



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

Тел.: +1 514-954-8219, доб. 6400

Ref.: EC 6/3-20/80  
EC 2/76, AN 13/35

24 июля 2020 года

**Содержание:** глобальная дорожная карта ИКАО по осуществлению рекомендаций и инструктивных указаний целевой группы совета по восстановлению авиации (ЦГВА) для возобновления, восстановления и повышения устойчивости гражданской авиации после вспышки COVID-19 (глобальная дорожная карта осуществления)

**Требуемые действия:** а) принять к сведению информацию в Глобальной дорожной карте осуществления (GIR); б) выполнить прилагаемую GIR в координации с региональными бюро ИКАО; и с) назначить координатора для CRRIC посредством региональных бюро

Имею честь сослаться на письмо государствам 20/67, касающееся доклада Целевой группы Совета по восстановлению авиации (ЦГВА) и прилагаемого к нему инструктивного документа *"Взлет. Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19"*. Чтобы способствовать выполнению государствами рекомендаций и инструктивных указаний, представленных в докладе ЦГВА и в документе *"Взлет"*, Организация разработала глобальную дорожную карту осуществления (GIR), в которой определила ряд приоритетных действий и инициатив ИКАО, направленных на поддержку, координацию и мониторинг процесса выполнения рекомендаций и инструктивных указаний ЦГВА государствами и отраслью.

Я предлагаю вам принять к сведению приводимые ниже, ориентированные на результат мероприятия и инициативы, предпринятые ИКАО:

а) **Деятельность по поддержке осуществления** направлена на предоставление инструктивных указаний, средств обучения и экспертной помощи государствам в соответствии с рекомендациями ЦГВА, касающимися безопасности полетов, авиационных мер по охране здоровья населения, упрощения формальностей, авиационной безопасности и экономических и финансовых мер, а также соответствующих аспектов деятельности аэродромов, аэронавигационного обслуживания, международной авиации общего назначения;

б) **Деятельность по координации** направлена на расширение сотрудничества и создание синергии между ИКАО, государствами, региональными организациями и комиссиями, заинтересованными сторонами отрасли и Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), а также другими учреждениями системы Организации Объединенных Наций (ООН) во избежание дублирования усилий при выполнении рекомендаций и инструктивных указаний ЦГВА. Программа механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA) по-прежнему будет служить важным форумом для многосекторального сотрудничества в отношении мер в области общественного здравоохранения;

с) **Процессы мониторинга и предоставления отчетности** упрощаются за счет прямой связи с системой представления информации о различиях в связи с чрезвычайной ситуацией, вызванной COVID-19 (CCRD) и за счет многофункциональных интерактивных инструментов, имеющихся в Центре осуществления мер по реагированию на COVID-19 и восстановлению после него (CRRIC), <https://www.icao.int/covid/Pages/crric.aspx>, включая возможности анализа недостатков, базу данных по мерам снижения факторов риска а также возможности обмена информацией.

Дополнять документ будет онлайн-дорожная карта с указанием различных инициатив, предпринятых ИКАО в поддержку процесса выполнения рекомендаций ЦГВА. Ознакомиться с онлайн-дорожной картой можно в CRRIC.

Обращаю ваше внимание на то, что наряду с докладом ЦГВА и соответствующим инструктивным документом "Взлет" GIR также предназначена быть «живым» документом; и поэтому она будет периодически пересматриваться и корректироваться с тем, чтобы надлежащим образом учитывать изменяющуюся и новую ситуацию с пандемией COVID-19. Данные, аналитическая информация и комментарии, собранные посредством инструментов и механизмов ИКАО, позволят проводить точную и постоянную оценку меняющихся потребностей государств и отрасли, которые будут в конечном итоге удовлетворены своевременно и рентабельно.

Вам предлагается назначить координатора для CRRIC и координировать с региональными бюро ИКАО мероприятия по осуществлению GIR. Все вопросы, касающиеся GIR, можно направлять по адресу: [scepg@icao.int](mailto:scepg@icao.int).

Примите заверения в моем самом высоком уважении.

Фан Лю  
Генеральный секретарь

**Приложение:**

Глобальная дорожная карта осуществления

ГЛОБАЛЬНАЯ ДОРОЖНАЯ КАРТА ИКАО ПО  
ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ РЕКОМЕНДАЦИЙ И  
ИНСТРУКТИВНЫХ УКАЗАНИЙ ЦЕЛЕВОЙ ГРУППЫ  
СОВЕТА ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ АВИАЦИИ (ЦГВА)  
ДЛЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ, ВОССТАНОВЛЕНИЯ И  
ПОВЫШЕНИЯ УСТОЙЧИВОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ  
АВИАЦИИ ПОСЛЕ ВСПЫШКИ COVID- 19

(ГЛОБАЛЬНАЯ ДОРОЖНАЯ КАРТА  
ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ)

Краткая справка.....	3
1- Введение.....	5
2- Охват.....	5
3- Деятельность по поддержке осуществления.....	5
3.1 Пакеты внедрения (iPACK).....	6
3.2 Центр осуществления мер по реагированию на COVID-19 и восстановлению после него (CRRIC).....	6
3.3 Безопасность полетов.....	6
3.4 Меры в области общественного здравоохранения.....	8
3.5 Упрощение формальностей.....	10
3.6 Авиационная безопасность.....	12
3.7 Аэродромы.....	13
3.8 Аэронавигационное обслуживание.....	13
3.9 Экономические и финансовые меры.....	14
3.10 Международная авиация общего назначения.....	15
3.11 Мобилизация ресурсов.....	16
3.12 Информационное взаимодействие.....	16
4- Координационные мероприятия.....	18
4.1 Цели, механизмы и средства.....	18
4.2 Координация с государствами-членами, региональными организациями и комиссиями.....	18
4.3 Координация с заинтересованными сторонами отрасли.....	19
4.4 Координация с ВОЗ и другими учреждениями системы ООН.....	19
5- Деятельность по контролю и представлению отчетности.....	20
5.1 Цели, механизмы и средства.....	20
5.2 Информационные табло и отчеты.....	21
6- Периодические обзоры и обновления.....	22
6.1 Сбор и обработка комментариев.....	22
6.2 Периодические обзоры глобальной дорожной карты осуществления.....	22
6.3 Определение и обработка предлагаемых поправок к инструктивному документу “Взлет” и другим инструктивным материалам.....	22
Заключение.....	24
Добавление.....	25
Рекомендации ЦГВА в привязке к содержанию Глобальной дорожной карты осуществления (GIR) .....	25

## Краткая справка

Задача данного документа "*Глобальная дорожная карта осуществления (GIR)*" заключается в том, чтобы способствовать возобновлению и восстановлению деятельности системы гражданской авиации путем создания благоприятных рамок, позволяющих ИКАО эффективно выполнить рекомендации и инструктивные указания, представленные в докладе Целевой группы Совета по восстановлению авиации (ЦГВА) и соответствующем инструктивном документе «Взлет». Ряд приоритетных мероприятий и инициатив ИКАО, включённых в GIR, направлен на оказание поддержки, обеспечение координации и мониторинга процесса выполнения рекомендаций и инструктивных указаний ЦГВА государствами и отраслью. GIR предусматривает определенную гибкость реализации с учетом национальных и региональных особенностей и потребностей; и поэтому, в случаях необходимости, рассматривается как документ, поддерживающий и дополняющий действия государств, отрасли и других заинтересованных сторон в сфере их обязанностей. Посредством GIR будут согласованы и обновлены в интерактивной онлайн-версии этой дорожной карты, доступ к которой будет предоставлять Центр осуществления мер по реагированию на COVID-19 и восстановлению после него (CRRIC), глобальные и региональные инициативы вместе с соответствующими сроками.

GIR определяет ориентированные на результат действия и инициативы, предпринятые ИКАО, начиная от поддержки осуществления и координации и заканчивая мониторингом и предоставлением отчетности:

- a) **Деятельность по поддержке осуществления** направлена на предоставление инструктивных указаний, средств обучения и экспертной помощи государствам в соответствии с рекомендациями ЦГВА, касающимися безопасности полетов, авиационных мер по охране здоровья населения, упрощения формальностей, авиационной безопасности и экономических и финансовых мер, а также соответствующих аспектов деятельности аэродромов, аэронавигационного обслуживания, международной авиации общего назначения. Она также охватывает мероприятия по мобилизации ресурсов и обмену информацией. В качестве краеугольного камня этой деятельности ИКАО разрабатывает и внедряет Пакеты осуществления (iPACK), предназначенные для удовлетворения растущих потребностей государств и отрасли. Кроме того, региональные бюро продолжают оказывать помощь государствам, принимая и осуществляя региональные инициативы в соответствии с положениями GIR.
- b) **Деятельность по координации** направлена на расширение сотрудничества и создание синергии между ИКАО, государствами, региональными организациями и комиссиями, заинтересованными сторонами отрасли и Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), а также другими учреждениями системы Организации Объединенных Наций (ООН) во избежание дублирования усилий при выполнении рекомендаций и инструктивных указаний ЦГВА. Конкретные механизмы координации обеспечивают эффективный и своевременный обмен информацией и опытом, включая передовую практику, проблемы и извлеченные уроки, между всеми заинтересованными сторонами. Программа механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA) по-прежнему будет служить важным форумом для многосекторального сотрудничества по вопросу мер в области общественного здравоохранения.

- с) **Процессы мониторинга и предоставления отчетности** упрощаются за счет многофункциональных интерактивных инструментов, имеющихся в CRRIC, включая возможности анализа недостатков, базу данных по мерам снижения степени риска, а также возможности обмена информацией. Имеются также различные информационные табло и отчеты, позволяющие вести мониторинг глобального процесса осуществления и оценивать продолжающееся воздействие COVID-19 на воздушный транспорт.

Наряду с докладом ЦГВА и соответствующим инструктивным документом "Взлет" GIR также предназначена быть «живым» документом; и поэтому она будет периодически пересматриваться и корректироваться с тем, чтобы надлежащим образом учитывать изменяющуюся и новую ситуацию с пандемией COVID-19. Данные, аналитическая информация и комментарии, собранные посредством инструментов и механизмов ИКАО, позволят проводить точную и постоянную оценку меняющихся потребностей государств и отрасли, которые будут в конечном итоге удовлетворены своевременно и рентабельно.

## 1- Введение

На своей 220-й сессии Совет ИКАО одобрил [Доклад](#) Целевой группы Совета по восстановлению авиации (ЦГВА) и соответствующий документ под названием "Взлет. Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19" (далее называемый инструктивным документом "Взлет"). Доклад ЦГВА содержит десять (10) ключевых принципов и одиннадцать (11) рекомендаций для обеспечения единообразного международного подхода к возобновлению и восстановлению деятельности авиации. Инструктивный документ "Взлет" включает в себя меры по снижению степени риска для здоровья пассажиров и авиационного персонала при одновременном укреплении доверия со стороны пассажиров, заинтересованных сторон глобальной цепочки поставок и правительств.

## 2- Охват

Глобальная дорожная карта осуществления (GIR) представляет действия, механизмы и инструменты ИКАО, направленные на поддержку, координацию и мониторинг мероприятий по осуществлению рекомендаций и инструктивного материала ЦГВА. В GIR рассматриваются все области, отмеченные в Докладе ЦГВА, исходя из ключевых принципов и инструктивных указаний, изложенных в инструктивном документе "Взлет", в особенности из принципа "работы в качестве единой авиационной команды". В соответствии с GIR глобальные и региональные инициативы будут, по необходимости, документально оформляться, обновляться и корректироваться по мере развития ситуации и потребностей. Такие глобальные и региональные инициативы наряду со соответствующими временными графиками будут сведены в интерактивную онлайн-дорожную карту (именуемую далее дорожной онлайн-картой), доступ к которой будет предоставлять Центр осуществления мер по реагированию на COVID-19 и восстановлению после него (см. пункт 3.2, CRRIC). Онлайн-дорожная карта повысит прозрачность, обеспечит гибкость процесса регионального осуществления и упростит сотрудничество со всеми заинтересованными сторонами.

С начала вспышки COVID-19 все региональные бюро и в рамках объединяющей роли ИКАО активно участвовали в различных мероприятиях по оказанию поддержки государствам и авиационной отрасли на региональных и национальных уровнях, сотрудничая с соответствующими международными и региональными организациями, включая RSOO, и поддерживая контакт со Штаб-квартирой. В соответствии с региональными мероприятиями и GIR каждое региональное бюро документально оформит взаимосвязь своих инициатив с содержанием GIR, а также представит в виде документа на онлайн-дорожной карте такие инициативы и соответствующие временные графики.

## 3- Деятельность по поддержке осуществления

Для оказания поддержки процессу выполнения рекомендаций и инструктивного материала ЦГВА ИКАО будет использовать все имеющиеся ресурсы, включая Механизм сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA), расширение сотрудничества с отраслью, региональные организации по контролю за обеспечением

безопасности полетов (RSOO) и региональные группы ИКАО. В ряде случаев существующие региональные проекты технического сотрудничества ИКАО, особенно Программы совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP), будут вносить свой вклад в деятельность по поддержке осуществления.

### 3.1 Пакеты внедрения (iPACK)

Составляя важную часть мероприятий по поддержке осуществления, пакеты внедрения (iPACK) будут по-прежнему разрабатываться в полном соответствии с рекомендациями и инструктивным материалом ЦГВА. iPACK представляет собой сборник инструктивных материалов, учебных материалов, средств, экспертной помощи и, при необходимости, инструктивный материал по закупкам. Его цель заключается в том, чтобы способствовать реализации и регулированию процесса осуществления действующих положений ИКАО и рекомендаций государственными органами (например, правительствами, ведомствами гражданской авиации и национальными комитетами по упрощению формальностей при воздушных перевозках), поставщиками авиационного обслуживания, заинтересованными сторонами цепочки поставок и их персоналом. Содержимое пакетов iPACK может быть подобрано согласно конкретным потребностям регионов, субрегионов или государств. В настоящее время готовы для использования два пакета iPACK (по упрощению формальностей и управлению безопасностью полетов), и разрабатываются дополнительные пакеты. Более подробная информация представлена по адресу: <http://www.icao.int/iPACK>.

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

Центр осуществления мер по реагированию на COVID-19 и восстановлению после него (CRRIC) был создан на защищенном портале ИКАО (<https://portal.icao.int>). CRRIC объединяет ресурсы и инструменты для поддержки процесса осуществления, координации, мониторинга и предоставления отчетности; и обеспечивает быстрый доступ, помимо прочего, к:

- стандартной презентации содержания доклада ЦГВА и инструктивного документа "Взлет";
- целевому сайту ЦГВА, предоставляющему мобильный доступ к содержанию доклада ЦГВА и ссылки на iPACK и мероприятия помощи, проводимые CASPCA или с помощью других инструментов;
- онлайн-карты дорожной карты;
- серии вебинаров, касающихся рекомендаций и инструктивных указаний ЦГВА;
- списку контактных лиц в регионах и государствах-членах;
- "горячей линии" электронной почты для ответов на вопросы, касающиеся ЦГВА;
- онлайн-инструментам;
- информационным табло.

### 3.3 Безопасность полетов

**Рекомендация 1 ЦГВА** - 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).*

Придание нормативной уверенности авиаэксплуатантам во время чрезвычайной ситуации с COVID-19 является основным условием обеспечения устойчивости международной гражданской авиации. Физические методы 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. Поэтому основной упор в деятельности ИКАО делается на оказании поддержки государствам в регулировании временных отклонений от Стандартов ИКАО (далее именуемых "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 этой информации.

Подсистема CCRD системы EFOD позволяет государствам уведомлять о временных различиях и в то же время указывать на то, какие послабления, принятые другими государствами, они сочтут приемлемыми для упрощения международных полетов и выполнения своих обязательств в соответствии со Статьей 40 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция). Посредством региональных бюро и RSOO ИКАО определяет потребности государств и, при необходимости, предоставляет дополнительные инструктивные указания в ходе работы с экспертами в предметных областях, выдвигаемыми государствами и международными организациями для работы в группах экспертов. ИКАО также продолжает анализировать опубликованные временные различия и после консультаций с государствами обеспечивает актуальность перечня таких послаблений. Государства будут указывать в CCRD сроки возобновления нормальной надзорной деятельности и планы дальнейшего приема послаблений от других государств до окончания пандемии COVID-19.

***Рекомендация 2 ЦГВА*** - 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.

Сохранение чрезвычайных мер обеспечения безопасности полетов по истечении необходимого периода может наложить чрезмерное бремя на государства и отрасль. ИКАО работает с отраслью, чтобы определить сроки окончания периода послаблений, касающихся безопасности полетов, и с помощью региональных бюро координирует работу с соответствующими государствами с тем, чтобы провести переоценку их опубликованных послаблений и в соответствующих случаях объявить о возобновлении штатной деятельности по надзору.

***Рекомендация 3 ЦГВА*** - Государствам-членам следует ускорить разработку инструктивного материала по обеспечению безопасности полетов при выполнении полетов по новым или измененным правилам во время этого кризиса.

Государствам необходимо принять основанный на оценке факторов риска подход к действиям по надзору, создав механизмы, обеспечивающие активное управление поставщиками услуг любыми новыми факторами риска при неуклонном соблюдении требований, в соответствии с которыми им

были выданы их утверждения. Также необходимо будет создавать возможности проведения дистанционных мероприятий в целях решения проблем проведения надзора на местах. На сайте внедрения системы управления безопасностью полетов (SMI) ([Внедрение системы управления безопасностью полетов в связи с COVID-19](#)) была создана новая веб-страница, посвящённая COVID-19, чтобы помочь государствам провести теоретические учения по моделированию процесса возобновления полетов. Этот сайт также содержит ссылки на сайты государств-членов, на которых опубликованы инструктивные указания. Кроме того, подобраны практические примеры и инструменты, чтобы дополнить "Справочник ИКАО для ВГА по вопросам управления рисками для безопасности полетов, связанными с COVID-19" (Doc 10144).

### 3.4 Меры в области общественного здравоохранения

**Рекомендация 4 ЦГВА** - 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 "Взлет. Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19".

**Рекомендация 5 ЦГВА** - 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.

#### Механизм CAPSCA

CAPSCA представляет собой инструментальную платформу, объединяющую сектора здравоохранения и авиации, что способствует многосекторальному сотрудничеству между учреждениями Организации Объединенных Наций (ООН), различными государственными секторами, включая ВГА, органы общественного здравоохранения, таможенные и иммиграционные органы, а также между заинтересованными сторонами отрасли на международном, региональном и национальном уровнях. CAPSCA пользуется широкой поддержкой ВОЗ, которая принимает активное участие в работе CAPSCA. ИКАО и ВОЗ подготовили совместное предложение о финансировании деятельности CAPSCA по внедрению в период COVID-19. Во время пандемии COVID-19 CAPSCA еще более укрепил свое сотрудничество с государствами (увеличение количества государств ИКАО в членском составе) и отраслью (новые партнерства), приводящее к повышению уровня координации и сотрудничества в целях поддержки государств и отрасли. Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) также поддерживает участие региональных и национальных органов общественного здравоохранения в мероприятиях CAPSCA.

С начала пандемии инструктивные материалы и передовая практика в области общественного здравоохранения и авиации распространялись на [сайте CAPSCA](#), который будет обновлен и переведен на основную платформу ИКАО. С помощью онлайн-пакета учебных материалов CAPSCA ИКАО в координации с Учебной организацией Объединенных авиационных администраций (JAATO) и государств-членов ускорила свой процесс обучения, с тем, чтобы расширить список экспертов в предметной области и провести оценку и мониторинг процесса внедрения мер в

области здравоохранения в государствах. Дополнительное обучение проводится также в рамках вебинаров и региональных совещаний CAPSCA и за счет поддержки процесса регионального виртуального обучения, проводимого ВОЗ, и наоборот. Все эти мероприятия будут продолжены с упором на региональное осуществление, в основном посредством командировок технической помощи по линии CAPSCA, которые разработаны в целях оценки планов подготовки и реагирования и предоставления рекомендаций по улучшению. Первоначально они будут проводиться путем представления онлайн-контрольных перечней, заполненных государствами, после чего в рамках вебинара будет проведено обсуждение со всеми заинтересованными сторонами и затем последует проведение оценок на местах в зависимости от ресурсов и ограничений на поездки.

### Концепция санитарного коридора (PHC)

На основании результатов обзора ограничений и процедур, касающихся охраны здоровья и введенных государствами и международными организациями в ответ на пандемию COVID-19, в мае 2020 года был издан новый Инструктивный материал CAPSCA о *Создании санитарного коридора для защиты членов летного экипажа во время пандемии COVID-19* (см. электронный бюллетень 2020/30). Первоначальные инструктивные указания, относившиеся к летным экипажам, выполнявшим грузовые перевозки, были впоследствии пересмотрены с учетом самой последней имеющейся научной информации и расширены для охвата контрольных облетов после выполнения регламентных работ, перегоночных полетов и полетов в целях доставки воздушного судна с завода эксплуатанту (см. электронный бюллетень 2020/36). В настоящее время в рамках CAPSCA разрабатываются дополнительные инструктивные указания, касающиеся авиарейсов для оказания гуманитарной помощи, репатриационных и регулярных пассажирских авиарейсов.

Цели концепции PHC состоят в том, чтобы обеспечить непрерывное выполнение полетов с минимальными ограничениями, предотвращая при этом распространение COVID-19 посредством воздушных перевозок и обеспечивая защиту здоровья и безопасность экипажа и пассажиров, а также повышая степень уверенности пассажиров в авиaperевозках. Ключевыми элементами этой стратегии являются использование "чистого" экипажа, "чистого" воздушного судна, "чистых" объектов аэропорта и перевозка "чистых" пассажиров и грузов. "Чистый" в этом контексте означает среду, максимально, по мере возможности, "свободную от COVID-19".

PHC расширяет мероприятия CAPSCA и является механизмом реализации модулей, описанных в инструктивном документе "Взлет" (экипаж, воздушное судно, объекты аэропорта и груз). По мере возможности будут использоваться такие средства, как формы и шаблоны CAPSCA и ЦГВА, онлайн-средства предоставления отчетности и проведения мониторинга, и приложения для смартфона в целях поощрения оцифровывания и обеспечения единообразного внедрения инструктивных указаний. Существующие формы PHC включают в себя карточку состояния здоровья члена экипажа в отношении COVID-19 (форма 1 PHC); ведомость дезинфекции воздушного судна при COVID-19 (Форма 2 PHC); и ведомость уборки/дезинфекции аэропорта при COVID-19 (форма 3 PHC). В настоящее время разрабатывается большое число форм и наставлений, включая карточку состояния здоровья пассажира в отношении COVID-19, краткое руководство (QRG) по санитарно-гигиеническим ограничениям, введенным в государствах прилета и краткое руководство по санитарно-гигиеническим ограничениям, введенным в государствах вылета. Использование форм QRG упростит процесс взаимного признания мер государств и таким образом снизит количество применяемых избыточных санитарно-гигиенических ограничений, например, карантинных мер. Эти формы будут предоставлены государствам в CRRIC, а летным экипажам в циркулярах аэронавигационной информации (AIC), что позволит быстро обновлять информацию. Внедрение

РНС будет сопровождаться наращиванием потенциала и подготовкой с помощью вебинаров, курсов РНС и пакетов iPACK, касающихся РНС.

### 3.5 Упрощение формальностей

**Рекомендация 6 ЦГВА** - *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.*

Эффективная координация крайне важна не только для упрощения процесса эффективного возобновления и восстановления деятельности авиации, но также и обеспечения безопасной, надежной, эффективной и устойчивой системы воздушного транспорта. Стандарт 8.19 Приложения 9 "Упрощение формальностей" к Чикагской конвенции предусматривает обязательное создание соответствующих комитетов для обеспечения форума для проведения консультаций и совместного использования информации по вопросам упрощения формальностей между государственными заинтересованными сторонами, включая полномочные органы гражданской авиации, таможни, иммиграции, карантин, общественного здравоохранения и других полномочных органов, представителей других, связанных с воздушным транспортом сообществ (включая связанных с пассажирскими и грузовыми перевозками), и отрасли на национальных уровнях и уровнях аэропортов.

ИКАО будет вести мониторинг и поддерживать усилия государств по сотрудничеству на таких форумах и в рамках региональных бюро в целях решения задач пассажирских и грузовых перевозок. В рамках первоначальной реакции на пандемию COVID-19 Организация уже собрала информацию о существующих на местах структурах на национальном уровне, предусматривающую, при необходимости, прямую целевую информационно-пропагандистскую помощь. Помимо этого будет проведена серия вебинаров по вопросам упрощения формальностей с тем, чтобы помочь государствам учредить национальные комитеты по упрощению формальностей при воздушных перевозках или аналогичные структуры.

ИКАО будет стимулировать создание и активную работу совместных межотраслевых национальных комитетов по упрощению формальностей при воздушных перевозках путем обучения, наращивания потенциала и оказания целевой информационно-пропагандистской помощи. Информационно-пропагандистская помощь национальным комитетам по упрощению формальностей при воздушных перевозках будет основана на существующем инструктивном материале в частности, на "Типовой национальной программе по упрощению формальностей при воздушных перевозках" (Дос 10042 – представлен на открытом сайте ИКАО); и поддержке региональных бюро и национальных координационных центров по вопросам упрощения формальностей. Этот инструктивный материал будет периодически обновляться по мере появления новой и обновленной передовой практики в результате постепенного возобновления и восстановления деятельности авиации. Государствам необходимо постоянно обновлять информацию о деятельности национальных комитетов по упрощению формальностей при воздушных перевозках, чтобы сообщать о ходе их внедрения.

В докладе ЦГВА (см. страницу 18) говорится, что "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 более надёжной авиационной системы.” В этом отношении, недавно созданной Целевой группе ИКАО по охране здоровья и вспышкам заболеваний в авиации поручено в соответствии с запланированными сроками (как предусмотрено в дополнении А к письму государствам 2020/58) рассмотреть и обновить, по мере необходимости, существующие положения, касающиеся охраны здоровья, и соответствующий инструктивный материал, содержащиеся в Приложении 9.

***Рекомендация 7 ЦГВА - 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.***

Меры по надзору в области общественного здравоохранения включают установление круга лиц, с которыми контактировал пассажир, во избежание распространения COVID-19. С тем, чтобы позволить компетентным органам быстро собрать информацию о контактах пассажира, разрабатывается форма представления информации о местонахождении пассажира в целях здравоохранения (см. добавление 13 к Приложению 9). Использование этой формы рекомендуется в тех случаях, когда полномочные органы общественного здравоохранения подозревают возможность передачи болезни на борту самолета, и при последующей потребности в отслеживании контактов (см. Рекомендуемая практика 8.15.1 Приложения 9). Сведения, представленные в этой форме, предназначены для хранения органами общественного здравоохранения в соответствии с действующим законодательством и должны использоваться только в официально утвержденных целях общественного здравоохранения.

ИКАО будет проводить мониторинг и оценку использования государствами формы представления информации о местонахождении пассажира и, при необходимости, вносить модификации в форму в сотрудничестве с CAPSCA, ВОЗ и другими соответствующими сторонами, чтобы повысить степень глобального единообразия. Чтобы удовлетворить потребность в более широком оцифровывании процесса обмена информацией, будут предприняты усилия по дальнейшему упрощению процесса более масштабной авиаперевозки пассажиров и грузов за счет сбора информации с использованием бесконтактных цифровых средств, а не бумажных носителей. По мере необходимости будет рассматриваться вопрос модификации собранных данных с целью обеспечить глобальное соблюдение продемонстрированной передовой практики.

***Рекомендация 9 ЦГВА - 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.***

При выполнении этой рекомендации основное внимание будет уделено мониторингу того, насколько приняты все надлежащие меры для защиты от возникновения инцидентов и все соответствующие стороны надлежащим образом подготовлены для принятия мер в ситуациях с недисциплинированными или нарушающими порядок пассажирами. В соответствии со Стандартом 6.43 Приложения 9, государствам потребуется обеспечить понимание пассажирами того, что соблюдение санитарных мер важно для их собственной безопасности и безопасности других и что несоблюдение мер влечет за собой наказание.

ИКАО напомнит государствам об их обязательствах активно пресекать и регулировать ситуации с недисциплинированными пассажирами и, по мере возможности, поддерживать усилия полномочных органов по публикации эффективных уведомлений по данному вопросу и предоставлять их пассажирам. В соответствии со Стандартом 6.44 Приложения 9, в котором государствам предлагается обеспечить надлежащее обучение соответствующего персонала, ИКАО будет поощрять проведение полного курса подготовки кабинного экипажа, как предписано в *"Инструктивном материале по проведению переподготовки членов кабинного экипажа во время COVID-19"*. Будет пропагандироваться соблюдение инструктивных указаний ИКАО/ИАТА, касающихся обращения с недисциплинированными пассажирами и приведенных в *"Руководстве по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров"* (Doc 10117).

Будет повышаться осведомленность о соответствующем инструктивном материале, содержащемся в Приложении 17 "Безопасность" и "Руководстве по авиационной безопасности" (Doc 8973), в *"Руководстве по выполнению положений по авиационной безопасности Приложения 6 (Doc 9811)"*, в Приложении 9 — "Упрощение формальностей" и в "Руководстве по упрощению формальностей" (Doc 9957) в ходе мероприятий ИКАО по внедрению по данному вопросу. Кроме того, ИКАО будет просить государства предоставлять обновленную информацию об инцидентах с недисциплинированными пассажирами, связанных с мероприятиями, касающимися COVID-19, информация о которых может быть использована для определения передовой практики для распространения и повышения осведомленности и организации учебных мероприятий.

### 3.6 Авиационная безопасность

**Рекомендация 8 ЦГВА** - 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.

ИКАО продолжит оказывать поддержку государствам в области авиационной безопасности во время пандемии COVID-19 путем периодического обновления инструктивных указаний, организации обучения и оказания содействия, выдвигая на первый план важность надзора и контроля качества при осуществлении связанных с авиационной безопасностью мер в силу непредвиденных обстоятельств. В дополнение к связанным с авиационной безопасностью мерам, изложенным в инструктивном документе "Взлет", ИКАО подготовила *"Инструктивный материал по чрезвычайным мерам в области авиационной безопасности в период пандемии COVID-19"*. В виде рабочей копии этот документ представлен государствам и заинтересованным сторонам для скорейшего использования. Инструктивный материал включает в себя данные и передовую практику, предоставленные совместно отраслью и экспертами государств; в него будут периодически вноситься изменения по мере появления новой и обновлённой передовой практики в результате постепенного возобновления операций в области обеспечения авиационной безопасности во всем мире. Он также будет дополнен вебинарами (проводимыми только для заинтересованных сторон в области авиационной безопасности, обеспокоенных вопросами внедрения мер авиационной безопасности).

Внедрение мер, изложенных в инструктивных указаниях, не должно подрывать базовые меры авиационной безопасности, установленные Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS)

Приложения 17. Если государства не имеют возможности внедрить определенные SARPS Приложения 17, они должны выполнить обязательную процедуру представления уведомления о различиях, указав причины и запланированную продолжительность действия различий. Различие должно быть четко связано с эксплуатационными аспектами, касающимися кризиса COVID-19, и определяться ими.

### 3.7 Аэродромы

ИКАО опубликовала инструктивные указания, касающиеся аэродромов, включая типовые контрольные перечни для государств, в целях решения различных задач, вызванных пандемией COVID-19, и упрощения процесса возобновления деятельности аэродрома (представлены по адресу: <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/aga.aspx>). В частности, ИКАО информировала государства о возможности, при необходимости, предоставить временные сертификаты аэродрома или продлить на основании принятых инструктивных указаний период действия сертификата аэродрома на определенный период времени с сохранением надежной государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов. В эти инструктивные указания будут периодически вноситься исправления, основанные на извлеченных уроках и обновленной передовой практике по итогам постепенного возобновления операций на аэродромах во всем мире. Будет продолжено проведение глобальных и/или региональных вебинаров по соответствующей тематике аэродромов. Региональные бюро в сотрудничестве со всеми заинтересованными сторонами продолжают оказывать поддержку процессу выполнения инструктивных указаний ИКАО государствами в их соответствующих регионах. Они также предоставят Штаб-квартире ИКАО информацию об извлеченных уроках и замечания государств в отношении выполнения инструктивных указаний ИКАО.

### 3.8 Аэронавигационное обслуживание

Постоянные изменения в эксплуатационной и финансовой среде аэронавигационного обслуживания (ANS) и меры в области общественного здравоохранения применительно к основным видам работ поставили новые задачи перед глобальной системой аэронавигационного обслуживания по выполнению операций и поддержанию обслуживания на требуемом уровне доступности, безопасности полетов и эффективности в контексте сокращенного количества полетов. В некоторых регионах государства изменяют структуру воздушного пространства в целях внедрения более эффективных траекторий полета и минимумов эшелонирования, что приводит к необходимости внесения поправок в национальные планы и соответствующие документы.

Сокращение объемов перевозок наряду с требованиями социального дистанцирования сказалось на количестве действующих рабочих мест, функциях надзора и циклах работы. В некоторых случаях количество сотрудников сводится к минимуму, чтобы обеспечить функционирование объекта. Государствам следует принять во внимание потребность в анализе в области безопасности полетов и надзоре для устранения ключевых факторов риска. ИКАО сотрудничает с Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) и другими поставщиками аэронавигационного обслуживания в деле разработки модуля(ей), согласованного(ых) с инструктивным документом “Взлет”.

Лицензирование, включая обучение, квалификационные отметки и проверку уровня квалификации диспетчеров управления воздушным движением (АТСО), по-прежнему будет сложной задачей в краткосрочной и среднесрочной перспективе. Меры по снижению остроты этой проблемы обновляются государствами в подсистеме ССRD системы EFOD, и информация об этих мерах предоставляется всем заинтересованным сторонам на сайте ИКАО, посвященном COVID-19. В некоторых регионах поставщики аэронавигационного обслуживания (ПАНО) сталкиваются с трудностями при проведении обслуживания и калибровки метеорологического (MET) оборудования, наземной калибровки и калибровки в полете навигационных средств (NAVAIDS) и валидации схем полетов по приборам (IFP). Поскольку эта ситуация может повлиять на осуществление регионального и глобального аэронавигационного плана, ИКАО проанализирует и обновит соответствующие планы, чтобы, при необходимости, отразить в них изменения.

ИКАО продолжит оказывать поддержку государствам в области аэронавигационного обслуживания во время пандемии COVID-19 путем периодически обновляемых инструктивных указаний, координации действий, сотрудничества, проведения обучения/вебинаров и оказания помощи. ИКАО будет развивать сотрудничество с отраслевыми партнерами для решения вопросов, касающихся эксплуатационного персонала ПАНО с тем, чтобы повысить уровень безопасности полетов и эффективность и благосостояние технического персонала. Исходя из потребностей государств, ИКАО продолжит оказывать им поддержку в деле внедрения мер по повышению эффективности использования воздушного пространства и по анализу и обновлению аэронавигационных планов для учета изменений. ИКАО продолжит поддерживать государства в деле укрепления их сотрудничества с целью обеспечить бесперебойное аэронавигационное обслуживание и мобилизует финансовые ресурсы, которые будут выделены на предоставление услуг по аэронавигационному обслуживанию в рамках согласованных региональных проектов.

### 3.9 Экономические и финансовые меры

**Рекомендация 10 ЦГВА** - 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.

Учитывая финансовые трудности, с которыми сталкивается отрасль, ИКАО проводит ряд мероприятий, начиная с проведения экономических анализов и заканчивая разработкой инструментов и инструктивного материала. В ходе этих мероприятий государства и все заинтересованные стороны получают достоверную информацию и инструктивный материал, а также ключевые показатели для принятия взвешенных решений на основе данных.

Пандемия оказывает самое существенное экономическое воздействие на ликвидность и создает дефицит оборотного капитала для отрасли, что ставит под угрозу восстановление перевозок до предшествующего пандемии уровня и негативно сказывается на связности сети воздушного транспорта, от которой зависят пассажирские и грузовые перевозки, в ближайшей перспективе. В связи с отсутствием в настоящее время единого набора действующих документов, позволяющих



выработать соответствующие экономические и финансовые меры, будет подготовлен отдельный документ в виде компиляции соответствующего существующего материала, включая политику и инструктивный материал ИКАО в области воздушного транспорта, в котором также будут рассмотрены потенциальный эффект и ограничение каждой из мер и представлены практические примеры.

ИКАО также собирает информацию о национальных планах по обеспечению готовности к чрезвычайным ситуациям и непредвиденным обстоятельствам, реализуемых государствами и отраслью, а также о различных финансовых мерах и мерах по восстановлению экономики в целях смягчения воздействия пандемии на авиационную отрасль. Эта информация будет издана в виде сборника, задача которого будет заключаться в определении необходимых рекомендаций исходя из извлеченных уроков с целью подготовить соответствующие инструктивные указания, чтобы помочь государствам в случае возникновения какой-либо похожей ситуации. Поскольку государственная поддержка часто оказывается в исключительных случаях, для государств крайне важно оценить преимущества и факторы риска, связанные с этими мерами, используя согласованную на международном уровне систему национального бухгалтерского учета. Используя разрабатываемую в настоящее время основу "вспомогательного счета авиации" (ASA), будет разработан калькулятор добавленной стоимости, позволяющий государствам оценить объем добавленной стоимости, который может быть получен за счет поддержки авиационной деятельности, а также национальной экономики в целом, то есть валовой внутренний продукт (ВВП) и новые рабочие места.

Кризис создает резкое увеличение числа передислокаций воздушных судов и трансграничных трансферов регистрационных документов, а действующие методы работы затрудняют передачу и обмен информацией для государств, которые рассчитывают на подготовку вручную, доставку и/или физическое представление документов. С этой целью ИКАО изучает возможность использования Международного регистра, т.е. международной базы данных финансовых гарантий в отношении авиационных единиц, которым управляет компания Aviareto Ltd. согласно Кейптаунской конвенции и Протоколу по авиационному оборудованию, для создания доверительной коммуникационной структуры.

### 3.10 Международная авиация общего назначения

Хотя авиация общего назначения играет важную роль в поддержке сообществ во время стихийных бедствий и других чрезвычайных ситуаций, пандемия COVID-19 в равной степени затронула деятельность авиации общего назначения как в нижнем сегменте, так и в сегменте больших турбореактивных воздушных судов. В CCRD включены эксплуатационные меры обеспечения безопасности полетов, касающиеся послаблений для международной авиации общего назначения. ИКАО также работает с Международным советом деловой авиации (МСДА) и Международным советом ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов (ИАОПА) в деле разработки модулей, применимых к международной авиации общего назначения, которые будут включены в следующее обновленное издание инструктивного документа "Взлет".

### 3.11 Мобилизация ресурсов

ИКАО разработала специальную стратегию мобилизации ресурсов (в рамках общей стратегии ИКАО по мобилизации ресурсов) на период кризиса, вызванного COVID- 19, отражающую уникальность кризиса COVID- 19 с точки зрения масштаба и длительности кризиса, высокой стоимости реагирования на него и насущной необходимости диверсификации донорской базы в целях обеспечения устойчивого финансирования за счет мобилизации гуманитарных ресурсов и ресурсов развития и укрепления сотрудничества Организации с нетрадиционными государственными и частными партнерами. Цели этой стратегии состоят в том, чтобы своевременно мобилизовать и сохранить качественные, надежные и гибкие ресурсы, получаемые от доноров из государственного и частного секторов, для удовлетворения потребностей гражданской авиации в контексте кризиса COVID- 19. Приоритет уделяется привлечению и обеспечению финансирования до конца 2021 года и далее, особенно для программы CAPSCA и пакетов iPACk как продуктов, под которые необходимо мобилизовать ресурсы. Стратегия ИКАО по мобилизации ресурсов является "живым" документом, к которому можно получить доступ на [Платформе мобилизации ресурсов](#) (прямая ссылка [здесь](#)).

Эта стратегия выдвигает на первый план важную роль авиации в экономическом росте, создании рабочих мест, доставке товаров и услуг и глобальной связности, и она жизненно необходима для наиболее уязвимых государств, включая малые островные развивающиеся государства (SIDS), развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю (LLDCs) и наименее развитые страны. Восстановление связности сети воздушного транспорта будет ключевым вкладом в успешное и быстрое восстановление мировой экономики после COVID- 19. Устойчивости системы транспорта и авиации не отведена конкретная цель устойчивого развития (ЦУР). Тем не менее, гражданская авиация способствует достижению 15 из 17 ЦУР, имея далеко идущие ощутимые последствия для благосостояния и психологической устойчивости людей во всем мире, включая уязвимые группы населения. Для цели финансирования мероприятий ИКАО по реагированию на COVID- 19 от имени государств ИКАО будет создавать структуры и разрабатывать подходы к диверсификации донорской базы и принимать предложения нетрадиционных доноров и финансовых механизмов, если таковые будут внесены. Международные финансовые учреждения, многосторонние банки развития, региональные банки, региональные экономические комиссии, фонды и частный сектор являются одними из примеров нетрадиционных доноров, а инновационные финансовые механизмы включают в себя займы, смешанное финансирование, облигации воздействия на процесс развития (DIB) и облигации социального воздействия (SIB).

### 3.12 Информационное взаимодействие

В докладе ЦГВА (см. страницу 12) говорится, что “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.”

С начала вспышки COVID- 19 ИКАО часто осуществляла информационное взаимодействие с государствами, общественностью и всеми соответствующими заинтересованными сторонами (в частности, с учреждениями системы ООН, отраслью, региональными организациями, включая RSOO, и региональными комиссиями) и обменивалась информацией по различным аспектам, связанным с пандемией, ее воздействием на сектор авиации, реагированием на нее и

деятельностью по восстановлению. На уровне Штаб-квартиры ИКАО информация предоставлялась с помощью многочисленных средств, включая:

- a) открытый сайт ИКАО со специальной Платформой мер по реагированию на COVID- 19 и восстановлению после него (COVID- 19 Response and Recovery Platform), содержащей ссылки на соответствующие сайты региональных бюро и сайт CAPSCA, касающиеся COVID- 19;
- b) письма государствам и электронные бюллетени;
- c) совместные заявления с ВОЗ или другими учреждениями ООН;
- d) новостные бюллетени;
- e) социальные СМИ;
- f) организацию или участие в вебинарах (включая вебинары по продвижению доклада ЦГВА и инструктивного документа “Взлет”, которые были организованы во всех регионах на английском, французском, испанском и русском языках) и других виртуальных совещаниях; и
- g) интервью со СМИ.

Параллельно с этим региональные бюро активно поддерживали связь с государствами и другими заинтересованными сторонами в своих областях аккредитации на стратегическом и тактическом уровнях, а также с помощью различных средств (таких как открытые сайты, вебинары, виртуальные совещания, социальные СМИ, новостные бюллетени, переписка и целевые телефонные переговоры с государственными органами и другими заинтересованными сторонами).

Главные цели информационного взаимодействия заключались в следующем:

- a) обеспечить передачу соответствующей, последовательной, точной и актуальной информации всем заинтересованным сторонам;
- b) обеспечить поддержку процесса внедрения положений ИКАО и рекомендаций и инструктивных указаний ЦГВА;
- c) способствовать получению обязательств от государств и их участию в мероприятиях по возобновлению/восстановлению деятельности авиации;
- d) взаимодействовать с соответствующими заинтересованными сторонами в рамках кампаний, направленных на укрепление доверия потребителей к воздушному транспорту;
- e) проводить информационно-пропагандистскую работу со всеми заинтересованными сторонами, которых могут коснуться мероприятия по реализации региональных дорожных карт;
- f) оценивать и реагировать на потребности государств, в особенности посредством оказания непосредственного содействия с помощью региональных бюро;
- g) обеспечить эффективное и своевременное получение и обработку комментариев государств и других заинтересованных сторон.

Штаб-квартира и региональные бюро будут обеспечивать ясную, точную, прозрачную и постоянную связь с государствами, общественностью и всеми соответствующими заинтересованными сторонами в течение всего периода пандемии COVID- 19. Координированные усилия будут направлены на мероприятия по информационному взаимодействию на глобальном и региональном уровнях.

## 4- Координационные мероприятия

### 4.1 Цели, механизмы и средства

**Рекомендация 11 ЦГВА** - *Государствам-членам следует содействовать обмену информацией и передовой практикой посредством внесения информации о принимаемых ими мерах в базу данных ИКАО.*

Главная цель координационной деятельности ИКАО заключается в том, чтобы упростить процесс обмена информацией и опытом, включая передовую практику, задачи и извлеченные уроки, со всеми заинтересованными сторонами авиации. Она также способствует сотрудничеству и созданию синергии, где это возможно, между государствами, отраслью, региональными организациями и региональными комиссиями, и предотвращению дублирования их усилий. ИКАО продолжит использовать соответствующие механизмы координации деятельности со всеми заинтересованными сторонами, корректируя, по мере необходимости, частоту, вид и объем такой координационной деятельности. На уровне Штаб-квартиры механизмы координации включают в себя CAPSCA, регулярные “Технические совещания” со всеми заинтересованными сторонами, совещания на кооперативной платформе RSOO и конкретные группы по рассмотрению вопросов, касающихся авиагруза, который является важным компонентом глобальной цепочки поставок. Региональные бюро играют ключевую роль в вопросах координации на региональном, субрегиональном и двустороннем уровнях, и также, при необходимости, в вопросе межрегиональной координации. В зависимости от ситуации и потребностей каждого региона используются самые оптимальные механизмы. Региональные бюро будут предоставлять в Штаб-квартиру информацию об извлеченных уроках и комментарии государств по выполнению рекомендаций и инструктивных указаний ЦГВА.

Инструменты, содержащиеся в CRRIC, будут использоваться в поддержку координационной деятельности, в особенности при обмене информацией, передовой практикой, предоставлении обновленной информации и определении и осуществлении вспомогательных мероприятий. Координация и совместное пользование информацией будут также обеспечиваться посредством постоянной публикации и обновления информации на открытых сайтах ИКАО, которые государства могут использовать при анализе и обновлении своих мероприятий по внедрению.

### 4.2 Координация с государствами-членами, региональными организациями и комиссиями

Координация с региональными организациями (включая RSOO) и региональными комиссиями направлена на обеспечение последовательной региональной стратегии путем определения и осуществления мероприятий и проектов, которые поддерживают усилия государств по возобновлению, восстановлению и повышению устойчивости деятельности авиации. Эти мероприятия и проекты будут также способствовать эффективной оценке уровня выполнения рекомендаций и инструктивных указаний ЦГВА в государствах. Региональные бюро, используя свою близость к государствам, будут продолжать проводить регулярные совещания с государствами, региональными организациями (включая RSOO) и региональными комиссиями. Оказываемая региональными бюро поддержка охватывает диапазон мер от обмена информацией о

предпринятых действиях, опыте, методах передовой практики, возникающих проблемах, реализованных инициативах и требующейся помощи до деятельности по обучению и оказанию содействия. ИКАО будет рекомендовать государствам-членам, региональным организациям и региональным комиссиям оказывать поддержку инициативам по наращиванию потенциала, предоставляя соответствующих экспертов в предметных областях и другие ресурсы. Кооперативная платформа RSOO поддерживает RSOO при проведении анализа факторов риска и оценки стратегий их уменьшения для соответствующих субрегионов, исходя из эксплуатационных общих особенностей каждого государства, и обмену методами передовой практики, включая COSCAP.

Посредством региональных координационных механизмов ИКАО будет обеспечивать предоставление государствами сообщений о возвращении к нормальной деятельности и о дальнейшем отсутствии необходимости в мерах по защите от воздействия, будет соответствующим образом обновлять подсистему CCRD и продолжать принимать информацию о послаблениях от других государств до тех пор, пока все сообщество не вернется к нормальной деятельности. Первоначальным целевым сроком возврата к нормальной деятельности для всех государств установлено 31 марта 2021 года.

#### 4.3 Координация с заинтересованными сторонами отрасли

В докладе ЦГВА (см. страницу 19) говорится, что “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.”

Являясь глобальным форумом для международной гражданской авиации, ИКАО продолжит тесную координацию действий с отраслевыми партнерами - представителями пассажирских и грузовых операций, чтобы обеспечить признание их потребностей полномочными авиационными органами и национальными регулирующими органами и использовать экспертные знания отрасли соответственно ситуации. Штаб-квартира и региональные бюро будут в курсе отраслевых стратегий и инициатив в области внедрения и будут стремиться к достижению синергии, когда это возможно, чтобы обеспечить эффективное и своевременное выполнение рекомендаций и инструктивных указаний ЦГВА.

#### 4.4 Координация с ВОЗ и другими учреждениями системы ООН

На уровне Штаб-квартиры ИКАО осуществляет координацию действий и сотрудничество с ВОЗ и другими учреждениями системы ООН, преимущественно в рамках совещаний Группы по урегулированию кризисных ситуаций, Рабочей группы ООН по торговле и туризму и CAPSCA, а также в рамках совместных планов работы. В соответствующих случаях проводится координация действий с более широким сообществом ООН с тем, чтобы обеспечить понимание и учет всей ситуации, касающейся деятельности авиации, например, нарушения цепочки поставок и проблемы в деятельности авиакомпаний, возникающие за пределами аэропортов, такие как объекты терминалов, склады и сухопутные границы. С помощью программы CAPSCA и других существующих механизмов региональные бюро будут поддерживать координацию действий с региональными бюро ВОЗ и другими соответствующими местными учреждениями ООН, участвующими в мероприятиях по внедрению. Региональные бюро будут продолжать, где это уместно,

поддерживать их действия, принимая во внимание региональный контекст, и, при необходимости, обеспечивать их участие в инициативах ИКАО.

Учитывая аналогичное воздействие пандемии на воздушный и морской транспорт, ИКАО будет также поддерживать сотрудничество с Международной морской организацией (ИМО) с тем, чтобы, по мере необходимости, согласовать применяемые к соответствующим видам транспорта методы. Такое согласование особенно рекомендуется по таким вопросам, как упрощение процесса замены экипажей и тесты, а также карантинные требования.

## 5- Деятельность по контролю и представлению отчетности

### 5.1 Цели, механизмы и средства

В докладе ЦГВА (см. страницу 19) говорится, что “Успех выхода из этого кризиса будет зависеть от последующих последовательных и кропотливых действий по этим рекомендациям и мерам на всех уровнях, включая ИКАО,” и что “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.”

Наличие своевременной и точной информации о ходе выполнения рекомендаций и инструктивных указаний ЦГВА является важным элементом процесса поддержки принятия решений государствами при возобновлении и восстановлении международных полетов на двусторонней, субрегиональной или региональной основе. Это также позволяет ИКАО оценить ситуацию, определить проблемы, с которыми сталкиваются государства в своей работе по внедрению, и передовую практику, которой можно обмениваться, и, следовательно, скорректировать, исходя из ситуации, мероприятия по поддержке внедрения (включая инструктивные указания, обучение, средства и экспертную помощь) с целью эффективного и своевременного удовлетворения потребностей государства и авиационной отрасли.

В качестве важного элемента деятельности CRRIC (см. п. 3.2) ИКАО предоставила государствам онлайн-инструменты с тем, чтобы следить за ходом внедрения рекомендаций ЦГВА, документально оформлять его и сообщать о достигнутых результатах, а также об уровне внедрения поставщиками услуг в государствах инструктивных указаний, содержащихся в инструктивном документе “Взлет”. Будет использоваться гибкий подход в целях непрерывного ввода в действие инструментария и компонентов по мере их появления. Имеющиеся в настоящее время онлайн-инструменты включают в себя:

- 1) онлайн-инструмент анализа недостатков, позволяющий государству сообщать (на основании самооценки) о ходе выполнения каждой из 11 рекомендаций ЦГВА;
- 2) базу данных мер по снижению факторов риска (к чему призывает рекомендация 11 ЦГВА) с тем, чтобы государство могло сообщать информацию об уровне осуществления мер по снижению факторов риска, указанных в инструктивном документе “Взлет”, их поставщиками услуг (в данном случае, эксплуатанты воздушных судов и эксплуатанты

международных аэродромов). Государствам рекомендуется использовать все имеющиеся ресурсы для оценки своих поставщиков услуг, работая в сотрудничестве как "единая авиационная команда" с отраслевыми организациями, в особенности с Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Международным советом аэропортов (МСА), а также с Программой CAPSCA и соответствующими инициативами по внедрению санитарного коридора.

Такие онлайн-инструменты помогают государствам представить дополнительную информацию, *помимо прочего*, о намеченных или запланированных действиях, проблемах и препятствиях на пути к эффективному и своевременному внедрению, обмениваться информацией о мерах, считающихся передовой практикой, дополнительных таможенных мерах, принятых государством, и комментариями к рекомендациям и инструктивным указаниям ЦГВА. Это будет способствовать будущему обновлению доклада ЦГВА и/или инструктивного документа "Взлет". Собранные данные будут также использоваться при оценке эффективности деятельности ИКАО по поддержке внедрения, определять потребность в дополнительных пакетах iPACK и предоставлять соответствующую информацию соответствующим группам Секретариата ИКАО и Совету. Для обеспечения эффективности и последовательности процесса предоставления отчетности государствам будет предложено назначить национального координатора для представления информации в ИКАО о последующих действиях и выполнении рекомендаций и инструктивных указаний ЦГВА. Список национальных координаторов будет доступен в CRRIC.

В целях обеспечения обмена информацией и извлеченными уроками в CRRIC имеется инструмент совместного пользования информацией, позволяющий государствам-членам обмениваться передовой практикой и решениями, а также информацией о трудностях осуществления различных мер. Для обеспечения единообразия открыт доступ к стандартной презентации ИКАО, представляющей слайды с содержанием доклада ЦГВА и инструктивного документа "Взлет". Создан специальный сайт ЦГВА ИКАО, чтобы обеспечить мобильный доступ к докладу ЦГВА. Он также обеспечивает доступ ко всем пакетам iPACK.

## 5.2 Информационные табло и отчеты

В CRRIC создано информационное табло для мониторинга хода глобального осуществления, на котором представлены показатели и сопутствующая информация для оценки уровня осуществления государствами. С помощью этого информационного табло государства и другие заинтересованные стороны могут следить за развитием ситуации и непрерывно проводить новую оценку необходимости в эксплуатационных послаблениях, связанных с COVID- 19.

ИКАО также проводит мониторинг и оценку экономического воздействия COVID- 19 на воздушный транспорт, включая цепочку поставок, для принятия взвешенного решения на основе данных. Результаты анализа кладутся в основу оценки текущего состояния отрасли, а также прогнозных сценариев, и регулярно обновляются и публикуются на открытом сайте ИКАО (<https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>). Кроме того, с использованием данных радиовещательного автоматического зависимого наблюдения (ADS-B) и статистических данных ИКАО о воздушном транспорте были подготовлены множественные интерактивные информационные табло для оценки эволюционирующего воздействия COVID- 19 на

воздушный транспорт, охватывающей эксплуатационные и экономические аспекты деятельности авиакомпаний, аэропортов и ПАНУ, процесс использования воздушных судов, а также уровень перевозок между парами стран (<https://www.icao.int/sustainability/Pages/COVID-19-Air-Traffic-dashboard.aspx>). Это информационное табло будет дополнено прогнозами воздушных перевозок после COVID-19 в среднесрочной и долгосрочной перспективе, которые разрабатываются в настоящее время экспертами государств и отрасли в рамках Многодисциплинарной рабочей группы по долгосрочным прогнозам перевозок.

## 6- Периодические обзоры и обновления

### 6.1 Сбор и обработка комментариев

ИКАО будет рекомендовать государствам и заинтересованным сторонам представлять на регулярной основе свои комментарии, касающиеся содержания доклада ЦГВА и инструктивного документа "Взлет". Такая обратная связь будет осуществляться региональными бюро с помощью их механизмов координации, и такая информация будет также собираться непосредственно с помощью онлайн-инструментов CRRIC. Собранная информация будет проанализирована, и результаты анализа будут доступны всем государствам и заинтересованным сторонам.

### 6.2 Периодические обзоры глобальной дорожной карты осуществления

ИКАО будет проводить мониторинг процесса эволюции мер государства по снижению факторов риска и последующего возвращения к нормальной деятельности. GIR будет, при необходимости, обновляться с тем, чтобы отразить изменения в период чрезвычайной ситуации с COVID-19. Будут проводиться регулярные встречи между сотрудниками Штаб-квартиры ИКАО и всех региональных бюро в целях обсуждения эволюции ситуации с COVID-19 и любой необходимости о внесении соответствующих изменений в GIR. Целевой срок возобновления нормальной деятельности будет постоянно анализироваться и изменяться по мере необходимости.

### 6.3 Определение и обработка предлагаемых поправок к инструктивному документу "Взлет" и другим инструктивным материалам

Время от времени будет проводиться обзор инструктивного документа "Взлет" в целях определения необходимости в каких-либо поправках к нему с целью учесть изменяющуюся ситуацию. В этом отношении региональные бюро будут работать с государствами и заинтересованными сторонами для определения тех мер по снижению факторов риска, указанных в инструктивном документе "Взлет", которые сохраняют свою эффективность, которые необходимо удалить, скорректировать или добавить в зависимости от эксплуатационного опыта. Региональные бюро будут также собирать комментарии государств и направлять их в Штаб-квартиру для консолидации. Эта работа по-прежнему будет проводиться в тесном сотрудничестве со всеми заинтересованными сторонами. Изменения и корректировки к мерам по снижению факторов риска будут вноситься на постоянной основе по мере развития ситуации, и принципиальные поправки технического и процедурного характера, относящиеся к инструктивному документу "Взлет", будут публиковаться с санкции Генерального секретаря и представляться Совету. В случаях, когда поправки к инструктивному документу "Взлет" могут потребовать модификации ключевых



принципов или рекомендаций, содержащихся в докладе ЦГВА, они будут согласованы в рамках ЦГВА перед их публикацией с санкции Генерального секретаря и представлены Совету.

## Заключение

GIR охватывает главным образом с целью возобновить деятельность авиации, добиться быстрого и стабильного восстановления и построить более устойчивую авиационную систему неисчерпывающие приоритетные действия и инициативы ИКАО, а также основные средства, чтобы поддержать государства и отрасль в их усилиях по выполнению рекомендаций и инструктивных указаний ЦГВА.

Такие нацеленные на результат действия потребуют усилий, скоординированных государствами, международными и региональными организациями и отраслью на основе платформ, созданных ИКАО на глобальных и региональных уровнях, а также таких форумов как CAPSCA. Постоянное двухстороннее взаимодействие, обмен информацией и представление отчетов о ходе выполнения позволит ИКАО точно определить проблемы и потребности государств и отрасли; и последовательно регулировать их с расширением возможностей выполнения и оказания содействия, например, посредством введения большего числа пакетов iPASC и обмена большим количеством примеров передовой практики. Информация и комментарии, полученные от государств, также будут способствовать будущему обновлению доклада ЦГВА и/или инструктивного документа "Взлет".

Региональные бюро будут пользоваться своей близостью к государствам для того, чтобы, помимо прочего, предоставлять им актуальную информацию о всех действиях, механизмах и инструментах, и рекомендовать им представлять сообщения о ходе работы посредством онлайн-платформы и обращаться к ИКАО за помощью. Региональные бюро также будут в состоянии упорядочить свои региональные инициативы в соответствии с GIR, обеспечивая соответствие рекомендациям и инструктивным указаниям ЦГВА.

Учитывая ведущую роль авиации в посткризисном восстановлении и ее значение и положительный вклад в работе по реализации национальных, региональных и глобальных приоритетов, твердые обязательства государств и их готовность выполнять рекомендации и инструктивные указания ЦГВА являются основным условием, определяющим курс авиации на возобновление и восстановление деятельности. В этой связи ИКАО вновь подтверждает свою самую большую приверженность делу активного оказания поддержки и расширения своей деятельности, при необходимости, по решению неотложных проблем и задач, возникающих в результате развивающейся пандемии.

Признавая неопределенность эволюции кризиса, GIR сохранит свой гибкий подход к деятельности, чтобы успешно решить поставленную задачу обеспечения безопасного, надежного и устойчивого возобновления и восстановления отрасли и создания более выносливой авиационной системы в будущем.

— — — — —

## Добавление

### Рекомендации ЦГВА в привязке к содержанию Глобальной дорожной карты осуществления (GIR)

Рекомендации ЦГВА	Ссылки на GIR	
	Глава	Раздел
<b>Меры, касающиеся безопасности полетов (рекомендации 1, 2, 3)</b>	3	3.3: Безопасность полетов  3.7: Аэродромы  3.8: Аэронавигационное обслуживание  3.10: Международная авиация общего назначения
<b>Авиационные меры по охране здоровья населения (рекомендации 4, 5)</b>	3	3.4: Меры в области общественного здравоохранения
<b>Меры, касающиеся авиационной безопасности и упрощения формальностей (рекомендации 6, 7, 8, 9)</b>	3	3.5: Упрощение формальностей  3.6: Авиационная безопасность
<b>Экономические и финансовые меры (рекомендация 10)</b>	3	3.9: Экономика воздушного транспорта  3.11: Мобилизация ресурсов
<b>Мониторинг и обмен опытом с помощью ИКАО (рекомендация 11)</b>	4 и 5	4.1 и 4.2: Координационные мероприятия  5.1 и 5.2: Мероприятия по мониторингу и отчетности

— КОНЕЦ —