</p>
<p><i>Элемент</i></p> <p style="text-align: center;">Местное автодорожное обслуживание до пункта сдачи и получения груза</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>Защита персонала, занимающегося приёмкой и обработкой груза, и водителей грузовиков на пунктах физической передачи груза (на склад) и документации (часто офис).</p>
<p><i>Факторы</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Местные принципы биологической безопасности: <ul style="list-style-type: none"> ○ Контакты при передаче документов следует минимизировать, следует нанести маркировку пола и / или носить соответствующие СИЗ. ○ По мере возможности, при входе следует установить рукомойники или спиртосодержащее дезинфицирующее средство для рук. ○ Поверхности (например, ручки, стойки) следует регулярно чистить и дезинфицировать ○ Пользователям стоек и другим следует предоставить спиртосодержащее дезинфицирующее средство для рук. ○ Следует определить зону(ы) где, по мере необходимости, можно надеть и снять соответствующие СИЗ. • Физическая передача товаров (разгрузка грузовика): <ul style="list-style-type: none"> ○ Водителям следует оставаться в кабине транспортного средства до получения указаний (согласно соответствующим процедурам). ○ Следует, по мере возможности, соблюдать физическое дистанцирование между водителем и сотрудниками склада. ○ Следует ограничить тесный контакт персонала; где необходимо, следует носить соответствующие СИЗ. • Передача документации (офис): <ul style="list-style-type: none"> ○ По мере возможности, следует внедрять цифровые системы представления документов и обмена данными. ○ Следует, по мере возможности, обеспечивать физическое дистанцирование по крайней мере на расстоянии 1 метра между всеми сторонами, использовать маркировку пола или носить соответствующие СИЗ. ○ При необходимости подписывать физические документы, каждому подписавшему следует сделать это собственной ручкой. ○ Следует установить физические перегородки (прозрачные) на рабочих столах и стойке приемки. ○ Следует обеспечить наличие спиртосодержащего дезинфицирующего средства для рук на входе или выходе из зон общего пользования.

- Использование погрузочно-разгрузочного оборудования (МНЕ) (например, автопогрузчики, ручные тележки):
 - Во избежание перекрестного заражения МНЕ следует чистить и дезинфицировать после каждого использования.
 - Сотрудники должны быть квалифицированными и соблюдать принципы личной гигиены.
 - При необходимости, следует носить соответствующие СИЗ.

Пути единообразной реализации мер

- Настенные плакаты и раздаточные материалы, загружаемые с носителя и веб-сайтов ГНА. См. образцы плакатов, размещаемых в зоне отдыха персонала.

<p><i>Элемент</i> В пределах грузового терминала (пункт отправления/пункт назначения/транзит)</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>Защита персонала грузового терминала (склад) в процессе выполнения операций, таких как комплектация, разуконплектация, перестановки и обработка документации.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Местные принципы обеспечения биологической безопасности: <ul style="list-style-type: none"> ○ Следует во всех случаях обеспечивать физическое дистанцирование, если это не нарушает требования к обеспечению безопасности работы. ○ Следует минимизировать контакты при передаче грузов (например, в зонах сдачи груза) или носить соответствующие СИЗ. ○ При ротации наземного персонала следует учитывать необходимость избегать перекрестного заражения. ○ Следует установить спиртосодержащее дезинфицирующее средство для рук на входе в зоны общего пользования. ○ Поверхности (например, ручки, мобильные устройства, стойки) следует регулярно чистить и дезинфицировать. ○ Пользователям стоек, совместных мобильных устройств и других совместно используемых устройств следует предоставить спиртосодержащее дезинфицирующее средство для рук. • Физическая передача товаров: <ul style="list-style-type: none"> ○ Следует во всех случаях обеспечивать физическое дистанцирование, если это не нарушает требования к обеспечению безопасности работы. <ul style="list-style-type: none"> – Если это невозможно (например, для подъёма тяжёлого груза необходимо 2 человека), следует носить соответствующие СИЗ. ○ Где это необходимо, следует носить соответствующие СИЗ. • Использование погрузочно-разгрузочного оборудования (МНЕ)/наземного вспомогательного оборудования (GSE): <ul style="list-style-type: none"> ○ Во избежание перекрестного заражения МНЕ и GSE следует чистить и дезинфицировать после каждого использования. ○ Сотрудники должны быть квалифицированными и соблюдать принципы личной гигиены. ○ При необходимости, следует носить соответствующие СИЗ.
<p><i>Пути единообразной реализации мер</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Плакаты, размещаемые в помещениях грузового терминала и зонах отдыха персонала.

<p><i>Элемент</i></p> <p>Грузовой терминал - перрон (пункт отправления/транзит/пункт назначения)</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>Защита персонала при передаче груза перронной бригаде /приемке груза от перронной бригады на грузовом терминале в процессе подготовки к загрузке и разгрузке воздушного судна.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Местные принципы биологической безопасности <ul style="list-style-type: none"> ○ Следует во всех случаях обеспечивать физическое дистанцирование, если это не нарушает требований к обеспечению безопасности работы, или носить соответствующие СИЗ. ○ Поверхности (например, ручки, стойки) следует регулярно чистить и дезинфицировать. ○ Следует предоставить спиртосодержащее дезинфицирующее средство для рук пользователям стоек, совместных мобильных устройств и пр. ○ Следует минимизировать контакты при передаче грузов (например, в зонах сдачи груза) или носить соответствующие СИЗ. ○ При ротации наземного персонала следует учитывать необходимость избегать перекрестного заражения бригад. • Физическая передача товаров <ul style="list-style-type: none"> ○ Следует, по мере возможности, выдерживать нормы физического дистанцирования и, по возможности, пользоваться зонами сдачи груза. ○ Следует ограничить тесный контакт персонала; где необходимо, следует носить соответствующие СИЗ. • Использование наземного вспомогательного оборудования (GSE): <ul style="list-style-type: none"> ○ Во избежание перекрестного заражения GSE следует чистить и дезинфицировать после каждого использования. ○ Сотрудники должны быть квалифицированными и соблюдать принципы личной гигиены. ○ При необходимости, следует носить соответствующие СИЗ.
<p><i>Пути единообразной реализации мер</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Плакаты, размещаемые в зоне отдыха персонала.

<p><i>Элемент</i></p> <p style="text-align: center;">Загрузка/Разгрузка воздушного судна</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>Защита персонала, работающего на перроне в процессе загрузки и разгрузки воздушного судна, что обычно выполняется несколькими бригадами из 3–4 человек в зависимости от операции.</p> <p>Обеспечение повышенного уровня охраны здоровья при увеличении количества сотрудников, вступающих в непосредственный контакт, во время загрузки пассажирского салона вручную.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Местные принципы обеспечения биологической безопасности <ul style="list-style-type: none"> ○ Следует во всех случаях обеспечивать физическое дистанцирование, если это не нарушает требований к обеспечению безопасности работы, или носить соответствующие СИЗ. ○ Следует установить спиртосодержащее дезинфицирующее средство для рук на входе в зоны общего пользования. ○ Поверхности (например, ручки, мобильные устройства, стойки) следует регулярно чистить и дезинфицировать. ○ Следует предоставить спиртосодержащее дезинфицирующее средство для рук пользователям стоек, совместных мобильных устройств и пр. ○ Следует минимизировать контакты в процессе загрузки или носить соответствующие СИЗ, особенно при загрузке пассажирского салона. ○ При ротации наземного персонала следует учитывать необходимость избегать перекрестного заражения бригад. • Физическая загрузка товаров <ul style="list-style-type: none"> ○ Следует, по мере возможности, выдерживать нормы физического дистанцирования, если это не нарушает требований к обеспечению безопасности работы (поощрять работу с участием одного человека). ○ Следует ограничить тесный контакт персонала; где необходимо, следует носить соответствующие СИЗ. ○ Для погрузки "живой цепью" следует использовать соответствующие СИЗ (немедицинские или медицинские маски и одноразовые перчатки) и соблюдать принципы гигиены в период между операциями. • Использование погрузочно-разгрузочного оборудования (МНЕ)/наземного вспомогательного оборудования (GSE): <ul style="list-style-type: none"> ○ Во избежание перекрестного заражения МНЕ/GSE следует чистить и дезинфицировать после каждого использования. ○ Сотрудники должны быть квалифицированными и соблюдать принципы личной гигиены. ○ При необходимости, следует носить соответствующие СИЗ.
<p><i>Пути единообразной реализации мер</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Плакаты в зоне отдыха персонала. • При необходимости, использование <i>ведомости уборки/дезинфекции аэропорта при COVID-19</i> (Форма РНС 3) или аналогичной формы.

3. ФОРМЫ И ПЛАКАТЫ

Карточка состояния здоровья члена экипажа в отношении COVID-19									
<p>Цель этой карточки: Информация, вносимая членом экипажа до вылета с целью подтвердить его состояние здоровья на предмет заражения COVID-19 и упростить оформление государственными органами здравоохранения.</p> <p>Несмотря на заполнение этой карточки, член экипажа может быть, тем не менее, подвергнут дополнительному освидетельствованию органами общественного здравоохранения в рамках процедуры многоуровневой профилактики, например, при зафиксированной температуре 38°C (100,4 F°) или выше.</p>									
<p>1. В течение последних 14 дней был ли у вас тесный контакт (лицом к лицу в пределах 1 метра и продолжительностью более 15 минут или непосредственный физический контакт) с лицом, которое предположительно было заражено COVID-19 или у которого был поставлен диагноз "COVID-19"?</p> <p style="text-align: right;">Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/></p>									
<p>2. Наблюдался ли у вас любой из следующих симптомов в течение последних 14 дней:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="padding-right: 20px;">Высокая температура</td> <td>Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Кашель</td> <td>Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Затрудненное дыхание</td> <td>Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Внезапная потеря вкуса или обоняния</td> <td>Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/></td> </tr> </table>		Высокая температура	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>	Кашель	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>	Затрудненное дыхание	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>	Внезапная потеря вкуса или обоняния	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>
Высокая температура	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>								
Кашель	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>								
Затрудненное дыхание	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>								
Внезапная потеря вкуса или обоняния	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>								
<p>3. Температура на момент начала исполнения служебных обязанностей: Температура не регистрировалась, поскольку не было ощущения/признаков повышенной температуры <input type="checkbox"/></p> <p>Температура в градусах C° <input type="checkbox"/> / F° <input type="checkbox"/> : _____ Дата: _____ Время: _____ Метод определения: Лоб <input type="checkbox"/> Ухо <input type="checkbox"/> Другое <input type="checkbox"/> _____</p>									
<p>4. Получали ли вы положительный результат теста на COVID-19 в последние 3 дня?</p> <p style="text-align: right;">Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/></p> <p>Приложить отчет, если имеется</p>									
<p>5. Были ли вы вакцинированы от COVID-19? Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/></p> <p>Дата самой последней вакцинации: _____</p> <p>Завершили ли вы полностью вакцинацию согласно протоколу? Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/></p>									
<p>Идентификационная информация о члене экипажа:</p> <p>Имя, фамилия: _____ Авиакомпания / эксплуатант воздушного судна: _____ Гражданство и номер паспорта: _____ Подпись: _____ Дата: _____</p>									

ВЕДОМОСТЬ ДЕЗИНФЕКЦИИ ВОЗДУШНОГО СУДНА ПРИ COVID-19

Регистрация воздушного судна: _____

Дезинфекция воздушного судна проводилась в соответствии с рекомендацией Всемирной организации здравоохранения с частотой, определенной национальными органами общественного здравоохранения, и средствами, одобренными изготовителем воздушного судна согласно утвержденным инструкциям по применению.

Дата (дд/мм/гг)	Время (24 часа – Всемирное координированное время (UTC))	Аэропорт (код ИКАО)	Замечания	ФИО дезинфектора
Обработанные зоны воздушного судна		Дезинфицирующее средство	Замечания	Подпись дезинфектора
Кабина лётного экипажа <input type="checkbox"/> Пассажирский салон <input type="checkbox"/> Грузовой(ые) отсек(и) <input type="checkbox"/> Другое: _____				

Дата (дд/мм/гг)	Время (24 часа – UTC)	Аэропорт (код ИКАО)	Замечания	ФИО дезинфектора
Обработанные зоны воздушного судна		Дезинфицирующее средство	Комментарии	Подпись дезинфектора
Кабина лётного экипажа <input type="checkbox"/> Пассажирский салон <input type="checkbox"/> Грузовой(ые) отсек(и) <input type="checkbox"/> Другое: _____				

Дата (дд/мм/гг)	Время (24 часа – UTC)	Аэропорт (код ИКАО)	Замечания	ФИО дезинфектора
Обработанные зоны воздушного судна		Дезинфицирующее средство	Замечания	Подпись дезинфектора
Кабина лётного экипажа <input type="checkbox"/> Пассажирский салон <input type="checkbox"/> Грузовой(ые) отсек(и) <input type="checkbox"/> Другое: _____				

ФОРМА ПАССАЖИРСКОЙ САМОДЕКЛАРАЦИИ О СОСТОЯНИИ ЗДОРОВЬЯ В СВЯЗИ С COVID-19

Предложение – санитарная декларация для размещения на обратной стороне существующей формы PLF

ФОРМА ПАССАЖИРСКОЙ САМОДЕКЛАРАЦИИ О СОСТОЯНИИ ЗДОРОВЬЯ В СВЯЗИ С COVID-19	
Цель этой формы:	
<p>Данная форма предназначена для оказания содействия органам общественного здравоохранения и позволяет прибывающим пассажирам легко предоставить важную информацию, касающуюся состояния их здоровья, в особенности в отношении COVID-19. Информация должна быть предоставлена взрослым членом группы или группы путешественников.</p> <p>Несмотря на заполнение этой формы, пассажир может быть, тем не менее, подвергнут дополнительному освидетельствованию органами общественного здравоохранения в рамках процедуры многоуровневой профилактики.</p> <p>Предоставленная вами информация предназначена для хранения в соответствии с применимыми национальными законами и использования только в целях общественного здравоохранения.</p>	
1. Информация о пассажире:	
Имя:	<input type="text"/>
Фамилия:	<input type="text"/>
Дата рождения (дд/мм/гг):	<input type="text"/>
Номер проездного документа и кем выдан:	<input type="text"/> <input type="text"/>
Страна проживания:	<input type="text"/>
Пункт отправления:	<input type="text"/>
2. В течение последних 14 дней был ли у вас или у члена вашей группы, путешествующего с вами, тесный контакт (лицом к лицу в пределах 1 метра и продолжительностью более 15 минут или непосредственный физический контакт) с человеком, имеющим симптомы, которые могут свидетельствовать о заражении COVID-19? Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>	
3. Наблюдался ли у вас или у кого-нибудь из членов вашей группы, путешествующего с вами, любой из следующих симптомов в течение последних 14 дней:	
Высокая температура	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Затрудненное дыхание
Кашель	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Внезапная потеря вкуса или обоняния
	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>
4. Получали ли вы или кто-нибудь из членов вашей группы, путешествующий с вами, положительный результат теста на COVID-19 в последние 3 дня? Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>	
Приложить отчет, если имеется	
5. Просьба указать все страны и города, в которых останавливались или были проездом вы и члены вашей группы в последние 14 дней (включая аэропорты и порты), указать дату посещения. Первой укажите самую последнюю страну, которую вы посетили.	
<hr/>	
<hr/>	
<i>Более полную информацию о штрафах за предоставление ложной информации при заполнении этой формы можно получить в документах действующего национального законодательства и/или в местных органах здравоохранения</i>	
Подпись:	
Дата:	

Рекомендуемый набор данных для представления результатов тестирования на COVID-19

Минимальная информация, которая должна быть указана в сертификате, включает:

- (1) Личные данные тестируемого лица:
 - a) Полное имя (фамилия, имя)
 - b) Дата рождения (ГГГГММДД)
 - c) Тип документа, удостоверяющего личность (обязательно)
 - d) Номер документа, удостоверяющего личность (обязательно)

- (2) Поставщик услуг:
 - a) Название тестирующего учреждения или поставщика услуг (обязательно)
 - b) Страна, в которой сделан анализ (обязательно)
 - c) Контактные данные (обязательно)

- (3) Дата и время анализа и отчета:
 - a) Дата и время отбора проб (обязательно)
 - b) Дата и время выпуска отчета (обязательно)

- (4) Результат теста:
 - a) Тип проведенного теста: молекулярный (ПЦР); молекулярный (другой); тест на антиген; тест на антитела (обязательно).
 - b) Результат теста (в норме/аномальный или положительный/отрицательный) (обязательно)
 - c) Метод отбора пробы (носоглотка, ротоглотка, слюна, кровь, другое (необязательно))

- (5) Необязательные данные: указываются по усмотрению органа, выдавшего документ

Примеры ПЛАКАТОВ В ЗОНАХ ОТДЫХА ПЕРСОНАЛА

Инструкции для персонала в период COVID-19



Регулярно мойте руки

Мойте руки жидким мылом и водой не менее 20 секунд каждый раз, когда вы входите в здание



Проводите дезинфекцию

Когда нет возможности мыть руки, проводите дезинфекцию рук с помощью спиртосодержащего антисептика для рук



Избегайте рукопожатий

Помните, что вирус распространяется воздушно-капельным путем при кашле и чихании, а также при непосредственном контакте



Соблюдайте нормы физического дистанцирования

Находитесь на безопасном расстоянии от других людей, следуя маркировке на полу или другим указателям. Водитель должен до получения указаний находиться в транспортном средстве и соблюдать местные правила



Проводите регулярную чистку

Проводите дезинфекцию всех поверхностей частого контакта и всего оборудования после каждого использования



Соблюдайте дистанцию

Избегайте входить в изолированные комнаты, в которых присутствуют другие люди, или носите соответствующие средства индивидуальной защиты



Пользуйтесь собственной авторучкой

Старайтесь не дотрагиваться до чужих авторучек при подписании документов






Следуйте любым корпоративным, местным или национальным инструктивным указаниям и правилам, особенно, если у вас наблюдаются возможные симптомы

**БУДЬТЕ
ОТВЕТСТВЕННЫМИ**

БУДЬТЕ ЗДОРОВЫ



RECOMMENDED MASKS

COVERING/MASK	Efficiency at filtering Large Droplets	Efficiency at filtering Aerosols	Use in Aviation
 <p>Medical respirators e.g. N95, N99, FFP2 or FFP3 masks</p>	99.9%	95%	Not routinely recommended, unless required by national health authorities. For use in healthcare and other occupational settings
 <p>Medical/surgical masks</p>	98.5%	89.5%	Recommended
 <p>Non-medical/fabric masks</p>	99.5%	82%	Recommended 3 layers in accordance with WHO specifications

NOT RECOMMENDED MASKS

 <p>Tea Towel or Dishcloth</p>	98%	72.5%	Not Recommended
 <p>100% Cotton T-shirt</p>	97%	51%	Not Recommended
 <p>Silk or Lace</p>	56%	54%	Not Recommended
 <p>Scarf or Bandana</p>	44%	49%	Not Recommended
 <p>Masks with Built-in Valve or Vent</p>	90%	90%	Not allowed due to risk of transmitting the virus

HOW TO SELECT, WEAR, AND CLEAN YOUR MASK

DO choose masks that:

Have three layers of washable, breathable fabric

Fit snugly against the sides of your face and don't have gaps

Completely cover your nose and mouth

DO NOT choose masks that:

Are made of fabric that makes it hard to breathe, for example, vinyl

Have exhalation valves or vents, which allow virus particles to escape

Gaiters & Face Shields

Not recommended

Not recommended, unless worn with a mask

Special Situations: Children

If you are able, find a mask that is made for children

If you can't find a mask made for children, check to be sure the mask fits snugly over the nose and mouth and under the chin



Special Situations: Glasses

If you wear glasses, find a mask that fits closely over your nose or one that has a nose wire to limit fogging



Do not put on children younger than 5 years old or the age specified by the national public health authority.

DO wear a mask that:

- Covers your nose and mouth and secure it under your chin
- Fits snugly against the sides of your face


For more information, visit our [How to Wear Masks](#) web page.



How NOT to wear a mask:

 Around your neck



 On your forehead




 Under your nose



 Only on your nose



 On your chin



 Dangling from one ear



How to take off a mask:



1 Carefully, untie the strings behind your head or stretch the ear loops



2 Handle only by the ear loops or ties



3 Fold outside corners together



4 Be careful not to touch your eyes, nose, and mouth when removing and wash hands immediately after removing