



ЕВ 2020/30

11 мая 2020 года

**СОЗДАНИЕ САНИТАРНОГО КОРИДОРА ДЛЯ ЗАЩИТЫ ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА
ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ COVID-19 (ГРУЗОВЫЕ АВИАРЕЙСЫ)**

1. Введение широкомасштабных и непоследовательных пограничных ограничений в рамках реагирования на глобальное распространение пандемии COVID-19 серьезно нарушило систему поставок основных медицинских товаров, необходимых для борьбы с этой пандемией. В целях содействия непрерывному выполнению полетов при одновременном предотвращении распространения COVID-19 и защите здоровья членов экипажа в рамках программы ИКАО "Механизм сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения" (CAPSCA) рекомендуется реализовать концепцию "санитарного коридора" (PHC).
2. Концепция PHC была разработана на основе оценки рисков с учетом принципов управления безопасностью полетов, при этом ключевыми элементами являются использование "чистого" экипажа, "чистого" воздушного судна, "чистых" объектов аэропорта и перевозка "чистых" пассажиров. "Чистый" в этом контексте означает реализацию мер по обеспечению, насколько это возможно, статуса, подтверждающего "отсутствие инфицирования COVID-19", в рамках сектора воздушного транспорта.
3. В контексте CAPSCA были рассмотрены соответствующие документы Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) и заинтересованных сторон в области авиации и проведены консультации с партнерами по CAPSCA, государствами-членами, входящими в состав CAPSCA, Исследовательской группой ИКАО по медицинским положениям (MPSG) и другими заинтересованными сторонами в области авиации и общественного здравоохранения для разработки конкретного инструктивного материала по COVID-19. Этот инструктивный материал был составлен в контексте нынешней глобальной ситуации (апрель 2020 года). По мере развития пандемии CAPSCA будет пересматривать и обновлять эти инструктивные материалы.
4. К настоящему электронному бюллетеню прилагается руководство, касающееся непосредственно выполнения летными экипажами необходимых грузовых авиарейсов, которое будет опубликовано на веб-сайте CAPSCA (www.capsca.org). В настоящее время в рамках CAPSCA разрабатывается аналогичный инструктивный материал, касающийся авиарейсов для оказания гуманитарной помощи, репатриационных и регулярных пассажирских авиарейсов, который будет соответствовать этому же подходу.

Приложение:

Временное руководство. Создание санитарного коридора для защиты членов летного экипажа во время пандемии COVID-19 (грузовые авиарейсы)

Выпущен с санкции Генерального секретаря

ДОПОЛНЕНИЕ к ЕВ 2020/30

СОЗДАНИЕ САНИТАРНОГО КОРИДОРА ДЛЯ ЗАЩИТЫ ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ COVID-19 (ГРУЗОВЫЕ АВИАРЕЙСЫ)

Представлено Механизмом сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA)

**Примечание. Это руководство было разработано для летных экипажей, выполняющих грузовые авиарейсы, однако оно применимо к летным экипажам, выполняющим все типы полетов.*

Введение

Широкомасштабные и разнообразные пограничные ограничения, введенные в рамках реагирования на глобальное распространение пандемии COVID-19, серьезно нарушили глобальную авиационную сеть, включая перевозку основных предметов снабжения, таких как медикаменты и продовольствие. Продолжение воздушных перевозок с учетом соответствующей оценки риска и мер в области общественного здравоохранения, соразмерных этому риску, имеет решающее значение.

Механизм CAPSCA, созданный в 2006 году после кризиса, вызванного SARS, представляет собой добровольную многосекторальную платформу, использующую ресурсы и экспертные знания как в авиации, так и в секторах общественного здравоохранения для поддержки готовности к мероприятиям в области общественного здравоохранения в гражданской авиации и управления ими. Механизм CAPSCA включает ИКАО (членами Механизма являются 70 % государств-членов), Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) и другие учреждения системы Организации Объединенных Наций (ООН), международные авиационные организации, авиационные власти и органы общественного здравоохранения на глобальном, региональном и национальном уровнях, и по этой причине этот механизм хорошо подходит для согласования инструктивных материалов и процедур по смягчению последствий COVID-19 для гражданской авиации, обеспечивая при этом безопасность полетов в первую очередь.

Концепция санитарного коридора (PHC)

CAPSCA рекомендует реализовать концепцию "санитарного коридора" (PHC) для дальнейшего обеспечения полетов с минимальными ограничениями на эксплуатацию воздушных судов, предотвращая при этом распространение COVID-19 через воздушные перевозки и обеспечивая защиту здоровья и безопасность экипажа и пассажиров. Ключевыми элементами этой стратегии являются использование "чистого" экипажа, "чистого" воздушного судна, "чистых" объектов аэропорта и перевозка "чистых" пассажиров. "Чистый" в этом контексте означает реализацию мер по обеспечению, насколько это возможно, статуса, подтверждающего "отсутствие инфицирования COVID-19".

Концепция PHC была разработана на основе оценки рисков с учетом принципов управления безопасностью полетов. Учитывая отсутствие вакцины и надежных методов лечения, а также ограничения в области тестирования и ресурсов, риск заражения COVID-19 во время авиaperелетов не может быть полностью устранен, однако с помощью этих мер такой риск для экипажа и пассажиров может быть значительно ослаблен.

Реализация концепции РНС в отношении грузовых авиарейсов

В Приложении 9 ИКАО экипаж определяется как персонал, необходимый для эксплуатации воздушного судна. Отсутствие последовательных и надлежащих пограничных мер в связи с COVID-19, применяемых в отношении летного экипажа, может привести к расширению или усугублению сбоев в цепочке поставок во время пандемии.

Инструктивный материал, содержащийся в добавлении А к настоящему документу, мог бы служить основой для согласования процедур, применяемых государствами в целях упрощения выполнения трансграничных грузовых авиарейсов.

В контексте CAPSCA были рассмотрены соответствующие документы ВОЗ и других заинтересованных сторон в области авиации и проведены консультации с партнерами по CAPSCA, государствами-членами, входящими в состав CAPSCA, Исследовательской группой ИКАО по медицинским положениям (MPSPG) и другими заинтересованными сторонами в области авиации и общественного здравоохранения для разработки этого инструктивного материала (см. добавление В). Этот инструктивный материал был составлен в контексте нынешней глобальной ситуации (апрель 2020 года). По мере развития пандемии CAPSCA будет пересматривать и обновлять эти инструктивные материалы.

Этот инструктивный материал конкретно относится непосредственно к выполнению летными экипажами необходимых грузовых авиарейсов. В настоящее время в рамках CAPSCA разрабатывается аналогичный инструктивный материал, касающийся авиарейсов для оказания гуманитарной помощи, репатриационных и регулярных пассажирских авиарейсов, который будет соответствовать этому же подходу. Такой инструктивный материал позволит государствам последовательно и в соответствии с Международными медико-санитарными правилами ВОЗ (ММСП), а также Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО (SARPS) осуществлять процессы, касающиеся аэропортов, процедур, выполняемых на борту, упрощения формальностей, эксплуатации воздушных судов, организации воздушного движения и навигации.

Добавление А

Согласованные инструктивные материалы CAPSCA по упрощению грузовых авиарейсов и защите экипажа во время пандемии COVID-19

1. Применимость

Настоящие инструктивные материалы применяются к полетам, обеспечивающим перевозку грузов, а именно к:

- 1.1 Полетам грузового воздушного судна, перевозящего грузы;
- 1.2 Полетам пассажирского воздушного судна, перевозящего груз в пассажирском салоне (по соображениям безопасности полетов может потребоваться присутствие на борту воздушного судна, выполняющего такой рейс, членов экипажа, не входящих в состав летного экипажа).

Примечание 1. Для целей настоящего документа пассажирское воздушное судно, перевозящее только груз без пассажиров на борту, должно рассматриваться в качестве грузового воздушного судна.

Примечание 2. Перевозка опасных грузов в пассажирском салоне запрещена, за исключением случаев, предусмотренных или разрешенных в Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Дос 9284).

Примечание 3. 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 обеспечения эксплуатантом выполнения полета. Это могут быть специалисты наземного обслуживания, технические специалисты, пожарные или другие члены экипажа, которые могут потребоваться на борту для обеспечения инженерной поддержки полета или безопасности полета.

2. Рассматриваемые проблемы

Пандемия COVID-19 быстро распространяется. Настоящие инструктивные материалы направлены на решение следующих проблем, с которыми сталкиваются государства:

- 2.1 Когда экипаж отправляется в международный рейс, каким образом можно предотвратить:
 - 2.1.1 Передачу вируса между членами экипажа?
 - 2.1.2 Заражение членов экипажа COVID-19 во время остановки за рубежом?
 - 2.1.3 Ввоз вируса в страну при возвращении членов экипажа?
- 2.2 Когда экипажу разрешается въезд или повторный въезд в страну, то каким образом можно:
 - 2.2.1 Не допустить передачи вируса членами экипажа местным жителям и наоборот, а также появления новых кластеров передачи инфекции?
 - 2.2.2 Принимать соответствующие меры в отношении членов экипажа, когда у них проявляются симптомы COVID-19 по прибытии или в пути во время остановки?

3. Основные соображения

- 3.1 Пандемия COVID-19 охватила все регионы мира и предположительно затронула все страны.
- 3.2 В глобальном масштабе стратегия заключается в ограничении распространения с целью сгладить кривую распространения эпидемии, чтобы у государств была возможность укрепить свой потенциал и ресурсы для борьбы с пандемией.
- 3.3 Имеющиеся данные по-прежнему подтверждают тот факт, что основным источником распространения SARS-CoV-2 (COVID-19) являются капли респираторных выделений инфицированных лиц во время тесного контакта¹.
- 3.4 Присутствие вируса (выброс вируса) в каплях респираторных выделений имеет место в основном в первые две недели после появления симптомов; и самый высокий уровень распространения вируса приходится на первую неделю.
- 3.5 У значительной доли инфицированных лиц наблюдаются очень легкие симптомы.
- 3.6 Имеются сообщения о передаче вируса лицами, инфицированными COVID-19, до появления у них симптомов или лицами, у которых заболевание протекает бессимптомно, однако этот вид заражения не считается основным.
- 3.7 Гигиена рук и недопущение касания руками рта, глаз и носа остаются одними из ключевых методов профилактики.
- 3.8 Использование человеком только лицевой маски является недостаточной мерой для обеспечения адекватного уровня защиты, и в настоящее время нет подтвержденных ВОЗ доказательств того, что ношение маски (будь то медицинская маска или маски других типов) здоровыми людьми, в том числе всеобщее ношение масок в общественном транспорте, может предотвратить заражение COVID-19, однако ношение маски теоретически может уменьшить выброс вируса при кашле и чихании, поэтому надлежащее использование лицевых масок с учетом окружающих условий и риска заражения, может снизить опасность передачи вируса от инфицированных лиц³.
- 3.9 Чтобы избежать непреднамеренной передачи COVID-19 органы общественного здравоохранения рекомендуют соблюдать физическую дистанцию не менее одного метра¹, а лучше двух метров, насколько это возможно².
- 3.10 Эксплуатанты воздушных судов должны оборудовать свои воздушные суда универсальными профилактическими комплектами, которые будут использоваться членами каabinного экипажа при выявлении подозрительного случая на борту в соответствии с Приложением 6 ИКАО (Эксплуатация воздушных судов).

- 3.11 Эксплуатантам воздушных судов следует пересмотреть текущие правила управления рисками, связанными с утомлением членов экипажа, для обеспечения того, чтобы они отражали любые новые ограничения, такие как сокращение возможностей для отдыха или питания экипажа в аэропортах назначения или в случае засылочных рейсов, или изменения в процедурах, такие как сокращение продолжительности остановок. Для обеспечения того, чтобы экипажи не испытывали чрезмерной усталости в ходе выполнения своих оперативных задач, следует принять соответствующие меры по формированию экипажей и составлению расписания.
- 3.12 При уменьшении пропускной способности сети члены экипажа (особенно в случае грузовых авиарейсов) могут быть отправлены рейсом другой авиакомпании (перемещение к месту исполнения служебных обязанностей).
- 3.13 Воздушное судно может во многих аспектах рассматриваться как ограниченная в пространстве или замкнутая рабочая зона. Если из-за существующих ограничений практически невозможно выполнить установленные требования, например соблюсти меры по дистанцированию в кабине пилотов, эксплуатант воздушного судна должен применять основанный на оценке риска подход при рассмотрении вопроса о применении альтернативных смягчающих мер для предотвращения передачи COVID-19 летному экипажу или от него. Применение многоуровневой стратегии смягчения последствий, предусматривающей использование различных мер контроля риска, обеспечит более эффективную защиту, чем осуществление лишь одной или двух выборочных мер контроля риска для предотвращения передачи инфекции.
- 3.14 Имеющиеся данные не свидетельствуют о необходимости применения дополнительных дезинфекционных процедур в отношении грузов, перевозимых на воздушных судах во время пандемии COVID-19^{1,4}. Рекомендуется обычное использование средств индивидуальной защиты (СИЗ) и дезинфекционных процедур, если на основании оценки риска государством или оператором не установлены иные требования.

4. Инструктивный материал по постоянным мерам

- 4.1 Эксплуатанты воздушных судов несут ответственность за обеспечение дезинфекции воздушного судна с периодичностью, основанной на использовании воздушного судна и рекомендованной авиационными регулирующими органами в координации с местными органами общественного здравоохранения, с использованием средств с доказанной эффективностью действия против COVID-19 и являющихся безопасными для использования в воздушном судне, в соответствии с руководством ВОЗ ¹.
- 4.2 В тех случаях, когда требуется дополнительная дезинфекция, например дезинфекция кабины пилота во время смены экипажа, эксплуатанты воздушных судов обязаны обеспечить экипаж необходимыми дезинфицирующими материалами и средствами индивидуальной защиты (СИЗ).

- 4.3 Члены экипажа, идентифицированные как имевшие тесный контакт с лицами, которые предположительно инфицированы COVID-19, должны самоизолироваться до получения результатов тестирования в связи с предполагаемым заражением или на период 14 дней после последнего контакта, который мог привести к заражению², если не получены результаты тестирования в связи с предполагаемым заражением. В течение этого периода такой член экипажа должен быть освобожден от выполнения полетных заданий.

Примечание. Для целей настоящего документа тесный контакт означает контакт лицом к лицу в пределах 1 метра и продолжительностью более 15 минут или прямой физический контакт с кем-либо, у кого наблюдались симптомы, позволяющие предполагать заражение COVID-19, в период 2 дней до того или 14 дней после того, как у этого лица появились симптомы.

- 4.4 Член экипажа, идентифицированный как имевший тесный контакт с лицом, которое инфицировано COVID-19, освобождается от выполнения полетных заданий на срок в 14 дней с даты контакта и должен следовать инструкциям местных органов общественного здравоохранения.
- 4.5 Член экипажа, у которого наблюдаются любые симптомы, указывающие на инфекцию дыхательных путей или у которого наблюдается лихорадка, недавно появившийся непрекращающийся кашель, затруднение дыхания или любое другое чувство недомогания, освобождается от выполнения полетных заданий и должен самоизолироваться, а также обратиться за медицинской помощью как можно скорее¹.
- 4.6 Члены экипажа обязаны соблюдать правила физического дистанцирования, в том числе как во время выполнения служебных обязанностей, так и в нерабочее время, в соответствии с местными санитарными требованиями, относящимися к нерабочему времени.
- 4.7 С учетом нынешней ситуации и в той мере, в какой это допускают правила нормирования полетного времени (FTL), эксплуатанты воздушных судов должны использовать разворотные рейсы и избегать длительных остановок и транзита для своего экипажа, насколько это практически возможно. В случае разворотных рейсов экипажу рекомендуется не покидать воздушное судно (за исключением кругового осмотра воздушного судна). Следует учитывать непредвиденные задержки (например, вызванные незапланированными процедурами тестирования).
- 4.8 Доступ на борт воздушного судна уполномоченного персонала, такого как наземный/технический персонал, должен быть разрешен только в том случае, если приняты меры по физическому дистанцированию. Если сделать это практически невозможно, то такой персонал должен использовать лицевое покрытие для снижения риска потенциального заражения экипажа.
- 4.9 Кислородные маски должны быть продезинфицированы с помощью имеющихся средств после каждого использования. Во время отдыха в полете каждому члену экипажа должны быть предоставлены постельные принадлежности для индивидуального пользования. Каждый комплект постельного белья должен упаковываться и храниться отдельно.

5. Инструктивный материал на период нахождения в аэропортах

- 5.1 Экипажу рекомендуется сотрудничать с аэропортовыми полномочными органами и соблюдать меры, осуществляемые эксплуатантами аэропортов с учетом общих гигиенических мер и мер дистанцирования.
- 5.2 Аэропортовые полномочные органы обязаны сотрудничать с государственными органами, чтобы обеспечить в аэропортах насколько это практически возможно, выделенные линии для оказания содействия экипажу, в том числе любому экипажу, который следует к месту исполнения служебных обязанностей, в прохождении таможенного досмотра и пограничных формальностей с целью минимизации контактов с другими пассажирами.
- 5.3 Эксплуатантам воздушных судов и членам их экипажей рекомендуется сотрудничать с органами общественного здравоохранения в аэропортах при проведении досмотра на входе или выходе из аэропортов, если заполненная **карточка регистрации статуса члена экипажа по COVID-19 (добавление С)** не принимается органом общественного здравоохранения.
- 5.4 Проверка, проводимая государствами, может включать определение наличия у членов экипажа симптомов и признаков COVID-19, обязательный контроль температуры тела, проведение целенаправленного собеседования с членами экипажа или направление членов экипажа, имеющих симптомы, на дальнейший медицинский осмотр.
- 5.5 Если на основании медицинского освидетельствования члены экипажа предположительно инфицированы COVID-19 или такое инфицирование подтверждено, государство может потребовать их изоляции. В качестве альтернативы эксплуатант воздушного судна может осуществить медицинскую репатриацию такого члена экипажа надлежащими способами, если имеется согласие на возвращение этого члена экипажа в основное место базирования.

6. Инструктивный материал по предполетным процедурам

- 6.1 Эксплуатанты обязаны напоминать экипажу, что симптомы COVID-19, в том числе лихорадка, делают их непригодными для выполнения служебных обязанностей. Прежде чем приступить к выполнению своих служебных обязанностей члены экипажа должны заполнить **карточку регистрации статуса члена экипажа по COVID-19**.
- 6.2 Эксплуатанты обязаны осуществлять процедуру дезинфекции органов управления и поверхностей кабины пилотов перед полетом при смене экипажа, используя средства, которые эффективно действуют против COVID-19 и являются безопасными для использования в авиации.
- 6.3 Экипаж должен, насколько это практически возможно, избегать контактов с другими людьми и наземным/техническим персоналом, а также соблюдать надлежащую гигиену рук и меры физического дистанцирования при проведении предполетных проверок и брифингов.

- 6.4 Любой экипаж, который перевозится к месту исполнения служебных обязанностей, проходит на воздушное судно последним.
- 6.5 Если лицевые маски широко доступны, то эксплуатантам воздушных судов рекомендуется предоставлять летному экипажу соответствующие лицевые маски, которые могут использоваться в тех случаях, когда невозможно обеспечить физическое дистанцирование, при поездках к воздушному судну и от него, а также во время остановок. В целях обеспечения безопасности полета члены летного экипажа могут снимать свои лицевые маски, когда они находятся в кабине пилота и дверь кабины пилота закрыта.
- 6.6 Эксплуатанты воздушных судов должны информировать летный экипаж о правилах использования лицевых масок, основанных на рекомендациях ВОЗ по использованию масок в контексте COVID-19. Если лицевые маски не будут доступны, экипаж может использовать альтернативное покрытие лица в соответствии с рекомендациями ВОЗ.³

7. Инструктивный материал по процедурам во время полета

- 7.1 Члены экипажа, включая любой экипаж, который перевозится к месту исполнения служебных обязанностей, должны соблюдать надлежащую гигиену рук, принимать меры по физическому дистанцированию и сведению к минимуму всех видов несущественного взаимодействия и контактов с другими членами экипажа², насколько это практически возможно, во время исполнения служебных обязанностей.
- 7.2 Любые экипажи, которые перевозятся к месту исполнения служебных обязанностей, инженеры, технические специалисты или другие члены экипажа во время полета должны иметь назначенные им места в указанных отсеках воздушного судна, отделенных от летного экипажа, для обеспечения рекомендованного физического дистанцирования, если такие места имеются.
- 7.3 В случае, если во время полета у члена экипажа наблюдается лихорадка или любые симптомы, которые могут свидетельствовать о заражении COVID-19, член экипажа должен следовать процедурам, изложенным в руководстве ВОЗ¹, надеть лицевую маску и изолировать себя от других членов экипажа, при условии, что это не повлияет на безопасность полета. При наличии пространственных ограничений эксплуатант воздушного судна должен учитывать риски и принципы обеспечения безопасности полетов при рассмотрении альтернативных мер по предотвращению передачи COVID-19. По прибытии заболевший член экипажа обязан явиться в органы общественного здравоохранения для дальнейшего обследования.

8. Инструктивный материал по послеполетным процедурам

- 8.1 При выполнении всех послеполетных формальностей и предполетных формальностей в случае разворотных рейсов экипаж, включая любой экипаж, который перевозится к месту исполнения служебных обязанностей, должен, насколько это практически возможно, соблюдать меры физического дистанцирования, надлежащую гигиену рук и сводить к минимуму все виды несущественного взаимодействия и контакты с другими членами экипажа и любым наземным/техническим персоналом и их вещами, если таковые имеются.

- 8.2 Любой экипаж, который перевозится к месту исполнения служебных обязанностей, должен первым высадиться с борта воздушного судна.

9. Остановка/транзит

Если экипажу требуется остановка или транзит, то эксплуатант обязан согласовать этот вопрос с государственными органами здравоохранения, находящимися в соответствующем аэропорту вылета, и осуществить следующие меры:

- 9.1 Организация поездок (между аэропортом и гостиницей, если требуется): эксплуатант воздушного судна обязан 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.
- 9.2 В месте размещения:
- 9.2.1 Экипаж обязан всегда соблюдать местные медико-санитарные нормы и правила.
- 9.2.2 Каждому члену экипажа положен отдельный гостиничный номер, который подвергается санитарной обработке до заселения.
- 9.2.3 Принимая во внимание вышеизложенное и насколько это практически возможно, членам экипажа следует:
- (i) избегать контактов с другими людьми и другими членами экипажа и оставаться в гостиничном номере, за исключением случаев обращения за медицинской помощью или неотложных потребностей, включая физические тренировки, при соблюдении требований в отношении физического дистанцирования;
 - (ii) не посещать мест общего пользования в гостинице;
 - (iii) питаться в номере и только в случаях, когда услуга по доставке еды и напитков в номер не предоставляется, брать еду на вынос или питаться за отдельным столом в ресторане гостиницы;
 - (iv) регулярно контролировать симптомы, включая лихорадку;
 - (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.
- 9.3 Члены экипажа, имеющие симптомы, которые могут свидетельствовать о заражении COVID-19, во время остановки или транзита обязаны:
- 9.3.1 Доложить об этом эксплуатанту воздушного судна и обратиться за помощью к врачу для оценки вероятности заражения COVID-19.

- 9.3.2 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).
- 9.3.3 Если в соответствии с вышеуказанными процедурами, установленными государством, член экипажа был подвергнут такому обследованию и подозрение на COVID-19 не подтвердилось, то эксплуатант воздушного судна может организовать возвращение этого члена экипажа в основное место базирования.
- 9.3.4 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.

Добавление В

Справочные материалы

1. ВОЗ: Операционные аспекты контроля случаев и вспышек COVID-19 на воздушном транспорте
2. SAFO 20009 от 17 апреля 2020 г. (Федеральное авиационное управление Министерства транспорта США)
3. ВОЗ: Применение масок в контексте COVID-19, временное руководство от 6 апреля 2020 г.
4. ВОЗ: Рациональное использование средств индивидуальной защиты при коронавирусной болезни (COVID-19) и соображения применительно к ситуации их острой нехватки, временное руководство от 6 апреля 2020 г.

Участвующие организации

ИКАО

1. Штаб-квартира: секции авиационной медицины, безопасность полетов, безопасности груза, управления безопасностью полетов, упрощения формальностей
2. Региональные бюро: NACC, SAM, EUR/NAT, MID, WACAF, ESAF, APAC
3. Неофициальное рассмотрение членами Аэронавигационной комиссии

Партнеры в области общественного здравоохранения

1. Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ)
2. Центры США по контролю и профилактике заболеваний (CDC)
3. Европейский центр профилактики и контроля заболеваний (ECDC)
4. Африканский центр по контролю и профилактике заболеваний

Глобальные партнеры в рамках CAPSCA

1. Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)
2. Международный совет аэропортов (МСА)
3. Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА)
4. Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА)
5. Международный совет деловой авиации (МСДА)
6. Международная организация по миграции (МОМ)
7. Международная морская организация (ИМО)
8. Ассоциация "Глобальный экспресс" (перевозка грузов)
9. Международная ассоциация грузовых перевозчиков (ТИАКА)

Региональные партнеры и другие партнеры в рамках CAPSCA

1. Агентство Европейского союза по безопасности полетов (EASA)
2. Европейский союз
3. Африканский союз (АС)
4. Консультативная служба авиационной медицины (AMAS)
5. Организация MedAire
6. Американская ассоциация профессиональных бортпроводников (APFA)

Исследовательская группа ИКАО по медицинским положениям

1. Управление гражданской авиации Сингапура (CAAS) (технический советник CAPSCA)
2. Управление гражданской авиации Соединенного Королевства
3. Министерство транспорта Канады
4. Федеральное авиационное управление (FAA)
5. Управление гражданской авиации Китая (CAAC)
6. Управление гражданской авиации Южной Африки
7. Ведомство Австралии по безопасности полетов (CASA)
8. Ассоциация врачей авиационной медицины (АВАМ) (Россия)
9. Управление гражданской авиации Кении
10. Египетская авиационная академия
11. Управление гражданской авиации Нигерии
12. Управление гражданской авиации Иордании

Добавление С

КАРТОЧКА РЕГИСТРАЦИИ СТАТУСА ЧЛЕНА ЭКИПАЖА ПО COVID-19**Назначение настоящей карточки:**

Эта информация должна быть зарегистрирована членом летного экипажа до вылета с целью подтвердить его состояние здоровья на предмет заражения COVID-19 и упростить оформление государственными органами здравоохранения.

Несмотря на заполнение этой карточки, член экипажа по-прежнему может быть подвергнут дополнительной проверке органом здравоохранения в рамках процедуры многоуровневой профилактики, например, при зафиксированной температуре > 37,5 °С

- 1. В течение последних 14 дней был ли у вас тесный контакт (контакт лицом к лицу в пределах 1 метра и продолжительностью более 15 мин или непосредственный физический контакт) с кем-либо, у кого имелись симптомы, которые могут свидетельствовать о заражении COVID-19?**

Да Нет

- 2. Наблюдался ли у вас любой из следующих симптомов в течение последних 14 дней:**

Лихорадка	Да <input type="checkbox"/>	Нет <input type="checkbox"/>
Кашель	Да <input type="checkbox"/>	Нет <input type="checkbox"/>
Затруднение дыхания	Да <input type="checkbox"/>	Нет <input type="checkbox"/>

- 3. Температура тела на момент начала исполнения служебных обязанностей:**

Температура не регистрировалась, поскольку не было ощущения/признаков повышенной температуры

Температура в градусах С° / F° : _____

Дата: _____ Время: _____

Метод измерения : Лоб Ухо Прочее _____

- 4. Получали ли вы положительный результат ПЦР-анализа на COVID-19?**

Да Нет

Просьба приложить отчет, если имеется

Идентификационная информация о члене экипажа:

Имя, фамилия:

Авиакомпания/эксплуатант воздушного судна:

Гражданство и номер паспорта:

Подпись:

Дата: