



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 2/76-20/67  
EC 6/3, AN 13/35

8 июня 2020 года

**Содержание:** доклад Целевой группы Совета по восстановлению авиации (ЦГВА) с прилагаемым инструктивным документом *"Взлет. Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19"*

**Требуемые действия:** а) принять к сведению доклад ЦГВА и инструктивный документ; б) выполнить приведённые в докладе рекомендации в координации с региональными бюро ИКАО и в свете соответствующих региональных планов

Имею честь сообщить вам, что Совет Международной организации гражданской авиации в ходе своей 220-ой сессии принял доклад Целевой группы Совета по восстановлению авиации (ЦГВА) и прилагаемый к нему инструктивный документ *"Взлет. Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19"*, направленный на возобновление деятельности международной системы воздушного транспорта и налаживание процесса её глобального восстановления. Настоящий доклад подготовлен по итогам широкого круга консультаций с государствами и региональными организациями с учётом важного вклада Всемирной организации здравоохранения, Всемирной туристской организации и ключевых отраслевых авиационных групп.

При определении своего подхода и последующего порядка принятия мер государствам настоятельно рекомендуется следовать основным принципам и рекомендациям, приведённым в докладе, а также уделять особое внимание комплексу рекомендованных мер по снижению степени риска, представленному в инструктивном документе. Хотя национальные и региональные потребности могут предусматривать различные подходы, данные инструктивные указания будут способствовать взаимному признанию и согласованию мер по борьбе с COVID-19 в авиации всего мира в соответствии со стандартами, планами и политикой ИКАО.

Вашей администрации предлагается ознакомиться с докладом и инструктивным материалом на платформе COVID-19 Response and Recovery Platform (<https://www.icao.int/covid/Pages/default.aspx>) (Меры по реагированию на COVID-19 и восстановлению после него) и выполнить рекомендации, координируя действия с региональными бюро ИКАО согласно соответствующим региональным планам.

Примите заверения в моем самом высоком уважении.

Фан Лю  
Генеральный секретарь

**Приложения:**

доклад Целевой группы Совета по восстановлению авиации (ЦГВА)  
*"Взлет. Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19"*.

**ДОПОЛНЕНИЕ** к письму государствам ЕС 2/76-20/67

**Доклад ЦГВА/документ "Взлет"**



## **Международная организация гражданской авиации**

---

### **Целевая группа Совета по восстановлению авиации (ЦГВА)**

Монреаль, Канада, 27 мая 2020 года

**ДОКЛАД**

## КРАТКАЯ СПРАВКА

С самого начала кризиса, вызванного вспышкой коронавирусной болезни (COVID-19) в 2019 году, авиационная система сталкивается со все более серьезными проблемами. Международная организация гражданской авиации (ИКАО) посредством Целевой группы Совета по восстановлению авиации (ЦГВА) демонстрирует решимость укреплять партнерские отношения со своими государствами-членами, международными и региональными организациями и отраслью для решения этих проблем и подготовки универсального инструктивного материала по обеспечению безопасного, надежного и устойчивого возобновления авиационной деятельности и восстановления авиационного сектора.

Наиболее эффективным способом обеспечения возобновления авиационной деятельности и восстановления авиационного сектора является внедрение международного подхода, основанного на 10 ключевых принципах:

- 1) **защита людей: единообразные, но гибкие меры;**
- 2) **работа в качестве единой авиационной команды и проявление солидарности;**
- 3) **обеспечение базовой связности;**
- 4) **активное управление рисками, связанными с безопасностью полетов, авиационной безопасностью и здравоохранением;**
- 5) **интеграция авиационных мер по охране здоровья населения в системы обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности;**
- 6) **укрепление общественного доверия;**
- 7) **проведение различия между возобновлением авиационной деятельности и восстановлением авиационного сектора;**
- 8) **поддержка стратегий оказания финансовой помощи в интересах авиационной отрасли;**
- 9) **обеспечение устойчивости;**
- 10) **извлечение уроков для улучшения способности к восстановлению.**

Важно, чтобы взаимоприемлемые меры были согласованы на глобальном и региональном уровне. Такие меры должны быть совместимы с требованиями по безопасности полетов и авиационной безопасности; соразмерны улучшению ситуации в области общественного здравоохранения; по возможности гибкими для обеспечения эффективного восстановления экономики; а также не приводить к искажениям рыночного характера. Меры, предполагающие расходы или другие виды нагрузки на отрасль, должны быть тщательно проанализированы и оправданы соображениями безопасности, здравоохранения и укрепления доверия со стороны пассажиров и членов экипажей.

Такие меры можно разделить на четыре категории:

- a) **Меры по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности.** Государства могут временно отступать от Стандартов ИКАО, однако подобные действия не должны наносить ущерба безопасности полетов и авиационной безопасности и о них необходимо должным образом уведомлять ИКАО. По завершении кризиса дальнейшее отступление от норм не допускается.
- b) **Авиационные меры по охране здоровья населения.** Государствам следует разработать правила по охране здоровья населения с учетом инструктивного материала, содержащегося в прилагаемом документе *Take-off: Guidance for Air Travel through the COVID-19 Public Health Crisis ("Взлет. Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19")*. Необходимость этих мер подлежит регулярной оценке. Применение утрачивающих актуальность мер прекращается после того, как необходимость в них исчезает.
- c) **Меры по упрощению формальностей.** Государствам следует повышать уровень межсекторальной координации путем создания национальных комитетов по упрощению формальностей при воздушных перевозках или эквивалентных органов и путем систематического использования в качестве справочного материала формы представления информации о местонахождении пассажира. Ответственность за обеспечение безопасности всех операций возлагается на государства.
- d) **Экономические и финансовые меры.** Эти меры должны быть комплексными, адресными, соразмерными, прозрачными, временными и соответствующими политике ИКАО, а также обеспечивать надлежащий баланс интересов без ущерба для добросовестной конкуренции.

Государствам и отрасли гражданской авиации необходимо стремиться к созданию более устойчивой авиатранспортной системы посредством обеспечения четкого определения и признания жизненно важной роли авиации как глобального фактора развития, особенно во время кризиса. В частности, государствам при содействии со стороны ИКАО следует выявлять и устранять пробелы в области оказания надлежащей поддержки уязвимым представителям международного сообщества и в области оказания необходимых услуг. Важным этапом работы по обеспечению готовности к решению будущих проблем является анализ уроков и опыта, извлеченных из текущего кризиса, что позволит усовершенствовать рабочие процессы и механизмы координации.

Наиболее эффективным способом обеспечения успешного восстановления авиации в настоящее время и повышения ее устойчивости в будущем является объединение усилий заинтересованных сторон из различных регионов и секторов. Изложенные в настоящем докладе рекомендации и меры подлежат тщательному выполнению на всех уровнях: местном, национальном и международном. Такие меры также необходимо будет корректировать с учетом изменения ситуации. Для этого ИКАО в сотрудничестве со всеми заинтересованными сторонами гражданской авиации следует и впредь осуществлять мониторинг и оценку сложившейся ситуации, используя эту возможность для укрепления авиационной системы.

## РЕКОМЕНДАЦИИ

Ниже приводится краткое изложение рекомендаций, сформулированных в настоящем докладе.

### Рекомендация 1

Во время глобальной вспышки COVID-19 государствам-членам следует по-прежнему уведомлять о новых различиях, связанных с чрезвычайной ситуацией, вызванной COVID-19 (CCRD), с помощью подсистемы электронной системы представления информации о различиях (EFOD).

### Рекомендация 2

После возобновления деятельности в обычном режиме государствам-членам следует избегать дальнейшего применения каких-либо мер по смягчению контроля, введенных в связи с COVID-19. Уведомления о различиях, сохраняющихся по окончании чрезвычайной ситуации, если таковые имеются, следует представлять с помощью системы EFOD или в обычном бумажном виде, если речь идет о материалах, относящихся непосредственно к Приложению 17 "*Безопасность*".

### Рекомендация 3

Государствам-членам следует ускорить разработку инструктивного материала по обеспечению безопасности полетов при выполнении полетов по новым или измененным правилам во время этого кризиса.

### Рекомендация 4

При временной адаптации мер по обеспечению авиационной безопасности с использованием предоставленного инструктивного материала государствам-членам предлагается укреплять свои системы контроля для обеспечения последовательного применения этих мер в целях защиты авиации от актов незаконного вмешательства.

### Рекомендация 5

Важным условием укрепления доверия общественности и пассажиров к авиатранспортной системе является согласованность глобальных и региональных правил. В этой связи государствам-членам следует разработать авиационные правила по охране здоровья населения с учетом инструктивного материала, изложенного в документе *Take-off: Guidance for Air Travel through the COVID-19 Public Health Crisis* ("*Взлет. Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19*").

### Рекомендация 6

В поддержку скорейшего возобновления авиационной деятельности в обычном режиме государствам-членам следует регулярно оценивать необходимость дальнейшего применения мер по снижению риска по мере уменьшения риска передачи COVID-19; применение мер, в которых уже нет необходимости, следует прекратить.

**Рекомендация 7**

Государствам-членам, которые еще не сделали этого, следует незамедлительно создать национальный комитет по упрощению формальностей при воздушных перевозках (или эквивалентный орган) согласно требованиям Приложения 9 в целях повышения межсекторальной координации на национальном уровне.

**Рекомендация 8**

Государствам следует на систематической основе использовать Форму представления информации о местонахождении пассажира для обеспечения идентификации пассажиров и определения их местонахождения в целях сдерживания распространения болезни и предотвращения повторного возникновения пандемии.

**Рекомендация 9**

Государствам-членам следует принять меры по организации подготовки соответствующего персонала в области выявления и урегулирования случаев недисциплинированного поведения пассажиров, связанного с несоблюдением необходимых авиационных мер по охране здоровья населения и обеспечению безопасности.

**Рекомендация 10**

Государствам-членам следует рассмотреть вопрос о внедрении целесообразных комплексных, адресных, соразмерных, прозрачных, временных и соответствующих политике ИКАО мер реагирования на чрезвычайные ситуации в целях обеспечения финансовой устойчивости и поддержания необходимого уровня безопасности, надежности и эффективности деятельности при соблюдении надлежащего баланса соответствующих интересов без ущерба для добросовестной конкуренции и эффективности мер по обеспечению безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды.

**Рекомендация 11**

Государствам-членам следует содействовать обмену информацией и передовой практикой посредством внесения информации о принимаемых ими мерах в базу данных ИКАО.

---

## 1. ОБЩАЯ СИТУАЦИЯ

### **Роль гражданской авиации в ходе беспрецедентного кризиса**

Пандемия COVID-19 вносит огромную человеческую, социальную и финансовую дань со всего мира и с гражданской авиации<sup>1</sup>. В то же самое время гражданская авиация подтвердила свою роль как глобальной движущей силы в деле преодоления лишений за счет обеспечения жизненно необходимых грузовых авиаперевозок и глобальных цепочек поставок, а также своевременных действий экстренного и гуманитарного характера. Пассажирские перевозки играли важную роль при репатриации сотен тысяч людей на ранних этапах этой чрезвычайной ситуации в области общественного здравоохранения. Тем не менее, эти важные факторы не могут скрыть того факта, что значительное сокращение объема воздушных сообщений возложило тяжёлое бремя на мировую экономику и наше общество.

Важно признать роль авиации в обеспечении экономического роста, создании рабочих мест, поставке товаров и услуг и глобальной связности. Этот сектор сближает весь мир, способствует его социальному и культурному обогащению и обеспечивает критически необходимый доступ к удалённым регионам, изолированным островам и другим уязвимым государствам. Восстановление связности сети воздушного транспорта является основным фактором, способствующим успешному и скорейшему восстановлению глобальной экономики после COVID-19.

### **Первые действия ИКАО по защите системы гражданской авиации**

С самых первых этапов вспышки COVID-19 ИКАО оказывала поддержку и предоставляла инструктивные указания государствам и отрасли гражданской авиации по ускоренному оформлению и выпуску товаров, перевозимых воздушным транспортом, по выдаче лицензий и свидетельств экипажам, управлению факторами риска для безопасности полётов и упрощению формальностей при выполнении репатриационных рейсов. Для устранения нарушений в системе торговли и глобальных цепочках поставок ИКАО вела работу по обеспечению ускоренных перевозок авиагрузов, координировала поставку гуманитарных грузов в рамках Службы гуманитарных воздушных перевозок Организации Объединенных Наций (UNHAS) и совсем недавно опубликовала инструктивный материал об организации коридоров общественного здравоохранения в целях защиты экипажей, выполняющих грузовые авиарейсы<sup>2</sup>.

Эти практические меры стали результатом усилий, согласованных государствами-членами, региональными и международными организациями, в особенности Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), Всемирной туристской организацией (ЮНВТО) и отраслью, а также в рамках таких форумов, как Механизм сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA).

### **Целевая группа Совета по восстановлению авиации (ЦГВА)**

После принятия Советом 9 марта 2020 года *Декларации о новом коронавирусе (COVID-19)* была учреждена Целевая группа Совета ИКАО по восстановлению авиации (ЦГВА). Данной целевой группе, состоящей из представителей государств, международных, региональных

---

<sup>1</sup> <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>

<sup>2</sup> <https://www.icao.int/Security/COVID-19/Pages/default.aspx>

и отраслевых организаций и поддерживаемой Секретариатом ИКАО, было поручено определить стратегические приоритеты и меры политики и подготовить соответствующие рекомендации в поддержку государств и отрасли на основе трех ключевых принципов:

- a) решение текущих задач, стоящих перед государствами и гражданской авиацией в связи с пандемией COVID-19;
- b) упрощение процесса возобновления в ближайшее по возможности время деятельности авиации безопасным, надёжным, устойчивым и упорядоченным образом, принимая во внимание эволюцию пандемии и решения международных и национальных органов общественного здравоохранения;
- c) построение более устойчивой в долгосрочном плане авиационной системы.

## 2. КЛЮЧЕВЫЕ ПРИНЦИПЫ

### Десять (10) ключевых принципов безопасного, надёжного и устойчивого восстановления

Безопасное, надёжное и устойчивое возобновление и восстановление деятельности глобального авиационного сектора эффективнее всего обеспечивается за счёт согласованного на международном уровне подхода на основе следующих принципов:

1. ***Защита людей: единообразные, но гибкие меры.*** Государствам и отрасли необходимо совместно работать с тем, чтобы ввести единообразные или взаимоприемлемые меры с учётом факторов риска для защиты пассажиров, экипажей и другого персонала на всех этапах перевозки.
2. ***Работа в качестве единой авиационной команды и проявление солидарности.*** Соответствующие планы ИКАО, государств, международных и региональных организаций и отрасли должны дополнять и поддерживать друг друга. Хотя национальные и региональные потребности могут требовать различных подходов, государствам следует обеспечить единообразие действий в максимально возможной степени в соответствии с со Стандартами, планами и политикой ИКАО.
3. ***Обеспечение базовой связности.*** Государствам и отрасли следует поддерживать важную связность сети и глобальные цепочки поставок, особенно в отношении удалённых районов, изолированных островов и других уязвимых государств.
4. ***Активное управление факторами риска, связанными с безопасностью полетов, авиационной безопасностью и охраной здоровья.*** Государствам и отрасли следует использовать основанные на данных системные подходы к управлению факторами риска, касающимися безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны здоровья, на этапах возобновления и восстановления деятельности и соответствующим образом адаптировать свои меры.
5. ***Интеграция авиационных мер по охране здоровья населения в системы обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности.*** Меры в

области охраны здоровья должны быть подвергнуты тщательной оценке во избежание их негативного воздействия на безопасность полетов и/или авиационную безопасность.

6. ***Укрепление общественного доверия.*** Государствам и отрасли необходимо сотрудничать, обеспечивая единообразие практических мер и четкую передачу информации с тем, чтобы у пассажиров вновь появилось желание совершить поездку.
7. ***Проведение различия между возобновлением авиационной деятельности и восстановлением авиационного сектора.*** Возобновление деятельности отрасли и оказание ей поддержки в процессе восстановления – это два различных этапа, которые могут требовать различных подходов и временных мер по уменьшению возникающих факторов риска.
8. ***Поддержка стратегий оказания финансовой помощи в интересах авиационной отрасли.*** Государствам и финансовым учреждениям в соответствии со своими мандатами следует изучить необходимость оказывать прямую и/или косвенную помощь различными соразмерными и транспарентными способами. При этом они должны обеспечить справедливую конкуренции и избегать искажений рыночного характера или ограничений разнообразия или доступа.
9. ***Обеспечение устойчивости.*** Авиационная деятельность представляет собой создание воздушных сообщений и движущую силу, обеспечивающую экономическую и природоохранную устойчивость авиационного сектора.
10. ***Извлечение уроков для повышения устойчивости системы.*** По мере восстановления мира извлеченные уроки необходимо будет использовать для укрепления авиационной системы.

### **Основанный на оценке факторов риска и постепенный подход к восстановлению устойчивости гражданской авиации.**

Пандемия COVID-19 подчеркнула комплексный характер условий, в которых действует авиация как внутри государств, так и между ними. Такая неординарная ситуация требует коллективного принятия решений на основе имеющейся информации и соответствующей оценки, а также управления факторами риска с использованием применимых методик и средств, помимо управления факторами риска для безопасности полетов и авиационной безопасности.

Учитывая глобальное экономическое и социальное воздействие кризиса, процесс восстановления, вероятно, будет непредсказуемым и сложным. Он будет представлять собой поэтапный процесс, требующий беспрецедентных мер и решений. Государства могут оказаться в разное время на различных этапах в зависимости от масштаба и развёртывания кризиса общественного здравоохранения.

Государствам следует внимательно изучить потенциальные последствия своих решений для усилий других государств по управлению факторами риска, признавая при этом суверенитет и ответственность государств за выполнение своих национальных планов восстановления. Вместе с отраслью государствам следует учесть опыт тех, кто находится на другом этапе действий в кризисной обстановке. Им следует попытаться сохранить надлежащий

баланс в своих планах на благо всех заинтересованных лиц в сфере гражданской авиации, а также соразмерный подход к другим секторам экономики.

### **3. ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ПО ВОЗОБНОВЛЕНИЮ И ВОССТАНОВЛЕНИЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

Глобальная авиационная система представляет собой сетевую структуру, и жесткость мер снижения последствий определяется надежностью самого слабого звена. Этот принцип особенно важен для укрепления степени доверия общественности во всем мире. Хотя национальные и региональные потребности могут потребовать различных подходов, самым главным является не допустить принятия глобально разрозненных, несовместимых мер по охране общественного здоровья. Государствам следует вводить согласованные на глобальном и региональном уровне взаимоприемлемые меры, не создающие ненужных экономических нагрузок или не ставящие под угрозу безопасность полетов и авиационную безопасность гражданской авиации.

Помимо чрезвычайной ситуации в области общественного здравоохранения COVID-19 также представляет собой системные и организационные факторы риска для безопасности полетов в силу финансовой ситуации, в которой оказалось в настоящее время большинство авиакомпаний и поставщиков услуг. Здоровая авиационная отрасль имеет особо важное значение для обеспечения высокого уровня безопасности полетов и авиационной безопасности. Исходя из глобальных целей и стандартов, основанных на характеристиках, меры по уменьшению риска COVID-19 должны быть гибкими и целенаправленными, чтобы активная и конкурентоспособная авиация мира послужила движущей силой экономического восстановления. Меры, перекладывающие затраты или налагающие бремя на отрасль, должны быть тщательно проанализированы и обоснованы преимуществами с точки зрения безопасности полетов, авиационной безопасности, общественного здравоохранения, степени уверенности пассажиров и экипажа или другими преимуществами.

#### **Меры, касающиеся безопасности полетов**

При появлении COVID-19 государства столкнулись с настоятельной необходимостью временно отойти от Стандартов ИКАО. Поэтому основной упор в деятельности ИКАО делался на оказании поддержки государствам в управлении такими послаблениями, обеспечивая при этом надлежащее устранение любых факторов риска, связанных с безопасностью полетов, упрощая процесс признания и принятия таких послаблений другими государствами и предоставляя свободный доступ всем заинтересованным сторонам к информации.

Практика физического дистанцирования, закрытие рабочих мест в ведомствах гражданской авиации (ВГА) в некоторых государствах и другие меры, вызванные COVID-19, усложнили ряду государств процесс соблюдения в полном объеме определенных Стандартов ИКАО. Чикагская конвенция требует от государств выполнять Стандарты ИКАО или уведомлять о различиях, если их правила отличаются от этих Стандартов. ИКАО создала механизм определения любых временных различий со Стандартами ИКАО по выдаче свидетельств и лицензий, которые необходимы для выполнения операций в период пандемии COVID-19, посредством удобного интерфейса и обеспечения доступности информации<sup>3</sup>. Региональные бюро ИКАО и региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов оказывают поддержку государствам по загрузке единообразной информации, а также по

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

реализации мер по снижению последствий на региональном уровне. Первые отзывы были самыми положительными.

ИКАО ускорила процесс разработки и публикации нового инструктивного материала, *Справочника для ВГА по вопросам управления рисками для безопасности авиации, связанными с COVID-19 (Doc 10144)*<sup>4</sup>, в поддержку безопасного продолжения полётов. ИКАО также разработала материал, включая справочники по установлению и внедрению облегченных положений, указанных в документе, и по другим эксплуатационным вопросам, которые стоят перед государствами в данной чрезвычайной ситуации. Этот материал и другие виды передовой практики опубликованы на веб-странице<sup>5</sup>, доступной глобальному авиационному сообществу.

Государства и отрасль уже очень эффективно используют такие инструменты ИКАО. Государствам предлагается обеспечивать актуальность информации в период глобального кризиса. Всем, кто еще не принял в этом участия, предлагается сделать это. Предоставление доступа к информации обеспечивает нормативную определенность для эксплуатантов государства, которые по-прежнему находятся в чрезвычайной ситуации и продолжают использовать облегченные положения при выполнении полетов в другое государство. Государствам следует помнить о факторах риска для безопасности полетов при продолжительном использовании паллиативных решений и предпринимать необходимые меры по уменьшению последствий для компенсации таких рисков.

Поскольку у эксплуатантов возникли трудности в позиционировании своих экипажей воздушных судов в силу некорректной интерпретации определений пассажирского и грузового воздушного судна в Приложении 18 "*Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху*"<sup>6</sup>, был опубликован инструктивный материал ИКАО с целью обеспечить точную интерпретацию и избежать ненужных эксплуатационных ограничений<sup>7</sup>.

### **Рекомендация 1**

Во время глобальной вспышки COVID-19 государствам-членам следует по-прежнему уведомлять о новых различиях, связанных с чрезвычайной ситуацией, вызванной COVID-19 (CCRD), с помощью подсистемы электронной системы представления информации о различиях (EFOD).

### **Рекомендация 2**

После возобновления деятельности в обычном режиме государствам-членам следует избегать дальнейшего применения каких-либо паллиативных мер, введенных в связи с COVID-19. Уведомления о различиях, сохраняющихся по окончании чрезвычайной ситуации, если таковые имеются, следует представлять с помощью системы EFOD.

### **Рекомендация 3**

Государствам-членам следует ускорить разработку инструктивного материала по обеспечению безопасности полетов при выполнении полетов по новым или измененным правилам во время этого кризиса.

<sup>4</sup> <https://www.icao.int/safety/SafetyManagement/Pages/COVID-19-Safety-Risk-Management.aspx>

<sup>5</sup> <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/default.aspx>

<sup>6</sup> <https://www.icao.int/safety/DangerousGoods/Pages/annex-18.aspx>

<sup>7</sup> <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/DangerousGoods.aspx>

## **Авиационные меры по охране здоровья населения**

ИКАО создала "*Механизм сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA)*" в 2006 году в ответ на кризис, вызванный атипичной пневмонией (ТОРС)<sup>8</sup>. В качестве добровольной многосекторальной платформы CAPSCA объединяет ресурсы и экспертные знания авиационного сектора и сектора общественного здравоохранения для поддержки готовности к мероприятиям в области общественного здравоохранения в гражданской авиации и управления ими. Механизм CAPSCA включает в себя ИКАО, Всемирную организацию здравоохранения (ВОЗ) и другие учреждения системы Организации Объединенных Наций (ООН), международные авиационные организации, ведомства гражданской авиации и органы общественного здравоохранения на глобальном, региональном и национальном уровнях.

CAPSCA рекомендовала внедрить концепцию санитарного коридора (PHC) ИКАО с целью зародить уверенность в возможности возобновления. Концепция PHC была разработана с использованием основанного на оценке рисков подхода, с учётом соответствующих принципов управления безопасностью полетов, рекомендаций ВОЗ и инструктивного материала авиационного сектора, касающегося пандемии. Первый инструктивный материал, разработанный в рамках этой концепции "*Организация санитарных коридоров в целях защиты экипажей, выполняющих грузовые перевозки в ходе пандемии COVID-19*"<sup>9</sup>, направлен на упрощение формальностей при выполнении необходимых грузовых перевозок для обеспечения цепочек поставок основных медицинских товаров в рамках глобальной борьбы с пандемией.

## **Базовый комплекс мер по снижению опасности для здоровья в качестве основного необходимого условия для восстановления**

ЦГВА рассмотрела все вышеуказанные инициативы в ходе оценки критически важных приоритетных задач, решение которых необходимо для возобновления и восстановления деятельности авиации. Пассажирские перевозки были определены как основная область, требующая дальнейших инструктивных указаний.

Инструктивный материал под названием "*Взлет. Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19*", представленный в **дополнении** к данному докладу, является основным элементом стратегии восстановления деятельности международной гражданской авиации. Этот инструктивный материал предлагает комплексную основу рекомендуемых мер по анализу и снижению факторов риска для пассажиров и авиационного персонала на протяжении всех этапов полёта. Он был подготовлен ЦГВА в сотрудничестве с экспертами из Сингапура, Соединенных Штатов Америки, Замбии и следующих организаций: ВОЗ, Европейский Союз (ЕС)/Агентство Европейского союза по безопасности полетов (EASA), Арабская организация гражданской авиации (АрКГА), Международный совет аэропортов (МСА), Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА).

Темпы и стадии вспышки COVID-19 отличаются по странам мира; и поэтому требуют соответствующих и адаптированных мер по борьбе с ним. Во втором квартале 2020 года значительные области глобального авиационного сектора или находились на стадии

<sup>8</sup> <https://www.capsca.org/CoronaVirusRefs.html>

<sup>9</sup> <http://www.capsca.org/Documentation/CoronaVirus/eb030e.pdf>

минимального движения или были на этапе непосредственного выхода из такой стадии. Эти рекомендованные меры, следовательно, предназначены для применения, исходя из складывающейся ситуации, до тех пор, пока пандемия не будет взята под контроль, в поддержку основанного на анализе факторов риска, безопасного и надежного процесса возобновления пассажирских перевозок.

Определяющими факторами при разработке документа "Взлёт" являются следующие:

- *По-прежнему уделять особое внимание базовым принципам: безопасности полетов, авиационной безопасности и эффективности;*
- *Обеспечивать охрану здоровья и укреплять уверенность пассажиров, авиационного персонала и общественности;*
- *Признавать значение авиации как движущей силы процесса экономического восстановления.*

Рекомендуемые меры должны подкреплять авиационные меры по охране здоровья населения и повышать уверенность потребителей, сводя при этом к минимуму негативные эксплуатационные последствия и последствия для эффективности. Меры должны использовать опыт сектора по управлению факторами риска и быть по возможности последовательными, но достаточно гибкими, чтобы отвечать региональным или ситуационным потребностям. Практическая интеграция новых мер по охране общественного здоровья в авиационную систему должна дополнительно помочь сектору поддержать восстановление и рост экономики.

В документе "Взлёт" рекомендуются меры по снижению риска, которые в принципе применимы ко всем этапам пассажирских и грузовых авиаперевозок, в рамках четырех отдельных модулей, то есть, аэропорты, воздушные суда, члены экипажей и грузовые перевозки. Эти меры применяются на всем протяжении поездки пассажира от приезда в терминал до выхода из зоны получения багажа, и также к авиационному персоналу в салоне, в кабине пилота и на земле. В документе рекомендуется предоставлять четкую и последовательную информацию пассажирам и экипажу, закрывать лица и использовать маски, соблюдать принципы физического дистанцирования и санитарно-гигиенические правила, помимо прочего. Описанные в документе меры в совокупности создают основу для возможной подготовки плана возобновления и восстановления деятельности. Документ "Взлёт" упростит процесс обеспечения глобального и регионального единообразия в области охраны здоровья в авиации, обеспечив государствам гибкость в области внедрения мер, основанных на их оценке факторов риска и стадии заболевания.

Документ "Взлёт" является "живым" документом. Он будет обновляться по мере получения большего объема научных доказательств и с учётом практического опыта в деле применения рекомендованных мер. Концептуальная модель документа может быть адаптирована к другим видам операций и направлениям деятельности авиации, таким как авиация общего назначения, управление воздушным движением и организации технического обслуживания. Применение этих мер охраны здоровья населения следует контролировать и динамично оценивать по мере развития ситуации, во избежание сохранения по умолчанию ненужного нормативного бремени и низкой эффективности.

#### **Рекомендация 4**

Важным условием укрепления доверия общественности и пассажиров к авиатранспортной системе является согласованность глобальных и региональных правил. В этой

связи государствам-членам следует разработать авиационные правила по охране здоровья населения с учетом инструктивного материала, изложенного в документе *Take-off: Guidance for Air Travel through the COVID-19 Public Health Crisis* ("Взлет. Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19").

#### **Рекомендация 5**

В поддержку скорейшего возобновления авиационной деятельности в обычном режиме государствам-членам следует регулярно оценивать необходимость дальнейшего применения мер по снижению риска по мере уменьшения риска передачи COVID-19; применение мер, в которых уже нет необходимости, следует прекратить.

### **Меры, касающиеся авиационной безопасности и упрощения формальностей**

*Положения, касающиеся обязательств государств согласно Приложению 9 "Упрощение формальностей"*

В свете закрытия границ и введения ограничений на поездки в связи с пандемией COVID-19 меры по упрощению процесса передвижения людей и товаров (называемые "упрощением формальностей" в Приложении 9 к Чикагской конвенции) являются как никогда более важными для восстановления авиации после COVID.

Уровень несоблюдения государствами соответствующих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 9 создает факторы риска для эффективного согласованного реагирования гражданской авиации на пандемию. Ограниченное использование государствами формы представления информации о местонахождении пассажира в целях здравоохранения, рекомендованной ИКАО, подрывает возможности государств устанавливать круг лиц, вступавших в контакт с заболевшими людьми, после прилёта пассажиров с признаками инфекции. Учреждение национальных комитетов по упрощению формальностей при воздушных перевозках в соответствии с требованиями Приложения 9 или эквивалентных органов и обеспечение их эффективной деятельности может способствовать достижению уровня координации между правительствами и заинтересованными сторонами отрасли, необходимого для принятия быстрых и эффективных действий.

Поощряется более активное использование современных технологий для упрощения процесса бесконтактного оформления пассажиров на различных этапах их поездки.

Состоящий из стандартных программ подготовки и инструментов комплекс мер по выполнению будет представлен в июне 2020 года для содействия процессу внедрения соответствующих положений по упрощению формальностей полномочными органами государства, поставщиками услуг в области авиации и участниками цепочки поставок.

*Инструктивные указания в области авиационной безопасности*

Также потребуются корректировка мер, касающихся авиационной безопасности. Инструктивный материал под названием *План на случай непредвиденных обстоятельств, связанных с авиационной безопасностью, в ходе пандемии COVID-19*, будет опубликован в июне 2020 года в качестве справочного материала для поддержания адекватного уровня авиационной

безопасности в текущих обстоятельствах. В этом инструктивном материале будут представлены рекомендации, касающиеся процедур, применяемых в пунктах досмотра в целях безопасности в аэропортах, и других аспектов авиационной безопасности, таких как контроль доступа, наблюдение, безопасность груза и почты, безопасность воздушного судна и обучение персонала.

#### *Обращение с недисциплинированными и нарушающими порядок пассажирами*

Усиление стрессовой нагрузки на пассажиров в результате введения новых процедур и их опыт поездок в целом может приводить к увеличению числа спорных ситуаций с участием пассажиров или пассажиров и членов экипажа. Инструктивный материал по регулированию таких ситуаций представлен государствам в *Руководстве по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров* (Doc 10117).

Понимание и выполнение пассажирами авиационных правил по охране здоровья населения и мер обеспечения безопасности полетов важно для эффективного выполнения таких мер и для повышения уверенности других пассажиров в безопасности своего полета. Государство несёт ответственность за повышение уровня осведомлённости общественности о последствиях невыполнения указаний экипажа или нарушения порядка и дисциплины на борту воздушного судна. Полномочным органам следует публиковать соответствующую информацию и определять оптимальные каналы доведения её до сведения пассажиров. Ожидается, что государства пересмотрят свои национальные законодательства с тем, чтобы обеспечить надлежащий охват проблемы нарушения недисциплинированными и нарушающими порядок пассажирами мер по борьбе с COVID-19.

Государствам также следует обеспечить надлежащее обучение персонала авиакомпаний навыкам обслуживания пассажиров, распознавания признаков потенциального недисциплинированного поведения пассажиров и урегулирования кризисной ситуации в данных исключительных обстоятельствах.

#### **Рекомендация 6**

Государствам-членам, которые еще не сделали этого, следует незамедлительно создать национальный комитет по упрощению формальностей при воздушных перевозках (или эквивалентный орган) согласно требованиям Приложения 9 в целях повышения межсекторальной координации на национальном уровне.

#### **Рекомендация 7**

Государствам следует на систематической основе использовать Форму представления информации о местонахождении пассажира для обеспечения идентификации пассажиров и определения их местонахождения в целях сдерживания распространения болезни и предотвращения повторного возникновения пандемии.

#### **Рекомендация 8**

При временной адаптации мер по обеспечению авиационной безопасности с использованием предоставленного инструктивного материала государствам-членам предлагается укреплять свои системы контроля для

обеспечения последовательного применения этих мер в целях защиты авиации от актов незаконного вмешательства.

#### **Рекомендация 9**

Государствам-членам следует принять меры по организации подготовки соответствующего персонала в области выявления и урегулирования случаев недисциплинированного поведения пассажиров, связанного с несоблюдением необходимых авиационных мер по охране здоровья населения и обеспечению безопасности.

### **Экономические и финансовые меры**

В рамках глобальных усилий по сдерживанию распространения COVID-19 правительства вводят жёсткие ограничения на поездки, закрывают границы и в значительной степени ограничивают передвижение людей. Такие решения, а также глобальный экономический спад оказали существенное воздействие на жизнеспособность гражданской авиации во всем мире.

Принимая во внимание прямые и косвенные экономические преимущества, создаваемые воздушным транспортом для экономики своих стран, государствам следует в необходимых случаях, возможно в рамках регионального или международного экономического сотрудничества, а также сотрудничества с частным сектором и финансовыми учреждениями, предоставлять заинтересованным сторонам в рамках всего сектора гражданской авиации наиболее подходящие средства поддержки. Такие чрезвычайные меры реагирования могут применяться в форме смягчения регулятивных требований, эксплуатационной гибкости, предоставления прав сверх предусмотренных в двухсторонних соглашениях о воздушных сообщениях или прав перевозки, или предоставления экономических стимулов, или оказания прямого финансового содействия.

Эти меры должны быть инклюзивными, целенаправленными, соразмерными, транспарентными, временными, ограниченными тем, что необходимо для смягчения последствий COVID-19, и соответствовать политике ИКАО, сохраняющими в то же самое время надлежащий баланс соответствующих интересов без ущерба для справедливой конкуренции или безопасности полетов, авиационной безопасности и обязательств по охране окружающей среды.

Возможности государства по оказанию поддержки своей отрасли отличаются широким разнообразием. Поскольку различные заинтересованные стороны отрасли будут обращаться с несовпадающими и конкурирующими запросами, государствам потребуется придерживаться принципов эффективного управления в соответствующих институциональных и нормативных рамках с тем, чтобы согласовывать цели и потребности с обязательствами и ресурсами, часто исходя из противоборствующих и/или конфликтующих приоритетов.

#### **Рекомендация 10**

Государствам-членам следует рассмотреть вопрос о внедрении целесообразных комплексных, адресных, соразмерных, прозрачных, временных и соответствующих политике ИКАО мер реагирования на чрезвычайные ситуации в целях обеспечения финансовой устойчивости и поддержания необходимого уровня безопасности, надежности и эффективности деятельности при соблюдении надлежащего баланса соответствующих интересов без

ущерба для добросовестной конкуренции и эффективности мер по обеспечению безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды.

### **Регулярный мониторинг и обмен опытом с помощью ИКАО**

Уровень внедрения мер, изложенных в предыдущих подразделах данного доклада, необходимо регулярно контролировать. ИКАО как специализированному ООН в области международной гражданской авиации следует стать основным источником ресурсов для этой деятельности, включая документальное оформление всех действий, предпринятых государствами в отношении этих мер.

Выступая в этой роли, ИКАО следует упростить процесс обмена опытом и передовой практикой между государствами и стать основой для определения пробелов и необходимости в помощи.

Исходя из этой информации, ИКАО сможет предоставить соответствующий, целенаправленный и своевременный инструктивный материал, обучение и содействие государствам-членам в целях эффективного внедрения мер, предложенных в данном докладе.

#### **Рекомендация 11**

Государствам-членам следует содействовать обмену информацией и передовой практикой посредством внесения информации о принимаемых ими мерах в базу данных ИКАО.

## **4. СОЗДАНИЕ УСТОЙЧИВОСТИ**

Государство играет ведущую роль в создании национальной авиатранспортной системы, которая должна быть устойчивой к будущим кризисам и основанной на эффективном регулятивном надзоре и пропускной способности. ИКАО призывает государства занять гибкий подход, чтобы обеспечить устойчивое восстановление и развитие воздушного транспорта на национальном, региональном и/или глобальном уровне. С этой целью следует обеспечить максимально возможное единообразие мер в соответствии со Стандартами, планами и политикой ИКАО, соразмерно развитию ситуации в области здравоохранения и при координации деятельности органов гражданской авиации, здравоохранения и других министерств, а также с соответствующими международными и региональными полномочными органами и отраслью.

### **Обязательства высокого уровня**

Создание необходимого уровня устойчивости будет зависеть от высокого уровня обязательств и вовлеченности на каждом уровне, в основном, правительств (включая национальные полномочные органы гражданской авиации и здравоохранения), международных и региональных организаций (включая ИКАО) и всей отрасли гражданской авиации, а также пассажиров. Напоминая о вкладе авиации в решение приоритетных национальных, региональных и глобальных задач, государствам настоятельно предлагается приложить политические усилия и продемонстрировать желание возглавить в полном объеме процесс восстановления после COVID-19 и планирования будущих кризисов в рамках своих национальных стратегий в области авиации.

В целях укрепления этих обязательств ИКАО следует рассмотреть возможность созыва совещания высокого уровня.

### **Международные обязательства**

При анализе кризиса, вызванного COVID-19, и будущих кризисов, важно оставить в силе обязательства и обещания, включенные в международные соглашения и практические решения. Сюда входит необходимость уделить особое внимание глобальным стандартам, планам и политике, касающимся всех стратегических целей ИКАО.

Сегодняшняя пандемия подтвердила значение гражданской авиации как мировой движущей силы поддержки и восстановления деятельности во времена кризисов. В процессе создания устойчивости государствам следует признать важный вклад авиации и стремиться к упорядоченному восстановлению и долгосрочной устойчивости деятельности в соответствии с Целями устойчивого развития Организации Объединённых Наций до 2030 года.

### **Четкое взаимопонимание**

В основе создания более устойчивой авиационной системы лежат комплексные пропагандистские и информационно-разъяснительные мероприятия, включая четкую, точную, транспарентную и постоянную передачу информации всем заинтересованным сторонам и широкой общественности. Единообразная и понятная информация, подчёркивающая безопасность полетов, авиационную безопасность и эксплуатационную целостность авиационных систем, укрепит процесс соблюдения мер по снижению риска и поможет созданию устойчивости в ходе процесса восстановления деятельности и роста спроса.

ИКАО, полномочные органы гражданской авиации и здравоохранения в сотрудничестве с отраслью должны чётко и эффективно передавать информацию для повышения степени уверенности пассажиров и способствовать пониманию людьми их возможностей вносить свой вклад в дело обеспечения безопасности своей поездки. По мере возможности следует использовать цифровые платформы. ИКАО надлежит содействовать этому путем публикации данного доклада.

### **Оказание поддержки государствам и региональным сообществам**

Авиация играет особо важную роль в удовлетворении потребностей уязвимых сегментов международного сообщества, а именно: малых островных развивающихся государств, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и наименее развитых стран, а также в обеспечении жизненно важной связности удаленных районов и изолированных островов.

ИКАО следует определить ресурсы, необходимые для координации процесса реализации и предоставления комплексов мер по внедрению, предусматривающих мероприятия по оказанию содействия, инструктивные материалы, услуги по обучению и прочие услуги, оказываемые нуждающимся государствам в рамках инициативы ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB). Международным финансовым учреждениям предлагается предоставлять финансовую помощь/помощь в натуральном выражении государствам, которые не имеют средств и возможностей удовлетворить свои потребности и уменьшить существующие и будущие факторы риска.

## Извлеченные уроки

Хотя непосредственной приоритетной задачей является преодоление текущего кризиса, тем не менее по мере того, как мир восстанавливается и отрасль гражданской авиации переходит на более устойчивую основу, важно выделить извлечённые уроки и соответствующий полученный опыт. Государствам и отрасли необходимо воспользоваться моментом для анализа “более общей картины” мер и действий, принятых в ходе кризиса, что послужит основой для определения более выносливого, устойчивого сектора авиации в будущем.

На основе анализа информации и принятой практики особое внимание следует обратить на совершенствование системы управления факторами риска и мер готовности к действиям в критической ситуации при ее возникновении. Этого можно добиться путем рассмотрения возможности расширения масштаба действия государственной программы по безопасности полетов (SSP) в Приложении 19 “Управление безопасностью полетов” к Чикагской конвенции, что позволит государствам и поставщикам обслуживания более взаимосвязано управлять факторами риска. Такая готовность будет опираться на возможности государства укрепить механизм национального планирования на случай непредвиденных обстоятельств, а также на создание четкого механизма координации, связи и процессов на всех уровнях, вводимого в действие в случае будущего кризиса.

ИКАО следует возглавить и стимулировать работу по анализу глобальных стандартов, планов и принципов, особенно, в координации с ВОЗ, положений, касающихся охраны здоровья, чтобы оказать поддержку государствам в построении надёжной авиационной системы. В ходе такой работы ИКАО следует рассмотреть рекомендации недавно созданной Целевой группы ИКАО по охране здоровья и вспышкам заболеваний в авиации, которая проанализирует все положения, касающиеся охраны здоровья, и соответствующий инструктивный материал в Приложении 9 к Чикагской конвенции. Государствам предлагается вносить свой вклад в работу Целевой группы.

В свете этого государствам важно оценить темпы глобальных изменений и принять инновационные решения, позволяющие, помимо прочего, сделать регуляторные процессы и методы управления в авиации, включая собственные системы и процессы ИКАО, более упорядоченными и быстро реагирующими на подобные будущие события. Уроки, полученные в результате гибких рабочих договорённостей и договорённостей о совещаниях, ускоренного перехода на цифровые технологии и специального быстрого отслеживания предложений, должны быть в полном объёме включены в нормативно-правовые, оперативные процессы в области авиации.

## 5. ПЛАНЫ НА БУДУЩЕЕ

Признавая неопределённость, окружающую процесс эволюции пандемии COVID-19, ИКАО и все заинтересованные стороны, участвовавшие в подготовке данного доклада, подчёркивают важность принятия гибкого, прогрессивного подхода к обеспечению быстрого восстановления воздушного транспорта и связности, что должно быть соразмерно улучшению ситуации в области здравоохранения, принимая во внимание рекомендации медицинских экспертов и действующие стандарты в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности. Кроме этого, мы должны внимательно следить за риском новой вспышки заболевания и составлять соответствующие планы, будучи готовыми к повторному введению мер в случае необходимости.

В процессе определения своего подхода и порядка последующего введения мер государствам настоятельно предлагается следовать десяти ключевым принципам, приведённым в разделе 2, и одиннадцати связанным с ними рекомендациями в разделе 3, а также уделять особое внимание комплексу рекомендуемых мер по снижению уровня риска, представленных в прилагаемом документе *"Взлет. Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19"*. Успех выхода из этого кризиса будет зависеть от последующих последовательных и кропотливых действий по этим рекомендациям и мерам на всех уровнях, включая ИКАО.

По мере развития ситуации в области общественного здравоохранения действия государств по борьбе и сдерживанию пандемии постепенно становятся менее жесткими, что должно сопровождаться соразмерным возобновлением полетов во всем мире. Возможно, исходя из эпидемиологической ситуации, потребуется скорректировать описанные в данном докладе меры с тем, чтобы получить осязаемые результаты и обеспечить успешное возобновление и восстановление деятельности. ИКАО в сотрудничестве со всеми заинтересованными сторонами в области гражданской авиации следует продолжать следить за текущей ситуацией и оценивать ее в рамках применения этого единообразного глобального подхода в целях своевременной реакции на развитие кризиса и использовать эту возможность для укрепления авиационной системы.

Успех процесса восстановления авиации сегодня и готовность к завтрашнему дню может быть достигнут только в результате коллективных усилий. Более тесное и постоянное сотрудничество ИКАО с отраслью гражданской авиации, а также с международными и региональными организациями будет благоприятно сказываться на обмене информацией и единообразном глобальном реагировании, приемлемом для всех государств, регионов и заинтересованных сторон.

-----



# ДОПОЛНЕНИЕ

## Международная организация гражданской авиации

---

### Целевая группа Совета по восстановлению авиации (ЦГВА)

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

Монреаль, Канада, 27 мая 2020 года

## Содержание

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

### Добавление

<b>1. Меры по снижению степени риска в сфере общественного здравоохранения.....</b>	<b>A-1</b>
1.1 Общие положения	
1.2 Общеприменимые меры по уменьшению степени риска .....	A-1
1.3 Меры по уменьшению степени риска, применимые в конкретных модулях .....	A-2
<b>2. Модули.....</b>	<b>A-4</b>
Аэропорты.....	A-5
Воздушное судно .....	A-21
Экипаж .....	A-32
Груз.....	A-41
<b>3. Формы и плакаты.....</b>	<b>A-39</b>
Карточка состояния здоровья члена экипажа в отношении COVID-19 (Форма 1 РНС).....	A-47
Ведомость дезинфекции воздушного судна при COVID-19 (Форма 2 РНС).....	A-48
Аэропорт XYZ-ведомость уборки/дезинфекции аэропорта при COVID-19 (Форма 3 РНС).....	A-49
Плакаты в зонах отдыха персонала .....	A-50

## 1. Исходная информация

Влияние коронавирусной (COVID-19) пандемии на мировой воздушный транспорт не имеет прецедентов. Аэропорты столкнулись с сокращением глобальных объемов пассажирских перевозок на 28,4 % в первый квартал 2020 года, что в абсолютном выражении эквивалентно 612 миллионам пассажиров. Как ожидается, эти объемы (внутренние и международные перевозки) снизятся на 50,4 % в 2020 году в целом по сравнению с показателями 2019 года<sup>1</sup>. 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 целом<sup>2</sup>. В 2020 году авиакомпании и аэропорты могут понести убытки в размере 314 млрд долл. США<sup>3</sup> 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, глобальную цепочку поставок и государств. Все это поможет ускорить спрос на существенные и второстепенные авиаперевозки, подвергшиеся воздействию COVID-19.

2.2 ИКАО при содействии и наличии 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 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, не теряя при этом из виду эксплуатационные возможности авиакомпаний, аэропортов и других заинтересованных сторон авиации. Это важно для того, чтобы облегчить процесс восстановления на каждой из предстоящих стадий.

## 3. Цели

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

---

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

<sup>2</sup> [ICAO Economic Impact Analysis](#)

<sup>3</sup> [IATA Economics Fourth Impact Assessment](#) (апрельский выпуск)

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 широким слоям населения. Внедрение этих мер облегчит и укрепит процесс глобального восстановления после пандемии COVID-19.

#### 4. Руководящие принципы

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

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

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

- соразмерными уровню риска и не ставящими под угрозу безопасность полетов и авиационную безопасность;
- способными учесть многолетний опыт сектора и основанными на тех же принципах, которые лежат в основе управления факторами рисками 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;
- способным 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 адаптироваться к региональной или ситуационной оценке факторов риска и учитывать допустимость факторов риска. 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 международными требованиями, стандартами и рекомендуемой практикой 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 мероприятий по возобновлению деятельности и корректировки основанных на оценке факторов риска мер 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 только 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 мер в аэропортах 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 по охране, 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 в ходе всего периода пандемии продолжать ослаблять или восстанавливать меры в области общественного здравоохранения и социальные меры.

- **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 два 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 воздушного транспорта.

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.

#### 1.2 Общеприменимые меры по уменьшению степени риска

- **Государственное образование:** 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.
- **Физическое дистанцирование:** В максимально возможной степени люди должны иметь возможность поддерживать социальное дистанцирование, соответствующее 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.
- **Покрывание лица и маска:** покрывание лица следует носить в соответствии с применимыми инструктивными указаниями по охране здоровья. Тип покрывания лица (немедицинский или медицинский) следует выбирать, исходя из уровня риска и наличия масок и принимая во внимание потенциальные факторы риска и недостатки использования масок. Приоритет необходимо отдавать медицинским маскам при использовании их в качестве средств индивидуальной защиты работниками системы здравоохранения и людьми с симптомами, схожими с симптомами вируса COVID-19. Во всех случаях нужно следовать передовой практике в отношении того, когда и как носить, снимать, заменять и утилизировать покрывание лица и маски, а также правилам гигиены рук после их снятия.

- **Обычная санитария:** Во всех зонах возможного контакта людей и передачи вируса следует, согласно предписаниям органов общественного здравоохранения, проводить уборку и дезинфекцию с частотой, определяемой эксплуатационной оценкой степени риска.
- **Медицинское освидетельствование:** государства должны обеспечивать проведение медицинского освидетельствования в соответствии с протоколами соответствующих полномочных органов здравоохранения. Освидетельствование может включать в себя собственные заявления перед полетом и после него, измерение температуры и визуальный осмотр, проводимый работниками здравоохранения. Такое освидетельствование может выявить лиц с потенциально высоким уровнем риска, которым может потребоваться дополнительная проверка до работы или полета. Такая информация и понимание проблемы могут способствовать принятию основанного на оценке факторов риска подхода, который дополнительно поможет восстановить доверие путешественников. Такое освидетельствование может быть проведено при входе и/или выходе.

Если человек демонстрирует признаки и симптомы, предполагающие наличие у него COVID-19, или сообщает о контактах с лицами, инфицированными COVID-19, необходимы соответствующие последующие мероприятия, включая целевую оценку состояния здоровья, проводимую медицинским персоналом или в специальном месте для проведения собеседований в аэропорту или в заранее определенном лечебно-профилактическом учреждении за пределами аэропорта.

- **Отслеживание контактов:** следует изучить методы сбора информации о контактах пассажира и сотрудника, включая веб-приложения, чтобы помогать органам общественного здравоохранения отслеживать контакты. Обновленную информацию о контактах следует запрашивать в рамках медицинской самодекларации, и взаимодействие между пассажирами и государством следует осуществлять непосредственно на государственных порталах. Процедура должна соответствовать применимым правилам защиты конфиденциальности данных.
- **Санитарная декларация:** там, где это возможно и обосновано, следует ввести для всех пассажиров санитарную декларацию на COVID-19 в соответствии с рекомендациями соответствующих полномочных органов здравоохранения. Следует также поощрять представление самодеклараций до прибытия в аэропорт. Следует поощрять использование электронных устройств вместо бумажных форм.
- **Тестирование:** на момент публикации экспресс-тесты не могут быть предварительным условием поездки из-за их ненадежности или практической невыполнимости. Поэтому в настоящее время государствам рекомендуется воздерживаться от требования к проведению экспресс-тестов. Следует принять к сведению практическую нецелесообразность экспресс-тестирования всех пассажиров до вылета до тех пор, пока не станет возможным проводить быстрое и надежное тестирование в режиме более приближенном к реальному времени.

### 1.3 Меры по уменьшению степени риска, применимые в конкретных модулях

#### А. Аэропорт

Модуль аэропорта 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 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 авиаперевозке важно обеспечить тщательно координируемый международный подход к обращению с экипажами воздушного судна, соответствующему 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 стоянки экипажа в пути, членов экипажа с симптомами COVID-19 во время стоянки 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, которые все включены в раздел этого документа, касающийся экипажа. Хотя авиагрузовые отправления не соприкасаются с пассажирами, 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.

-----

## **2. МОДУЛИ**

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

<i>Элемент</i>	Здание аэровокзального комплекса
<i>Краткое описание (Цель)</i>	
<p>В инструктивных указаниях по эксплуатации зданий аэровокзального комплекса следует рассмотреть все аспекты процесса эксплуатации, включая лиц, имеющих доступ в здание, действующие процедуры обеспечения чистоты и дезинфекции в здании аэровокзального комплекса, а также меры по охране здоровья, оказание первой помощи/медицинской помощи и протоколы для пассажиров и персонала.</p>	
<i>Факторы</i>	
<b>Уборка и дезинфекция</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• 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 объёма движения.</li> <li>• Увеличение доступного количества средств для уборки и дезинфекции утверждается действующими полномочными органами.</li> <li>• Следует информировать весь персонал, занимающийся уборкой и дезинфекцией, о плане уборки и дезинфекции. Необходимо обеспечить эффективное использование сотрудниками соответствующих средств, включая концентрацию растворов, метод и время воздействия дезинфицирующих средств, и обработку зон, в которых часто происходят касания и которые наиболее вероятно могут быть загрязнены, такие как: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Информационные стойки аэропорта, стойки для пассажиров с ограниченными физическими возможностями (PRM), зоны регистрации, зоны иммиграционного/таможенного оформления, зоны досмотра в целях безопасности, зоны посадки на борт, и пр.</li> <li>○ Эскалаторы и лифты, поручни.</li> <li>○ Умывальные комнаты, туалеты и комнаты для пеленания младенцев.</li> <li>○ Багажные тележки и пункты их сбора: чистка разовыми влажными салфетками или дезинфицирующими средствами, обеспечение наличия мусорных контейнеров.</li> <li>○ Кресла перед зоной досмотра в целях безопасности и в зонах посадки на борт/зонах регистрации.</li> </ul> </li> </ul>	

- 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 маски или другие покрытия лица 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 смягчают риск для здоровья населения в пункте вылета и прилета.

### **Защита персонала:**

- Уровень надлежащей защиты сотрудников следует оценивать в индивидуальном порядке. Такая защита может включать: 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.
- Сотрудники должны быть снабжены СИЗ с учётом риска заражения (например, тип деятельности) и динамики передачи инфекции (например, воздушно-капельным путём). /В состав СИЗ могут входить перчатки, 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 их график следует скорректировать или, возможно, сдвинуть 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 транзакций 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 минимального воздействия на работу аэропорта.

#### *Пути единообразной реализации мер*

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

<p><i>Элемент</i></p> <p style="text-align: center;">Общая зона регистрации</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>Общая зона регистрации в аэропорту, как правило, представляет собой зону интенсивного движения пассажиров. Чтобы уменьшить очереди и скопления людей, пассажирам следует завершить по возможности максимально большую часть процесса регистрации до приезда в аэропорт (т.е. пассажир должен быть готов к вылету). Следует обеспечить и максимально использовать возможности самообслуживания в целях ограничения контактов в точках контактов пассажиров.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Внедрение мер, уменьшающих перегруженность в этих зонах, за счёт перспективного планирования и контроля пассажирских потоков.</li> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• Пассажиров следует, по возможности, поощрять оформлять процессы 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 процессов вне аэропорта.</li> <li>• Следует рассмотреть возможность использования на традиционных стойках регистрации раздвижных стоек и напольных знаков в зонах очередей, чтобы обеспечить социальное дистанцирование, и установки прозрачных перегородок перед сотрудником на стойке.</li> <li>• Также может быть рассмотрена возможность интеграции технологии самодезинфекции на стойках с сенсорными экранами, позволяющей проводить дезинфекцию экрана перед каждым использованием.</li> <li>• 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</li> </ul>

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.

<p><i>Элемент</i></p> <p style="text-align: center;">Досмотр в целях безопасности</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>На начальных стадиях реагирования на пандемию может возникать необходимость в сохранении мер физического дистанцирования в пунктах досмотра в целях безопасности, в том числе во время досмотра. Может потребоваться рассмотреть вопрос о мерах по контролю доступа к пункту досмотра в целях безопасности, а также возможные модификации к стандартной процедуре досмотра в целях соответствия новым санитарным инструктивным указаниям по COVID-19.</p> <p>Операторов досмотра в целях безопасности следует, как правило, освобождать от проведения досмотра, связанного с охраной здоровья и безопасностью полетов, чтобы они могли уделять основное внимание процессу досмотра в целях безопасности и сопутствующим процессам.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <p><b>Процедуры доступа к пункту досмотра</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Предусмотренные процедуры следует проводить во взаимодействии с соответствующими государственными учреждениями в целях реагирования на любые ситуации с пассажирами с симптомами заболевания.</li> <li>• Дезинфицирующие средства для рук и средства дезинфекции следует, по возможности, предоставлять пассажирам и сотрудникам до пунктов доступа в зону досмотра.</li> <li>• Операторам досмотра в целях безопасности и пассажирам следует сохранять физическое дистанцирование по мере возможности или носить соответствующие СИЗ в целях снижения риска инфицирования.</li> <li>• Следует рассмотреть варианты изменения, по возможности, доступа к пунктам досмотра в целях безопасности и их планировки в целях сокращения скоплений людей и очередей, сохраняя 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.</li> <li>• Следует нанести маркировку на полу в зоне очередей, чтобы указать надлежащую дистанцию, рекомендуемую соответствующими полномочными органами. Физическое дистанцирование должно сохраняться до тех пор, пока соответствующие полномочные органы здравоохранения не сообщат о том, что норму дистанцирования можно безопасно уменьшить.</li> <li>• 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 маску человека на основании выданного государством удостоверения личности с фотографией, маска может быть снята при соблюдении норм физического дистанцирования. Следует разместить знаки с соответствующей информацией, четко</li> </ul>

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, в случае необходимости, более интенсивную текущую 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 менять их после каждого досмотра вручную.
- Сотрудникам следует рекомендовать мыть руки после снятия перчаток.
- Соответствующие знаки и информацию для пассажиров о вводимых новых требованиях по охране здоровья и изменении правил досмотра следует размещать на видных местах. Знаки 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).
- Определение причин сигнала тревоги следует проводить в специальной зоне, отделенной от потока пассажиров. Эта методология снижает риск возникновения очереди и сохраняет пассажирскую пропускную способность, но, возможно, требует привлечения дополнительного персонала.

- Для определения причин сигнала тревоги, подаваемого арочным 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.
- Для выяснения причин любого сигнала тревоги или проблемы, отмеченной оператором досмотра, следует рассмотреть возможность использования методов ETD или EDD, где это необходимо, вместо досмотра вручную в зависимости от характера проблемы, отмеченной оператором досмотра.
- Если стандартная процедура допускает повторное использование тампонов ETD, следует рассмотреть возможность прекращения этой практики во избежание возможного распространения COVID-19.

*Примечание. Проводится исследование с целью определить, может ли высокая температура в устройствах ETD быть достаточной, чтобы убить вирус и позволить многократно использовать тампоны. Соответствующий орган обеспечения безопасности должен получить подтверждение этому от соответствующего органа здравоохранения.*

- 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 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.

#### *Пути единообразной реализации мер*

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

<i>Элемент</i>	Контролируемая зона аэровокзального комплекса
<i>Краткое описание (Цель)</i>	<p>Контролируемая зона аэровокзального комплекса после прохождения досмотра в целях безопасности представляет собой зону интенсивного движения пассажиров, имеющую немногочисленные физические ограничения, и, как правило, большое открытое пространство. Внимание следует уделить временной необходимости в физическом дистанцировании, предоставлении пассажирам доступа к магазинам розничной и беспошлинной торговли и предложениям питания и напитков.</p> <p>Зоны выхода на посадку, VIP-залы и другие услуги в этой зоны также характеризуются интенсивным движением пассажиров. Следует оценить и использовать различные инструменты по контролю потока, физические сооружения, маркировку пола и адаптированные указатели направления. Возможно, следует запланировать и провести мероприятия по более тщательной уборке и гигиене, чтобы способствовать сдерживанию распространения вируса.</p>
<i>Факторы</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Следует поощрять варианты самообслуживания, когда пассажиры имеют ограниченный контакт с персоналом точек розничной торговли, торговли продуктами питания и напитками.</li> <li>• 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 упрощать процесс повышения уровня автоматизации, например, при самосканировании и биометрии.</li> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• Увеличение масштабов использования всех других возможностей самосканирования документов, когда необходима идентификация.</li> <li>• 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.</li> </ul>

- 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.

<p><i>Элемент</i></p> <p>Оборудование выходов на посадку в аэровокзальном комплексе</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>Многие аэропорты выведут из эксплуатации определенные активы в связи с отсутствием пассажирских перевозок. Необходимо провести соответствующие проверки обеспечения безопасности полетов до возобновления перевозок авиакомпаниями. Аэропортам и авиакомпаниям следует сотрудничать, чтобы обеспечить предоставление точных расписаний полетов для удовлетворения этого требования.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Протоколы технического обслуживания должны быть составлены и введены.</li> <li>• Там, где необходим кондиционированный воздух, следует поддерживать мощность во всех видах наружного оборудования, такого как телетрапы и установки предварительной подготовки воздуха.</li> <li>• Поставщики важных услуг и государственные органы должны заранее получить информацию по графикам возобновления деятельности и планам эксплуатанта аэропорта возобновить работу временно закрытых объектов.</li> </ul> <p><b>Оборудование выходов на посадку и фильтрация воздуха</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• При наличии на месте стоянки внешней установки предварительной подготовки воздуха (ППВ) и стационарной установки электропитания (400 герц) 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.</li> <li>• 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.</li> </ul>
<p><i>Пути единообразной реализации мер</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Обеспечить надлежащий поэтапный повторный ввод аэропорта в эксплуатацию в соответствии с расписаниями авиакомпаний.</li> </ul>

<p><i>Элемент</i></p> <p>Высадка пассажиров и прилеты</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>Процессы пограничного контроля и таможенного оформления, возможно, потребуются временно пересмотреть, чтобы увеличить физическое дистанцирование.</p> <p>При его наличии оборудование автоматизированной системы пограничного контроля (АВС), цифровой идентификации пассажиров (биометрия), а также технологии (температурный скрининг) может служить дополнительной мерой медицинского освидетельствования и ускорить процесс иммиграционного контроля в целях уменьшения очередей и минимизации контактов между таможенниками и пассажирами.</p> <p>Кроме того, 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.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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).</li> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• Если это предусмотрено соответствующими правилами, могут быть установлены "умные" тепловизоры для быстрого и незаметного сканирования температуры у большого количества пассажиров.</li> <li>• На начальных стадиях восстановления деятельности и в случае необходимости, вторичные оценки состояния здоровья могут проводиться для поддержания основного общего потока пассажиров. Температурный скрининг может быть проведен до входа в таможенную зону, но следует избегать проведения медицинских оценок индивидуальных пассажиров с тем, чтобы не оказывать резкого воздействия на пропускную способность, приводящего к увеличению очередей.</li> </ul>

- 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.

<p><i>Элемент</i></p> <p style="text-align: center;">Зона получения багажа</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>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.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Все усилия должны быть приложены к тому, чтобы обеспечить быстрый процесс получения багажа и не заставлять пассажиров ждать слишком долго в зоне получения багажа.</li> <li>• 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.</li> <li>• Государствам следует обеспечить максимально быстрый процесс таможенного оформления и принятие соответствующих мер на случай физических проверок багажа.</li> <li>• Графики уборки следует скорректировать с учётом расписаний рейсов, чтобы обеспечить более частую, тщательную дезинфекцию тележек для багажа, туалетов, кнопок лифта, поручней и пр.</li> <li>• Следует обеспечить наличие стоек самообслуживания или предоставить онлайн-возможности пассажиру, которому необходимо заявить о потерянном или поврежденном багаже.</li> <li>• Следует рассмотреть возможности использования раздвижных стоек и маркировки пола в качестве временной меры обеспечения физического дистанцирования в зоне багажного транспортера.</li> <li>• На стойках утерянного багажа следует установить, по возможности, защитную прозрачную перегородку для представителей авиакомпаний.</li> <li>• Следует поощрять использование служб доставки багажа, когда багаж может быть доставлен пассажиру непосредственно в гостиницу или домой.</li> <li>• Следует предоставлять пассажирам информацию об отслеживании багажа, чтобы они могли оформить заявление о пропаже или повреждении багажа без ожидания в зоне получения багажа.</li> <li>• Следует подготовить протоколы по уборке и дезинфекции зоны.</li> </ul>
<p><i>Пути единообразной реализации мер</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Сотрудничество с соответствующими органами и авиакомпаниями для выработки действенных и экономически эффективных решений по защите пассажиров.</li> </ul>

- При необходимости, использование *ведомости уборки/дезинфекции аэропорта при COVID-19* (Форма РНС 3) или аналогичной формы.

<i>Элемент</i>
Выход из неконтролируемой зоны
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>Необходимо разработать протоколы и меры предосторожности в отношении прибывающих пассажиров, покидающих неконтролируемую зону. Внимание следует уделять зоне встречающих, а также зоне выхода из аэровокзального комплекса. На начальных стадиях возобновления деятельности меры могут включать в себя установление оцепления вокруг зоны встречающих или ограничения доступа к зданию аэровокзального комплекса.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <p><b>Доступ к зданию аэровокзального комплекса аэропорта</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Следует предусмотреть наличие множества стоек для мытья рук или дезинфицирующих средств для рук перед выходом из здания аэровокзального комплекса.</li> <li>• 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.</li> </ul>
<p><i>Пути единообразной реализации мер</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Сотрудничество с заинтересованными сторонами сообщества, чтобы обеспечить своевременное, безошибочное распространение информации для пассажиров.</li> <li>• При необходимости, использование ведомости уборки/дезинфекции аэропорта при COVID-19 (Форма РНС 3) или аналогичной формы.</li> </ul>

-----

<b>Модуль</b>	<b>Воздушное судно</b>
<b>Целевая аудитория</b>	
Эксплуатанты, на которых распространяется действие положений части 1 "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолёты" Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов"	

<b>Элемент</b>	<b>Пассажир и экипаж – Общие положения</b>
<b>Краткое описание (Цель)</b>	
Обеспечить безопасную, санитарно-гигиеническую операционную среду пассажирам и экипажу.	
<b>Факторы</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Процессы распределения мест. При необходимости, места следует распределять, предусматривая соответствующее физическое дистанцирование между пассажирами. Авиакомпаниям следует допускать возможность раздельной рассадки, если загрузка позволяет это. Пассажиров следует призывать оставаться как можно дольше на закрепленных за ними местах.</li> <li>• Ограничение взаимодействия на борту. Пассажиров следует призывать путешествовать максимально налегке, регистрируя весь багаж, за исключением ручной клади небольшого размера, которая помещается под креслом. Газеты и журналы следует убрать. Размер и количество беспрошлинных покупок могут также быть временно ограничены.</li> <li>• Ограничение или временный отказ от 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 в полете, таких как одеяла и подушки, следует уменьшить, чтобы минимизировать риск перекрестной инфекции.</li> <li>• Ограничение доступа к туалетам. По мере возможности, следует определить один туалет для пользования только экипажем при условии сохранения достаточного количества туалетов для пользования пассажирами, не создавая скопления пассажиров, стоящих в очереди в туалет. Кроме того, пассажирам следует в максимально возможной степени, в зависимости от воздушного судна, использовать выделенный туалет исходя из закреплённого за ними места, чтобы ограничить передвижение пассажиров в полете и</li> </ul>	

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.

Элемент	Дезинфекция – кабина лётного экипажа
Краткое описание (Цель)	Обеспечить безопасную, санитарно-гигиеническую операционную среду экипажу и наземному персоналу.
Факторы	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Частота уборки кабины лётного экипажа зависит от того, насколько кабина лётного экипажа отделена от пассажирского салона и насколько часто происходит смена экипажа.</li> <li>• Кабину лётного экипажа следует убирать и дезинфицировать с надлежащей частотой, чтобы обеспечить безопасную работу членов экипажа.</li> <li>• Изготовители планера рекомендуют использовать 70%-ый водный раствор изопропилового спирта (IPA) в качестве дезинфицирующего средства для поверхностей касания в кабине</li> </ul>

лётного экипажа. Следует дать ссылку на соответствующие организации здравоохранения для получения указаний относительно эффективности используемых средств против вирусов. Следует упомянуть инструкции OEM, чтобы обеспечить надлежащее применение, вентиляцию и использование индивидуальных средств защиты. Для получения более подробных рекомендаций или дополнительных химических дезинфицирующих средств следует обращаться к конкретному изготовителю планера.

- 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.
- Поскольку из-за COVID-19 частота проведения дезинфекции значительно увеличилась, и отсутствуют данные о долгосрочных последствиях, связанных с такой частотой её проведения, эксплуатанту следует периодически проверять оборудование, чтобы убедиться в отсутствии со временем каких-либо долгосрочных последствий или повреждений. При обнаружении повреждения следует связаться с OEM для получения указаний относительно альтернативных дезинфицирующих средств. С особой осторожностью нужно подходить к нанесению средств на кожаные и другие пористые поверхности.
- 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 PHS 2) или аналогичной формы.

<p><i>Элемент</i></p> <p style="text-align: center;">Дезинфекция – Пассажирский салон</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>Обеспечить безопасную, санитарно-гигиеническую операционную среду пассажирам, экипажу и наземному персоналу.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• В салоне следует проводить уборку и 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.</li> <li>• Частота уборки кабины лётного экипажа зависит от того, насколько кабина лётного экипажа отделена от пассажирского салона и насколько часто происходит смена экипажа.</li> <li>• Кабину лётного экипажа следует убирать и дезинфицировать с надлежащей частотой, чтобы обеспечить безопасную работу членов экипажа.</li> <li>• Изготовители планера рекомендуют использовать 70%-ый водный раствор изопропилового спирта (IPA) в качестве дезинфицирующего средства для поверхностей касания в кабине лётного экипажа. Следует дать ссылку на соответствующие организации здравоохранения для получения указаний относительно эффективности используемых средств против вирусов. Следует упомянуть инструкции OEM, чтобы обеспечить надлежащее применение, вентиляцию и использование индивидуальных средств защиты. Для получения более подробных рекомендаций или дополнительных химических дезинфицирующих средств следует обращаться к конкретному изготовителю планера.</li> <li>• Перед дезинфекцией поверхности следует очистить от грязи и мусора для максимального повышения эффективности процесса.</li> <li>• 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.</li> <li>• Раствор IPA огнеопасен, поэтому следует предпринимать меры предосторожности вблизи потенциальных источников возгорания.</li> <li>• Поскольку из-за COVID-19 частота проведения дезинфекции значительно увеличилась, и отсутствуют данные о долгосрочных последствиях, связанных с такой частотой её проведения, эксплуатанту следует периодически проверять оборудование, чтобы убедиться в отсутствии со временем каких-либо долгосрочных последствий или повреждений. При обнаружении повреждения следует связаться с OEM для получения указаний относительно альтернативных дезинфицирующих средств. С особой осторожностью нужно подходить к нанесению средств на кожаные и другие пористые поверхности. Эксплуатанту следует</li> </ul>

утвердить у изготовителя дезинфицирующие средства для применения к оборудованию, поставленному покупателем (например, кресла и бортовая информационно-развлекательная система (IFE)).

- Авиакомпании могут проанализировать свои рабочие процессы, чтобы минимизировать количество сотрудников, которому необходимо прикасаться к поверхностям частого касания, таким как панели доступа, ручки дверей, выключатели, и пр. Для получения более подробных рекомендаций или дополнительных химических дезинфицирующих средств следует обращаться к конкретному изготовителю планера.

*Пути единообразной реализации мер*

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

<p><i>Элемент</i></p> <p style="text-align: center;">Дезинфекция – Грузовой отсек</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>Обеспечить безопасную, санитарно-гигиеническую операционную среду пассажирам, экипажу и наземному персоналу.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Поверхности касания в грузовом отсеке следует чистить и дезинфицировать с надлежащей частотой, чтобы обеспечить безопасную работу наземного персонала.</li> <li>• Изготовители планера рекомендуют использовать 70%-ый водный раствор изопропилового спирта (IPA) в качестве дезинфицирующего средства для поверхностей касания. Следует дать ссылку на соответствующие организации здравоохранения для получения указаний относительно эффективности используемых средств против вирусов. Следует упомянуть инструкции OEM, чтобы обеспечить надлежащее применение, вентиляцию и использование индивидуальных средств защиты. Для получения более подробных рекомендаций или дополнительных химических дезинфицирующих средств следует обращаться к конкретному изготовителю планера.</li> <li>• Перед дезинфекцией поверхности следует очистить от грязи и мусора для максимального повышения эффективности процесса.</li> <li>• Протирать поверхности следует предварительно увлажненными салфетками или одноразовыми влажными тряпками и использовать на борту бутылки ограниченного объема, чтобы минимизировать риск проливания раствора IPA. Не распыляйте IPA в грузовом отсеке. Не позволяйте жидкости попадать на важное оборудование (например, устройства обнаружения дыма, электронные устройства управления работой дверей и раструбы оборудования пожаротушения).</li> <li>• 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.</li> <li>• Поскольку из-за COVID-19 частота проведения дезинфекции значительно увеличилась, и отсутствуют данные о долгосрочных последствиях, связанных с такой частотой её проведения, эксплуатанту следует периодически проверять оборудование, чтобы убедиться в отсутствии со временем каких-либо долгосрочных последствий или повреждений. При обнаружении повреждения следует связаться с OEM для получения указаний относительно альтернативных дезинфицирующих средств.</li> <li>• Авиакомпании могут проанализировать свои рабочие процессы, чтобы минимизировать количество сотрудников, которому необходимо прикасаться к поверхностям частого касания, таким как панели доступа, ручки дверей, выключатели, и пр.</li> </ul>

*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.

<p><i>Элемент</i></p> <p style="text-align: center;">Дезинфекция – Техническое обслуживание</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>Обеспечить безопасную, санитарно-гигиеническую операционную среду пассажирам, экипажу и наземному персоналу.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Авиакомпании должны включать панели доступа и другие зоны технического обслуживания в свои процедуры дезинфекции, чтобы обеспечить безопасные условия работы бригадам технического обслуживания.</li> <li>• Авиакомпании могут проанализировать свои рабочие процессы, чтобы минимизировать количество сотрудников, которому необходимо прикасаться к поверхностям частого касания, таким как панели доступа, ручки дверей, выключатели, и пр.</li> <li>• 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 расположения ручек управления, автоматов защиты сети, а также переключателей и кремальер на пульте управления. Следует также проверить панели доступа и механизм закрывания дверей.</li> </ul>
<p><i>Пути единообразной реализации мер</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Обмен информацией с OEM посредством Международного координационного совета ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и обмен информацией OEM с эксплуатантами.</li> <li>• При необходимости, использование ведомости дезинфекции воздушного судна при COVID-19 (форма PHS 2) или аналогичной формы.</li> </ul>

*Элемент*

## Эксплуатация системы воздушного охлаждения

*Краткое описание (Цель)*

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.

*Факторы***Наземные операции (до убирания 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, приводится ссылка 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 включенных 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. 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).*

#### **Размещение больного пассажира:**

- Отсадить больного человека от других пассажиров минимум на расстояние 1 метра (обычно, освободить по 2 кресла во всех направлениях, в зависимости от дизайна салона) от места, занятого предположительно заболевшим. По мере возможности, это следует сделать путем пересадки других пассажиров.

#### **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  <p style="text-align: center;"><b>Экипаж</b></p>
Целевая аудитория  Все полеты, указанные в части 1 "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолёты" Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов", ведомствами гражданской авиации и учреждениями общественного здравоохранения.

Элемент  <p style="text-align: center;"><b>Члены экипажа</b></p>
Краткое описание (Цель)  Предоставить согласованные предложения по охране здоровья и санитарной гигиене, которые могут быть внедрены в глобальном масштабе в отношении членов экипажа.
Факторы  <b>Общие положения</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 эксплуатантом полета. Этот элемент относится ко всем членам экипажа.</li> </ul> <b>Упрощение формальностей</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Членов экипажа, персонал технического обслуживания и специализированный персонал, занимающийся вопросами груза/загрузки, деятельность которых касается полетов 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 с имеющими известные симптомы пассажиром или членом экипажа на борту или во время остановки в пути.   <i>Примечание. 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.</i> </li> <li>• Государствам следует рассмотреть вопрос реализации мер, способствующих продолжению полета воздушного судна, таких как:           <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Не вводить меры карантина для членов экипажа, которым нужна остановка в пути или отдых в целях соблюдения ограничений полетного времени (FTL) или требований к отдыху.</li> <li>○ Не подвергать членов экипажа досмотру или ограничениям, применимым к другим путешественникам.</li> <li>○ Применять к членам экипажа максимально неинвазивные методы медицинского осмотра.</li> </ul> </li> </ul>

### **Контроль за состоянием здоровья**

- Членам экипажа следует контролировать состояние своего здоровья на предмет высокой температуры, кашля, затрудненного дыхания или других признаков COVID-19. Согласно рекомендации ВОЗ, принятое пороговое значение для высокой температуры составляет 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, уведомить программу своего работодателя по обеспечению охраны труда и не выходить на работу, если у них высокая температура, затруднение дыхания 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 беспокойности экипажа относительно заражения вирусом включают следующие:**

- Находятся на обязательном карантине, связанном с предыдущей поездкой и/или обязанностями.
- Получен положительный результат на Covid-19 в отсутствие очевидных признаков.
- 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 оценка программой их 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 работать, надеть хирургическую 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.

### **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 на руках явно имеется грязь, 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.

*Примечание. Покрытием лица не следует заменять использование хирургических масок или другого СИЗ, предусмотренного в универсальном профилактическом комплекте (УПК), при взаимодействии с больным пассажиром на борту воздушного судна.*

- Избегать контакта с людьми с кашлем, высокой температурой или затрудненным дыханием или подозреваемым в заболевании COVID-19.
- Осматривать и проверять содержание универсального профилактического комплекта (УПК) перед каждым полетом. Членам экипажа следует выполнять положения действующей политики авиакомпании и процедуры относительно использования СИЗ, предусмотренные в комплектах УПК, необходимых для оказания помощи больному пассажиру на борту.
- 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 обеспечить членам экипажа покрытие лиц для использования в установленном порядке при выполнении служебных обязанностей, если они не мешают СИЗ при выполнении служебных задач и когда трудно сохранить 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 использовать разными людьми любые предоставляемые подушки, простыни, одеяла или пуховые одеяла, 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 удалить их с соблюдением мер гигиены.

#### **Учебные устройства**

- Следует увеличить частоту обычной уборки летных тренажеров и учебных устройств и других учебных пособий или оборудования, используемого во время 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 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 PHS 1) или аналогичной формы.

<i>Элемент</i>	Летный экипаж
<i>Краткое описание (Цель)</i>	Предоставить согласованные предложения по охране здоровья и санитарной гигиене, которые могут быть внедрены в глобальном масштабе в отношении членов экипажа.
<i>Факторы</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Доступ к кабине экипажа следует ограничить в максимально возможной степени.</li> <li>• Членам летного экипажа следует оставлять кабину экипажа только для коротких физиологических перерывов и планового отдыха.</li> <li>• В случае появления симптомов у летного экипажа в момент управления воздушным судном эксплуатанту следует определить, является ли отзыв из кабины лётного экипажа соответствующей мерой уменьшения степени риска в рамках его оценки факторов риска и следует ли ввести процедуру определения целесообразности изменения маршрута.</li> <li>• Перевозчикам следует обеспечить, что в случаях, когда маски носят члены летного экипажа или другие члены экипажа и пр., тем не менее можно быстро, надёжно и безопасно надеть на лицо кислородные маски, подать кислород по требованию и предоставить летному экипажу точные инструктивные указания о том, как это сделать.</li> <li>• При покидании кабины лётного экипажа все предметы и личные вещи следует собрать и убрать, и оставить кабину лётного экипажа готовой к уборке и дезинфекции.</li> <li>• Перед каждой сменой лётного экипажа кабину лётного экипажа следует полностью продезинфицировать.</li> <li>• Личные контакты с членами кабинного экипажа следует свести к минимуму.</li> <li>• Следует, по возможности, назначить только одного человека, который, при необходимости, может входить в кабину летного экипажа.</li> <li>• 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.</li> </ul>
<i>Пути единообразной реализации мер</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Обеспечить полную поддержку этих факторов: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Соответствующими негосударственными учреждениями</li> <li>○ Органами здравоохранения, иммиграции и таможенными службами</li> <li>○ Ведомствами гражданской авиации.</li> </ul> </li> <li>• Высокая степень сотрудничества эксплуатантов аэропорта с соответствующим сообществом заинтересованных сторон.</li> </ul>

- Разработка соответствующей политики, процедур и программ обучения персонала для повышения значимости этих факторов.
- При необходимости, использование карточки состояния здоровья члена экипажа в отношении COVID-19 (Форма РНС 1) или аналогичной формы.

<p><i>Элемент</i></p> <p style="text-align: center;">Кабинный экипаж</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>Предоставить согласованные предложения по охране здоровья и санитарной гигиене, которые могут быть внедрены в глобальном масштабе в отношении членов экипажа.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Членам кабинного экипажа, находящимся в контакте с пассажиром – подозреваемым носителем инфекции, не следует входить в кабину лётного экипажа, если в этом нет оперативной необходимости.</li> </ul> <p><i>Примечание. - Инструктивные указания относительно размещения больного пассажира содержатся в элементе " Эксплуатация системы воздушного охлаждения" модуля "Воздушное судно".</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• Для уменьшения вероятности передачи вируса не следует, по мере возможности, использовать совместно оборудование для демонстрации мер безопасности. Если его необходимо совместно использовать, следует рассмотреть возможность применения альтернативных средств демонстрации без оборудования или тщательно дезинфицировать оборудование в перерывах между его использованием.</li> <li>• Демонстрация мер безопасности должна подчеркнуть пассажирам необходимость снять покрытие лица перед надеванием аварийной кислородной маски.</li> </ul>
<p><i>Пути единообразной реализации мер</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Обеспечить полную поддержку этих факторов:       <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Соответствующими негосударственными учреждениями</li> <li>○ Органами здравоохранения, иммиграции и таможенными службами</li> <li>○ Ведомствами гражданской авиации.</li> </ul> </li> <li>• Высокая степень сотрудничества эксплуатантов аэропорта с соответствующим сообществом заинтересованных сторон.</li> <li>• Разработка соответствующей политики, процедур и программ обучения персонала для повышения значимости этих факторов.</li> <li>• При необходимости, использование карточки состояния здоровья члена экипажа в отношении COVID-19 (Форма PHC 1) или аналогичной формы.</li> </ul>

<p><i>Элемент</i></p> <p style="text-align: center;">Остановка в пути</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>Обеспечить знание всеми членами экипажа, которым нужна остановка в пути или транзит, мер, необходимых для уменьшения риска передачи COVID-19.</p> <p>Следует дать ссылку на электронный бюллетень ИКАО EB 2020/30 или на инструктивные указания с самыми последними изменениями.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <p><b>Транзит / Остановка в пути</b></p> <p>Если экипажу нужна остановка в пути или транзит, эксплуатантам воздушных судов следует скоординировать с государственными органами общественного здравоохранения и осуществить следующие меры:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Организация поездок (между аэропортом и гостиницей, если требуется): эксплуатанту воздушного судна следует организовать транспортировку членов экипажа от воздушного судна в гостиницу для размещения в отдельных номерах и обратно, обеспечивая при этом применение гигиенических мер и поддержание рекомендуемого физического дистанцирования, в том числе в пределах транспортного средства, насколько это возможно.</li> <li>• В месте размещения:       <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Экипаж обязан всегда соблюдать местные медико-санитарные нормы и правила.</li> <li>b) Каждому члену экипажа положен отдельный гостиничный номер, который подвергается санитарной обработке до заселения.</li> <li>c) Принимая во внимание вышеизложенное и насколько это практически возможно, членам экипажа следует:           <ol style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>ii. не посещать мест общего пользования в гостинице;</li> <li>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;</li> <li>iv. регулярно контролировать симптомы, включая высокую температуру;</li> <li>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.</li> </ol> </li> </ol> <li>• Во время остановки или транзита члены экипажа, имеющие симптомы, которые могут свидетельствовать о заражении COVID-19, обязаны:</li> </li></ul>

- 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 способами репатриирован по медицинским показаниям, если имеется согласие на его возвращение в основное место базирования.

*Пути единообразной реализации мер*

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

-----

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

- 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, раздаточные материалы, загружаемые с носителя и веб-сайтов ГНА, и на стр. А-50 представлены образцы плакатов, размещаемых в зоне отдыха персонала.

<p><i>Элемент</i> В пределах грузового терминала (пункт отправления / пункт назначения / транзит)</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>Защита персонала грузового терминала (склад) в процессе выполнения операций, таких как комплектация, разуконплектация, перестановки и обработка документации.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Местные принципы биологической безопасности:       <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Следует во всех случаях обеспечивать физическое дистанцирование, если это не нарушает требования к обеспечению безопасности работы.</li> <li>○ Следует минимизировать контакты при передаче грузов (например, в зонах сдачи груза) или носить соответствующие СИЗ.</li> <li>○ Следует проводить ротацию бригад через 14 дней во избежание перекрестного заражения.</li> <li>○ Следует установить спиртосодержащее дезинфицирующее средство для рук на входе в зоны общего пользования.</li> <li>○ Поверхности (например, ручки, мобильные устройства, стойки) следует регулярно чистить и дезинфицировать.</li> <li>○ Пользователям стоек, совместных мобильных устройств и других совместно используемых устройств следует предоставить спиртосодержащее дезинфицирующее средство для рук.</li> </ul> </li> <li>• Физическая передача товаров:       <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Следует во всех случаях обеспечивать физическое дистанцирование, если это не нарушает требования к обеспечению безопасности работы.           <ul style="list-style-type: none"> <li>- Если это невозможно (например, для подъёма тяжёлого груза необходимо 2 человека), следует носить соответствующие СИЗ.</li> </ul> </li> <li>○ Где это необходимо, следует носить соответствующие СИЗ.</li> </ul> </li> <li>• Использование погрузочно-разгрузочного оборудования (МНЕ)/наземного вспомогательного оборудования (GSE):       <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Во избежание перекрестного заражения МНЕ и GSE следует чистить и дезинфицировать после каждого использования.</li> <li>○ Сотрудники должны быть квалифицированными и соблюдать принципы личной гигиены.</li> <li>○ При необходимости, следует носить соответствующие СИЗ.</li> </ul> </li> </ul>
<p><i>Пути единообразной реализации мер</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Плакаты, размещаемые в помещениях грузового терминала и зонах отдыха персонала.</li> </ul>

<p><i>Элемент</i></p> <p>Грузовой терминал - перрон (пункт отправления / транзит / пункт назначения)</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>Защита персонала при передаче груза перронной бригаде /приемке груза от перронной бригады на грузовом терминале в процессе подготовки к загрузке и разгрузке воздушного судна.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Местные принципы биологической безопасности       <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Следует во всех случаях обеспечивать физическое дистанцирование, если это не нарушает требований к обеспечению безопасности работы, или носить соответствующие СИЗ.</li> <li>○ Поверхности (например, ручки, стойки) следует регулярно чистить и дезинфицировать.</li> <li>○ Следует предоставить спиртосодержащее дезинфицирующее средство для рук пользователям стоек, совместных мобильных устройств и пр.</li> <li>○ Следует минимизировать контакты при передаче грузов (например, в зонах сдачи груза) или носить соответствующие СИЗ.</li> <li>○ Следует проводить ротацию бригад через 14 дней во избежание их перекрестного заражения.</li> </ul> </li> <li>• Физическая передача товаров       <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Следует, по мере возможности, выдерживать нормы физического дистанцирования и, по возможности, пользоваться зонами сдачи груза.</li> <li>○ Следует ограничить тесный контакт персонала; где необходимо, следует носить соответствующие СИЗ.</li> </ul> </li> <li>• Использование наземного вспомогательного оборудования (GSE):       <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Во избежание перекрестного заражения GSE следует чистить и дезинфицировать после каждого использования.</li> <li>○ Сотрудники должны быть квалифицированными и соблюдать принципы личной гигиены.</li> <li>○ При необходимости, следует носить соответствующие СИЗ.</li> </ul> </li> </ul>
<p><i>Пути единообразной реализации мер</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Плакаты, размещаемые в зоне отдыха персонала.</li> </ul>

<p><i>Элемент</i></p> <p style="text-align: center;">Загрузка / Разгрузка воздушного судна</p>
<p><i>Краткое описание (Цель)</i></p> <p>Защита персонала, работающего на перроне в процессе загрузки и разгрузки воздушного судна, что обычно выполняется несколькими бригадами из 3 - 4 человек в зависимости от операции.</p> <p>Обеспечение повышенного уровня охраны здоровья при увеличении количества сотрудников, вступающих в непосредственный контакт, во время загрузки пассажирского салона вручную.</p>
<p><i>Факторы</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Местные принципы биологической безопасности       <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Следует во всех случаях обеспечивать физическое дистанцирование, если это не нарушает требований к обеспечению безопасности работы, или носить соответствующие СИЗ.</li> <li>○ Следует установить спиртосодержащее дезинфицирующее средство для рук на входе в зоны общего пользования.</li> <li>○ Поверхности (например, ручки, мобильные устройства, стойки) следует регулярно чистить и дезинфицировать.</li> <li>○ Следует предоставить спиртосодержащее дезинфицирующее средство для рук пользователям стоек, совместных мобильных устройств и пр.</li> <li>○ Следует минимизировать контакты в процессе загрузки или носить соответствующие СИЗ, особенно при загрузке пассажирского салона.</li> <li>○ Следует проводить ротацию бригад через 14 дней во избежание их перекрестного заражения.</li> </ul> </li> <li>• Физическая загрузка товаров       <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Следует, по мере возможности, выдерживать нормы физического дистанцирования, если это не нарушает требований к обеспечению безопасности работы (поощрять работу с участием одного человека).</li> <li>○ Следует ограничить тесный контакт персонала; где необходимо, следует носить соответствующие СИЗ.</li> <li>○ Для погрузки "живой цепью» следует использовать соответствующие СИЗ (маски и перчатки) и соблюдать принципы гигиены в период между операциями.</li> </ul> </li> <li>• Использование погрузочно-разгрузочного оборудования (МНЕ)/наземного вспомогательного оборудования (GSE):       <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Во избежание перекрестного заражения МНЕ/GSE следует чистить и дезинфицировать после каждого использования.</li> <li>○ Сотрудники должны быть квалифицированными и соблюдать принципы личной гигиены.</li> <li>○ При необходимости, следует носить соответствующие СИЗ.</li> </ul> </li> </ul>
<p><i>Пути единообразной реализации мер</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Плакаты в зоне отдыха персонала.</li> <li>• При необходимости, использование ведомости уборки/дезинфекции аэропорта при COVID-19 (Форма РНС 3) или аналогичной формы.</li> </ul>

### **3. ФОРМЫ И ПЛАКАТЫ**

<b>Карточка состояния здоровья члена экипажа в отношении COVID-19</b>							
<p><b>Цель этой карточки:</b> Информация, вносимая членом экипажа до вылета с целью подтвердить его состояние здоровья на предмет заражения COVID-19 и упростить оформление государственными органами здравоохранения.</p> <p>Несмотря на заполнение этой карточки, член экипажа может быть, тем не менее, подвергнут дополнительному освидетельствованию органами общественного здравоохранения в рамках процедуры многоуровневой профилактики, например, при зафиксированной температуре 38°C или больше.</p>							
<p><b>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?</b></p> <p style="text-align: right;">Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/></p>							
<p><b>2. Наблюдался ли у вас любой из следующих симптомов в течение последних 14 дней:</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">Высокая температура</td> <td style="width: 50%;">Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Кашель</td> <td>Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Затрудненное дыхание</td> <td>Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/></td> </tr> </table>		Высокая температура	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>	Кашель	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>	Затрудненное дыхание	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>
Высокая температура	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>						
Кашель	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>						
Затрудненное дыхание	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>						
<p><b>3. Температура на момент начала исполнения служебных обязанностей:</b> Температура не регистрировалась, поскольку не было ощущения/признаков повышенной температуры <input type="checkbox"/></p> <p>Температура в градусах С° <input type="checkbox"/> / F° <input type="checkbox"/> : _____          Дата (дд/мм/гг): _____ Время: _____          Метод определения: Лоб <input type="checkbox"/> Ухо <input type="checkbox"/> Другое <input type="checkbox"/> _____</p>							
<p><b>4. Получали ли вы положительный результат ПЦР-анализа на COVID-19 в последние 14 дней?</b></p> <p style="text-align: right;">Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/></p> <p>Приложить отчет, если имеется</p>							
<p><b>Идентификационная информация о члене экипажа:</b></p> <p>Имя, фамилия:          Авиакомпания / эксплуатант воздушного судна:          Гражданство и номер паспорта:          Подпись:          Дата (дд/мм/гг):</p>							

Форма 1 "санитарного коридора" (PHC)

-----

## ВЕДОМОСТЬ ДЕЗИНФЕКЦИИ ВОЗДУШНОГО СУДНА ПРИ COVID-19

Регистрация воздушного судна: \_\_\_\_\_

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

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

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

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

Форма 2 "санитарного коридора" (PHC)



## ПЛАКАТЫ В ЗОНАХ ОТДЫХА ПЕРСОНАЛА

Инструкции для персонала в период COVID-19

**ПРИМЕРНЫЙ  
ТЕКСТ**



### 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**



— КОНЕЦ —