



Международная организация гражданской авиации

Целевая группа Совета по восстановлению авиации (ЦГВА)

Этап III

Сопроводительный документ высокого уровня

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

Монреаль, Канада, 10 марта 2021 года

СОПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО

Кому: Президенту Совета

От: Председателя Целевой группы Совета по
восстановлению авиации (ЦГВА)

Имею честь представить сопроводительный документ высокого уровня Целевой группы Совета по восстановлению авиации (ЦГВА) и связанное с ним третье издание документа *"Взлет. Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19"*.

На этапе III ЦГВА была поставлена сложная задача найти баланс между глобальным кризисом и нарастающей неопределенностью, обещающими достижениями на пути к обозримому урегулированию кризиса и необходимостью обеспечить единообразный подход в это быстро меняющееся время. Я уверен в том, что представленные результаты работы ЦГВА содержат своевременные, целенаправленные и важные указания, необходимые в настоящий момент системе гражданской авиации. По мере развития ситуации сотрудничество и согласование действий будут, возможно в самом ближайшем будущем, играть еще более важную роль в процессе оказания поддержки нашим государствам-членам при решении новых и существующих задач. В этой связи я хотел бы высказать свою сердечную признательность организациям-партнерам, в частности Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), за их поддержку и участие и с надеждой на продолжение нашего тесного сотрудничества.

Позвольте мне выразить мою искреннюю благодарность всем участникам и наблюдателям ЦГВА за их преданность делу и вклад в работу, в особенности членам двух рабочих групп и их соответствующим содокладчикам (Соединенные Штаты Америки, Сингапур, Колумбия и Испания).



Эстанислао Эсоно Ангесомо
Председатель

Рекомендации

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

Рекомендация 12 (пересмотренная)

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

Рекомендация 14 (пересмотренная)

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

Рекомендация 15

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

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

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

Рекомендация 16

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

Рекомендация 17

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

Рекомендация 18

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

Рекомендация 19

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

Рекомендация 20

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

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

1. ВВЕДЕНИЕ: ОБЩИЙ КОНТЕКСТ

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

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

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

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

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

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

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

2. СТРАТЕГИЧЕСКИЕ СТИМУЛЫ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭТАПА III ЦГВА

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

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

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

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

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

Рекомендация 12 (пересмотренная)

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

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

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

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

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

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

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

Рекомендация 14 (пересмотренная)

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

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

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

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

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

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

Рекомендация 15

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

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

Рекомендация 16

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

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

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

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

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

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

Рекомендация 17

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

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

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

Рекомендация 18

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

Рекомендация 19

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

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

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

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

Рекомендация 20

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

3. ДАЛЬНЕЙШИЕ ШАГИ

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

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

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

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

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

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