

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

(ГЛОБАЛЬНАЯ ДОРОЖНАЯ КАРТА ВНЕДРЕНИЯ)

Оглавление

Краткое содержание	3
1. Введение.....	5
2. Область применения	5
3. Деятельность по поддержке внедрения	6
3.1. Пакеты внедрения (iPASC).....	6
3.2. Центр по осуществлению реагирования на COVID-19 и восстановления после него (CRRIC).....	7
3.3. Безопасность полетов	7
3.4. Меры в области общественного здравоохранения	9
3.5. Упрощение формальностей.....	12
3.6. Авиационная безопасность.....	15
3.7. Аэродромы.....	16
3.8. Аэронавигационное обслуживание	16
3.9. Экономические и финансовые меры.....	18
3.10. Международная авиация общего назначения.....	19
3.11. Мобилизация ресурсов	20
3.12. Информационное взаимодействие.....	21
4. Координационные мероприятия.....	23
4.1. Цели, механизмы и средства	23
4.2. Координация с государствами-членами, региональными организациями и комиссиями	24
4.3. Координация с заинтересованными сторонами отрасли.....	24
4.4. Координация с ВОЗ и другими учреждениями системы ООН	25
5. Деятельность по контролю и представлению отчетности.....	26
5.1. Цели, механизмы и средства	26
5.2. Информационные табло и отчеты.....	28
6. Периодические обзоры и обновления	28
6.1. Сбор и обработка комментариев	28
6.2. Периодические обзоры глобальной дорожной карты внедрения.....	29
6.3. Определение и обработка предлагаемых поправок к инструктивному документу «Взлет» и другим инструктивным материалам	29
Заключение.....	30
Добавление	32

Краткое содержание

Задача данного документа «Глобальная дорожная карта внедрения (GIR)» заключается в том, чтобы способствовать возобновлению и восстановлению деятельности системы гражданской авиации путем создания благоприятных условий, позволяющих ИКАО эффективно выполнить рекомендации и инструктивные указания, представленные в докладе Целевой группы Совета ИКАО 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 по осуществлению реагирования на COVID-19 и восстановления после него (CRRIC), глобальные и региональные инициативы вместе с соответствующими сроками.

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

- а) **Деятельность по поддержке внедрения** 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 внедрения (iPASC), предназначенные для удовлетворения растущих потребностей государств и отрасли. Кроме того, региональные бюро продолжают оказывать помощь государствам, принимая и реализуя 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 межотраслевого сотрудничества по вопросу мер в области общественного здравоохранения.
- c) **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 внедрения и оценивать продолжающееся влияние 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 ИКАО 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. Область применения

Глобальная дорожная карта внедрения (GIR) содержит описание действий, механизмов и инструментов ИКАО, направленных на поддержку, координацию и мониторинг мероприятий по применению 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 дорожную онлайн карту (именуемую далее дорожной онлайн картой), доступ к которой будет предоставлять Центр по осуществлению реагирования на COVID-19 и восстановления после него (см. пункт 3.2, CRRIC). Дорожная онлайн карта повысит прозрачность, обеспечит гибкость процесса регионального применения и упростит сотрудничество со всеми заинтересованными сторонами.

С начала вспышки COVID-19 все региональные бюро 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 внедрения

Для оказания поддержки процессу внедрения 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 внедрения.

3.1. Пакеты внедрения (iPASC)

Составляя важную часть мероприятий по поддержке внедрения, пакеты внедрения (iPASC) будут по-прежнему разрабатываться в полном соответствии с рекомендациями и инструктивным материалом ЦГВА. iPASC представляет собой сборник инструктивных материалов, учебных материалов, инструментов, экспертной помощи и, при необходимости, инструктивный материал по закупкам. Его цель заключается в том, чтобы способствовать реализации и регулированию процесса внедрения 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 iPASC может быть подобрано согласно конкретным потребностям регионов, субрегионов или государств. В настоящее время готовы для использования два пакета iPASC (по упрощению формальностей и управлению безопасностью полетов), и разрабатываются дополнительные пакеты. Более подробная информация представлена по адресу: <http://www.icao.int/iPASC>.

3.2. Центр по осуществлению реагирования на COVID-19 и восстановления после него (CRRIC)

Центр по осуществлению реагирования на COVID-19 и восстановления после него (CRRIC) был создан на защищенном портале ИКАО (<https://portal.icao.int>). CRRIC объединяет ресурсы и инструменты для поддержки процесса внедрения, 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 iPASC и мероприятия помощи, проводимые CASPCA или с помощью других инструментов;
- онлайн дорожной карте;
- 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 продолжать направлять информацию о различиях, связанных с чрезвычайной ситуацией, вызванной COVID-19 (CCRD), с помощью подсистемы электронной системы представления информации о различиях (EFOD).

Обеспечение уверенности эксплуатантов воздушных судов в нормативной базе во время вспышки 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, связанные с 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 «ослаблениями»), 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 послаблению, 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 проводит работу с представителями отрасли, 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 моделирование 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 межотраслевому 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 внедрение, в основном посредством визитов для оказания технической помощи по линии CAPSCA, осуществляемых с целью оценки планов подготовки и реагирования и предоставления рекомендаций по улучшению. Первоначально они будут проводиться путем представления контрольных перечней в режиме онлайн, 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 РНС 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».

РНС 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, приложения для смартфона в целях поощрения оцифровывания и обеспечения единообразного внедрения инструктивных указаний. Существующие формы РНС включают в себя карточку состояния здоровья члена экипажа в отношении COVID-19 (форма 1 РНС); ведомость дезинфекции воздушного судна при COVID-19 (Форма 2 РНС); и ведомость уборки/дезинфекции аэропорта при COVID-19 (форма 3 РНС). 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 обучением 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 межотраслевой 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, которые обеспечат форум для проведения консультаций и совместного использования информации по вопросам упрощения формальностей между государственными заинтересованными сторонами, включая полномочные органы гражданской авиации, таможни, иммиграционного контроля, карантин, общественного здравоохранения и других полномочных органов, представителей других, связанных с воздушным транспортом сообществ (в том числе связанных с пассажирскими и грузовыми перевозками), и представителей отрасли на национальном уровне и уровне 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.» (Doc 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 информации о передовых практиках 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 обеспечения мер по охране здоровья (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 апробированных передовых практик.

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 (АНО) 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 сменной 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, по-прежнему будет сложной задачей в краткосрочной и среднесрочной перспективе. Меры по снижению остроты этой проблемы обновляются государствами в подсистеме CCRD системы EFOD, и информация об этих мерах предоставляется всем заинтересованным сторонам на сайте ИКАО, посвященном COVID-19. В некоторых регионах поставщики аэронавигационного обслуживания сталкиваются с трудностями при проведении обслуживания и калибровки метеорологического оборудования, наземной калибровки и калибровки в полете навигационных средств и валидации схем полетов по приборам. 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 провайдеров АНО с тем, чтобы повысить уровень безопасности полетов, эффективность и благополучия 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 обеспечения бесперебойного аэронавигационного обслуживания 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 внутренней 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 iPASC как продуктов, под которые необходимо мобилизовать ресурсы. Стратегия ИКАО по мобилизации ресурсов является "живым" документом, к которому можно получить доступ на [Платформе мобилизации ресурсов](#).

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 грузовых авиаперевозок, 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 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 обмене 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 перевозок, чтобы обеспечить признание их потребностей полномочными авиационными органами и национальными регулирующими органами и использовать экспертные знания отрасли сообразно 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 погрузочные терминалы, 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 как на воздушный, так и на 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. стр. 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 передовые практики, которыми 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 внедрения 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 iPASC 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 внедрения 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 iPASC.

5.2. Информационные табло и отчеты

В CRRIC создано информационное табло для мониторинга хода глобального внедрения, на котором представлены показатели и сопутствующая информация для оценки уровня внедрения 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 автоматического зависимого наблюдения в режиме радиовещания (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 провайдеров АНО, 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 внедрения

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 внесения 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, принимая во внимание 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, или 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 мер по снижению факторов риска будут вноситься на постоянной основе по мере развития ситуации, а непринципиальные 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

С первоочередной целью возобновления деятельности авиации, обеспечения быстрого и стабильного восстановления и более устойчивой авиационной системы дорожная карта GIR содержит неисчерпывающий перечень приоритетных мероприятий и инициатив ИКАО, а также основных средств, направленных на оказание поддержки государствам и отрасли в их деятельности 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 сведения 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 работу 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 уверенного возобновления деятельности и восстановления отрасли и создания более устойчивой авиационной системы в будущем.

Добавление

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

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

— КОНЕЦ —