



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 12 повестки дня. Итоги Конференции высокого уровня по COVID-19

УРОКИ, ИЗВЛЕЧЕННЫЕ ИЗ COVID-19, И ГОТОВНОСТЬ К БУДУЩИМ ПАНДЕМИЯМ

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

ИАТА признает работу, проделанную ИКАО благодаря Целевой группе Совета по восстановлению авиации (ЦГВА) и Механизму сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA) в ответ на вызовы пандемии COVID-19. Однако глобальная реакция на COVID-19 показала ограниченность существующих многосторонних структур. Предпринятые государствами действия, носившие фрагментарный характер, привели к сложному комплексу ограничений по пересечению границ и мер в области здравоохранения, что вызвало замешательство как у путешественников, так и у эксплуатантов и затруднило восстановление международной авиации.

Хотя пандемия COVID-19 еще не закончилась, многие страны предприняли значительные шаги, направленные на восстановление международной мобильности. Значит, настало время подвести итоги реагирования на COVID-19 и извлечь уроки, которые могут способствовать более быстрому и координированному реагированию на чрезвычайные ситуации в области здравоохранения в будущем.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) обратиться к ИКАО с просьбой провести полный пересмотр инструктивного материала "Взлёт" и Руководства по мерам управления факторами риска при международных операциях в связи с COVID-19 (Дос 10152), опубликованных ЦГВА;
- б) призвать ИКАО возглавить разработку общей схемы для реагирования на будущие чрезвычайные ситуации в области здравоохранения, которые могут повлиять на международные перевозки. Общая схема должна основываться на пересмотре инструктивного материала "Взлёт" и быть "нейтральной к патогенам";
- в) поручить ИКАО формализовать управление CAPSCA в целях повышения его эффективности в качестве платформы для сотрудничества между заинтересованными сторонами в области авиации и здравоохранения. Структура управления должна подкрепляться официальной рабочей программой.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Незначительные
<i>Справочный материал</i>	Инструктивный материал ЦГВА "Взлёт" Дос 10152, Руководство по мерам управления факторами риска при международных операциях в связи с COVID-19

¹ Тексты на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены ИАТА.

1. **ВВЕДЕНИЕ**

1.1 ИАТА высоко оценивает усилия ИКАО и CAPSCA по развитию сотрудничества между сообществами воздушного транспорта и общественного здравоохранения. ИАТА также приветствует работу ЦГВА, направленную на быструю разработку многоуровневой совокупности протоколов биологической безопасности для управления рисками для здоровья, связанными с международными перевозками.

1.2 Эффективная межотраслевая координация и надежное сотрудничество между государственным и частным секторами необходимы для эффективного глобального реагирования на пандемии и чрезвычайные ситуации в области общественного здравоохранения, и опыт COVID-19 показал, что необходимо проделать большую работу для обеспечения того, чтобы чрезвычайные ситуации в области здравоохранения в будущем не нарушали работу воздушного транспорта в той степени, как это было в случае с COVID-19.

1.3 Являясь профессиональной ассоциацией в составе мировой авиационной отрасли, ИАТА подтверждает неизменную приверженность авиакомпаний-членов ИАТА осуществлению согласованных на глобальном уровне протоколов для борьбы с распространением инфекционных заболеваний воздушным транспортом во время чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения, имеющих международное значение.

2. **ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО COVID-19 (HLCC)**

2.1 В ходе Конференции высокого уровня по COVID-19 (HLCC) в ноябре 2021 года государства-члены ИКАО признали проблемы, порожденные разрозненными мерами реагирования на COVID-19, и глубокое влияние, которое они оказали на глобальные связи и мобильность, а также на восстановление мировой экономики.

2.2 Кроме того, Конференция HLCC признала важную роль воздушного транспорта в дистрибуции вакцин, а также основных предметов медицинского назначения и средств индивидуальной защиты в поддержку глобальных усилий по борьбе с пандемией COVID-19, а также с другими кризисами и чрезвычайными ситуациями.

2.3 Государства обязались следовать "стратегии управления факторами риска для международной гражданской авиации, которая является гибкой, соразмерной, недискриминационной и основанной на научных данных, в тесном сотрудничестве и при координации деятельности с сектором общественного здравоохранения исходя из согласованных в максимально возможной степени для целей авиаперевозок практических мер, и которая подкреплена регулярным обзором, мониторингом и своевременным обменом информацией между государствами".

2.4 В настоящем рабочем документе предлагаются три набора мер для реализации рекомендаций HLCC и обеспечения лучшей подготовки авиационного сектора к будущим пандемиям.

3. УРОКИ, ИЗВЛЕЧЕННЫЕ ИЗ COVID-19

3.1 Инструктивный материал "*Взлёт*" сыграл важную роль в обеспечении первых шагов по возобновлению международных авиаперевозок. Руководство было разработано с поразительной скоростью, в качестве реакции на неотложный характер ситуации, сложившейся в то время. Поскольку пандемия все еще находилась на ранней стадии и многое было еще неизвестно как о динамике передачи вируса, так и об эффективности различных мер по ограничению его распространения, многоуровневый подход, основанный на модели "швейцарского сыра", был приемлем.

3.2 С мая 2020 года многое изменилось:

- a) вирус значительно эволюционировал, так что преобладающие в середине 2022 года варианты имеют характеристики очень отличные от "дикого" вируса;
- b) разработка и распространение высокоэффективных вакцин и методов лечения повысили способность государств справляться с последствиями COVID-19;
- c) появилось большее понимание того, какие из мер по смягчению последствий для общественного здравоохранения эффективны в борьбе с распространением вируса, а какие меры менее полезны.

3.3 Хотя пандемия еще не закончилась, поскольку восстановление международных авиаперевозок набирает обороты, настало время подвести итоги для первоначально принятых ответных мер на COVID-19, как указано в документе "*Взлёт*" и документе ИКАО Doc 10152, с тем чтобы извлечь уроки и обеспечить более быстрое и эффективное реагирование на чрезвычайные ситуации в области здравоохранения в будущем, которое сведет к минимуму сбои в работе международной авиации.

3.4 ИАТА предлагает ИКАО поручить провести пересмотр документа "*Взлёт*" и соответствующей документации. В ходе работы по пересмотру следует запросить информацию у CASAG и представить отчет Совету.

4. НА ПУТИ К СОЗДАНИЮ ОБЩЕЙ СХЕМЫ ДЛЯ РЕАГИРОВАНИЯ НА БУДУЩИЕ ВСПЫШКИ ЗАБОЛЕВАНИЙ

4.1 Для обеспечения большей последовательности и предсказуемости в реагировании в будущем на чрезвычайные ситуации в области здравоохранения, которые могут повлиять на международные перевозки, необходима общая схема реагирования. Общая схема должна основываться на результатах пересмотра инструктивного материала "*Взлёт*" и быть достаточно гибкой, чтобы ее можно было легко адаптировать к специфике конкретного патогена. Как минимум, структура реагирования должна включать следующие элементы:

4.1.1 Пропорциональный набор мер по снижению рисков, которые можно применить в случае необходимости. Особое внимание следует уделить минимизации нагрузки по обеспечению любых мер на экипаж, признавая решающую роль воздушного транспорта в обеспечении существования глобальных цепочек поставок, включая помощь в дистрибуции вакцин, лекарств и другого медицинского оборудования. Руководство по возможному внедрению мер по снижению риска для здоровья населения должно также содержать четкие рекомендации относительно

процесса дээскалации и/или отмены таких мер, например, путем использования положений об истечении срока действия.

4.1.2 Набор общих стандартов для учетных данных медицинского характера для обеспечения взаимного признания, а также аналогичные протоколы для предоставления информации об отслеживании контактов, где это необходимо. Хотя разработка цифровых учетных данных медицинского характера и государственных цифровых платформ в сфере здравоохранения стала крупным успехом глобального реагирования на COVID-19, необходимы дальнейшие усилия для повышения интероперабельности используемых в настоящее время учетных данных и облегчения прямого взаимодействия между путешественниками и властями. Эта работа должна быть интегрирована с инициативой ВОЗ по предоставлению смарт-сертификатов о вакцинации "Smart Vaccine Certificate". Предпринимая усилия, связанные с цифровыми учетными данными медицинского характера, следует учитывать потребности тех, кто не имеет доступа к цифровым технологиям, и обеспечивать соответствие цели не оставить без внимания ни одну страну.

4.1.3 Реагированию на будущие события в области здравоохранения будет способствовать большая прозрачность информации об оценках рисков, проводимых государствами. Это уже изложено в Международных медико-санитарных правилах (ММСП). ИКАО следует содействовать созданию платформы для обмена информацией об оценках рисков.

4.1.4 Общая платформа для обмена данными о мерах в сфере путешествий, применяемых к пассажирам и членам экипажа: по данным Института миграционной политики (MPI)² по состоянию на конец 2021 года было введено более 100 000 различных мер, касающихся международных поездок. Навигация по этой разрозненной системе мер сбивала с толку путешественников и создавала серьезные производственные сложности для эксплуатантов, особенно в тех случаях, когда меры для пассажиров и членов экипажа отличались. Необходимо создать общую глобальную платформу для обмена такой информацией и её распространения.

4.1.5 Меры, изложенные в этом документе, помогут уменьшить масштабы и продолжительность сбоев в авиаперевозках во время будущих вспышек заболеваний, а также будут способствовать более плавному восстановлению. COVID-19 более двух лет ограничивал международные авиаперелеты, и в ряде мест возникли некоторые временные "проблемы роста", поскольку спрос начал восстанавливаться в значительных объемах. Хотя проблемы, связанные с восстановлением, носят краткосрочный и нерегулярный характер в контексте COVID-19, более организованное и согласованное реагирование на чрезвычайные ситуации в области здравоохранения должно означать, что их можно будет полностью избежать в будущем.

5. ФОРМАЛИЗАЦИЯ РОЛИ МЕХАНИЗМА CAPSCA

5.1 Поскольку ВОЗ публикует и администрирует ММСП, ИКАО и ВОЗ должны эффективно сотрудничать. COVID-19 выявил проблему эффективной координации между секторами авиации и здравоохранения на глобальном и национальном уровнях, в том числе между ИКАО и ВОЗ. CAPSCA предлагает уникальный инструмент для улучшения этих взаимоотношений. Для того, чтобы механизм CAPSCA был полностью эффективным, необходимо уточнить его роль и назначение, сделать управление CAPSCA более жестким и усилить участие ВОЗ.

² Институт миграционной политики, отчет "COVID-19 and the State of Global Mobility in 2021"

5.2 ИАТА предлагает три нижеследующие меры, позволяющие CAPSCA реализовать свой потенциал:

- a) сформулировать четкую миссию CAPSCA с упором на научный анализ, включая усиление роли CASAG в разработке руководящих указаний;
- b) на основе определения миссии CAPSCA следует разработать официальную трехлетнюю программу работы, включающую этапы и целевые показатели для каждого года, которая должна быть утверждена Советом ИКАО;
- c) чтобы надлежащим образом сосредоточиться на выполнении рабочей программы, следует усилить надзор за CAPSCA, включая регулярное предоставление отчетов Совету ИКАО.

6. ДЕЙСТВИЯ

6.1 Ассамблее предлагается:

6.1.1 Обратиться к ИКАО с просьбой провести полный пересмотр инструктивного материала ЦГВА "*Взлёт*" и другой соответствующей документации. В ходе работы по пересмотру следует запросить информацию у CASAG и представить отчет Совету.

6.1.2 Призвать ИКАО возглавить разработку общей схемы для реагирования на будущие чрезвычайные ситуации в области здравоохранения, которые могут повлиять на международные перевозки. Общая схема должна основываться на результатах пересмотра ЦГВА и быть "нейтральной к патогенам", чтобы ее можно было легко адаптировать к специфике конкретной вспышки заболевания.

6.1.3 Поручить ИКАО формализовать управление CAPSCA в целях повышения его эффективности в качестве платформы для сотрудничества между заинтересованными сторонами в области авиации и здравоохранения. Структура управления должна подкрепляться официальной рабочей программой, рассчитанной на три года, с регулярным предоставлением отчетов Совету и надзором с его стороны.