

**ДОКУМЕНТЫ ИКАО, КАСАЮЩИЕСЯ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ**  
**Индекс**

Страница №

<b>Приложение 6. Эксплуатация воздушных судов</b>	
<b>Часть I. Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты .....</b>	<b>2</b>
Глава 6. Бортовые приборы, оборудование и полетная документация	
Дополнение В. Запасы медицинских средств	
<b>Приложение 9. Упрощение формальностей.....</b>	<b>6</b>
Глава 8. Прочие положения по упрощению формальностей	
Добавление 1. Генеральная декларация	
Добавление 13. Карта информации о местонахождении пассажира в целях здравоохранения	
<b>Приложение 11. Обслуживание воздушного движения.....</b>	<b>10</b>
Глава 2. Общие положения	
Дополнение С. Материал, касающийся планирования мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств	
<b>Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения (PANS-ATM, Doc 4444).....</b>	<b>17</b>
Глава 16. Прочие правила	
<b>Приложение 14. Аэродромы .....</b>	<b>19</b>
Глава 9. Аэродромные эксплуатационные службы, оборудование и установки	
<b>Рекомендации ИКАО государствам .....</b>	<b>22</b>

-----

**Приложение 6. Эксплуатация воздушных судов**  
**Часть I. Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты**

Глава 6. Бортовые приборы, оборудование и полетная документация

...

**6.2 Все самолеты: все полеты**

...

6.2.2 Самолет оснащается:

- а) запасом необходимых медицинских средств, помещаемых в легкодоступных местах.

**Рекомендация.** Запасы медицинских средств должны включать:

- 1) один или несколько комплектов первой помощи для использования кабинным экипажем в целях оказания помощи в случаях ухудшения состояния здоровья;
- 2) для самолетов, на которых требуется перевозить кабинный экипаж в качестве членов летного состава экипажа, один универсальный профилактический комплект (два для самолетов, на которых разрешено перевозить более 250 пассажиров), предназначенный для использования членами кабинного экипажа при оказании помощи в случаях ухудшения состояния здоровья, связанных с предполагаемым инфекционным заболеванием или заболеванием в результате вступления в контакт с жидкими компонентами организма;
- 3) для самолетов, на которых разрешено перевозить более 100 пассажиров на отрезках пути с продолжительностью полета более 2 ч, медицинский комплект, предназначенный для использования врачами или другими имеющими надлежащую квалификацию лицами при оказании неотложной медицинской помощи в полете.

*Примечание.* Инструктивный материал, касающийся типов, количества, мест размещения и содержимого запасов медицинских средств, приводится в дополнении В;

...

**ДОПОЛНЕНИЕ В. ЗАПАСЫ МЕДИЦИНСКИХ СРЕДСТВ**

*Дополнительный материал к п. 6.2.2 а) главы 6*

**ТИПЫ, КОЛИЧЕСТВО, МЕСТА РАЗМЕЩЕНИЯ И СОДЕРЖИМОЕ ЗАПАСОВ  
МЕДИЦИНСКИХ СРЕДСТВ**

**1. Типы**

1.1 Следует обеспечивать запасы указанных ниже медицинских средств различных типов: комплект(ы) первой помощи на всех самолетах, универсальный(е) профилактический(е) комплект(ы) на всех самолетах, которые требуют наличия члена кабинного экипажа, и комплект медицинских средств на самолете, на котором разрешено перевозить более 100 пассажиров на отрезках пути с продолжительностью полета более 2 ч. В тех случаях, когда это допускается национальными правилами, эксплуатанты могут выбрать вариант иметь на борту рекомендованные медицинские средства в комплекте первой помощи.

1.2 Если исходить из имеющихся оригинальных сведений, то наличие на борту самолетов автоматических наружных дефибрилляторов (AED), по всей вероятности, принесет пользу только небольшому числу пассажиров. Тем не менее эти устройства установлены на борту воздушных судов многих эксплуатантов, поскольку они обеспечивают единственное эффективное средство при фибрилляции сердца. Вероятнее всего, что такие устройства окажутся полезными при установке на воздушных судах, перевозящих большое число пассажиров, при полетах на отрезках пути большой протяженности. Наличие на борту AED должно определяться эксплуатантами на основе оценки факторов риска, включая конкретные потребности для эксплуатации.

## **2. Количество комплектов первой помощи и универсальных профилактических комплектов**

### **2.1 Комплекты первой помощи**

Количество комплектов первой помощи должно соответствовать числу пассажиров, разрешенному к перевозке на данном самолете:

<i>Пассажиры</i>	<i>Комплекты первой помощи</i>
0–100	1
101–200	2
201–300	3
301–400	4
401–500	5
Более 500	6

### **2.2 Универсальные профилактические комплекты**

На борту воздушных судов, выполняющих обычные полеты, для обслуживания которых требуется, по крайней мере, один член cabinного экипажа, должны иметься один или два универсальных профилактических комплекта. Дополнительный(ые) комплект(ы) должен(ны) предоставляться в случаях повышенной опасности для здоровья населения, таких как вспышка серьезного инфекционного заболевания, обладающего пандемическим потенциалом. Такие комплекты могут использоваться для очистки потенциально инфекционного содержимого организма, такого как кровь, моча, рвотная масса, фекалии, и для защиты cabinного экипажа, который оказывает помощь в потенциально инфекционных случаях подозреваемого инфекционного заболевания.

## **3. Места размещения**

3.1 Комплекты первой помощи и универсальные профилактические комплекты должны размещаться в пассажирской кабине по возможности равномерно. Они должны находиться в легкодоступных для членов cabinного экипажа местах.

3.2 Комплект медицинских средств, в случае его перевозки, должен храниться в соответствующем надежном месте.

## **4. Содержимое**

4.1 Ниже приводятся рекомендации относительно типичного содержимого комплектов первой помощи, универсальных профилактических комплектов и комплектов медицинских средств.

#### 4.1.1 *Комплект первой помощи:*

- перечень содержимого;
- антисептические тампоны (упаковка из 10 штук);
- лейкопластырные повязка (полоски лейкопластыря);
- бинт марлевый размером 7,5 см × 4,5 м;
- повязка косыночная с булавками безопасными;
- повязка противоожоговая размером 10 × 10 см;
- повязка компрессная стерильная размером 7,5 × 12 см;
- повязка марлевая стерильная размером 10,4 × 10,4 см;
- лента клейкая шириной 2,5 см (рулон);
- клейкие стерильные полоски (или аналогичные клейкие полоски);
- очищающее средство для рук или дезинфицирующие салфетки;
- прокладка со щитком или лента для глаза;
- ножницы размером 10 см (если разрешено национальными правилами);
- лента клейкая хирургическая размером 1,2 см × 4,6 м;
- пинцеты для удаления осколков;
- одноразовые перчатки (пара);
- термометры (нертутные);
- реанимационная маска с обратным клапаном для искусственного дыхания;
- руководство по оказанию первой помощи (текущее издание);
- бланк регистрации инцидентов.

В тех случаях, когда это разрешено национальными полномочными органами, в комплекты первой помощи могут включаться следующие лекарства:

- болеутоляющее средство слабого/умеренного действия;
- противорвотное средство;
- средство против заложенности носа;
- антацидное (противокислотное) средство;
- антигистаминное средство.

#### 4.1.2 *Универсальный профилактический комплект*

- сухой порошок, который превращает небольшое количество пролитой жидкости в стерильный гранулированный гель;
- бактерицидное дезинфицирующее средство для очистки поверхностей;
- салфетки для очистки кожи;
- лицевая/глазная маска (отдельная или комбинированная);
- перчатки (одноразовые);
- защитный фартук;
- большое абсорбирующее полотенце;
- подборная ложка со скребком;
- мешок для биологически опасных отходов;
- инструкции.

#### 4.1.3 *Комплект медицинских средств:*

Оборудование

- перечень содержимого;

- стетоскоп;
- сфигмоманометр (предпочтительно электронный);
- дыхательные трубки ротоглоточные (три размера);
- шприцы (соответствующих размеров);
- иглы (соответствующих размеров);
- катетеры для внутривенного вливания (соответствующих размеров);
- антисептические салфетки;
- перчатки (одноразовые);
- ящик для использованных игл;
- мочевыводящий катетер;
- система внутривенного вливания;
- венозный кровоостанавливающий жгут;
- марлевый тампон;
- лента клейкая;
- хирургическая маска;
- трахеальный катетер (или внутривенная канюля большого диаметра) для оказания неотложной помощи;
- зажим для пуповины;
- термометры (нертутные);
- основные карты реанимационной деятельности;
- маска с клапаном;
- карманный электрический фонарь и батарейки.

#### Лекарственные препараты

- адреналин 1:1000;
- антигистамин (инъекционный);
- глюкоза 50 % (или ее эквивалент) (инъекционная: 50 мл);
- нитроглицерин (в таблетках или аэрозольной упаковке);
- основные болеутоляющие средства;
- седативные антиконвульсанты (инъекционные);
- противорвотное средство (инъекционное);
- инъекционный расширитель бронхов;
- атропин (инъекционный);
- адренокартикальный стероид (инъекционный);
- мочегонное средство (инъекционное);
- лекарство для борьбы с противородовым кровотечением;
- хлористый натрий 0,9 % (минимум 250 мл);
- ацетилсалициловая кислота (аспирин для перорального использования);
- пероральный бета-блокатор.

При наличии сердечного монитора (с или без AED) включить в данный перечень:

- адреналин 1:10 000 (или разбавленный адреналин 1:1000).

*Примечание. Конференция Организации Объединенных Наций по принятию Единой конвенции о наркотических средствах приняла в марте 1961 года такую Конвенцию, статья 32 которой содержит специальные положения, касающиеся наличия наркотиков в комплектах медицинских средств на борту воздушных судов, выполняющих международные рейсы.*

**Приложение 9. Упрощение формальностей**  
**ГЛАВА 8. ПРОЧИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ**

**Е. Применение Международных медико-санитарных правил  
и связанных с ними положений**

8.12 Договаривающиеся государства придерживаются соответствующих положений *Международных медико-санитарных правил* (2005), установленных Всемирной организацией здравоохранения.

8.13 Договаривающиеся государства принимают все возможные меры к тому, чтобы учреждения, делающие прививки, использовали типовые международные свидетельства о вакцинации или профилактике в соответствии со статьей 36 и Приложением 6 *Международных медико-санитарных правил* (2005) с целью обеспечения их повсеместного признания.

8.14 Каждое Договаривающееся государство принимает меры к тому, чтобы все эксплуатанты воздушных судов и соответствующие учреждения имели возможность заблаговременно до вылета информировать пассажиров о прививках, требуемых полномочными органами страны назначения, а также снабдить их типовыми международными свидетельствами о вакцинации или профилактике, отвечающими требованиям статьи 36 и Приложения 6 *Международных медико-санитарных правил* (2005).

8.15 Командир воздушного судна обеспечивает незамедлительное информирование органа управления воздушным движением о любом подозрении на инфекционное заболевание, с тем чтобы можно было обеспечить наличие специального медицинского персонала и оборудования, необходимых для предотвращения угрозы здоровью людей по прибытии данного воздушного судна.

*Примечание 1. Подозрение на наличие инфекционного заболевания, требующее дополнительной оценки, может возникать в том случае, если наблюдается лихорадка (температура 38 °C/100 °F или выше), сопровождающаяся одним или несколькими из следующих признаков или симптомов: явно нездоровый внешний вид; постоянный кашель; нарушение дыхания; упорный понос; упорная рвота; кожная сыпь; кровоподтек или кровотечение без нанесения повреждения или недавние проявления спутанности сознания.*

*Примечание 2. В случае подозрения на наличие инфекционного заболевания на борту воздушного судна командир воздушного судна, помимо связанных со здравоохранением юридических требований страны вылета и/или страны назначения, возможно, должен будет выполнять протоколы и процедуры своего эксплуатанта. Последние, как правило, содержатся в сборниках аэронавигационной информации (AIP) соответствующих государств.*

*Примечание 3. В Приложении 6 "Эксплуатация воздушных судов" приводится описание "бортовых" медицинских припасов, которые должны быть на воздушном судне. В Правилах аэронавигационного обслуживания "Организация воздушного движения" (Doc 4444) (PANS-ATM) детально описываются процедуры, которые должен выполнять командир воздушного судна при ведении связи с органом управления воздушным движением.*

8.15.1 **Рекомендуемая практика.** *В тех случаях, когда имеет место угроза для здоровья населения и когда органы здравоохранения Договаривающегося государства требуют*

*представления информации, касающейся маршрутов следования пассажиров и/или экипажей, или контактной информации для отслеживания лиц, которые могли подвергаться опасности заражения инфекционной болезнью, Договаривающимся государствам следует принимать "Карту информации о местонахождении пассажира в целях здравоохранения", приводимую в добавлении 13, в качестве единственного документа, используемого с этой целью.*

*Примечание. Государствам рекомендуется иметь достаточные запасы карт информации о местонахождении пассажира для использования в своих международных аэропортах и распространения среди эксплуатантов воздушных судов с целью заполнения пассажирами и экипажами.*

#### **Г. Национальный авиационный план подготовки к вспышке эпидемии инфекционной болезни**

8.16 Каждое Договаривающееся государство принимает национальный авиационный план подготовки к вспышке эпидемии инфекционной болезни, создающей риск для здоровья населения, или к возникновению чрезвычайной ситуации в области общественного здравоохранения, имеющей международное значение.

*Примечание 1. Рекомендации относительно разработки национального авиационного плана содержатся на странице Aviation Medicine вебсайта ИКАО.*

*Примечание 2. Приложение 11 "Обслуживание воздушного движения" и том I "Проектирование и эксплуатация аэродромов" Приложения 14 "Аэродромы" требуют, чтобы органы обслуживания воздушного движения и аэродромы осуществляли планирование на случай возникновения непредвиденной обстановки или имели планы мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме, соответственно, при возникновении чрезвычайной ситуации в области общественного здравоохранения, имеющей международное значение.*

## ДОБАВЛЕНИЕ 1. ГЕНЕРАЛЬНАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ

<b>ГЕНЕРАЛЬНАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ (въезд/выезд)</b>		
Эксплуатант .....		
Знаки национальной принадлежности и регистрационные знаки ..... Рейс № ..... Дата .....		
Пункт вылета ..... Пункт прибытия .....		
(Название места) (Название места)		
<b>МАРШРУТ ПОЛЕТА</b>		
(В графе "Пункты" всегда указывается пункт отправления, все остановки по маршруту и пункт назначения)		
ПУНКТЫ	ФАМИЛИИ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА*	КОЛИЧЕСТВО ПАССАЖИРОВ НА ДАННОМ ЭТАПЕ ПОЛЕТА**
		<i>Пункт вылета:</i> Взято на борт..... Следует транзитом тем же рейсом .....
		<i>Пункт прибытия:</i> Сошло с борта ..... Следует транзитом тем же рейсом .....
<i>Санитарная декларация</i>  Фамилии и номера кресел или функции лиц на борту (за исключением лиц, страдающих воздушной болезнью, и лиц, получивших случайные повреждения), которые могут страдать инфекционной болезнью (лихорадкой с температурой 38 °C/100 °F или выше, сопровождающейся одним или несколькими из следующих признаков или симптомов: явно нездоровый внешний вид; постоянный кашель; нарушение дыхания; упорный понос; упорная рвота; кожная сыпь; кровоподтек или кровотечение без нанесения повреждения или недавние проявления спутанности сознания, – повышает вероятность того, что лицо страдает инфекционной болезнью), а также больных, снятых с борта во время предыдущей остановки .....  Сведения о всех дезинсекциях и санитарных обработках, производившихся во время выполнения рейса (место, дата, время, способ). Если во время выполнения рейса дезинсекция не производилась, укажите сведения о последней произведенной дезинсекции .....  Подпись (если необходимо), время и дата _____ <span style="margin-left: 250px;">Соответствующий член экипажа</span>		Только для служебных отметок
Заявляю, что все сведения и данные, содержащиеся в настоящей генеральной декларации и любых необходимых приложениях к ней, являются, насколько мне известно, полными, точными и верными и что все транзитные пассажиры продолжают или будут продолжать полет.  _____ ПОДПИСЬ Уполномоченный агент или командир воздушного судна		

297 мм (или 11 3/4 дюйма)

Размер документа 210 × 297 мм (или 8 1/4 × 11 3/4 дюйма).

\* Заполняется по требованию государства.

\*\* В случае предъявления пассажирской ведомости не заполняется (заполняется лишь по требованию государства).

← 210 мм (или 8 1/4 дюйма) →



## ДОБАВЛЕНИЕ 13. КАРТА ИНФОРМАЦИИ О МЕСТОНАХОЖДЕНИИ ПАССАЖИРА В ЦЕЛЯХ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ

КАРТА ИНФОРМАЦИИ О МЕСТОНАХОЖДЕНИИ ПАССАЖИРА В ЦЕЛЯХ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ		
<p>Карта информации о местонахождении пассажира, используемая в целях здравоохранения, заполняется в тех случаях, когда органы здравоохранения подозревают наличие инфекционной болезни. Предоставленная вами информация поможет органам здравоохранения контролировать ситуацию в области здравоохранения путем отслеживания пассажиров, которые могли подвергаться опасности заражения инфекционной болезнью. Предполагается, что эта информация должна храниться органами здравоохранения в соответствии с действующим законодательством и использоваться только в целях здравоохранения.</p>		
Информация о рейсе		
<p>1. Авиакомпания и номер рейса</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <input style="width: 100%; height: 20px; margin-bottom: 5px;" type="text"/>  <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> </div> <div style="width: 45%;"> <input style="width: 100%; height: 20px; margin-bottom: 5px;" type="text"/>  <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> </div> </div> <p style="font-size: small; margin-top: 5px;">Авиакомпания      Номер рейса</p>	<p>2. Дата прибытия</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 33%;"> <input style="width: 100%; height: 20px; margin-bottom: 5px;" type="text"/>  <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> </div> <div style="width: 33%;"> <input style="width: 100%; height: 20px; margin-bottom: 5px;" type="text"/>  <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> </div> <div style="width: 33%;"> <input style="width: 100%; height: 20px; margin-bottom: 5px;" type="text"/>  <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> </div> </div> <p style="font-size: small; margin-top: 5px;">ДД      ММ      ГГГГ</p>	<p>3. Номер места в самолете, которое вы фактически занимали</p> <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>
Личная информация		
<p>4. Имя</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> <div style="width: 45%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> </div> <p style="font-size: small; margin-top: 5px;">Фамилия      Имя (имена)</p> <p>Ваш нынешний домашний адрес (включая страну)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 33%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> <div style="width: 33%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> <div style="width: 33%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> </div> <p style="font-size: small; margin-top: 5px;">Название улицы и номер дома      Город      Штат/провинция</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 33%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> <div style="width: 33%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> </div> <p style="font-size: small; margin-top: 5px;">Страна      ZIP/почтовый индекс</p> <p>Номер вашего телефона (домашний, или служебный, или мобильный)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <input style="width: 100%; height: 20px; margin-bottom: 5px;" type="text"/>  <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> </div> <div style="width: 45%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> </div> <p style="font-size: small; margin-top: 5px;">Код страны      Код зоны      Номер телефона      Адрес электронной почты</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> <div style="width: 45%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> </div> <p style="font-size: small; margin-top: 5px;">Номер паспорта или проездного документа      Страна/организация выдачи</p>		
Контактная информация		
<p>5. Адрес и телефон для связи с вами во время вашего пребывания или, если вы будете посещать много мест, номер вашего мобильного телефона и ваш персональный адрес</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 33%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> <div style="width: 33%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> <div style="width: 33%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> </div> <p style="font-size: small; margin-top: 5px;">Название улицы и номер дома      Город      Штат/провинция</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 33%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> <div style="width: 33%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> <div style="width: 33%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> </div> <p style="font-size: small; margin-top: 5px;">Страна      ZIP/почтовый индекс      Номер телефона (включая код страны) или номер мобильного телефона</p>		
<p>6. Контактная информация о лице, которое будет знать, где вы будете находиться в течение ближайшего 31 дня, на случай необходимости или предоставления вам важной медицинской информации. Просьба указать имя человека, с которым поддерживаются близкие отношения, или коллеги по работе. Этим лицом НЕ должны быть вы.</p> <p>a. Имя</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> <div style="width: 45%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> </div> <p style="font-size: small; margin-top: 5px;">Фамилия      Имя (имена)</p> <p>b. Номер телефона</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <input style="width: 100%; height: 20px; margin-bottom: 5px;" type="text"/>  <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> </div> <div style="width: 45%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> </div> <p style="font-size: small; margin-top: 5px;">Код страны      Код зоны      Номер телефона      Адрес электронной почты</p> <p>c. Адрес</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 33%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> <div style="width: 33%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> <div style="width: 33%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> </div> <p style="font-size: small; margin-top: 5px;">Название улицы и номер дома      Город      Штат/провинция</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 33%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> <div style="width: 33%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> </div> <p style="font-size: small; margin-top: 5px;">Страна      ZIP/почтовый код</p>		
<p>7. Совершаете ли вы поездку с кем-либо еще? ДА/НЕТ Обведите кружком соответствующий ответ. Если да, кто это? (имя лица (лиц) или название группы)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> <div style="width: 45%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div style="width: 45%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> <div style="width: 45%;"><input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/></div> </div>		

## **Приложение 11. Обслуживание воздушного движения**

### **ГЛАВА 2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

...

#### **2.30 Мероприятия на случай непредвиденных обстоятельств**

2.30.1 Полномочные органы обслуживания воздушного движения разрабатывают и публикуют планы мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств в связи с нарушением или потенциальным нарушением обслуживания воздушного движения и соответствующего вспомогательного обслуживания в воздушном пространстве, в котором они несут ответственность за предоставление такого обслуживания. Такие планы мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств разрабатываются, при необходимости, при содействии со стороны ИКАО в тесной координации с полномочными органами обслуживания воздушного движения, ответственными за предоставление обслуживания в смежных районах воздушного пространства, и заинтересованными пользователями воздушного пространства.

*Примечание 1. Инструктивный материал, касающийся разработки, опубликования и выполнения планов мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств, содержится в дополнении С.*

*Примечание 2. Планы мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств могут содержать временные отступления от утвержденных региональных аэронавигационных планов; при необходимости такие отступления утверждаются Президентом Совета ИКАО от имени Совета.*

...

### **ДОПОЛНЕНИЕ С. МАТЕРИАЛ, КАСАЮЩИЙСЯ ПЛАНИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ НА СЛУЧАЙ НЕПРЕДВИДЕННЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ**

*(См. п. 2.29)*

#### **1. Введение**

1.1 Рекомендации в отношении мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств в связи с нарушением обслуживания воздушного движения и соответствующего вспомогательного обслуживания были утверждены Советом 27 июня 1984 года во исполнение резолюции А23-12 Ассамблеи после проведения исследования Аэронавигационной комиссией и консультации с государствами и заинтересованными международными организациями согласно данной резолюции. Впоследствии эти рекомендации были изменены и ужесточены с учетом накопленного опыта применения чрезвычайных мер в различных частях мира и обстоятельствах.

1.2 Цель этих рекомендаций заключается в оказании помощи в обеспечении безопасного и упорядоченного потока международных авиаперевозок в случае нарушения обслуживания воздушного движения и соответствующего вспомогательного обслуживания и сохранении в таких обстоятельствах возможности использования основных международных воздушных трасс в рамках авиатранспортной системы.

1.3 Данные рекомендации были разработаны исходя из того, что обстоятельства до и в ходе событий, обуславливающих нарушение обслуживания международной гражданской авиации, могут быть самыми разными и что мероприятия на случай непредвиденных обстоятельств, включая

доступ на определенные аэродромы в гуманитарных целях, в связи с конкретными событиями и причинами должны определяться с учетом этих обстоятельств. В них устанавливается распределение ответственности между государствами и ИКАО по планированию мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств и меры, рассматриваемые при планировании, применении и прекращении применения таких планов.

1.4 Рекомендации базируются на опыте, который, в частности, свидетельствует, что последствия нарушения обслуживания в конкретном районе воздушного пространства могут существенно сказываться на обслуживании в соседнем воздушном пространстве, что обуславливает необходимость международной координации и, следовательно, при необходимости, участия ИКАО. В этой связи в рекомендациях отражена роль ИКАО в области планирования и координации планов на случай непредвиденных обстоятельств. В них также отражен тот факт, что для сохранения возможности использования основных международных воздушных трасс в рамках авиатранспортной системы роль ИКАО в планировании мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств должна носить глобальный характер и не ограничиваться воздушным пространством над открытым морем и районами, суверенитет над которыми не определен. Наконец, отмечается, что заинтересованные международные организации, такие, как Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) оказывают большую консультативную помощь по вопросам практического применения таких планов в целом и их элементов.

## **2. Статус планов мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств**

Цель планов мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств заключается в предоставлении средств и видов обслуживания, альтернативных предусмотренным региональным аэронавигационным планом, когда данные средства и виды обслуживания временно не предоставляются. Мероприятия на случай непредвиденных обстоятельств, таким образом, носят временный характер и осуществляются только до тех пор, пока не будет восстановлено нормальное обслуживание согласно региональному аэронавигационному плану и, соответственно, не являются поправками к региональному плану, требующими принятия в соответствии с "Процедурой принятия поправок к утвержденным региональным планам". Вместо этого в тех случаях, когда в планах мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств содержатся временные отступления от утвержденного аэронавигационного плана, такие отступления, при необходимости, утверждаются Президентом Совета ИКАО от имени Совета.

## **3. Ответственность за разработку, публикацию и выполнение планов мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств**

3.1 Государство(а), ответственное(ые) за обслуживание воздушного движения и соответствующее вспомогательное обслуживание в конкретном воздушном пространстве, в случае его нарушения или потенциального нарушения также несет(ут) ответственность за принятие мер по обеспечению безопасности полетов международной гражданской авиации и, по возможности, за предоставление альтернативных средств и видов обслуживания. С этой целью государство(а) должно(ы) разрабатывать, публиковать и выполнять соответствующие планы мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств. Такие планы должны разрабатываться, в случае необходимости, в консультации с другими заинтересованными государствами и пользователями воздушного пространства, а также ИКАО, если последствия нарушения обслуживания могут отразиться на обслуживании в соседнем воздушном пространстве.

3.2 Ответственность за принятие надлежащих мер в случае непредвиденных обстоятельств в воздушном пространстве над открытым морем несет(ут) государство(а), обычно

предоставляющее(ие) обслуживание в этом районе, если только ИКАО временно не передает ее другому(им) государству(ам).

3.3 Аналогичным образом, ответственность за принятие надлежащих мер в случае непредвиденных обстоятельств в воздушном пространстве, в котором полномочия на предоставление обслуживания были делегированы другому государству, по-прежнему несет данное государство, если только делегирующее государство временно не отзовет эти полномочия. После отзыва полномочий делегирующее государство берет на себя ответственность за принятие надлежащих мер в случае непредвиденных обстоятельств.

3.4 ИКАО начнет осуществлять и координировать необходимые меры в случае нарушения обслуживания воздушного движения и вспомогательного обслуживания, предоставляемого каким-либо государством, если его полномочные органы по каким-либо причинам не могут надлежащим образом выполнять обязанности, указанные в п. 3.1. В таких случаях ИКАО будет координировать свои действия с государствами, ответственными за воздушное пространство прилегающих районов, в котором нарушено обслуживание, и заинтересованными международными организациями. ИКАО также начнет осуществлять и координировать необходимые меры по просьбе государств.

#### **4. Подготовительные мероприятия**

4.1 При планировании мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств с целью устранения опасности для аэронавигации особое значение имеет время. Своевременное принятие мер в случае непредвиденных обстоятельств требует решительных действий, что также предполагает составление и согласование планов с заинтересованными сторонами, по возможности до событий, требующих принятия надлежащих действий, включая способ и сроки опубликования таких мер.

4.2 По причинам, указанным в п. 4.1, государствам следует проводить, при необходимости, подготовительные мероприятия в целях обеспечения своевременного принятия мер в случае непредвиденных обстоятельств. Такие подготовительные мероприятия должны включать:

- a) подготовку общих планов мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств, рассчитанных на обычно предсказуемые события, такие как забастовки, трудовые конфликты, влияющие на предоставление обслуживания воздушного движения и/или вспомогательного обслуживания. Учитывая тот факт, что мировое авиационное сообщество не является участником подобных конфликтов, государства, предоставляющие обслуживание в воздушном пространстве над открытым морем или в районах, суверенитет над которыми не определен, должны предпринимать соответствующие действия для обеспечения непрерывного предоставления адекватного обслуживания полетов международной гражданской авиации в несuverенном воздушном пространстве. По той же причине государства, предоставляющие ОВД в своем воздушном пространстве, должны предпринимать соответствующие действия для обеспечения продолжения необходимого обслуживания полетов международной гражданской авиации, за исключением посадки или взлета в государстве(ах), где имеет место трудовой конфликт;
- b) оценку риска для полетов гражданских воздушных судов вследствие военного конфликта или актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, а также рассмотрение вероятных и возможных последствий стихийных бедствий или чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения. Подготовительная деятельность должна предусматривать разработку специальных планов на случай

непредвиденных обстоятельств в расчете на стихийные бедствия, чрезвычайные ситуации в области общественного здравоохранения, военные конфликты или акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, которые могут повлиять на использование воздушного пространства для полетов гражданских воздушных судов и/или предоставление обслуживания воздушного движения и вспомогательного обслуживания. Следует отметить, что неиспользование конкретных районов воздушного пространства при краткосрочном уведомлении потребует от государств, ответственных за смежные районы воздушного пространства, и эксплуатантов воздушных судов международной авиации особых усилий по планированию альтернативных маршрутов и обслуживания, и поэтому полномочные органы обслуживания воздушного движения государств должны, насколько это практически возможно, стремиться предвидеть необходимость таких альтернативных действий;

- c) контроль за любыми событиями, способными привести к необходимости разработки и принятия мер на случай непредвиденных обстоятельств. Государствам следует рассмотреть возможность назначения должностных лиц/административных органов для осуществления такого контроля и, в случае необходимости, предпринятия эффективных последующих действий;
- d) назначение/создание центрального органа, который в случае нарушения обслуживания воздушного движения и введения чрезвычайных мер сможет круглосуточно предоставлять текущую информацию о ситуации и соответствующих мерах до возобновления нормального функционирования системы. В рамках такого центрального органа или при нем следует создать группу для координации действий во время нарушения обслуживания.

4.3 ИКАО сможет следить за развитием событий, способных привести к необходимости разработки и принятия мер на случай непредвиденных обстоятельств и, при необходимости, оказывать содействие в разработке и осуществлении таких мероприятий. В случае возникновения потенциального кризиса в соответствующих региональных бюро, а также в Штаб-квартире ИКАО в Монреале будут созданы координационные группы и выделен компетентный персонал для круглосуточной работы. В задачу таких групп будет входить постоянный контроль за информацией, поступающей из всех соответствующих источников, организация постоянного распространения надлежащей информации, полученной государственной службой аэронавигационной информации в месте расположения регионального бюро и Штаб-квартиры, связь с заинтересованными международными организациями и, при необходимости, с их региональными отделениями и обмен текущей информацией с государствами, имеющими непосредственное отношение к событию, а также государствами, являющимися потенциальными участниками мероприятий, в случае непредвиденных обстоятельств. После анализа всех имеющихся данных от соответствующего(их) государства(в) будут получены полномочия на принятие действий, необходимых в конкретных обстоятельствах.

## 5. Координация

5.1 План мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств должен быть в равной мере приемлемым как для органов, предоставляющих обслуживание в таких условиях, так и для пользователей, т. е. с точки зрения способности обслуживающих органов осуществлять возложенные на них функции и с точки зрения безопасности производства полетов и пропускной способности, предусматриваемой планом в этих обстоятельствах.

5.2 В соответствии с этим государства, в которых ожидается или имеет место нарушение обслуживания воздушного движения и/или соответствующего вспомогательного обслуживания, должны, по возможности, незамедлительно уведомить представителя ИКАО, аккредитованного в этих государствах, а также в других государствах, на обслуживание в которых может отрицательно повлиять данное нарушение. Такое уведомление должно включать в себя информацию о соответствующих мерах на случай непредвиденных обстоятельств или просьбу о предоставлении помощи в составлении надлежащих планов.

5.3 С учетом вышеизложенного государствам и/или ИКАО следует, при необходимости, определить подробные координационные требования. В том случае, когда чрезвычайные меры не оказывают значительного влияния на пользователей воздушного пространства или обслуживание, предоставляемое за пределами воздушного пространства данного (одного) государства, число требований по координации, естественно, невелико или они вообще отсутствуют. Считается, что таких случаев будет немного.

5.4 В случае, когда нарушение обслуживания затрагивает несколько государств, необходимо обеспечить тщательную координацию для официального согласования плана мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств всеми этими государствами. Такая тщательная координация должна также обеспечиваться с теми государствами, в которых данное нарушение будет иметь серьезные последствия для обслуживания, например в результате изменения маршрутов воздушного движения, а также с заинтересованными международными организациями, располагающими ценной эксплуатационной информацией и опытом.

5.5 В случае необходимости обеспечение упорядоченного перехода к чрезвычайным мерам координация, о которой говорится в данном разделе, должна предусматривать согласование деталей единообразного текста NOTAM, рассылаемого в срок, оговоренный всеми заинтересованными сторонами.

## **6. Разработка, публикация и применение планов мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств**

6.1 Разработка всеобъемлющего плана мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств зависит от ряда факторов, в том числе от того, используется ли воздушное пространство, в котором произошло нарушение обслуживания, для производства полетов международной гражданской авиации. Суверенное воздушное пространство может использоваться только по инициативе или с согласия, или разрешения полномочных органов соответствующего государства. В противном случае меры на случай непредвиденных обстоятельств должны предусматривать обход данного воздушного пространства и разрабатываться с соседними государствами или ИКАО в сотрудничестве с такими соседними государствами. В случае воздушного пространства над открытым морем или воздушного пространства, суверенитет над которым не определен, план мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств может, в зависимости от конкретных условий, включая степень нарушения предлагаемого альтернативного обслуживания, предусматривать передачу со стороны ИКАО на временной основе ответственности за предоставление обслуживания воздушного движения в соответствующем воздушном пространстве.

6.2 Разработка плана мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств зависит от наличия максимально возможного объема информации о действующих и запасных маршрутах, навигационных возможностях воздушных судов и обеспечиваемом полностью или частично наведении с помощью наземных навигационных средств, возможностях средств наблюдения и связи соседних органов ОВД, количестве и типах воздушных судов, которые предстоит обслужить, и

фактическом состоянии обслуживания воздушного движения, средств связи ОВД, метеорологической службы и службы аэронавигационной информации. Ниже указаны основные элементы, которые необходимо учитывать при планировании мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств в зависимости от обстановки:

- a) изменение маршрутов воздушного движения с целью обхода определенного воздушного пространства или его части, в том числе установление дополнительных маршрутов или участков маршрутов с соответствующими условиями их использования;
- b) установление упрощенной сети маршрутов в конкретном воздушном пространстве, если это возможно, а также схемы распределения эшелонов полета для обеспечения бокового и вертикального эшелонирования, а также процедуры обеспечения соседними районными диспетчерскими центрами продольного эшелонирования в точке входа и сохранения такого эшелонирования на всем протяжении данного воздушного пространства;
- c) передача ответственности за предоставление ОВД в воздушном пространстве над открытым морем или в переданном воздушном пространстве;
- d) обеспечение и эксплуатация соответствующих средств связи "воздух – земля", AFTN и линий прямой речевой связи ОВД, а также передача соседним государствам ответственности за предоставление метеорологической информации и сведений о состоянии аэронавигационных средств;
- e) специальные мероприятия по сбору и распространению донесений с борта воздушного судна в полете и после полета;
- f) требование ко всем воздушным судам о необходимости вести постоянно прослушивание на специальной радиотелефонной ОВЧ-частоте в определенных районах, где связь "воздух – земля" ненадежна или отсутствует, и передавать на этой частоте, желательно на английском языке, информацию о фактическом или расчетном местоположении, включая начало и завершение набора высоты и снижения;
- g) требование ко всем воздушным судам, находящимся в определенных районах, о том, что навигационные огни и огни предупреждения столкновений должны быть постоянно включенными;
- h) требование и процедуры выдерживания всеми воздушными судами увеличенного продольного эшелонирования, которое может быть установлено между воздушными судами на одном и том же крейсерском эшелоне;
- i) требование о выполнении набора высоты или снижения с достаточным уходом вправо от осевой линии специально обозначенных маршрутов;
- j) введение мер по контролю за доступом в район, где нарушено обслуживание, с целью предотвращения перегрузки аварийной системы;
- k) требование о том, чтобы все полеты в районе, где нарушено обслуживание, выполнялись по ППП, включая назначение эшелонов полета по ППП на маршрутах ОВД в данном районе и таблицы крейсерских эшелонов, содержащиеся в добавлении 3 к Приложению 2.

6.3 Оповещать пользователей аэронавигационного обслуживания посредством NOTAM об ожидаемом или фактическом нарушении обслуживания и/или соответствующего вспомогательного обслуживания следует как можно раньше. Извещение NOTAM должно содержать информацию о соответствующих мероприятиях на случай непредвиденных обстоятельств. В случае, если предвидится нарушение обслуживания, извещение следует распространять не позднее чем за 48 ч.

6.4 Уведомление посредством NOTAM о прекращении действия особых мер и возобновлении обслуживания согласно региональному аэронавигационному плану должно рассылаться в кратчайшие сроки для обеспечения упорядоченного перехода к нормальным эксплуатационным условиям.

-----



**Правила авионавигационного обслуживания. Организация воздушного движения  
(PANS-ATM, Doc 4444)**

Глава 16  
ПРОЧИЕ ПРАВИЛА

...

**16.6 УВЕДОМЛЕНИЕ О ПОДОЗРЕНИИ НА НАЛИЧИЕ ИНФЕКЦИОННЫХ БОЛЕЗНЕЙ  
ИЛИ ДРУГОЙ УГРОЗЫ ОБЩЕСТВЕННОМУ ЗДРАВООХРАНЕНИЮ  
НА БОРТУ ВОЗДУШНОГО СУДНА**

16.6.1 Летный экипаж воздушного судна, выполняющего полет по маршруту, в случае(ях) подозрения на наличие инфекционной болезни или другой угрозы общественному здравоохранению на борту воздушного судна сообщает органу ОВД, с которым пилот ведет связь, следующую информацию:

- a) опознавательный индекс воздушного судна;
- b) аэродром вылета;
- c) аэродром назначения;
- d) расчетное время прибытия;
- e) количество лиц на борту;
- f) количество подозреваемых случаев болезни на борту;
- g) характер угрозы общественному здравоохранению, если он известен.

16.6.2 Орган ОВД, получив от пилота информацию о подозрении на наличие инфекционной болезни или другой угрозы общественному здравоохранению на борту воздушного судна, передает как можно скорее сообщение органу ОВД, обслуживающему аэродром назначения/вылета, за исключением тех случаев, когда имеются процедуры уведомления соответствующего полномочного органа, назначенного государством, эксплуатанта воздушного судна или его назначенного представителя.

16.6.3 В тех случаях, когда сообщение о подозрении на наличие инфекционной болезни или другой угрозы общественному здравоохранению на борту воздушного судна принимается органом ОВД, обслуживающим аэропорт назначения/вылета, от другого органа ОВД или от воздушного судна или эксплуатанта воздушного судна, соответствующий орган как можно скорее передает сообщение полномочному органу общественного здравоохранения (ПООЗ) или соответствующему полномочному органу, назначенному государством, а также эксплуатанту воздушного судна или его назначенному представителю и полномочному органу аэродрома.

*Примечание 1. Соответствующая дополнительная информация по вопросу наличия инфекционной болезни или другой угрозы общественному здравоохранению на борту воздушного судна содержится в главе 1 (Определения), пп. 8.12 и 8.15 главы 8 и в добавлении 1 Приложения 9 "Упрощение формальностей".*

*Примечание 2. Предполагается, что в соответствующих случаях ПООЗ вступит в контакт с представителем авиакомпании или эксплуатационным агентством и полномочным органом*

*аэродрома для последующей координации деятельности с воздушным судном, касающейся клинических аспектов и подготовки аэродрома. В зависимости от имеющихся у представителя авиакомпании или эксплуатационного агентства средств связи возможность обеспечения связи с воздушным судном может не представиться до тех пор, пока оно не приблизится к пункту назначения. При полете по маршруту, помимо первоначального уведомления органа ОБД, необходимо избегать использования каналов связи УВД.*

*Примечание 3. Информация, подлежащая передаче на аэродром вылета, позволит предотвратить потенциальное распространение инфекционной болезни или другую угрозу общественному здравоохранению посредством других воздушных судов, вылетающих с того же аэродрома.*

*Примечание 4. Могут использоваться AFTN (срочное сообщение), телефонная и факсимильная связь или другие средства передачи.*

-----

**Приложение 14. Аэродромы**  
**Том I. Проектирование и эксплуатация аэродромов**

**ГЛАВА 9. АЭРОДРОМНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СЛУЖБЫ,  
ОБОРУДОВАНИЕ И УСТАНОВКИ**

**9.1 Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме**

**Общие положения**

*Вступительное примечание. Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме представляет собой процесс подготовки аэродрома на случай возникновения чрезвычайных обстоятельств на аэродроме или в его окрестностях. Целью планирования мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме является сведение к минимуму последствий аварийных ситуаций, прежде всего с целью спасения жизни людей и обеспечения выполнения операций воздушных судов. План мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме определяет порядок координации действий различных аэродромных органов (или служб) и других органов из окружающих аэродром районов, которые могли бы оказать помощь в случае чрезвычайных происшествий. Инструктивный материал в помощь соответствующему органу при организации планирования мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме приводится в части 7 Руководства по аэропортовым службам (Doc 9137).*

9.1.1 План мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме разрабатывается для аэродрома с учетом полетов воздушных судов и других видов деятельности на аэродроме.

9.1.2 План мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме предусматривает координацию действий, предпринимаемых при возникновении чрезвычайных обстоятельств на аэродроме или в его окрестностях.

*Примечание 1. Примеры аварийных ситуаций: аварийные ситуации с воздушными судами, акты саботажа, включая угрозы применения взрывных устройств, незаконный захват воздушного судна, происшествия, связанные с опасными грузами, пожары в зданиях, стихийные бедствия и чрезвычайные ситуации в области общественного здравоохранения.*

*Примечание 2. Примерами чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения являются повышенный риск распространения пассажирами или грузами серьезного инфекционного заболевания в международном масштабе посредством воздушного транспорта и вспышка эпидемии инфекционной болезни, потенциально охватывающие значительную часть аэродромного персонала.*

9.1.3 План обеспечивает координацию действий или участие всех существующих органов, которые, по мнению соответствующего компетентного органа, могут оказать помощь при возникновении аварийной ситуации.

*Примечание 1. Такими органами, например, являются:*

- на аэродроме: органы управления воздушным движением, аварийно-спасательные и противопожарные службы, администрация аэродрома, медико-санитарные службы, включая службы скорой помощи, эксплуатанты воздушных судов, службы безопасности и полиция;*

- вне аэродрома: пожарные команды, полиция, полномочные органы здравоохранения (включая медико-санитарные службы, службы скорой помощи, больницы и службы общественного здравоохранения), военные власти, службы портовой или береговой охраны.

*Примечание 2. Службы общественного здравоохранения осуществляют планирование в целях сведения до минимума для населения отрицательных последствий событий, затрагивающих здоровье, и занимаются вопросом здоровья населения, а не оказанием медицинских услуг отдельным лицам.*

**9.1.4 Рекомендация.** План должен предусматривать необходимое сотрудничество и координацию с координационным центром спасания.

**9.1.5 Рекомендация.** План мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме должен включать по крайней мере следующее:

- a) виды аварийных ситуаций, для которых составляется план мероприятий;
- b) органы, участие которых предусмотрено в плане;
- c) ответственность и роль каждого органа, аварийный оперативный центр и командный пункт для всех видов аварийной обстановки;
- d) информацию о фамилиях и номерах телефонов сотрудников или лиц, с которыми должна устанавливаться связь в случае возникновения конкретной аварийной ситуации;
- e) карту аэродрома и его окрестностей с нанесенной сеткой координат.

9.1.6 Планом предусматривается учет аспектов человеческого фактора в целях обеспечения оптимизации действий всех имеющихся служб в аварийной обстановке.

*Примечание. Инструктивный материал по аспектам человеческого фактора содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (Doc 9683).*

#### **Аварийный оперативный центр и командный пункт**

**9.1.7 Рекомендация.** На случай аварийной ситуации следует иметь стационарный аварийный оперативный центр и подвижной командный пункт.

**9.1.8 Рекомендация.** Аварийный оперативный центр должен быть структурным подразделением аэродромных служб и отвечать за общую координацию и руководство работами в аварийной обстановке.

**9.1.9 Рекомендация.** Командный пункт должен обладать способностью быстрой переброски, при необходимости, к месту происшествия, и он должен осуществлять на месте координацию работ служб по ликвидации последствий происшествия.

**9.1.10 Рекомендация.** Одно лицо должно назначаться руководителем аварийного оперативного центра и, при необходимости, другое лицо – руководителем командного пункта.

#### **Система связи**

**9.1.11 Рекомендация.** В соответствии с планом и с учетом конкретных особенностей аэродрома должны предусматриваться соответствующие системы связи между командным пунктом и аварийным оперативным центром и с участвующими органами.

### ***Отработка действия на случай аварийной обстановки на аэродроме***

9.1.12 В плане устанавливается порядок периодической проверки соответствия плана предъявляемым требованиям и анализа результатов с целью повышения его эффективности.

*Примечание. В план включаются все участвующие органы с предоставленным снаряжением.*

9.1.13 План следует проверять путем отработки:

- a) полномасштабных действий на случай аварийной обстановки на аэродроме через промежутки времени, не превышающие два года, и
- b) отдельных мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме в промежуточный период для устранения любых недостатков, вскрытых в ходе отработки полномасштабных действий, и

затем анализировать, или после ликвидации фактической аварийной ситуации, в целях устранения любых недостатков, обнаруженных при отработке действий или при ликвидации фактической аварийной ситуации.

*Примечание. Цель отработки полномасштабных действий заключается в обеспечении соответствия плана требованиям к ликвидации различных типов аварийных ситуаций. Цель отработки отдельных мероприятий заключается в обеспечении эффективности ответных действий определенных участвующих органов и компонентов плана, например системы связи.*

### ***Аварийные ситуации в сложных условиях***

9.1.14 Планом предусматривается оперативное задействование соответствующих специальных спасательных служб и координация действий с ними в целях проведения аварийно-спасательных работ в тех случаях, когда аэродром расположен вблизи водоемов и/или заболоченной местности, над которыми выполняется значительная часть взлетно-посадочных операций.

9.1.15 **Рекомендация.** *Для аэродромов, расположенных вблизи водоемов и/или заболоченной местности или в труднодоступных районах, в плане мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме следует предусматривать определение, проверку и оценку на регулярной основе заранее установленного времени развертывания специальных спасательных служб.*

# РЕКОМЕНДАЦИИ ГОСУДАРСТВАМ ПО ОРГАНИЗАЦИИ БОРЬБЫ С ИНФЕКЦИОННЫМИ БОЛЕЗНЯМИ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИМИ СЕРЬЕЗНЫЙ РИСК ДЛЯ ЗДОРОВЬЯ НАСЕЛЕНИЯ

## Предисловие

Настоящие рекомендации составлены с целью оказания государствам содействия в разработке относящегося к гражданской авиации плана готовности при любой инфекционной болезни, представляющей серьезный риск для здоровья населения (например, при вирусе гриппа, способного вызвать пандемию гриппа среди людей). План готовности в отношении авиации необходим потому, что воздушное путешествие может ускорить темпы распространения болезни и сократить тем самым время для подготовки мер вмешательства. Хотя остановить распространение некоторых болезней практически невозможно, заблаговременные подготовительные мероприятия могут позволить осуществить задержку и обеспечить больше времени для подготовки. Такая подготовка необходима во многих различных секторах, включая авиацию. Любое дополнительное время, позволяющее наладить производство эффективной вакцины, по всей вероятности, обеспечивает наилучшую возможность для смягчения потенциальных последствий ряда заболеваний, которые можно предупредить с помощью такой профилактической меры.

Эта информация подготовлена в первую очередь для государств; более подробную информацию, касающуюся аэропортов и авиакомпаний, можно найти на веб-сайтах Международного совета аэропортов (МСА) и Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА). По мере развития процесса разработки планов готовности в настоящие рекомендации по обеспечению готовности в авиации со временем будут вноситься изменения в соответствии с Международными медико-санитарными правилами (ММСП) (2005)<sup>1</sup> Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ). Данные рекомендации следует рассмотреть на предмет включения в национальный план готовности.

<sup>1</sup> Международные медико-санитарные правила (2005) вступили в силу 15 июня 2007 года для всех государств – членов ВОЗ, не отклонивших их или не сделавших "оговорок" в установленный срок.

## ОБЩАЯ ГОТОВНОСТЬ

Для принятия мер в случае инфекционной болезни, которая может представлять серьезный риск для здоровья населения, государствам следует разработать национальный план в соответствии с инструкциями по обеспечению готовности, предоставляемыми Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) (например, в отношении гриппа), включающий следующие положения:

- a) Назначение конкретного лица (лиц) в качестве координатора на национальном уровне с целью формулирования политики в области гражданской авиации и принятия организационных мер обеспечения общей готовности.
- b) Назначение координатора по планированию авиационных мероприятий в рамках национального плана обеспечения общей готовности.
- c) Национальная система управления и контроля в сфере планирования, включая определение компетентного органа в каждом назначенном аэропорту (ММСП (2005), статьи 19, 20.1). Модели планирования непрерывности деятельности могут обеспечить рамки для такой системы.

- d) Надежная система информирования органа здравоохранения о скором прибытии больного с подозрением на инфекционное заболевание, когда пилот уведомляет об этом орган управления воздушным движением, в соответствии с положениями пункта 8.15 Приложения 9 ИКАО.
- e) Установление связей (сетевых контактов) на национальном и международном уровнях с целью обмена экспертными знаниями и совместного использования ресурсов.
- f) Национальный план готовности в авиации, эффективно связывающий всех соответствующих авиационных партнеров (включая государственные и частные структуры) в рамках национального плана готовности: в частности, национальному полномочному органу гражданской авиации следует сотрудничать с национальным полномочным органом здравоохранения.
- g) Общие инструкции для любых инфекционных болезней, которые могут быть изменены с учетом конкретных заболеваний.
- h) Рекомендации, основанные на информации ВОЗ, с целью обеспечения глобальной гармонизации планов готовности.
- i) На этапе планирования поездки и бронирования билетов: методы информирования общественности относительно любых соответствующих требований личной гигиены и рисков для здоровья населения. Такая информация должна размещаться на веб-сайтах национальных органов здравоохранения, авиакомпаний, аэропортов, турагентов и соответствующих медицинских ассоциаций; кроме того, она может распространяться путем использования средств массовой информации и телефонных контактов. Каждая заинтересованная сторона должна обеспечивать, чтобы предоставляемая ею информация не противоречила информации ВОЗ или ее национального полномочного органа здравоохранения.
- j) Последовательные рекомендации национального полномочного органа здравоохранения, подготовленные по консультации с национальным полномочным авиационным органом, информирующие лиц, совершающих поездки (пассажиров и членов экипажей), о необходимости отсрочки поездки или обращения за медицинской помощью, если у них наблюдаются признаки или симптомы инфекционной болезни, которая может представлять серьезный риск для здоровья населения.
- k) В случае вспышки болезни Договаривающимся государствам следует развешивать информационно-разъяснительную кампанию среди населения о целесообразности отсрочки поездки лицами, желающими уехать за границу, и необходимости их обращения за медицинской помощью при проявлении признаков или симптомов болезни, вызывающих опасения.
- l) Последовательные медицинские требования в отношении въезда или отказа в праве на въезд в государство, соответствующие рекомендациям ВОЗ.
- m) Система взаимосвязи в целях содействия вышеуказанным мерам.
- n) Если Договаривающиеся государства, в которых отмечена вспышка заболевания, создают запасы медикаментов в целях лечения или профилактики, то в планах распределения лекарств следует предусматривать работников авиакомпаний и аэропортов, включая диспетчеров органов управления воздушным движением. В случае назначения медицинских препаратов с профилактической целью персоналу, играющему критически важную роль в обеспечении безопасности полетов, например

пилотам, кабинному экипажу, авиадиспетчерам, следует учитывать до их приема возможные негативные побочные последствия, включающие когнитивные и поведенческие аспекты. Любой новый медицинский препарат, принимаемый такими лицами, следует принимать в течение испытательного срока, предшествующего профессиональной деятельности, с целью определения наличия каких-либо серьезных побочных последствий. Вопросы обращения с лицами, совершающими поездку, рассматриваются в статье 32 ММСП (2005).

*Примечание.* Обычные и чрезвычайные меры общественного здравоохранения, изложенные в ММСП (2005) (статьи 22-24, 27-28, приложения 1В, 4), имеют важное значение с точки зрения потенциального распространения болезни в международном масштабе. Полномочный орган здравоохранения должен подчеркивать необходимость принятия таких мер в целях предохранения воздушных судов и аэропортовых объектов от источников инфекции.

Кроме того, для выполнения национального плана в случае повышения опасности для здоровья населения государствам следует в соответствии с требованиями к основным возможностям в отношении определенных аэропортов (ММСП (2005), приложение 1В) также создать:

- a) должность (или должности с соответствующими возможностями связи) ответственного за оперативную реализацию национального авиационного плана готовности, имеющего достаточную автономию/гибкость для быстрого принятия решений и определения политики;
- b) национальную сеть быстрой связи, объединяющую:
  - i) партнеров авиационной отрасли, например аэропортовые полномочные органы, санитарные службы и поставщиков медицинского обслуживания в аэропортах, агентов по наземному обслуживанию, органы УВД, авиакомпании и авиацию общего назначения;
  - ii) других партнеров, например органы здравоохранения, безопасности, полиции, наземного транспорта, розничной торговли, иммиграционной службы, таможенной службы и т. д.;
  - iii) общественность;
- c) совместно с другими государствами международную сеть авиационных экспертов и специалистов по общественному здравоохранению для поддержки авиационных партнеров в регионе и информационную систему для быстрого контакта с такими экспертами в периоды чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения;
- d) методику оценки готовности посредством теоретических тестов и практических учений с участием всех заинтересованных сторон, в особенности органов здравоохранения, аэропортов и авиакомпаний, в целях проверки плана, обеспечения принятия адекватных ответных мер и совершенствования плана.



## **ГОТОВНОСТЬ АЭРОПОРТОВ**

(См. веб-сайт Международного совета аэропортов, содержащий дополнительную информацию.)

### **Связь**

Аэропорты должны назначить:

- a) координатора с четко определенными функциями, отвечающего за формулирование политики и организационное обеспечение готовности;
- b) ответственного за оперативную реализацию плана готовности аэропорта, имеющего достаточную автономию/гибкость для быстрого определения политики и принятия решений.

Должны быть налажены каналы связи со следующими организациями или субъектами:

#### 1) Внутренние:

- местный полномочный орган здравоохранения,
- поставщики медицинского обслуживания в аэропортах,
- авиакомпании,
- агенты по оформлению пассажиров,
- органы управления воздушным движением,
- местный госпиталь (и),
- службы скорой медицинской помощи,
- полиция,
- таможенные органы,
- иммиграционные органы,
- органы безопасности,
- пункты розничной торговли в аэропорту,
- службы информации/обслуживания клиентов,
- другие партнеры по необходимости.

#### 2) Внешние:

- лица, совершающие поездку:
  - до прибытия в аэропорт,
  - в здании аэровокзала;
- турагентства;
- международные организации, связанные с миграцией;
- другие аэропорты государства/региона;
- другие аэропорты за пределами государства/региона;
- средства массовой информации.

### **Обследование**

В целях снижения риска переноса болезни из затронутого государства, которая вызывает или может вызвать чрезвычайную ситуацию в области общественного здравоохранения, имеющую международное значение, национальный полномочный орган здравоохранения затронутого Договаривающегося государства в координации с авиационным сектором и в соответствии с рекомендациями ВОЗ должен разработать национальный план обследования при выезде в своих

национальных аэропортах, единообразно применяемый ко всем лицам, стремящимся уехать за границу.

Государствам следует назначить координатора для согласования общенациональных мер медицинского обследования при выезде и применения этих мер в соответствующих обстоятельствах.

Для оценки риска распространения болезни отдельными лицами, совершающими поездку, имеется ряд методов, включая визуальный осмотр, заполнение вопросника и измерение температуры (с помощью теплового сканера или других подходящих методов). Более подробные требования нельзя установить до возникновения вспышки заболевания, и они будут сообщены ВОЗ дополнительно с учетом специфики конкретного случая вспышки, включая аспекты эпидемиологии, способа передачи заболевания и возможной истории болезни обследуемых лиц. Может потребоваться сочетание этих мер.

Обследование при выезде из зоны эпидемии в настоящее время рекомендуется ВОЗ в отношении пандемического гриппа для этапа 4 по шкале ВОЗ и выше. Необходимо быть в состоянии внедрить эту меру за 48 ч после объявления района заболевания зоной этапа 4.

В отношении пандемического гриппа ВОЗ специально разработала временный протокол под названием "Оперативные действия по сдерживанию пандемического гриппа на начальных стадиях". В нем излагается стратегия сдерживания пандемии гриппа на начальных стадиях ее возникновения. Следует вводить ограничения на въезд и выезд из зоны сдерживания, определяемой во временном протоколе (Временный протокол ВОЗ, май 2007 г.).

Обследование следует проводить с помощью надежного оборудования силами персонала, обученного обращению с ним и интерпретации полученных данных. Оборудование должно калиброваться и содержаться в соответствии с рекомендациями изготовителя. Обследование, насколько это возможно, не должно создавать препятствий или неоправданных задержек потока пассажиров и грузов через аэропорт.

Соответствующий полномочный орган здравоохранения по консультации с руководством аэропорта должен создать:

- а) систему внедрения в короткий срок мер обследования лиц, совершающих посадку, по рекомендациям ВОЗ (ММСП (2005), статьи 23.2, 23.3, 31 и 32).

*Примечание 1.* Для содействия обследованию лица, совершающие поездку, должны входить в здание аэропорта через специально предназначенный для этой цели вход(ы). Обследование должно проводиться на как можно более раннем этапе, предпочтительно до перехода лиц, совершающих посадку, в контролируемую зону аэропорта.

*Примечание 2.* Хотя меры обследования при выезде (убытии) всех лиц из районов, где отмечено инфицирование людей вирусом пандемического гриппа, может быть рекомендовано в плане ВОЗ по обеспечению глобальной готовности к эпидемии гриппа, определенные меры обследования при въезде также могут быть полезны:

- в отношении географически изолированных свободных от инфекции районов (островов);
- когда эпидемиологические данные указывают на необходимость это делать;

- если обследование при убытии в пункте посадки лица, совершающего поездку, не является оптимальным;
  - в отношении лиц, прибывающих из зоны эпидемии с установленными границами;
- b) по рекомендации полномочного органа здравоохранения систему оценки состояния лиц, совершающих посадку, у которых при обследовании обнаружены признаки заболевания (или которые прибыли самолетом и демонстрируют симптомы инфекционной болезни, представляющей серьезный риск для здоровья населения), предусматривающую следующие меры:
- выделение медицинского персонала и специального участка для обследования лиц с подозрением на заболевание;
  - создание изолятора и карантинной зоны (для воздушных судов и лиц, совершающих посадку);
  - средства индивидуальной защиты для всех сотрудников медицинского персонала (и других лиц), здоровью которых может угрожать опасность;
  - средства транспорта для проезда в соответствующее медицинское учреждение.

*Примечание 1.* Государства обязаны уважать права лиц, совершающих поездку; они также обязаны предоставлять необходимые материалы, обеспечивать защиту багажа и другого имущества, оказывать медицинскую помощь и предоставлять средства связи лицам, совершающим поездки, подвергаемым таким процедурам общественного здравоохранения, как карантин или изоляция (ММСП (2005), статьи 23.1 и 45).

*Примечание 2.* Инструкции о требуемых мерах контроля в отношении воздушных судов содержатся в статье 27 ММСП (2005).

*Примечание 3.* Карантин большого количества совершающих поездку лиц едва ли оправдан, и его может быть трудно осуществить. Маловероятно и то, что после острой фазы удастся в сколько-нибудь значительной степени предотвратить распространение крупной вспышки заболевания;

- c) систему включения результатов обследования убывающих лиц в аэропортах в национальную систему наблюдения и уведомления о вспышках конкретной болезни. Сбор информации о лицах, совершающих поездку, следует осуществлять в соответствии со статьями 23.1 и 45 ММСП (2005);
- d) организационные меры для подозрительных случаев и на случай бессимптомных контактов с носителями заболевания, в частности формальности в отношении багажа, обеспечения безопасности и работы таможенных органов для лиц, прибывающих из-за границы;
- e) ясные критерии в отношении возможной рекомендации об отказе в поездке, включая юридические основания и меры, принимаемые вслед за такой рекомендацией (ММСП (2005), статья 31.2);
- f) систему реализации в короткий срок мер обследования персонала аэропортов и авиакомпаний. Такие меры могут включать самооценку в домашних условиях по рекомендации полномочного органа здравоохранения.

*Примечание 1.* Если лицо, совершающее поездку, в отношении которого имеется подозрение, что он является носителем инфекционной болезни, идентифицирован после вылета воздушного судна и это воздушное судно должно вернуться в аэропорт вылета или быть направлено в другой аэропорт, действовать в такой ситуации следует как и в случае прибытия воздушного судна с больным на борту (ММСП (2005), статья 28.4-6).

*Примечание 2.* Транзитные пассажиры, как правило, не нуждаются в обследовании, если оно было проведено при убытии (вылете) надлежащим образом (ММСП (2005), статья 25 с)).

## **Закрытие аэропорта**

Вопрос о закрытии аэропорта должен рассматриваться только в исключительных случаях. Договаривающиеся государства могут рассмотреть возможность закрытия аэропорта для регулярного сообщения в случае, если аэропорт находится в пределах или вблизи района вспышки инфекционной болезни, которая может представлять серьезный риск для здоровья населения.

Применительно к пандемическому гриппу в соответствии с временным протоколом ВОЗ (май 2007 г.), если зона сдерживания охватывает крупные пункты транзита воздушного, наземного и морского транспорта, процедуры обследования можно использовать, однако желательной альтернативой является закрытие пункта въезда. Исключительно важно рекомендовать лицам максимально воздерживаться от всякого въезда и выезда из зоны сдерживания, не вызванного острой необходимостью.

## **Ограничения на полеты**

Договаривающимся государствам не следует ограничивать доступ в свое воздушное пространство никакому воздушному судну по причине информации о том, что на борту судна может находиться инфекционный больной. Статья 28 ММСП (2005) "Суда и самолеты в пункте въезда" гласит следующее:

"28.1 При условии соблюдения статьи 43 или как это предусмотрено применимыми международными соглашениями, судну или самолету не может быть запрещено по причинам медико-санитарного характера заходить в любой пункт въезда. Однако если данный пункт въезда не оборудован для применения медико-санитарных мер в соответствии с настоящими Правилами, то этому судну или самолету может быть предложено проследовать на свой страх и риск в ближайший подходящий пункт въезда, доступный для него, если только судно или самолет не имеет таких эксплуатационных проблем, которые делают такое отклонение небезопасным.

28.2 При условии соблюдения статьи 43 или как это предусмотрено применимыми международными соглашениями, государства-участники не могут отказать судам или самолетам в *свободной практике* по медико-санитарным соображениям; в частности, им не может быть отказано в посадке или высадке, выгрузке или погрузке груза или имущества или же в принятии на борт топлива, воды, продуктов питания и запасов. Государства-участники могут поставить условием предоставления *свободной практики* проведение инспекции и, если на борту обнаружен источник инфекции или контаминации, осуществление необходимой дезинфекции, деконтаминации, дезинсекции или дератизации или принятие иных мер, необходимых для предупреждения распространения инфекции или контаминации".

В соответствии с ММСП (2005) термин "свободная практика" означает:

"Разрешение для воздушного судна после приземления начать посадку или высадку, разгрузку или погрузку грузов или запасов".

*Примечание 1.* Если в аэропорту нет адекватных средств общественного здравоохранения, план обеспечения его готовности должен предусматривать безопасный уход воздушного судна в аэропорт, предоставляющий соответствующие средства. См. также статью 27.2 ММСП (2005).

*Примечание 2.* В п. 2.4 главы 2 Приложения 9 ИКАО предусматривается следующее:

**"2.4 Рекомендуемая практика.** *В соответствии с Международными медико-санитарными правилами Всемирной организации здравоохранения Договаривающимся государствам не следует прекращать воздушные перевозки по соображениям здравоохранения. Если, в исключительных обстоятельствах, возможность такого приостановления обслуживания рассматривается, Договаривающимся государствам следует сначала проконсультироваться с Всемирной организацией здравоохранения и медико-санитарными полномочными органами государства, в котором зарегистрированы случаи заболевания, прежде чем принять какие-либо решения в отношении прекращения воздушных перевозок".*

## **Разное**

Аэропортам следует определить методы работы в условиях острой нехватки персонала.

### **ГОТОВНОСТЬ АВИАКОМПАНИИ**

(См. веб-сайт Международной ассоциации воздушного транспорта, содержащий дополнительную информацию.)

## **Связь**

Авиакомпаниям следует назначить:

- a) координатора с целью формулирования политики и организационного обеспечения готовности; и
- b) ответственного за оперативную реализацию плана готовности авиакомпании, имеющего достаточно автономии/гибкости для быстрого определения политики и принятия решений.

Должны быть определены каналы связи со следующими организациями или субъектами:

#### 1) Внутренние:

- аэропортовые полномочные органы,
- агенты по оформлению пассажиров,
- поставщики медицинского обслуживания в аэропортах,
- службы скорой медицинской помощи,
- поставщики технического обслуживания,
- поставщики услуг по уборке,
- службы обработки багажа,
- органы управления воздушным движением,
- местный полномочный орган здравоохранения,
- местный госпиталь(и),
- полиция,
- иммиграционные органы,
- таможенные органы,
- поставщики услуг служб безопасности,
- другие заинтересованные стороны, при необходимости.

#### 2) Внешние:

- лица, совершающие поездку:
  - до прибытия в аэропорт,
  - в здании аэровокзала;
- турагенты,
- международные организации, связанные с миграцией,
- средства массовой информации.

## **Действия в аэропорту (до и после полета)**

Персонал авиакомпании или агенты по обслуживанию не обязаны нести основную ответственность за обследование и контроль в отношении лиц, совершающих поездку,

которые могут быть задержаны инфекционной болезнью: этим обычно занимаются органы здравоохранения (см. раздел "Аэропорты").

Авиакомпаниям следует:

- a) установить общие принципы для пассажирских агентов, которые могут сталкиваться в аэропорту со случаями подозреваемого инфекционного заболевания, имеющего отношение к полетам авиакомпании;
- b) сотрудничать с аэропортовыми органами и органами здравоохранения в решении таких организационных вопросов, как обращение с больным, совершающим поездку.

### **Обнаружение заболевания во время полета**

Авиакомпаниям следует установить:

- a) систему, позволяющую членам кабинного экипажа обнаруживать лиц с подозрением на инфекционное заболевание;
- b) систему обращения с лицами, которые могут быть заражены инфекционной болезнью, включая:
  - рекомендации медицинской службы поддержки на земле (если таковая имеется);
  - отделение, по возможности, больного от остальных пассажиров;
  - наличие на борту соответствующих средств и предметов оказания первой помощи, обучение членов кабинного экипажа пользованию ими (в соответствии с п. 6.2 Приложения 6 ИКАО) и общие санитарные меры предосторожности;
  - при необходимости проведение уборки мест, где находились больные;
  - перераспределение обязанностей членов кабинного экипажа;
  - использование соответствующих средств индивидуальной защиты пассажирами и экипажем (например, маски, перчатки);
  - удаление загрязненных материалов и предметов;
  - меры личной гигиены в целях уменьшения риска;
- c) процедуры информирования органа управления воздушным движением о наличии на борту лица, зараженного инфекционной болезнью, с тем чтобы своевременно уведомить об этом полномочный орган здравоохранения в пункте назначения (статья 28.6 ММСР (2005), п. 8.16 Приложения 9 ИКАО и добавление 1 (Санитарная часть Генеральной декларации));

*Примечание 1.* Государство может требовать от авиакомпании представления информации в отношении пункта назначения лица, совершающего поездку (с тем чтобы можно было установить контакт с этим лицом), и информации о маршруте его следования. Если авиакомпания располагает такой информацией, она должна своевременно удовлетворять такое требование и полностью сотрудничать с полномочными органами здравоохранения в представлении другой имеющейся у нее важной информации (ММСР (2005), статья 23.1 а) i), ii)). С целью упрощения своевременной выдачи такой информации, государству следует представить запрос в письменной форме с указанием соответствующего законодательства, на основании которого делается запрос.

*Примечание 2.* Для оказания помощи в отслеживании контактов разработана "карта информации о местонахождении пассажира" (PLC). Она обеспечивает соответствующий метод быстрого сбора контактной информации о лицах, совершающих поездку; эксплуатантам воздушных судов следует определить, где будут храниться PLC – на борту или во всех аэропортах назначения. В зависимости от конкретной опасности количество необходимых PLC может варьироваться от нескольких экземпляров до количества, соответствующего числу лиц, совершающих поездку. PLC приводится в добавлении 1 к настоящему документу.

Международная ассоциация воздушного транспорта при содействии соответствующих экспертов проводит оценку различных электронных методов упрощения отслеживания пассажиров.

### **Техническое обслуживание воздушных судов**

В отношении персонала технического обслуживания авиакомпаниям следует определить:

- a) политику в отношении удаления фильтров рециркуляции воздуха, включая:
  - использование средств индивидуальной защиты,
  - меры предосторожности при снятии фильтра,
  - меры предосторожности при удалении фильтров,
  - меры личной гигиены для уменьшения риска,
  - выполнение рекомендаций изготовителя в отношении периодичности замены фильтра;
- b) политику в отношении вентилирования вакуумных сливных баков;
- c) политику в отношении обязанностей, касающихся удаления птичьих отходов, остающихся в результате столкновения с птицами.

### **Уборка воздушного судна**

В отношении персонала, в чьи обязанности входит уборка воздушного судна после перевозки лиц с подозрением на инфекционное заболевание, которое может представлять серьезный риск для здоровья населения, авиакомпаниям следует определить политику в соответствии с указаниями национальных полномочных органов здравоохранения и авиационных органов, включая:

- использование соответствующих средств индивидуальной защиты,
- меры личной гигиены для уменьшения риска,
- поверхности, подлежащие уборке,
- использование очистительных/дезинфицирующих веществ,
- удаление использованных средств индивидуальной защиты и загрязненных материалов.



### **Обработка грузов и багажа**

- a) Авиакомпании должны доводить до сведения персонала, занимающегося обработкой грузов и багажа, информацию о необходимости частого мытья рук и, если требуется, давать рекомендации относительно любых других необходимых мер предосторожности.
- b) Авиакомпаниям следует сотрудничать с полномочным органом здравоохранения в проведении инспекции багажа и груза (ММСП (2005), статья 23 b)).

### **Разное**

Авиакомпании должны определить методы работы в условиях острой нехватки персонала.

## **ПОРЯДОК УВЕДОМЛЕНИЯ О ПОДОЗРЕНИИ НА НАЛИЧИЕ ИНФЕКЦИОННЫХ БОЛЕЗНЕЙ НА БОРТУ ВОЗДУШНОГО СУДНА ИЛИ ДРУГОЙ УГРОЗЫ ОБЩЕСТВЕННОМУ ЗДРАВООХРАНЕНИЮ**

1. Летный экипаж воздушного судна, выполняющего полет по маршруту, в случае(ях) подозрения на наличие инфекционной болезни или другой угрозы общественному здравоохранению на борту воздушного судна сообщает органу ОВД, с которым пилот ведет связь, следующую информацию:

- a) опознавательный индекс воздушного судна;
- b) аэродром вылета;
- c) аэродром назначения;
- d) расчетное время прибытия;
- e) количество лиц на борту;
- f) количество подозреваемых случаев болезни на борту;
- g) характер угрозы общественному здравоохранению, если он известен.

2. Орган ОВД, получив от пилота информацию о подозрении на наличие инфекционной болезни или другой угрозы общественному здравоохранению на борту воздушного судна, передает как можно скорее сообщение органу ОВД, обслуживающему аэродром назначения/вылета, за исключением тех случаев, когда имеются процедуры уведомления соответствующего полномочного органа, назначенного государством, эксплуатанта воздушного судна или его назначенного представителя.

3. В тех случаях, когда сообщение о подозрении на наличие инфекционной болезни или другой угрозы общественному здравоохранению на борту воздушного судна принимается органом ОВД, обслуживающим аэропорт назначения/ вылета, от другого органа ОВД или от воздушного судна, или эксплуатанта воздушного судна, соответствующий орган как можно скорее передает сообщение полномочному органу общественного здравоохранения (ПООЗ) или соответствующему полномочному органу, назначенному государством, а также эксплуатанту воздушного судна или его назначенному представителю и полномочному органу аэродрома.

*Примечание 1. Соответствующая дополнительная информация по вопросу наличия инфекционной болезни или другой угрозы общественному здравоохранению на борту воздушного судна содержится в главе 1 (Определения), в пп. 8.12 и 8.15 главы 8 и в добавлении 1 Приложения 9.*

*Примечание 2. Предполагается, что в соответствующих случаях ПООЗ вступит в контакт с представителем авиакомпании или эксплуатационным агентством и полномочным органом аэродрома для последующей координации деятельности с воздушным судном, касающейся клинических аспектов и подготовки аэродрома. В зависимости от имеющихся у представителя авиакомпании или эксплуатационного агентства средств связи возможность обеспечения связи с воздушным судном может не представиться до тех пор, пока оно не приблизится к пункту назначения. При полете по маршруту, помимо первоначального уведомления органа ОВД, необходимо избегать использования каналов связи УВД.*

*Примечание 3. Информация, подлежащая передаче на аэродром вылета, позволит предотвратить потенциальное распространение инфекционной болезни или другую угрозу общественному здравоохранению посредством других воздушных судов, вылетающих с того же аэродрома.*

*Примечание 4. Могут использоваться AFTN (срочное сообщение), телефонная и факсимильная связь или другие средства передачи.*

— КОНЕЦ —