



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 2/76-20/122
EC 6/3, AN 13/35

17 ноября 2020 года

Содержание: принятие сопроводительного документа высокого уровня и второго издания документа *"Взлет. Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19"* в рамках второго этапа 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 второго этапа работы Целевой группы Совета по восстановлению авиации (ЦГВА) Совет Международной организации гражданской авиации (ИКАО) принял новый сопроводительный документ высокого уровня (HLCD) и второе 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 три рекомендации, касающиеся мер, связанных с обеспечением безопасности полетов, тестированием и управлением трансграничными рисками, а также создания санитарных коридоров (PHC), которые дополняют 11 рекомендаций, представленных в первом докладе ЦГВА, распространенном в июне 2020 года. В обновленном издании TOGD, посвященном управлению факторами риска (включая тестирование) и внедрению PHC, рассматриваются, помимо прочего, вопросы общей гигиены, лицевых покрытий и медицинских масок, медицинского осмотра и санитарных деклараций, авиапассажиров с ограниченными возможностями передвижения, а также вопросы психического здоровья и хорошего самочувствия. В дополнение к обновленным существующим модулям, касающимся аэропортов, воздушных судов, летных экипажей и грузов, в TOGD приводятся новые ссылки на меры по снижению риска, применимые к другим авиационным секторам, помимо коммерческого воздушного транспорта, таким как деловая авиация и авиация общего назначения.

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. Второе издание документа *"Взлет. Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19"*.



Международная организация гражданской авиации

Целевая группа Совета по восстановлению авиации (ЦГВА)

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

Монреаль, Канада, 5 ноября 2020 года

Рекомендации

Краткий обзор рекомендаций, содержащихся в настоящем документе, которые дополняют первоначальные одиннадцать рекомендаций доклада ЦГВА¹.

Рекомендация 12

Государствам следует принять необходимые меры для снижения факторов риска, связанных с длительным периодом действия паллиативных регулятивных мер, и не следует 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, если только обстоятельства не потребуют иного. Кроме того, государствам рекомендуется упростить доступ к медицинским учреждениям и учебным центрам, включая тренажерные устройства имитации полетов, используемые для поддержания сертификации летных экипажей (национальных и иностранных), обеспечения отсутствия перерывов в работе и сохранения квалификации.

Рекомендация 13

Хотя не везде органы общественного здравоохранения рекомендуют тестирование в качестве обычного метода медицинского освидетельствования, государствам, рассматривающим вопрос о включении тестирования в свои стратегии управления факторами риска COVID-19, следует применять подход, изложенный в общих чертах в *Руководстве ИКАО по тестированию и мерам управления факторами риска при международных операциях*.

Рекомендация 14

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.

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

1. ОБЩАЯ КАРТИНА

Пандемия COVID-19 продолжает господствовать во всем мире, унося жизни людей и уничтожая экономику всех стран. Социально-экономические последствия этого кризиса в области здравоохранения уже превосходили предсказания, принеся более масштабные и более длительные, чем ожидалось, разрушения всех аспектов экономики в мире. Поскольку государства в качестве приоритетной задачи стремятся защитить здоровье своих граждан, ограничения на поездки, закрытие границ и другие меры в области здравоохранения по смягчению последствий кризиса существенно ограничили глобальную мобильность и свободу передвижения, нарушая деятельность компаний и системы поставок. Будучи одной из многих затронутых кризисом отраслей, авиация по-прежнему испытывает серьезные трудности, вызванные падением спроса на авиаперевозки. Перспективы восстановления остаются неясными, и новая волна заболеваний в определенных регионах, вероятно, ухудшит прогнозы на будущее.

Столкнувшись с такими масштабными проблемами, Международная организация гражданской авиации (ИКАО) полна решимости не жалеть сил для того, чтобы на постоянной основе предоставлять инструктивный материал странам мира с тем, чтобы позволить авиации восстановить и возобновить свою деятельность, а также оказывать поддержку и адресную помощь нуждающимся государствам в рамках своей инициативы *Ни одна страна не остается без внимания (NCLB)*. Эти усилия направлены на то, чтобы оградить сектор авиации от рисков убытков, восстановить его рост и создать более устойчивую и жизнеспособную авиационную систему с конечной целью вновь предоставить возможность воспользоваться важными преимуществами авиации и безопасно связывать людей, культуры и коммерческие предприятия во всем мире.

В рамках своей деятельности Целевая группа по восстановлению авиации (ЦГВА) Совета ИКАО обновила документ *"Взлет: Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19"* ("Взлет"), опубликованный в июне 2020 года.² Обновления, в основном, связаны с новыми технологическими и медицинскими достижениями в борьбе с COVID-19, а также с информацией, полученной от государств-членов, международных организаций, включая Всемирную организацию здравоохранения (ВОЗ), и региональных организаций и отрасли. Эпидемиологическая ситуация изменяется быстро и поэтому требует своевременных и целевых инструктивных указаний с тем, чтобы эффективно поддержать государства в их усилиях сдержать пандемию, стремясь к восстановлению и возобновлению деятельности авиации. В этом отношении особое внимание уделяется тестированию как потенциальному средству сделать карантинные меры менее жесткими и таким образом упростить процесс международного передвижения людей и товаров в рамках многоуровневой стратегии управления факторами риска.

Признавая суверенитет и полномочия государств в вопросах национального восстановления деятельности, невозможно переоценить важность согласованных на глобальном и региональном уровнях взаимоприемлемых мер, учитывая имеющиеся возможности здравоохранения. Государствам настоятельно предлагается следовать данному обновленному инструктивному материалу с тем, чтобы согласовывать свои подходы, признавая прерогативу каждого государства вводить дополнительные и/или альтернативные меры по снижению факторов риска, исходя из собственных потребностей и обстоятельств. Коллективные, скоординированные и целенаправленные усилия государств и отрасли по снижению факторов риска путем сочетания мер

² <https://www.icao.int/covid/cart/Pages/CART-Take-off.aspx>

будут ключом к восстановлению и возобновлению деятельности авиации и укрепят общественное доверие к авиаперевозкам. Это необходимое предварительное условие и единственное устойчивое решение по преодолению финансово-экономической ситуации, с которой в настоящее время столкнулась отрасль.

2. НОВЫЙ И ОБНОВЛЕННЫЙ ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ

Обновленный "Взлет" предлагает государствам подход к управлению факторами риска и актуальный инструктивный материал для защиты авиапассажиров и работников авиации от COVID-19. В новом или обновленном инструктивном материале рассматриваются, помимо прочего, вопросы общей гигиены, лицевые покрытия и медицинские маски, медицинское освидетельствование и санитарные декларации, авиапассажиры с ограниченными возможностями передвижения, тестирование, а также вопросы психического здоровья и благосостояния работников авиации и пассажиров. В дополнение к существующим модулям, касающимся аэропортов, воздушного судна, летного экипажа и груза, включены ссылки на вводимые новые меры по снижению факторов риска, применимые к другим секторам авиации, включая обслуживание воздушного движения, деятельность деловой авиации и авиации общего назначения.

Связанные с безопасностью полетов меры. В процессе работы государств над возобновлением авиаперевозок потребуется возобновить деятельность значительной доли глобального парка воздушных судов, летных экипажей, персонала аэропорта и авиадиспетчеров, которые бездействовали в течение длительных периодов времени, и, в соответствующих случаях, провести их переподготовку. Чтобы гарантировать безопасное возобновление деятельности, государствам следует сделать необходимые шаги, чтобы снизить факторы риска для безопасности полетов, связанные с таким возобновлением.

Государствам, которые представили уведомления о различиях, касающихся временных отклонений от Стандартов ИКАО в связи с чрезвычайной ситуацией, вызванной COVID-19 (CCRD), или которым были предоставлены другие регламентирующие послабления в связи с COVID-19, напоминают, что эти различия и послабления были временными по своему характеру. Длительные различия и послабления, связанные, например, с сертификацией и лицензированием персонала, могут привести к повышению уровня эксплуатационного риска для безопасности полетов. Государствам, поэтому, следует предпринять необходимые меры по управлению такими факторами риска и не продлевать сроки действия таких послаблений (как базовых различий, так и различий, продленных в связи с чрезвычайной ситуацией, вызванной COVID-19 (CCRD)) после 31 марта 2021 года, если только обстоятельства не потребуют иного. Кроме того, государствам рекомендуется упростить доступ к медицинским учреждениям и учебным центрам, включая тренажерные устройства имитации полетов, используемые для поддержания сертификации летных экипажей (национальных и иностранных), обеспечения отсутствия перерывов в работе и сохранения квалификации.

Государствам также настоятельно рекомендуется обратить внимание своих эксплуатантов на сайт мер ИКАО по обеспечению безопасности полетов³, на котором даются ссылки на документы с инструктивными указаниями, подготовленными ИКАО, МСА, ИАТА, ИККАИА и

³ <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/operational-safety-measures.aspx>

другими организациями с целью обеспечить принятие необходимых мер, позволяющих возобновить полеты безопасным и упорядоченным способом.

Рекомендация 12

Государствам следует предпринять необходимые меры по снижению факторов риска, связанных с продолжительным периодом действия регламентирующих послаблений, и не продлевать сроки действия послаблений (как базовых так и продленных в связи с чрезвычайной ситуацией, вызванной COVID-19 (CCRD)) после 31 марта 2021 года, если только обстоятельства не потребуют иного. Кроме того, государствам рекомендуется упростить доступ к медицинским учреждениям и учебным центрам, включая тренажерные устройства имитации полетов, используемые для поддержания сертификации летных экипажей (национальных и иностранных), обеспечения отсутствия перерывов в работе и сохранения квалификации.

Тестирование и международные меры по управлению факторами риска. В первом издании "Взлета" отмечалось, что в то время быстрые тесты на COVID-19 не рекомендовались из-за ограничений технологии тестирования, качества теста и оперативных проблем. С тех пор в технологии тестирования произошли стремительные улучшения. Кроме этого, органы здравоохранения стали лучше понимать механизм передачи вируса COVID-19 и то, как эффективное проведение определенных тестов может способствовать снижению вероятности передачи COVID-19. Более того, было признано, что введение тестирования может, если оно должным образом используется в государствах, которые считают это целесообразным в их ситуации, снизить активность применения таких мер, которые, как карантин, влияют на спрос на авиаперевозки, или ограничивают передвижение людей, прибывающих в страну, что, как свидетельствуют данные, препятствует нескольким важным категориям перевозок.

Хотя не везде органы общественного здравоохранения рекомендуют тестирование, некоторые государства вводят его в качестве обычного метода медицинского освидетельствования международных пассажиров⁴. ЦГВА, поэтому, поручила Механизму сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA)⁵ изучить имеющиеся методы тестирования и представить рекомендации ЦГВА по факторам тестирования, которые государства могут принять во внимание, а также инструктивный материал по методам проведения тестирования в качестве элемента общей стратегии управления факторами риска, если они этого захотят. В результате государствам, изучающим возможности тестирования, рекомендуется применять подход, изложенный в общих чертах в *Руководстве ИКАО по тестированию и мерам управления факторами риска при международных операциях*. Обзор этого

⁴ <https://www.who.int/news-room/articles-detail/public-health-considerations-while-resuming-international-travel>
<https://www.paho.org/en/documents/considerations-resuming-non-essential-international-traffic-caribbean-context-covid-19>

⁵ ИКАО осуществляет управление CAPSCA, в рамках которого действуют органы общественного здравоохранения, такие как ВОЗ, Европейский центр по контролю и профилактике заболеваний, центры по контролю и профилактике заболеваний США, авиационные отраслевые организации и должностные лица в области авиационной медицины и управления чрезвычайными ситуациями из полномочных органов государств-членов ИКАО.

руководства и ссылка на него включены в раздел 1.2 приложения к обновленному "Взлету". Таким образом государствам рекомендуется также рассмотреть доступные средства тестирования в целях минимизации путевых расходов для пассажиров с учетом Международных медико-санитарных правил (ММСП)⁶.

В этом руководстве предлагаются инструменты оценки, которые государства могут использовать с целью оценить и осуществить тестирование и сопутствующие меры по снижению последствий как часть процесса принятия решений, а также инструктивные указания по тому, как оценить различные стратегии снижения последствий и как они могут способствовать управлению факторами риска в области здравоохранения. Чтобы поддержать государства в процессе разработки структуры управления факторами риска, отвечающей требованиям суверенитета и интегрированной в существующие национальные рамки, CAPSCA также разработал универсальный инструмент принятия решения (приложение А к указанному Руководству). Инструмент может использоваться с целью определить изначальный и остаточный уровень риска транспортировки потенциально заразных пассажиров.

Каждое государство должно будет провести свою собственную оценку факторов риска, и государствам рекомендуется использовать процессы, изложенные в общих чертах в Руководстве в качестве основы для такой оценки. Границы риска у государств разные и зависят от многих факторов, включая возможности общественного здравоохранения. Это оказывает влияние на уровень остаточного риска, который государство может принять. Процесс определения такого уровня, а также политика и меры по снижению факторов риска, не являются универсальными и зависят от конкретных приоритетных задач и полномочий каждого отдельного государства.

Руководство было подготовлено с использованием самой свежей имеющейся информации. Безотлагательность, стремительное развитие и наблюдаемые последствия текущего сценария требуют ускоренного подхода к модификации Руководства. Следовательно, по мере развития ситуации, совершенствования технологий и появления новых свидетельств и данных будут требоваться регулярные обновления инструктивного материала.

Рекомендация 13

Хотя не везде органы общественного здравоохранения рекомендуют тестирование в качестве обычного метода медицинского освидетельствования, государствам, рассматривающим тестирование для своих стратегий управления факторами риска COVID-19, следует применять подход, изложенный в общих чертах в *Руководстве ИКАО по тестированию и мерам управления факторами риска при международных операциях*

"Санитарные коридоры" (PHC). При рассмотрении инструктивного материала, представленного в обновленном документе "Взлет" и *Руководстве ИКАО по тестированию и мерам управления факторами риска при международных операциях*, государствам настоятельно рекомендуется сотрудничать друг с другом по вопросам внедрения PHC. PHC устанавливается, когда два или более государств соглашаются признать меры по снижению факторов риска в области здравоохранения, введенные каждым государством на одном или нескольких маршрутах между

⁶ <https://www.who.int/health-topics/international-health-regulations>

такими государствами. Чтобы обеспечить такое взаимное признание, государствам настоятельно рекомендуется активно обмениваться информацией с другими государствами и проводить двусторонние или многосторонние совместные обсуждения условий единообразного установления РНС. В целях содействия введению РНС ИКАО предоставила в распоряжение государств комплекс мер по осуществлению ((iPack), касающийся установления РНС.⁷

Рекомендация 14

Государствам, рассматривающим вопросы установления РНС, следует активно обмениваться информацией с другими государствами в целях единообразного установления РНС. В целях содействия введению РНС государствам предоставлен комплекс мер по осуществлению ((iPack), касающийся установления РНС.

3. БУДУЩИЕ ПЛАНЫ

Мировой кризис требует глобально согласованной реакции. Государства должны держаться вместе и помогать друг друга, чтобы защитить здоровье людей, что обеспечить готовность пассажиров вновь начать путешествовать и урегулировать огромные экономические и социальные проблемы в различных областях. Восстановление связности сети воздушного транспорта жизненно важно для миллионов людей и компаний, которые зависят от международных перевозок, и таким образом, это крайне важно для восстановления мировой экономики. Коллективное участие государств и отрасли является основным движущим фактором проведения авиации курсом на возобновление, восстановление ее деятельности и обеспечение ее жизнеспособности. В этой связи ИКАО вновь подтверждает свои обязательства по оказанию необходимой поддержки.

Воздействие пандемии COVID-19 высветило те области, где можно или нужно вносить улучшения. Уроки, извлеченные из прошлых и текущих действий всех заинтересованных сторон, борющихся с пандемией, дополнительно подчеркивают потребность в системном и планомерном подходе к управлению факторами риска, чтобы смягчить их неблагоприятное воздействие на международные авиаперевозки, включая оценку мер и технологий, способствующих принятию решения. Государствам и международным организациям надлежит работать над созданием структуры для обеспечения единообразия свидетельств результатов тестирования и для обеспечения их действенности. Хотя текущий кризис мобилизует все заинтересованные стороны на решение непосредственных проблем, для государств и отрасли одинаково важно улучшить управление факторами риска и повысить уровень готовности к кризису, чтобы сделать авиацию после COVID-19 более устойчивой и жизнеспособной.

Пандемия COVID-19 – это не только кризис в области здравоохранения, это также экономический, социальный и гуманитарный кризис. Учитывая драматическое глобальное экономическое и социальное воздействие кризиса, авиационная система стоит на пороге стремительного преобразования. Оценка и понимание этих изменений будут способствовать

⁷ <https://www.icao.int/secretariat/TechnicalCooperation/Pages/iPACK.aspx>

точному позиционированию ИКАО и всех заинтересованных стороны авиации для определения надлежащего направления действий.

Для выхода из этого кризиса требуется солидарность и особое внимание к выработке согласованных и гибких решений для ускоренного возобновления и восстановления деятельности. "Взлет" и *Руководство ИКАО по тестированию и мерам управления факторами риска при международных операциях* являются "живыми" документами, предназначенными быть обновляемыми в соответствии с постоянно меняющейся эпидемиологической ситуацией. ИКАО будет вносить эти обновления на постоянной основе и сообразно обстоятельствам, принимая во внимание медицинские достижения (такие как вакцины) и информацию, получаемую от государств-членов в сотрудничестве с международными и региональными организациями и отраслью. ИКАО продолжит вести мониторинг и оценку развивающейся ситуации, пока она не стабилизируется, и будет координировать действия по созданию основы для повышения уровня жизнеспособности в долгосрочной перспективе.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Международный подход, основанный на глобально и регионально признаваемых и взаимно принимаемых мерах, является основным элементом и обязательным условием для стабильного возобновления и восстановления деятельности авиации. В поддержку этого подхода ИКАО подготовила различные инструктивные указания, средства и другой инструментарий, чтобы предложить государствам четкий обзор действий и рекомендации по их применению с максимальной пользой. Важно принять во внимание, что в эти материалы регулярно вносятся изменения, чтобы отразить последние события, связанные с кризисом COVID-19, и поэтому рекомендуется регулярно пользоваться приводимыми ниже ссылками для получения самой актуальной и точной информации.

Документы Целевой группы Совета по восстановлению авиации (ЦГВА)

[Доклад ЦГВА \(1 июня 2020 года\)](#)

Сопроводительный документ высокого уровня (9 ноября 2020 года)

[Первое издание документа "Взлет."Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19\("Взлет", 1 июня 2020 года\)](#)

Второе издание документа "Взлет" (9 ноября 2020 года)

Поддержка осуществления рекомендаций и инструктивного материала ЦГВА

[Дорожная карта по осуществлению \(GIR\)](#)

- Серия приоритетных действий и инициатив ИКАО по поддержке осуществления рекомендаций и инструктивного материала ЦГВА

[Центр осуществления мер по реагированию на COVID-19 и восстановлению после него \(CRRIC\)](#)

Центральный архив предпринятых государствами действий по упрощению процесса обмена информацией и передовой практикой, а также различных механизмов мониторинга и отчетности.

Инструктивный материал по охране здоровья в авиации

[Механизм сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения \(CAPSCA\)](#)

- Возглавляемая ИКАО программа сотрудничества, объединяющая множество организаций для самого эффективного ответа на события в области здравоохранения, затрагивающие авиацию, в том числе на пандемию COVID-19.

[Концепция коридора безопасности \(PHC\) ИКАО/CAPSCA \(электронный бюллетень 2020/36\)](#)

[Руководство ИКАО по тестированию и мерам управления факторами риска при международных операциях](#)

[Стимулирование, сохранение и поддержка психического благополучия в авиации в период пандемии COVID-19 \(электронный бюллетень 2020/55\)](#)

Безопасность полетов

[Уведомление о различиях, связанных с чрезвычайной ситуацией, вызванной COVID-19 \(CCRD\)](#)

- Подсистема электронной системы представления информации о различиях (EFOD), содержащая информацию о временных различиях со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО, вызванных мерами по снижению факторов риска COVID-19.

[Справочник ИКАО для ВГА по вопросам управления рисками для безопасности полетов, связанными с COVID-19 \(Doc 10144\)](#)

Помощь государствам

[Комплексы мер по осуществлению \(iPack\)](#)

- Подборка стандартизированного инструктивного материала, программ обучения, инструментов и экспертной поддержки для упрощения процесса внедрения положений ИКАО и управления им в интересах всех заинтересованных сторон в секторе воздушного транспорта.

[Серия вебинаров по COVID-19](#)

- Представление обновленной и актуальной информации ИКАО в поддержку сообщества гражданской авиации во время кризиса

Экономические данные и данные о воздушном движении

[Анализ экономического воздействия COVID-19 на гражданскую авиацию](#)

[Табло показателей воздушного движения](#)

[Глобальный статус аэропортов в период COVID-19](#)

Деятельность региональных бюро ИКАО

<u>APAC</u>	<u>ESAF</u>	<u>EUR/NAT</u>	<u>MID</u>	<u>NACC</u>	<u>SAM</u>	<u>WACAF</u>
-----------------------------	-----------------------------	--------------------------------	----------------------------	-----------------------------	----------------------------	------------------------------

Комплексный обзор всего имеющегося материала, включая последние инструктивные указания, средства, перспективы и ресурсы, опубликован на платформе ИКАО [Меры по реагированию на COVID-19 и восстановлению после него](#) в поддержку усилий заинтересованных сторон в сфере авиации, направленных на снижение негативных последствий кризиса и восстановление глобальной связности.

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) [на своем сайте](#) публикует технические руководящие указания в отношении инфекции, вызванной коронавирусом (COVID-19).



ЦГВА-II

Международная организация гражданской авиации

Целевая группа Совета по восстановлению авиации (ЦГВА)

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

Монреаль, Канада, 5 ноября 2020 года

Содержание

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

ДОБАВЛЕНИЕ

1. Меры по снижению степени риска в сфере общественного здравоохранения	A-7
1.1 Общие положения.....	A-7
1.2 Общеприменимые меры по уменьшению степени риска	A-7
1.3 Меры по уменьшению степени риска, применимые в конкретных модулях	A-10
1.4 Меры по снижению степени риска в других секторах авиации	A-11
1.5 Внедрение в рамках "санитарного коридора"	A-11
2. Модули	A-13
Аэропорты.....	A-13
Воздушное судно	A-31
Экипаж	A-45
Груз.....	A-56
3. Формы и плакаты	A-61
Карточка состояния здоровья члена экипажа в отношении COVID-19 (Форма 1 РНС) ..	A-62
Ведомость дезинфекции воздушного судна при COVID-19 (Форма 2 РНС).....	A-63
Ведомость уборки/дезинфекции аэропорта XYZ при COVID-19 (Форма 3 РНС).....	A-64
Форма пассажирской самодекларации о состоянии здоровья в связи с COVID-19	A-65
Примеры плакатов в зонах отдыха персонала	A-66

1. Исходная информация

1.1 Влияние коронавирусной (COVID-19) пандемии на мировой воздушный транспорт не имеет прецедентов. В первый квартал 2020 года аэропорты столкнулись с глобальным сокращением объемов пассажирских перевозок на 28,4%, что в абсолютном выражении эквивалентно 612 миллионам пассажиров. Для авиакомпаний количество выполненных коммерческих пассажиро-километров (РПК) во всем мире снизилось на 94% по сравнению с предыдущим годом. Количество выполненных международных коммерческих пассажиро-километров сократилось на 98%, поскольку пассажирские перевозки в отрасли практически прекратились. С приходом второй волны вируса в различных странах, приведшей к повторному введению ограничений на поездки, международные авиаперевозки сохранились на уровне на 88% ниже уровня августа прошлого года. Как ожидается, эти объемы (внутренние и международные перевозки) снизятся на 50,4% в 2020 году в целом по сравнению с показателями 2019 года¹. По оценкам ИКАО, к концу 2020 года влияние COVID-19 на регулярные пассажирские авиаперевозки может привести к сокращению числа посадочных мест до 71 % и сокращению числа пассажиров до 1,5 миллиардов в мире в целом². В 2020 году авиакомпании и аэропорты могут понести убытки в размере 314 млрд долл. США³ и 100 млрд долл. США соответственно.

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 авиапассажиров 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.

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 авиапассажиров 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. Это важно для того, чтобы облегчить процесс восстановления на каждой из предстоящих стадий.

¹ [ACI Economic impact assessment of COVID-19 on the airport business](#) (майский выпуск)

² [ICAO Economic Impact Analysis](#)

³ [IATA Economics Fourth Impact Assessment](#) (апрельский выпуск)

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:

- а) по-прежнему уделять особое внимание базовым принципам: безопасности полетов, авиационной безопасности и эффективности;**
- б) обеспечивать охрану здоровья и укреплять уверенность пассажиров, авиационного персонала и общественности;**
- с) 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 здравоохранения;
- справедливыми, основанными на фактических данных и транспарентными;
- экономически выгодными, соизмеримыми и не подрывающими принципы равных возможностей для конкуренции;
- наглядными и эффективно и чётко сообщаемыми авиационному сообществу и общественности;
- совместимыми с обязательствами государств по Чикагской конвенции 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 для 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

- **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.

- **Покрывтия лица и медицинские маски:** покрывтия лица⁴ и медицинские маски⁵ следует носить в соответствии с применимыми инструктивными указаниями по охране здоровья, включающими исключения из правил (например, маленькие дети или пассажиры, не переносящие покрывтия лица или медицинские маски, такие как лица с физическими недостатками, респираторными или иными заболеваниями). Во всех случаях нужно следовать передовой практике в отношении того, когда и как носить, снимать, заменять и утилизировать покрывтия лица и маски, а также правилам гигиены рук после снятия покрывтий и масок. Следует использовать двухслойные или многослойные лицевые покрывтия и полностью закрывать нос и рот. Лицевые покрывтия или медицинские маски следует носить на всех этапах полета, за исключением периода приема пищи. Их следует заменять тогда, когда они утрачивают свою функциональность (то есть, становятся мокрыми). Приоритет следует отдавать медицинским маскам при использовании их в качестве средств индивидуальной защиты работниками системы здравоохранения, пассажирами с высокой степенью риска последствий после COVID-19 и людьми с симптомами, схожими с симптомами вируса COVID-19. Не следует использовать лицевые покрывтия и медицинские маски с выдыхательными клапанами, поскольку они могут передавать вирус. Более подробные инструктивные указания содержатся в рекомендациях ВОЗ⁶ и на прилагаемых плакатах.
- **Обычная санитария:** согласно предписаниям органов общественного здравоохранения проводить уборку и дезинфекцию поверхностей частого касания следует с частотой, определяемой эксплуатационной оценкой степени риска.
- **Медицинское освидетельствование:** государства должны обеспечивать проведение медицинского освидетельствования при входе или выходе в соответствии с протоколами соответствующих полномочных органов здравоохранения. Освидетельствование может включать в себя предполетные и послеполетные санитарные декларации, неинвазивное измерение температуры и/или 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 эффективности⁷ при обнаружении случаев заболевания COVID-19. Вирус

⁴ Под лицевым покрывтием понимается немедицинская маска, сделанная из различных материалов, исключая профессиональные медицинские маски. Обращаем внимание на то, что промышленные маски N95 считаются немедицинскими масками.

⁵ Под медицинскими масками понимаются профессиональные медицинские маски, которые носят работники системы здравоохранения, также называемые хирургическими масками или медицинскими респираторами N95.

⁶ www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/advice-for-public/when-and-how-to-use-masks

⁷ <https://www.who.int/news-room/articles-detail/public-health-considerations-while-resuming-international-travel>

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 здравоохранения⁸.
- **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).
- **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 государства вводят его в качестве обычного метода медицинского освидетельствования международных пассажиров. ИКАО опубликовала *Руководство по тестированию и мерам управления факторами риска при международных операциях*⁹ с целью оказать государствам

⁸ Письмо государствам SL20/97.

⁹ ССЫЛКА на *Руководство по тестированию и мерам управления факторами риска при международных операциях* будет включена здесь.

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" \(ЕВ 2020/55\).](#)

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 авиатransпорте 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.

Д. 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 [\[ССЫЛКА¹⁰\]](#).

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 [\[ССЫЛКА¹¹\]](#).

1.4.4 Инструктивный материал, разработанный ИАОПА для обеспечения полетов авиации общего обслуживания, включая летные школы, развлекательные и некоммерческие полеты, представлен на сайте [\[ССЫЛКА¹²\]](#).

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 коридоров.

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 CRRIC¹³.

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

¹⁰ <https://canso.org/publication/covid-19-restart-and-recovery-guide/>

¹¹ <https://ibac.org/guidance-documents>

¹² <https://www.iaopa.org/doc/ICAO-Take-off-GA-Module.pdf>

¹³ Центр осуществления мер по реагированию на COVID-19 и восстановлению после него (CRRIC)

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 ИКАО предоставляет государствам комплекс мер по осуществлению (i-PASC) "Установление санитарных коридоров"¹⁴. В него включены соответствующие процедуры и инструментарий, которые будут регулярно обновляться с учетом последних научных достижений.

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.

— — — — —

¹⁴ ССЫЛКА на iPASC будет включена здесь.

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>	
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.	
<i>Факторы</i>	
Уборка и дезинфекция - 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: - 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.
- Пассажирам следует носить лицевые покрытия или медицинские маски в соответствии с применимыми инструктивными указаниями в области здравоохранения и там, где их использование не создает их дефицита для работников системы здравоохранения.
- 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 перчатки, лицевые покрытия или медицинские 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.

Элемент Общая зона регистрации
<i>Краткое описание (Цель)</i> 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.
<i>Факторы</i> • 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. • Пассажиров 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 устранит 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.

<i>Элемент</i> Досмотр в целях безопасности
<i>Краткое описание (Цель)</i> 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. 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.
<i>Факторы</i> Процедуры доступа к пункту досмотра • 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 лицевое покрытие или медицинскую маску человека на основании выданного государством удостоверения личности с фотографией, 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 перчатки и лицевые покрытия или медицинские маски при проведении досмотра пассажиров вручную. Спиртосодержащие дезинфицирующие средства для рук следует наносить на перчатки после каждого досмотра пассажира. Само собой разумеется, что перчатки следует менять тогда, когда они испачканы или порваны.
- Сотрудникам следует рекомендовать мыть руки после снятия 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 ручным 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 лицевое покрытие 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

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

реализовывать с одобрения соответствующего полномочного органа и на основании оценки факторов риска.

- 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.

Элемент Контролируемая зона аэровокзального комплекса
<i>Краткое описание (Цель)</i> 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. 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.
<i>Факторы</i> • 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.

Элемент Оборудование выходов на посадку в аэровокзальном комплексе
Краткое описание (Цель) 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.
Факторы • 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. Оборудование выходов на посадку и фильтрация воздуха • 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.

Элемент Высадка пассажиров и прилеты
<i>Краткое описание (Цель)</i> Процессы пограничного контроля и таможенного оформления, возможно, потребуется временно пересмотреть, чтобы увеличить физическое дистанцирование. 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. Кроме того, на начальных стадиях некоторые государства изучают идею введения санитарной декларации, которую пассажиры будут заполнять перед вылетом или по прилёту, в качестве первоначальной оценки, которая может использоваться для идентификации пассажиров для вторичной оценки.
<i>Факторы</i> • 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 по принципу "одного окна", используя в качестве модели существующую систему контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута. В рамках этой модели пассажиры и имущество не проходят повторное освидетельствование в пункте трансфера, исходя из принципа взаимного признания мер безопасности между государствами маршрута поездки. Подобная договоренность относительно процедур медицинского освидетельствования может предотвратить возникновение новых очередей в пунктах трансфера пассажиров.
- 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.

Элемент 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> • 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.

Элемент Выход из неконтролируемой зоны
<i>Краткое описание (Цель)</i> 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.
<i>Факторы</i> Доступ к зданию аэровокзального комплекса аэропорта - 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.
<i>Пути единообразной реализации мер</i> - 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.

— — — — —

Модуль Воздушное судно
Целевая аудитория Эксплуатанты, на которых распространяется действие положений части 1 "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолёты" Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов"
Элемент Пассажир и экипаж – Общие положения
Краткое описание (Цель) Обеспечить безопасную, санитарно-гигиеническую операционную среду пассажирам и экипажу.
Факторы • 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 отдельной 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 беспшлинных 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 консультировался 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> • 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: ○ использовать 70%-ый водный раствор изопропилового спирта (IPA) в качестве дезинфицирующего средства для поверхностей касания в кабине лётного экипажа, с особой осторожностью подходить 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 судов¹⁶.
- 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 PHC 2) или аналогичной формы.

¹⁶ <https://www.who.int/publications/i/item/cleaning-and-disinfection-of-environmental-surfaces-in-the-context-of-covid-19>

Элемент Дезинфекция – Пассажирский салон
Краткое описание (Цель) Обеспечить безопасную, санитарно-гигиеническую операционную среду пассажирам, экипажу и наземному персоналу.
Факторы - 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: - использовать 70%-й 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 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 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.
- 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 (ИКААИА) и обмен информацией OEM с эксплуатантами.
- При необходимости, использование *ведомости дезинфекции воздушного судна при COVID-19* (форма PHS 2) или аналогичной формы.

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

<i>Элемент</i> Дезинфекция – Грузовой отсек
<i>Краткое описание (Цель)</i> Обеспечить безопасную, санитарно-гигиеническую операционную среду пассажирам, экипажу и наземному персоналу.
<i>Факторы</i> • 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: ○ использовать 70%-й 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 раструбы 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 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.

Пути единообразной реализации мер

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

¹⁸ <https://www.who.int/publications/i/item/cleaning-and-disinfection-of-environmental-surfaces-in-the-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> • 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> • 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.

Элемент Опасные отходы
Краткое описание (Цель) Обращение с опасными отходами
Факторы - 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. <i>Примечание. В состав таких отходов входят лицевые покрытия и медицинские маски. Лицевые покрытия и медицинские маски, которые использовались лицом с симптомами COVID-19 или которые мокрые от крови или биологических жидкостей, следует считать биологически опасными отходами.</i> - 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 лицевые покрытия и медицинские маски), образовавшиеся в процессе обслуживания пассажиров или членов экипажа или оказания им помощи, следует считать потенциально 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 потенциально 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 потенциально биологически опасными отходами. Аэропортам и /или соответствующим заинтересованным сторонам, занимающимся обработкой отходов, следует определить возможные варианты обращения с образующимися в пассажирском салоне вследствие пандемии потенциально биологически опасными отходами и утилизации таких отходов и соответствующим образом распространить эту информацию. Следует провести подготовку соответствующего персонала по вопросам обращения с потенциально биологически опасными отходами.
<i>Пути единообразной реализации мер</i> Обмен информацией с OEM посредством Международного координационного совета ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и обмен информацией OEM с эксплуатантами.

<i>Элемент</i> Эксплуатация системы воздушного охлаждения
<i>Краткое описание (Цель)</i> 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.
<i>Факторы</i> Наземные операции (до уборки колодок и после установки колодок) • 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: ○ 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). Выполнение полета • Управлять системами жизнеобеспечения при всех установках кондиционирования воздуха в режиме AUTO и включённых рециркуляционных вентиляторах. ○ 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 больного 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.

— — — — —

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

Элемент	Члены экипажа
<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>	
Общие положения	
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. Этот элемент относится ко всем членам экипажа.	
Упрощение формальностей	
- 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 ключевых 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, кашля, затрудненного дыхания 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 перчатки.
 - Носить покрытие лица, находясь рядом с другими людьми, особенно в ситуациях, где невозможно обеспечить рекомендуемое физическое дистанцирование.
 - Лицевые покрытия, медицинские маски и 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 лицевым покрытием 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.

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 лицевых покрытий 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 каabinного 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

- Следует увеличить частоту обычной чистки летных тренажеров и учебных устройств и других учебных пособий или оборудования, используемого в период обучения (включая кислородные маски). Используемые чистящие средства должны быть совместимыми с дезинфицирующими средствами COVID-19.

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.

Элемент 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> • 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 экипажа, следует носить лицевые покрытия или медицинские маски, как предписано авиакомпанией. Члены летного экипажа могут снять свои лицевые покрытия или медицинские маски, если дверь в кабину экипажа закрыта. Членам летного экипажа следует всегда носить лицевые покрытия или медицинские маски при покидании кабины экипажа. • Авиакомпаниям следует обеспечить возможность быстрого снятия лицевых покрытий 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, оставив 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.

Элемент Кабинный 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> • Членам кабинного экипажа, находящимися 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 лицевые покрытия 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.

Элемент Остановка в пути
<i>Краткое описание (Цель)</i> Обеспечить знание всеми членами экипажа, которым нужна остановка в пути или транзит, мер, необходимых для уменьшения риска передачи COVID-19. Следует дать ссылку на электронный бюллетень ИКАО ЕВ 2020/30 или на инструктивные указания с самыми последними изменениями.
<i>Факторы</i> Транзит/Остановка в пути 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. 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. В отсутствие оценки факторов риска эксплуатанту следует принять указанные ниже следующие меры: • 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: 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: 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; и
- 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:
 - a) Доложить об этом эксплуатанту воздушного судна и обратиться за помощью к врачу для оценки вероятности заражения COVID-19.
 - b) 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.

— — — — —

Модуль	Груз
<i>Целевая аудитория:</i> Авиакомпания, грузовой экспедитор, водитель грузовика, агент по наземному обслуживанию (эксплуатант грузового аэровокзального комплекса).	
<i>Элемент</i> Местное автодорожное обслуживание до пункта сдачи и получения груза	
<i>Краткое описание (Цель)</i> Защита персонала, занимающегося приёмкой и обработкой груза, и водителей грузовиков на пунктах физической передачи груза (на склад) и документации (часто офис).	
<i>Факторы</i> • Местные принципы биологической безопасности: ○ 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): ○ 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): ○ 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.

<i>Элемент</i> В пределах грузового терминала (пункт отправления / пункт назначения / транзит)
<i>Краткое описание (Цель)</i> Защита персонала грузового терминала (склад) в процессе выполнения операций, таких как комплектация, разукрепление, перестановки и обработка документации.
<i>Факторы</i> • Местные принципы обеспечения биологической безопасности: ○ 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: ○ Следует во всех случаях обеспечивать физическое дистанцирование, если это не нарушает требования к обеспечению безопасности работы. – Если это невозможно (например, для подъема тяжелого груза необходимо 2 человека), следует носить соответствующие СИЗ. ○ Где это необходимо, следует носить соответствующие СИЗ. • Использование погрузочно-разгрузочного оборудования (МНЕ)/наземного вспомогательного оборудования (GSE): ○ 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.
<i>Пути единообразной реализации мер</i> • Плакаты, размещаемые в помещениях грузового терминала и зонах отдыха персонала.

<i>Элемент</i> Грузовой терминал - перрон (пункт отправления / транзит / пункт назначения)
<i>Краткое описание (Цель)</i> Защита персонала при передаче груза перронной бригаде /приемке груза от перронной бригады на грузовом терминале в процессе подготовки к загрузке и разгрузке воздушного судна.
<i>Факторы</i> • Местные принципы биологической безопасности ○ 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 ○ 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): ○ 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.
<i>Пути единообразной реализации мер</i> • Плакаты, размещаемые в зоне отдыха персонала.

Элемент Загрузка/Разгрузка воздушного судна
<i>Краткое описание (Цель)</i> 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. Обеспечение повышенного уровня охраны здоровья при увеличении количества сотрудников, вступающих в непосредственный контакт, во время загрузки пассажирского салона вручную.
<i>Факторы</i> • Местные принципы обеспечения биологической безопасности ○ 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 ○ 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 (лицевые покрытия или медицинские маски и перчатки) и соблюдать принципы гигиены в период между операциями. • Использование погрузочно-разгрузочного оборудования (МНЕ)/наземного вспомогательного оборудования (GSE): ○ 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.
<i>Пути единообразной реализации мер</i> • Плакаты в зоне отдыха персонала. • При необходимости, использование ведомости уборки/дезинфекции аэропорта при COVID-19 (Форма РНС 3) или аналогичной формы.

3. ФОРМЫ И ПЛАКАТЫ

Карточка состояния здоровья члена экипажа в отношении COVID-19									
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. 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.									
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 человеком, имеющим симптомы, которые могут свидетельствовать о заражении COVID-19? Да ☐ Нет ☐									
2. Наблюдался ли у вас любой из следующих симптомов в течение последних 14 дней: <table style="width: 100%; border: none;"> <tbody> <tr> <td style="text-align: right;">Высокая температура</td> <td>Да ☐ Нет ☐</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">Кашель</td> <td>Да ☐ Нет ☐</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">Затрудненное дыхание</td> <td>Да ☐ Нет ☐</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">Внезапная потеря вкуса или обоняния</td> <td>Да ☐ Нет ☐</td> </tr> </tbody> </table>		Высокая температура	Да ☐ Нет ☐	Кашель	Да ☐ Нет ☐	Затрудненное дыхание	Да ☐ Нет ☐	Внезапная потеря вкуса или обоняния	Да ☐ Нет ☐
Высокая температура	Да ☐ Нет ☐								
Кашель	Да ☐ Нет ☐								
Затрудненное дыхание	Да ☐ Нет ☐								
Внезапная потеря вкуса или обоняния	Да ☐ Нет ☐								
3. Температура на момент начала исполнения служебных обязанностей: Температура не регистрировалась, поскольку не было ощущения/признаков повышенной температуры ☐ Температура в градусах C° ☐ / F° ☐ : _____ Дата: _____ Время: _____ Метод определения: Лоб ☐ Ухо ☐ Другое ☐ _____									
4. Получали ли вы положительный результат теста на COVID-19 в последние 3 дня? Да ☐ Нет ☐ Приложить отчет, если имеется									
Идентификационная информация о члене экипажа: Имя, фамилия: Авиакомпания / эксплуатант воздушного судна: Гражданство и номер паспорта: Подпись: Дата:									

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 воздушного судна	зоны	Дезинфицирующе е средство	Замечания	Подпись дезинфектора
Кабина лётного экипажа ☐ Пассажирский салон ☐ Грузовой(ые) отсек(и) ☐ Другое: _____				

Дата (дд/мм/гг)	Время (24 часа - UTC)	Аэропорт (код ИКАО)	Замечания	ФИО дезинфектора
Обработанные воздушного судна	зоны	Дезинфицирующее средство	Комментарии	Подпись дезинфектора
Кабина лётного экипажа ☐ Пассажирский салон ☐ Грузовой(ые) отсек(и) ☐ 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 ☐ Пассажирский салон ☐ Грузовой(ые) отсек(и) ☐ Другое: _____				

ВЕДОМОСТЬ УБОРКИ/ДЕЗИНФЕКЦИИ АЭРОПОРТА XYZ ПРИ COVID-19

Зона аэропорта: _____

Дезинфекция зоны аэропорта 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)	Зоны	Средство для уборки/Дезинфицирующее средство	ФИО дезинфектора и подпись
		Пол ☐ Кресла ☐ Стойки ☐ Досмотровое оборудование ☐ Ленточные транспортёры ☐ Средства передвижения пассажиров ☐ Поручни ☐ Лифты ☐ Багажные тележки ☐ Туалеты ☐ Информационная стойка ☐ Зона посадки ☐ <i>(включая телетрапы и автобусы контролируемой зоны)</i> Металлические стойки/зоны очереди ☐ Стойки самообслуживания ☐ Стойки дезинфекции ☐ Другое ☐	Замечания	

Дата (дд/мм/гг)	Время (24 часа)	Зоны	Средство для уборки/Дезинфицирующее средство	ФИО дезинфектора и подпись
		Пол ☐ Кресла ☐ Стойки ☐ Досмотровое оборудование ☐ Ленточные транспортёры ☐ Средства передвижения пассажиров ☐ Поручни ☐ Лифты ☐ Багажные тележки ☐ Туалеты ☐ Информационная стойка ☐ Зона посадки ☐ <i>(включая телетрапы и автобусы контролируемой зоны)</i> Металлические стойки / зоны очереди ☐ Стойки самообслуживания ☐ Стойки дезинфекции ☐ Другое ☐	Замечания	

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: 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. Несмотря на заполнение этой формы, пассажир может быть, тем не менее, подвергнут дополнительному освидетельствованию органами общественного здравоохранения в рамках процедуры многоуровневой профилактики. Предоставленная вами информация предназначена для хранения в соответствии с применимыми национальными законами и использования только в целях общественного здравоохранения.	
1. Информация о пассажире: Имя: Фамилия: Дата рождения (дд/мм/гг): Номер проездного документа и кем выдан: Страна проживания: Пункт отправления:	
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 ☐ Нет ☐	
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 ☐ Нет ☐ Затрудненное дыхание Да ☐ Нет ☐ Кашель Да ☐ Нет ☐ Внезапная потеря вкуса или обоняния Да ☐ Нет ☐	
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 ☐ Нет ☐ 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. _____ _____	
<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:	

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



Покрывтия для лица и медицинские маски

ПОКРЫТИЕ/МАСКА	Эффективность отфильтровывания крупных капель	Эффективность отфильтровывания аэрозолей	Использование в авиации
 Маска № 95	99,9 %	95 %	Обычно не рекомендуется. Для использования в учреждениях здравоохранения и на рабочих местах
 Хирургическая маска	98,5 %	89,5 %	Рекомендуется
 Двухслойная хлопчатобумажная маска	99,5 %	82 %	Рекомендуется, если имеет 2 или более слоев
 Кухонное или посудное полотенце	98 %	72,5 %	Не рекомендуется
 100% хлопчатобумажная тенниска	97 %	51 %	Не рекомендуется
 Шёлк или шелковое кружево	56 %	54 %	Не рекомендуется
 Шарф или бандана	44 %	49 %	Не рекомендуется
 Маска со встроенным выдыхательным клапаном	90 %	90 %	Использование не допускается в связи с риском передачи вируса

Источник: Democritus University of Thrace; Duke University; Journal of Hospital Infection; Public Health England; University of Chicago; University of Illinois at Urbana-Champaign



ИКАО

КАК ВЫБРАТЬ, НОСИТЬ ВАШУ МАСКУ И ПРОИЗВОДИТЬ ЕЕ ОЧИСТКУ

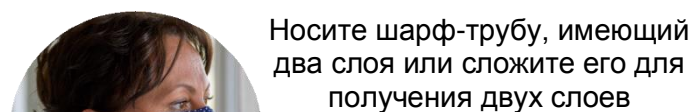
Выбирайте маску, которая:



Не выбирайте маску, которая:



Шарф-труба и лицевой щиток



Внимание: проводится оценка, но в настоящее время эффективность неизвестна



Особая ситуация: Дети

Использовать маску, сделанную для ребёнка, при наличии возможности

Если вы не можете найти маску, сделанную для ребенка, убедитесь, что маска плотно облегал нос, рот и подбородок



Особая ситуация: Очки

Если вы носите очки, пользуйтесь маской, которая плотно прилегает к носу или маску, имеющую носовую перемычку, во избежание запотевания очков



Не надевать маску на ребенка моложе двух лет или возраста, установленного вашим национальным органом здравоохранения

Носить маску, которая:

- закрывает нос и рот и плотно прилегает к подбородку
- плотно прилегает к щекам

Дополнительную информацию можно получить на нашем сайте "[Как носить маски](#)"



Как неправильно носить маску



Вокруг шеи



На лбу



Не закрывая нос



Закрывая только нос



Под подбородком



Висящую на ухе



Как снимать маску



Осторожно развязать тесемки на затылке или потянуть за ушные петельки



Держать руками только ушные петельки или тесемки



Сложить внешние края вместе



Старайтесь не касаться руками глаз, носа и рта при снятии маски и сразу после снятия маски вымойте руки