



ЕВ 2020/36

17 июня 2020 года

СОЗДАНИЕ САНИТАРНОГО КОРИДОРА ДЛЯ ЗАЩИТЫ ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ COVID-19 (ГРУЗОВЫЕ АВИАРЕЙСЫ, КОНТРОЛЬНЫЕ ОБЛЕТЫ ПОСЛЕ ВЫПОЛНЕНИЯ РЕГЛАМЕНТНЫХ РАБОТ, ПЕРЕГОНОЧНЫЕ ПОЛЕТЫ И ДОСТАВКА ВОЗДУШНОГО СУДНА С ЗАВОДА ЭКСПЛУАТАНТУ)

1. Этот электронный бюллетень заменяет бюллетень **ЕВ 2020/30** от 11 мая 2020 года, а также прилагаемый к нему инструктивный материал "*Создание санитарного коридора для защиты членов летного экипажа во время пандемии COVID-19*" (грузовые авиарейсы).
2. Введение широкомасштабных и непоследовательных пограничных ограничений в условиях пандемии COVID-19 серьезно нарушило систему поставок основных медицинских товаров, необходимых для борьбы с этой пандемией. Транспортировка таких товаров часто зависит от наличия воздушного судна у эксплуатанта, и поэтому своевременная доставка недавно приобретенного и отремонтированного воздушного судна является важным фактором работы системы поставок. Более того, такие пограничные ограничения влияют на эксплуатацию воздушного судна, необходимую в целях поддержания летной годности и деятельности по техническому обслуживанию, включая привлечение компетентного технического персонала. Также может существовать эксплуатационная необходимость в полёте воздушного судна (например, перегоночный полет) только с экипажем на борту (например, действия в ответ на экологическую опасность, перебазирование воздушного судна и пр.).
3. В целях содействия непрерывному выполнению полетов при одновременном предотвращении распространения COVID-19 и защите здоровья членов экипажа в рамках "Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения" (CAPSCA) рекомендуется реализовать концепцию "санитарного коридора" (PHC).
4. Концепция PHC была разработана на основе оценки рисков с учетом принципов управления безопасностью полетов, при этом ключевыми элементами являются использование "чистого" экипажа, "чистого" воздушного судна, "чистых" объектов аэропорта и перевозка "чистых" пассажиров. Чистый в этом контексте означает реализацию в рамках сектора воздушного транспорта мер по обеспечению, насколько это возможно, статуса, подтверждающего "отсутствие инфицирования COVID-19".
5. В рамках CAPSCA были рассмотрены соответствующие документы Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) и заинтересованных сторон в области авиации и проведены консультации с партнерами по CAPSCA, государствами-членами, входящими в состав CAPSCA, Исследовательской группой ИКАО по медицинским положениям (MPSG) и другими

заинтересованными сторонами в области авиации и общественного здравоохранения для разработки конкретного инструктивного материала по РНС в период пандемии COVID-19. В мае 2020 года этот предварительный инструктивный материал, применимый к членам лётного экипажа, выполняющим грузовые авиаперевозки, был опубликован в качестве дополнения к бюллетеню EB 2020/30.

6. Позднее в рамках CAPSCA указанный предварительный инструктивный материал был пересмотрен на основе самой последней имеющейся научной информации, включая рекомендации Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ, 5 июня 2020 года, [https://www.who.int/publications/i/item/advice-on-the-use-of-masks-in-the-community-during-home-care-and-in-healthcare-settings-in-the-context-of-the-novel-coronavirus-\(2019-ncov\)-outbreak](https://www.who.int/publications/i/item/advice-on-the-use-of-masks-in-the-community-during-home-care-and-in-healthcare-settings-in-the-context-of-the-novel-coronavirus-(2019-ncov)-outbreak)) по использованию масок. Рамки инструктивного материала были также расширены за счёт включения в него контрольных облетов после выполнения регламентных работ, перегоночных полетов и полетов в целях доставки воздушного судна с завода эксплуатанту.

7. Обновленный инструктивный материал, касающийся непосредственно выполнения летными экипажами необходимых грузовых авиарейсов, контрольных облетов после выполнения регламентных работ, перегоночных полетов и полетов в целях доставки воздушного судна с завода эксплуатанту, представлен в добавлении к данному электронному бюллетеню и будет опубликован на сайте CAPSCA (www.capsca.org). Данный инструктивный материал дополняет документ "*Взлет. Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19*" (27 мая 2020 года, <https://www.icao.int/covid/cart/Pages/CART-Take-off.aspx>), подготовленный Целевой группой Совета по восстановлению авиации (ЦГВА), и не противоречит ему. В настоящее время в рамках CAPSCA разрабатывается дополнительный инструктивный материал, касающийся авиарейсов для оказания гуманитарной помощи, репатриационных и регулярных пассажирских авиарейсов.

Вложение:

Временный инструктивный материал: Создание санитарного коридора для защиты членов летного экипажа во время пандемии COVID-19 (грузовые авиарейсы, контрольные облеты после выполнения регламентных работ, перегоночные полеты и полеты в целях доставки воздушного судна с завода эксплуатанту)

Выпущен с санкции Генерального секретаря

ДОПОЛНЕНИЕ к ЕВ 2020/36

СОЗДАНИЕ САНИТАРНОГО КОРИДОРА ДЛЯ ЗАЩИТЫ ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ COVID-19 (ГРУЗОВЫЕ АВИАРЕЙСЫ, КОНТРОЛЬНЫЕ ОБЛЕТЫ ПОСЛЕ ВЫПОЛНЕНИЯ РЕГЛАМЕНТНЫХ РАБОТ, ПЕРЕГОНОЧНЫЕ ПОЛЕТЫ И ДОСТАВКА ВОЗДУШНОГО СУДНА С ЗАВОДА ЭКСПЛУАТАНТУ)

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

**Примечание. Этот инструктивный материал был разработан для летных экипажей, выполняющих грузовые авиарейсы, контрольные облеты после выполнения регламентных работ, перегоночные полеты и полеты в целях доставки воздушного судна с завода эксплуатанту, однако он применим к летным экипажам, выполняющим все типы полетов.*

Введение

Широкомасштабные и разнообразные пограничные ограничения, введенные в период пандемии COVID-19, серьезно нарушили глобальную авиационную сеть, включая перевозку товаров первой необходимости, таких как медикаменты и продовольствие. Транспортировка таких товаров часто зависит от наличия воздушных судов у эксплуатанта, и поэтому своевременная доставка недавно приобретенного и отремонтированного воздушного судна является важным фактором работы системы поставок. Более того, такие пограничные ограничения влияют на эксплуатацию воздушного судна, необходимую в целях поддержания летной годности и деятельности по техническому обслуживанию, включая привлечение компетентного технического персонала. Также может существовать эксплуатационная необходимость в полёте воздушного судна (например, перегоночный полет) только с экипажем на борту (например, действия в ответ на экологическую опасность, перебазирование воздушного судна и пр.). Для продолжения деятельности воздушного транспорта важно учитывать результаты соответствующих оценок факторов риска и меры в области общественного здравоохранения, соразмерные этому риску.

Механизм CAPSCA, созданный в 2006 году после кризиса, вызванного SARS, представляет собой добровольную многосекторальную платформу, использующую ресурсы и экспертные знания авиационного сектора и сектора общественного здравоохранения для поддержки готовности к мероприятиям в области общественного здравоохранения в гражданской авиации и управления ими. Механизм CAPSCA объединяет ИКАО (членами Механизма являются 76 % её государств-членов), Всемирную организацию здравоохранения (ВОЗ) и другие учреждения системы Организации Объединенных Наций (ООН), международные авиационные организации, ведомства гражданской авиации и органы общественного здравоохранения на глобальном, региональном и национальном уровнях, и по этой причине этот механизм хорошо подходит для согласования инструктивных материалов и процедур по смягчению последствий COVID-19 для гражданской авиации, обеспечивая при этом в первую очередь безопасность полетов.

Концепция санитарного коридора (PHC)

CAPSCA рекомендует реализовать концепцию "санитарного коридора" (PHC) для содействия непрерывному выполнению полетов с минимальными ограничениями, предотвращая при этом распространение COVID-19 посредством авиаперевозок и обеспечивая защиту здоровья и безопасность экипажа и пассажиров. Ключевыми элементами этой концепции являются использование "чистого" экипажа, "чистого" воздушного судна, "чистых" объектов аэропорта и перевозка "чистых" пассажиров. "Чистый" в этом контексте означает реализацию мер по обеспечению, насколько это возможно, статуса, подтверждающего "отсутствие инфицирования COVID-19".

Концепция PHC была разработана на основе оценки факторов риска с учетом принципов управления безопасностью полетов. Учитывая отсутствие вакцины и надежных методов лечения, а также ограничения в области тестирования и ресурсов, риск заражения COVID-19 во время авиаперелетов не может быть полностью устранен, однако за счёт применения концепции PHC такой риск для экипажа и пассажиров может быть значительно уменьшен.

Реализация концепции PHC в отношении грузовых авиарейсов, контрольных облетов после выполнения регламентных работ, перегоночных полетов и полетов в целях доставки воздушного судна с завода эксплуатанту

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

Инструктивный материал, содержащийся в добавлении А к настоящему документу, может служить основой для согласования процедур, применяемых государствами в целях упрощения процесса выполнения трансграничных грузовых авиарейсов, контрольных облетов после выполнения регламентных работ, перегоночных полетов и полетов в целях доставки воздушного судна с завода эксплуатанту.

В контексте CAPSCA были рассмотрены соответствующие документы ВОЗ и других заинтересованных сторон в области авиации и проведены консультации с партнерами по CAPSCA, государствами-членами, входящими в состав CAPSCA, Исследовательской группой ИКАО по медицинским положениям (MPSG) и другими заинтересованными сторонами в области авиации и общественного здравоохранения для разработки этого инструктивного материала (см. добавление В). В мае 2020 года этот предварительный инструктивный материал, применимый к членам летного экипажа, выполняющим грузовые авиаперевозки, был опубликован в качестве дополнения к бюллетеню EB 2020/30.

Позднее в рамках CAPSCA указанный предварительный инструктивный материал был пересмотрен на основе самой последней имеющейся научной информации, включая рекомендации Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ, 5 июня 2020 года, [https://www.who.int/publications/i/item/advice-on-the-use-of-masks-in-the-community-during-home-care-and-in-healthcare-settings-in-the-context-of-the-novel-coronavirus-\(2019-ncov\)-outbreak](https://www.who.int/publications/i/item/advice-on-the-use-of-masks-in-the-community-during-home-care-and-in-healthcare-settings-in-the-context-of-the-novel-coronavirus-(2019-ncov)-outbreak)) по использованию масок. Рамки инструктивного материала были также расширены за счёт включения в него контрольных облетов после выполнения регламентных работ, перегоночных полетов и полетов в целях доставки воздушного судна с завода эксплуатанту. По мере развития пандемии CAPSCA будет более подробно пересматривать и обновлять инструктивные указания.

Этот инструктивный материал конкретно относится непосредственно к выполнению летными экипажами необходимых грузовых авиарейсов, контрольных облетов после выполнения регламентных работ, перегоночных полетов и полетов в целях доставки воздушного судна с завода эксплуатанту. В настоящее время в рамках CAPSCA разрабатывается аналогичный инструктивный материал, касающийся авиарейсов для оказания гуманитарной помощи, репатриационных и регулярных пассажирских авиарейсов, который будет соответствовать данной концепции РНС. Такой инструктивный материал позволит государствам последовательно и в соответствии с Международными медико-санитарными правилами ВОЗ (ММСП), а также Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО вводить в действие процессы, касающиеся аэропортов, процедур, выполняемых на борту, упрощения формальностей, эксплуатации воздушных судов, организации воздушного движения и навигации.

Добавление А

Согласованный инструктивный материал CAPSCA по упрощению грузовых авиарейсов, контрольных облетов после выполнения регламентных работ, перегоночных полетов и полетов в целях доставки воздушного судна с завода эксплуатанту и защите экипажа во время пандемии COVID-19

1. Применимость

Настоящий инструктивный материал применяется к полетам, обеспечивающим перевозку грузов, регламентные работы и перебазирование воздушных судов без пассажиров, а именно к:

- 1.1 Полетам грузовых воздушных судов, перевозящих грузы;
- 1.2 Полетам пассажирских воздушных судов, перевозящих груз в пассажирском салоне (по соображениям безопасности полетов может потребоваться присутствие на борту воздушного судна, выполняющего такой рейс, членов экипажа, не входящих в состав летного экипажа);
- 1.3 Полетам с участием любого типа воздушных судов в целях поддержания летной годности и выполнения регламентных работ;
- 1.4 Полетам с участием любого типа воздушных судов в целях перебазирования воздушного судна в силу эксплуатационной необходимости только с членами экипажа на борту;
- 1.5 Доставке недавно приобретенных воздушных судов, которые выполняют государственные функции, включая эвакуацию пациентов по воздуху, тушение пожаров с воздуха и оказание гуманитарной помощи.

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

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

Примечание 3. Если конкретно не указано, что речь идет о летном экипаже или кабинном экипаже, термин "экипаж" относится ко всему летному экипажу, присутствие которого на борту требуется для обеспечения выполнения полета эксплуатантом воздушного судна. Это могут быть авиационные инженеры, технические специалисты, пожарные или другие члены экипажа, которые могут потребоваться на борту для обеспечения инженерной поддержки или безопасности полета.

2. Рассматриваемые проблемы

Пандемия COVID-19 постоянно эволюционирует. Настоящий инструктивный материал направлен на решение следующих проблем, с которыми сталкиваются государства:

- 2.1 Когда экипаж отправляется в международный¹ рейс, каким образом можно предотвратить:
 - 2.1.1. Передачу вируса между членами экипажа?
 - 2.1.2. Заражение членов экипажа COVID-19 во время остановки в пути за рубежом?
 - 2.1.3. Ввоз вируса в страну при возвращении членов экипажа?
- 2.2 Когда экипажу разрешается въезд или повторный въезд в страну, как:
 - 2.2.1 Не допустить передачи вируса членами экипажа местным жителям и наоборот, а также появления новых кластеров передачи инфекции?
 - 2.2.2 Принимать соответствующие меры в отношении членов экипажа, когда у них проявляются симптомы COVID-19 по прибытии или во время остановки в пути?

3. Основные соображения

- 3.1 Пандемия COVID-19 охватила все страны мира, заставив все пострадавшие государства ограничивать её распространение с тем, чтобы сгладить эпидемическую кривую и обеспечить государству возможность справиться с пандемией.
- 3.2 Государствами приняты разнообразные стратегии, поскольку органы общественного здравоохранения учитывают различные факторы в своих оценках риска передачи инфекции в случаях её ввоза в страну.
- 3.3 Имеющиеся доказательства подтверждают тот факт, что основным источником распространения SARS-CoV-2 (COVID-19) являются капли респираторных выделений инфицированных лиц во время тесного контакта (например, прямого контакта с зараженными людьми и косвенного контакта с поверхностями в непосредственной окружающей среде или с предметами, используемыми зараженным человеком).
- 3.4 В большинстве случаев COVID-19 передается людьми, имеющими симптомы заболевания. Однако существует возможность передачи вируса людьми, которые заражены, но у которых еще не появились симптомы (предсимптоматическая передача), или людьми, у которых не появляются симптомы (бессимптомная передача). Имеющиеся доказательства говорят о том, что вероятность передачи вируса зараженными людьми без симптомов меньше, чем передача вируса людьми, у которых появляются симптомы.
- 3.5 У некоторых людей, зараженных COVID-19, первые симптомы могут быть очень слабо выраженными и неспецифическими. Симптомы могут включать высокую температуру, кашель, усталость, потерю аппетита, затруднение дыхания и боли в мышцах. Также сообщается о других неспецифических симптомах, предшествующих появлению респираторных симптомов, таких как боль в горле, заложенность носа, головная боль, диарея, тошнота, рвота и потеря обоняния и вкусовых ощущений.
- 3.6 Физическое дистанцирование, гигиена рук (мытьё рук или использование в качестве альтернативы спиртосодержащих антисептиков для рук, если руки не очевидно грязные), респираторная гигиена (закрывание носа и рта при кашле и чихании) и недопущение касания руками рта, глаз и носа остаются одними из ключевых методов профилактики.

¹ Следует также рассмотреть вопрос внутренних авиаперевозок, так как факторы риска, описанные в пункте 2, могут относиться к внутренним авиаперевозкам, в особенности, когда экипаж совершает остановку в пути далеко от места своего жительства.

- 3.7 Органы общественного здравоохранения рекомендуют соблюдать физическую дистанцию не менее одного метра, а лучше двух метров, по мере возможности, во избежание непреднамеренной передачи COVID-19.
- 3.8 В соответствии с применимыми инструктивными указаниями по охране здоровья лицевые маски следует носить в аэропортах и в других местах, где правила физического дистанцирования не выполнимы. Тип лицевой маски (немедицинская или медицинская) следует выбирать, исходя из уровня риска и наличия масок и принимая во внимание потенциальные факторы риска и недостатки использования масок. Использование только маски является недостаточной мерой для обеспечения адекватного уровня защиты. Также следует соблюдать правила гигиены рук и физического дистанцирования. Во всех случаях нужно следовать передовой практике в отношении того, когда и как носить, снимать, заменять и утилизировать маски, а также правилам гигиены рук после снятия масок.
- 3.9 Отдавать предпочтение медицинским маскам как средству индивидуальной защиты должны работники системы здравоохранения и люди с симптомами, схожими с симптомами вируса COVID-19, а также люди в возрасте 60 лет или старше, или люди с такими сопутствующими хроническими заболеваниями, как заболевания сердечно-сосудистой системы, диабет, хроническое заболевание легких, рак или ослабленная иммунная система.
- 3.10 На борту воздушного судна должны быть доступные медицинские препараты в достаточном количестве. Рекомендуется иметь в их числе соответствующее количество универсальных профилактических комплектов (УПК) (аналогично рекомендации для полетов коммерческих воздушных судов по крайней мере с одним членом кабинного экипажа на борту в соответствии с частью I Приложения 6 ИКАО– *Эксплуатация воздушных судов*)².
- 3.11 Эксплуатантам воздушных судов следует пересмотреть текущие правила управления факторами риска, связанного с утомлением членов экипажа, для обеспечения того, чтобы они отражали любые новые ограничения, такие как сокращение возможностей для отдыха или питания экипажа в аэропортах назначения или в случае полётов в целях перебазирования, или изменения в процедурах, такие как сокращение продолжительности остановок в пути. Для обеспечения того, чтобы экипажи не испытывали чрезмерной усталости в ходе выполнения своих оперативных задач, следует принять соответствующие меры по формированию экипажей и составлению расписания.
- 3.12 С учётом сокращения пропускной способности сети члены экипажа могут быть отправлены бесплатно(перебазируются) рейсом другой авиакомпании.
- 3.13 Воздушное судно может во многих аспектах рассматриваться как ограниченная в пространстве или замкнутая рабочая зона. Если практически невозможно в силу существующих ограничений выполнить установленные требования, например, соблюсти меры по дистанцированию в кабине пилотов, эксплуатант воздушного судна должен применять основанный на оценке риска подход при рассмотрении вопроса о применении альтернативных смягчающих мер для предотвращения передачи COVID-19 летному экипажу или от него. Применение многоуровневой стратегии смягчения последствий,

² В состав универсальных профилактических комплектов, как правило, входят сухой порошок, который превращает небольшое количество пролитой жидкости в гранулированный гель; бактерицидное дезинфицирующее средство для очистки поверхностей; салфетки для очистки кожи; лицевая/глазная маска (отдельная или комбинированная); перчатки (одноразовые); водонепроницаемый длиннополый халат с длинными рукавами, завязывающийся на спине; большое absorbирующее полотенце; подборная ложка со скребком; мешок для биологически опасных отходов; инструкции.

предусматривающей использование различных мер контроля факторов риска, обеспечит более эффективную защиту, чем осуществление лишь одной или двух выборочных мер того же типа по контролю факторов риска для предотвращения передачи инфекции.

- 3.14 Имеющиеся данные не подтверждают, что груз является источником заражения вирусом COVID-19. Поэтому не поддерживается применение дополнительных дезинфекционных процедур в отношении грузов, перевозимых на воздушных судах во время пандемии COVID-19. Если на основании оценки факторов риска государство или оператор не устанавливают иные требования, рекомендуется обычное использование средств индивидуальной защиты (СИЗ) и время проведения дезинфекционных процедур.

4. Упрощение формальностей

- 4.1 Членов экипажа, персонал технического обслуживания и специализированный персонал, занимающийся вопросами груза/загрузки, деятельность которых касается полетов с остановкой в пути, следует помещать в медицинский карантин и задерживать для обследования во время остановки в пути или после возвращения только, если у них имеются симптомы или они контактировали на борту или во время остановки в пути с лицами, имеющими симптомы или признаки инфицирования COVID-19.
- 4.2 Членам экипажа, выполняющим полет на пассажирском воздушном судне только с грузом на борту, например, следует обеспечить отправку соответствующего уведомления всем учреждениям во избежание путаницы или в целях надлежащего признания и включения в список членов экипажа таких членов экипажа на борту как старший по загрузке, инженер и бортпроводник.
- 4.3 Государствам следует рассмотреть вопрос реализации следующих мер, способствующих продолжению полета воздушного судна:
- 4.3.1 Не вводить меры карантина для членов экипажа, которым нужна остановка в пути или отдых в целях соблюдения требований, касающихся ограничения полетного времени (ОПВ).
- 4.3.2 Не подвергать членов экипажа досмотру или ограничениям, применимым к другим пассажирам.
- 4.3.3 Применять к членам экипажа максимально неинвазивные методы медицинского осмотра.

5. Инструктивный материал по постоянным мерам

- 5.1 Эксплуатанты воздушных судов несут ответственность за обеспечение дезинфекции воздушного судна с периодичностью, основанной на использовании воздушного судна и рекомендованной авиационными регулирующими органами в координации с местными органами общественного здравоохранения.

- 5.2 Следует использовать средства с доказанной эффективностью действия против COVID-19 и являющиеся безопасными для использования в воздушном судне, исходя из инструкций³ изготовителя комплектного оборудования (ОЕМ) и инструктивных указаний ВОЗ.
- 5.3 Эксплуатантам воздушного судна настоятельно рекомендуется использовать ведомость дезинфекции воздушного судна при COVID-19 (Форма 2 РНС в добавлении С) в качестве подтверждающего документа.
- 5.4 В тех случаях, когда требуется дополнительная дезинфекция, например, дезинфекция кабины пилота во время смены экипажа, эксплуатанты воздушных судов обязаны обеспечить экипаж необходимыми дезинфицирующими материалами и средствами индивидуальной защиты.
- 5.5 Более частое проведение дезинфекции или использование новых средств дезинфекции от COVID-19 может поставить под угрозу эффективность обработки инсектицидами остаточного действия. Эксплуатантам воздушного судна и соответствующим полномочным государственным органам следует определить, ставит ли более частая дезинфекция настолько под угрозу обработку инсектицидами остаточного действия, что возникает необходимость проводить дополнительную или альтернативную дезинсекцию в целях соответствия государственным требованиям.
- 5.6 Члены экипажа, о которых стало известно, что они находились в тесном контакте с лицами, имевшими симптомы или признаки инфицирования COVID-19, должны самоизолироваться до получения результатов тестирования лица, с которым они вступали в контакт, или на период 14 дней после последнего контакта, который мог привести к заражению, если не получены результаты тестирования лица, с которым был контакт. В течение этого периода такой член экипажа должен быть освобожден от выполнения полетных заданий.

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

- 5.7 Член экипажа, о котором стало известно, что он имел тесный контакт с лицом, которое инфицировано COVID-19, должен быть освобожден от выполнения полетных заданий на срок в 14 дней с даты контакта и должен следовать инструкциям местных органов общественного здравоохранения.
- 5.8 Члены экипажа, готовые к исполнению своих обязанностей, следует следить за состоянием своего здоровья и в случае проявления симптомов, указывающих на инфекцию дыхательных путей, или при повышении температуры, недавно появившемся непрекращающемся кашле или затрудненном дыхании, должны уведомить своего работодателя и/или члена врачебно-лётной комиссии (АМЕ), соответственно, и должны быть освобождены от выполнения полетных заданий. Членам экипажа следует самоизолироваться и обратиться за медицинской

³ Изготовители планера рекомендуют использовать 70%-ый водный раствор изопропилового спирта (IPA) в качестве дезинфицирующего средства для поверхностей касания в кабине лётного экипажа. Следует дать ссылку на соответствующие организации здравоохранения для получения указаний относительно эффективности используемых средств против вирусов. Следует упомянуть инструкции OEM, чтобы обеспечить надлежащее применение, вентиляцию и использование индивидуальных средств защиты. Для получения более подробных рекомендаций или дополнительных химических дезинфицирующих средств следует обращаться к конкретному изготовителю планера.

помощью как можно скорее. Им не следует возвращаться на работу до тех пор, пока они не получат разрешение от АМЕ, соответствующего органа здравоохранения или от программы их работодателя по обеспечению охраны труда.

- 5.9 Члены экипажа обязаны соблюдать правила физического дистанцирования как во время выполнения служебных обязанностей, так и в нерабочее время в соответствии с местными санитарными требованиями, относящимися к нерабочему времени.
- 5.10 С учетом нынешней ситуации и в той мере, в какой это допускают требования, касающиеся ограничения полетного времени (ОПВ), эксплуатантам воздушных судов следует использовать разворотные рейсы и избегать для своего экипажа, насколько это практически возможно, длительных остановок в пути и транзита. В случае разворотных рейсов экипажу рекомендуется не покидать воздушное судно (за исключением наружного осмотра воздушного судна). Следует учитывать ситуации с непредвиденными задержками (например, вызванными незапланированными процедурами тестирования) и определить процедуры действий в случае таких непредвиденных задержек.
- 5.11 Следует минимизировать доступ на борт и в кабину лётного экипажа воздушного судна уполномоченного персонала, например, наземного/ технического персонала, и поощрять использование электронной документации.
- 5.12 Доступ на борт воздушного судна должен быть разрешен только в случае, когда приняты меры по физическому дистанцированию. Если сделать это практически невозможно, то такой персонал должен использовать немедицинские лицевые маски для снижения риска потенциального заражения экипажа.
- 5.13 Кислородные маски должны быть продезинфицированы после каждого использования⁴ с помощью имеющихся средств. Во время отдыха в полете каждому члену экипажа должны быть предоставлены постельные принадлежности для индивидуального пользования. Каждый комплект постельного белья должен упаковываться и храниться отдельно.

6. Инструктивный материал на период нахождения в аэропортах

- 6.1 Экипажу рекомендуется сотрудничать с аэропортовыми полномочными органами и соблюдать общие гигиенические меры и меры дистанцирования, осуществляемые эксплуатантами аэропортов с учетом.
- 6.2 Аэропортовым полномочным органам следует сотрудничать с государственными органами, чтобы обеспечить в аэропортах, насколько это практически возможно, выделенные проходы для оказания содействия экипажу, в том числе любому экипажу, который перебазирован к месту исполнения служебных обязанностей, при прохождении таможенного досмотра и пограничных формальностей в целях минимизации контактов с другими пассажирами.
- 6.3 Эксплуатантам воздушных судов и членам их экипажей рекомендуется сотрудничать с органами общественного здравоохранения в аэропортах при прохождении проверки на входе или выходе из аэропортов, если заполненная **карточка состояния здоровья члена экипажа в отношении COVID-19 (добавление D)** не принимается органом общественного здравоохранения.

⁴ Согласно инструкциям изготовителя комплектного оборудования (ОЕМ)

- 6.4 Проверки, проводимые государствами, следует осуществлять в соответствии с протоколами соответствующих полномочных органов здравоохранения. Проверки могут включать в себя собственные заявления перед полетом и после него, измерение температуры и визуальный осмотр членов экипажа. Членам экипажа, имеющим признаки или симптомы, указывающие на заражение COVID-19 или на контакт с лицом, инфицированным COVID-19, может потребоваться дополнительное освидетельствование, целевая оценка состояния здоровья, проводимая медицинским персоналом в специальном месте для проведения собеседований в аэропорту или в заранее определенном лечебно-профилактическом учреждении за пределами аэропорта.
- 6.5 Если на основании медицинского освидетельствования члены экипажа предположительно инфицированы COVID-19 или такое инфицирование подтверждено, государство может потребовать их изоляции. В качестве альтернативы эксплуатант воздушного судна может осуществить медицинскую репатриацию такого члена экипажа надлежащими способами, если имеется согласие на возвращение этого члена экипажа в основное место базирования.

7. Инструктивный материал по предполетным процедурам

- 7.1 Эксплуатанты воздушного судна обязаны напоминать экипажу, что симптомы COVID-19, в том числе высокая температура, делают их непригодными для выполнения служебных обязанностей. Прежде чем приступить к выполнению своих служебных обязанностей члены экипажа должны заполнить карточку состояния здоровья члена экипажа в отношении COVID-19.
- 7.2 Эксплуатанты воздушного судна обязаны в соответствии с указаниями OEM осуществлять процедуру дезинфекции рычагов управления и поверхностей кабины пилотов перед полетом при смене экипажа, используя средства, которые эффективно действуют против COVID-19 и являются безопасными для использования в авиации.
- 7.3 Экипаж должен, насколько это практически возможно, избегать контактов с другими людьми и наземным/техническим персоналом, а также соблюдать надлежащие правила гигиены рук и физического дистанцирования при проведении предполетных проверок и брифингов.
- 7.4 Любой экипаж, который перебазирован к месту исполнения служебных обязанностей, проходит на воздушное судно последним.
- 7.5 Если лицевые маски широко доступны, то эксплуатантам воздушных судов рекомендуется предоставлять летному экипажу соответствующие лицевые маски, которые могут использоваться в тех случаях, когда невозможно обеспечить физическое дистанцирование, при поездках к воздушному судну и от него, а также во время остановок в пути. В целях обеспечения безопасности полета члены летного экипажа могут снимать свои лицевые маски, когда они находятся в кабине пилота и дверь кабины пилота закрыта.
- 7.6 Эксплуатантам воздушных судов следует информировать летный экипаж о правилах использования лицевых масок, основанных на рекомендациях ВОЗ по использованию масок в контексте COVID-19. При отсутствии лицевых масок экипаж может использовать немедицинские лицевые маски в соответствии с рекомендациями ВОЗ.

8. Инструктивный материал по процедурам во время полета

- 8.1 Члены экипажа, включая любой экипаж, который перебазирован к месту исполнения служебных обязанностей, должны соблюдать надлежащую гигиену рук, принимать меры по физическому дистанцированию и сведению к минимуму всех видов несущественного общения и контактов с другими членами экипажа, насколько это практически возможно, во время исполнения служебных обязанностей.
- 8.2 Любые экипажи, которые перебазированы к месту исполнения служебных обязанностей, инженеры, технические специалисты или другие члены экипажа во время полета должны иметь отведенные им места в специально выделенных отсеках воздушного судна, отделенных от летного экипажа, если такие места имеются, для обеспечения рекомендованного физического дистанцирования на протяжении полета и при условии, что эксплуатационные требования и/или требования к техническому обслуживанию не требуют их размещения в кабине лётного экипажа.
- 8.3 В случае, если во время полета у члена экипажа наблюдается высокая температура или любые симптомы, которые могут свидетельствовать о заражении COVID-19, член экипажа должен следовать процедурам, изложенным в руководстве ВОЗ, надеть лицевую маску и изолировать себя от других членов экипажа, при условии, что это не повлияет на безопасность полета. При наличии пространственных ограничений эксплуатанту воздушного судна следует учитывать факторы риска и принципы обеспечения безопасности полетов при рассмотрении альтернативных мер по предотвращению передачи COVID-19. По прибытии заболевшему члену экипажа следует явиться в органы общественного здравоохранения для дальнейшего обследования.

9. Инструктивный материал по послеполетным процедурам

- 9.1 При выполнении всех послеполетных формальностей и предполетных формальностей в случае разворотных рейсов экипаж, включая любой экипаж, который перебазирован к месту исполнения служебных обязанностей, должен, насколько это практически возможно, соблюдать меры физического дистанцирования, надлежащую гигиену рук и сводить к минимуму все виды несущественного общения и контакты с другими членами экипажа и любым наземным/техническим персоналом и их личными вещами, если таковые присутствуют.
- 9.2 Любой экипаж, который перебазирован к месту исполнения служебных обязанностей, выходит из воздушного судна первым.

10. Остановка в пути

Если экипажу требуется остановка в пути, вдали от их основного места проживания, то эксплуатант обязан согласовать этот вопрос с соответствующими находящимися в аэропортах органами общественного здравоохранения государства, и, в тех случаях, когда меры карантина являются обязательными, принять следующие меры:

- 10.1 Организация поездок (между аэропортом и приемлемым местом размещения⁵): эксплуатанту воздушного судна следует организовать транспортировку членов экипажа от воздушного судна до их отдельных комнат и обратно, обеспечивая при этом соблюдение гигиенических мер и поддержание рекомендуемого физического дистанцирования, в том числе в пределах транспортного средства, насколько это возможно.
- 10.2 В месте размещения:
- 10.2.1 В любое время экипаж обязан соблюдать местные медико-санитарные нормы и правила;
- 10.2.2 Каждому члену экипажа положена отдельная комната (одиночное проживание), которая подвергается санитарной обработке до заселения.
- 10.2.3 Принимая во внимание вышеизложенное и насколько это практически возможно, членам экипажа следует:
- (i) избегать контактов с другими людьми и поддерживать нормы физического дистанцирования с другими членами экипажа. Оставаться в комнате, за исключением случаев обращения за медицинской помощью или удовлетворения неотложных потребностей, включая физические тренировки, при соблюдении правил физического дистанцирования;
 - (ii) посещать места общего пользования в месте размещения только в том случае, если соблюдаются правила физического дистанцирования;
 - (iii) питаться в номере, брать еду на вынос или питаться за отдельным столом в ресторане, предпочтительно в месте размещения, соблюдая меры физического дистанцирования;
 - (iv) регулярно отслеживать появление симптомов, включая высокую температуру;
 - (v) соблюдать надлежащую гигиену рук, респираторную гигиену и физическое дистанцирование при возникновении необходимости покинуть комнату по тем единственным причинам, которые указаны в подпунктах i) и iii), или в чрезвычайных ситуациях.
- 10.3 При наличии симптомов, которые могут свидетельствовать о заражении COVID-19 во время остановки в пути, соответствующим членам экипажа следует:
- 10.3.1 Доложить об этом эксплуатанту воздушного судна и обратиться за помощью к врачу для оценки вероятности заражения COVID-19.
- 10.3.2 Сотрудничать в ходе проведения такой оценки и возможного дальнейшего обследования на COVID-19 в соответствии с процедурой проведения такого обследования, установленной государством (например, проведение такой оценки в номере или в отдельном помещении в месте размещения, или в ином месте).
- 10.3.3 Если в соответствии с вышеуказанными процедурами, установленными государством, член экипажа был подвергнут такому обследованию и подозрение на COVID-19 не подтвердилось, то эксплуатант воздушного судна может организовать возвращение этого члена экипажа в основное место базирования.
- 10.3.4 Если наличие COVID-19 у члена экипажа предполагается или подтверждено государством и это государство не требует изоляции, такой член экипажа может быть надлежащими способами репатрирован по медицинским показаниям, если имеется согласие на его возвращение в основное место базирования.

⁵ Приемлемое место размещения: предусматривает для размещения каждого члена экипажа отдельную хорошо проветриваемую комнату в тихом месте с кроватью, устройством регулирования температуры и интенсивности освещения, а также круглосуточным доступом к продуктам питания и напиткам.

Добавление В

Справочные материалы

1. ИКАО: ЦГВА: " Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19"
2. ВОЗ: Применение масок в контексте COVID-19, временное руководство от 5 июня 2020 г.
3. ВОЗ: Операционные аспекты контроля случаев и вспышек COVID-19 на воздушном транспорте
4. SAFO 20009 от 17 апреля 2020 г. (Федеральное авиационное управление Министерства транспорта США)
5. ВОЗ: Рациональное использование средств индивидуальной защиты при коронавирусной болезни (COVID-19) и соображения применительно к ситуации их острой нехватки, временное руководство от 6 апреля 2020 г.

Участвующие организации

ИКАО

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

Партнеры в области общественного здравоохранения

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

Глобальные партнеры в рамках CAPSCA

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

Региональные партнеры и другие партнеры в рамках CAPSCA

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

Исследовательская группа ИКАО по медицинским положениям

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

Добавление С

ВЕДОМОСТЬ ДЕЗИНФЕКЦИИ ВОЗДУШНОГО СУДНА ПРИ COVID-19

Регистрация воздушного судна: _____

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

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

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

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

Форма 2 "санитарного коридора" (PHS)

Добавление D

Карточка состояния здоровья члена экипажа в отношении COVID-19	
<p>Цель этой карточки: Предоставление информации, вносимой членом экипажа до вылета с целью подтвердить его состояние здоровья на предмет заражения COVID-19 и упростить оформление государственными органами здравоохранения.</p> <p>Несмотря на заполнение этой карточки, член экипажа может быть, тем не менее, подвергнут дополнительному освидетельствованию органами общественного здравоохранения в рамках процедуры многоуровневой профилактики, например, при зафиксированной температуре 38°C или больше.</p>	
<p>1. В течение последних 14 дней был ли у вас тесный контакт (лицом к лицу в пределах 1 метра и продолжительностью более 15 минут или непосредственный физический контакт) с человеком, имеющим симптомы, которые могут свидетельствовать о заражении COVID-19?</p> <p style="text-align: center;">Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/></p>	
<p>2. Наблюдался ли у вас любой из следующих симптомов в течение последних 14 дней:</p> <p>Высокая температура Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Кашель Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Затрудненное дыхание Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/></p>	
<p>3. Температура на момент начала исполнения служебных обязанностей: Температура не регистрировалась, поскольку не было ощущения/признаков повышенной температуры <input type="checkbox"/></p> <p>Температура в градусах C° <input type="checkbox"/> / F° <input type="checkbox"/> : _____ Дата (дд/мм/гг): _____ Время: _____ Метод определения: Лоб <input type="checkbox"/> Ухо <input type="checkbox"/> Другое <input type="checkbox"/> _____</p>	
<p>4. Получали ли вы положительный результат ПЦР-анализа на COVID-19 в последние 14 дней?</p> <p style="text-align: center;">Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/></p> <p>Приложить отчет, если имеется</p>	
<p>Идентификационная информация о члене экипажа:</p> <p>Имя, фамилия: Авиакомпания / эксплуатант воздушного судна: Гражданство и номер паспорта: Подпись: Дата (дд/мм/гг):</p>	

Форма 1 "санитарного коридора" (PHS)