



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 37-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 42 повестки дня. Механизм сотрудничества по предотвращению распространения инфекционных болезней воздушным транспортом (CAPSCA)

**УЛУЧШЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ БОРЬБЫ С ИНФЕКЦИОННЫМИ БОЛЕЗНЯМИ
В АВИАЦИОННОМ СЕКТОРЕ В РАМКАХ СОТРУДНИЧЕСТВА
РАЗЛИЧНЫХ СЕКТОРОВ**

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Недавние вспышки тяжелого острого респираторного синдрома (ТОРС), птичьего гриппа, а в 2009 году пандемия гриппа А (H1N1) выдвинули на первый план необходимость скоординированных действий мирового сообщества по предотвращению и управлению риском распространения воздушным транспортом инфекционных болезней, вызывающих серьезную обеспокоенность с точки зрения общественного здравоохранения. Опыт Секретариата по оценке планов готовности органов общественного здравоохранения в международных аэропортах многих государств свидетельствует о необходимости дальнейшей работы над улучшением планирования готовности в авиационном секторе.

В основе деятельности ИКАО по вопросам, связанным с общественным здравоохранением, лежат положения статьи 14 Конвенции. После 36-й сессии Ассамблеи Секретариат в тесном сотрудничестве с другими международными организациями, и в первую очередь с Всемирной организацией здравоохранения, занимался разработкой рекомендаций и поправок к соответствующим нормам Приложений.

Предлагаемый проект резолюции, содержащийся в добавлении, призывает государства поддерживать усилия ИКАО и ее партнеров по совершенствованию планирования подготовки в интересах охраны здоровья населения во всем мире и способствовать ослаблению негативных экономических последствий.

Действия: Ассамблее предлагается принять содержащуюся в добавлении резолюцию, касающуюся чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения, имеющих международное значение.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью Е "Непрерывность. Поддерживать непрерывность авиационной деятельности" в части, касающейся оказания государствам помощи в организации оперативных и эффективных ответных действий по ослаблению последствий природных или техногенных событий, которые могут нарушить воздушную навигацию, а также сотрудничества с другими международными организациями в предотвращении распространения болезней воздушным транспортом
<i>Финансовые последствия</i>	Ресурсы для осуществления действий, предусмотренных в данном документе включены в предлагаемый бюджет на 2011–2013 гг.
<i>Справочный материал</i>	A36-WP/22 Дос 4444, <i>Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения (PANS-ATM)</i> Дос 9902, <i>Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 28 сентября 2007 года)</i> Специализированное аэронавигационное совещание для региона Африки/ Индийского океана (AFI RAN 2008) Международные медико-санитарные правила (2005 г.) Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) Рекомендации ИКАО для государств: http://www.icao.int/icao/en/med/guidelines.htm

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 ИКАО осуществляет сотрудничество с рядом международных организаций, и в первую очередь с Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), в повышении готовности авиационного сектора к угрозе возникновения чрезвычайной ситуации в области общественного здравоохранения, имеющей международное значение. После 36-й сессии Ассамблеи, состоявшейся в 2007 году, в несколько Приложений были внесены соответствующие Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS), а также при содействии ВОЗ и других заинтересованных сторон разработаны рекомендации, которые размещены на соответствующих веб-сайтах. Поддерживаются тесные контакты с Международным советом аэропортов (МСА) и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) по согласованию разрабатываемых ими рекомендаций с информацией, уже имеющейся на веб-сайтах ИКАО и ВОЗ.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Вспышка ТОРС в 2003 году и опасность связанной с птичьим гриппом пандемии в 2005 году привели к принятию поправок к ряду Приложений и Правил аэронавигационного обслуживания ИКАО. В 2007 году в Приложение 9 "*Упрощение формальностей*" был введен Стандарт, требующий от каждого государства принять 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 (п. 8.16).

2.2 Приложение 9 требует также, чтобы командир воздушного судна (КВС) незамедлительно докладывал органу управления воздушным движением о любом подозрении на наличие инфекционного заболевания на борту для передачи этой информации органам общественного здравоохранения в пункте назначения (п. 8.15). В примечании оговорен порядок действий членов кабинного экипажа по идентификации подозреваемых инфекционных больных, и соответствующие изменения внесены в положения о здоровье в генеральной декларации воздушного судна (добавление 1). Эти рекомендации предусматривают простой и согласованный метод идентификации лиц, имеющих инфекционное заболевание. Введена карта информации о местонахождении пассажира для отслеживания тех пассажиров, которые могли находиться в контакте с потенциально инфицированным лицом (Приложение 13).

2.3 В документ *"Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения"* (PANS-ATM, Doc 4444) введены положения, подробно излагающие порядок действий КВС и диспетчера воздушного движения, получившего сообщение от КВС, по уведомлению органов общественного здравоохранения о событии, затрагивающем здоровье населения (п. 16.6), которые начали применяться в 2009 году.

2.4 Одновременно в Приложение 11 *"Обслуживание воздушного движения"* была внесена поправка, в соответствии с которой последствия чрезвычайной ситуации в области общественного здравоохранения для обслуживания воздушного движения должны в будущем учитываться при планировании действий на случай непредвиденных обстоятельств (дополнение С, п. 4.2 b). В том I *"Проектирование и эксплуатация аэродромов"* Приложения 14 *"Аэродромы"* внесена аналогичная поправка: чрезвычайные ситуации в области общественного здравоохранения должны теперь учитываться при планировании мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме (п. 9.1). Требования Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"* о наличии на борту воздушных судов материалов медицинского назначения теперь содержат конкретную ссылку на действия в случае угрозы инфекционного заболевания.

2.5 Рекомендации в отношении выполнения SARPS и PANS-ATM разработаны в сотрудничестве с ВОЗ, Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Международным советом аэропортов (МСА) и размещены на открытом веб-сайте ИКАО. Аналогичные рекомендации приняты ВОЗ (находятся на веб-сайте этой организации по адресу <http://www.who.int/csr/resources/publications/swineflu/en/>), а также ИАТА и МСА.

2.6 Помощь в выполнении SARPS ИКАО, рекомендаций и соответствующих аспектов Международных медико-санитарных правил ВОЗ (2005 г.) оказывается главным образом посредством проведения серии практикумов, семинаров и оценок аэропортов по линии Механизма сотрудничества по предотвращению распространения инфекционных болезней воздушным транспортом (CASPCA). Проведено несколько оценок международных аэропортов, некоторые из них в сотрудничестве с ВОЗ. Кроме того, механизм CASPCA предоставляет форум для взаимодействия экспертов от заинтересованных сторон на национальном, региональном и международном уровнях, способствуя тем самым реализации глобального многосекторного подхода к планированию готовности.

2.7 CASPCA является совместным проектом Аэронавигационного управления и Управления технического сотрудничества, финансируемым главным образом за счет Центрального фонда Организации Объединенных Наций по борьбе с гриппом (CFIA) при содействии государств и международных организаций. Распорядителем фонда CFIA является Программа развития Организации Объединенных Наций, и в настоящее время этот проект осуществляется в трех регионах – Азии/Тихого океана, Африки и Северной и Южной Америки. В

ближайшее время планируется приступить к осуществлению проекта CAPSCA на Ближнем Востоке.

2.8 Международное сотрудничество между учреждениями ООН и другими организациями осуществляется эффективно; поставлена задача добиться аналогичного сотрудничества между заинтересованными сторонами на региональном и национальном уровнях. Налаживание каналов связи между сектором общественного здравоохранения и авиационным сектором является важным фактором в деле разработки и апробирования планов организации действий в чрезвычайных ситуациях в области общественного здравоохранения, однако органы здравоохранения могут не уделять должного внимания вопросам, относящимся к транспорту. Аналогичным образом, в то время как регламентирующие полномочные органы в авиационном секторе могут считать, что вопросы общественного здравоохранения имеют важное значение, основное внимание они уделяют аспектам безопасности полетов (имея в виду предотвращение авиационных происшествий, а не безопасность, связанную со здоровьем), авиационной безопасности и охраны окружающей среды.

2.9 После объявления ВОЗ вспышки гриппа А (H1N1) в апреле 2009 года стало очевидным, что многие государства не задумывались о том, как наилучшим образом организовать действия при возникновении такой ситуации в авиационном секторе. Некоторые государства практически бездействовали, тогда как другие принимали разнообразные меры, включая отмену некоторых рейсов, введение проверок убывающих и/или прибывающих рейсов и карантин пассажиров из конкретных районов. Следует учитывать, что действия одного государства влияют на риски в области здравоохранения в другом государстве, поскольку пассажиры перемещаются между различными государствами. Поэтому весьма желательно использовать согласованный на глобальном уровне подход, соизмеримый с риском и основанный на научных принципах.

2.10 Признав критическую важность чрезвычайных ответных мер, соизмеримых с уровнем риска для здоровья, Совет ИКАО в мае 2009 года принял декларацию об угрозе здравоохранению гриппа А (H1N1), поддержав рекомендацию ВОЗ о том, что ограничения на поездки вводить не следует. Можно считать удачным стечением обстоятельств, что из-за сравнительно легкой разновидности гриппа А (H1N1) достаточно разрозненные действия авиационного сектора в связи со вспышкой и последующей пандемией не имели серьезных негативных последствий для большинства государств. При более тяжелом заболевании возможны деструктивные последствия как для здравоохранения, так и для экономики государств.

2.11 Очевидно, что требуется проводить дальнейшую работу по повышению готовности авиационного сектора к чрезвычайным ситуациям в области общественного здравоохранения, имеющим международное значение. Авиация может стать основным каналом распространения любой будущей пандемии, особенно на ранних этапах, и поэтому авиационному сектору необходимо оказывать соответствующее внимание. В целях отслеживания выполнения планов подготовки ИКАО намеревается включить соответствующие вопросы о чрезвычайных ситуациях в области общественного здравоохранения наряду с предлагаемым введением системы постоянного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов.

2.12 Проект CAPSCA предоставляет платформу для улучшения и согласования планов подготовки к будущим чрезвычайным ситуациям в области общественного здравоохранения. На Специализированном аэронавигационном совещании (RAN) для региона Африки/Индийского океана (AFI) в 2008 году государствам в регионе было рекомендовано присоединиться к этому проекту (рекомендация 6/27 "Планирование в авиационном секторе на случай пандемии"). В тех

регионах, где этот механизм функционирует, государствам, еще не присоединившимся к CAPSCA, настоятельно рекомендуется сделать это как можно скорее.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 ИКАО продолжает сотрудничать с ВОЗ и другими заинтересованными сторонами в разработке SARPS и соответствующего инструктивного материала, согласованных с Международными медико-санитарными правилами ВОЗ (2005 г.). Поставлена задача оказания содействия в выполнении таких положений и рекомендаций.

3.2 Проект CAPSCA предоставляет возможность государствам, международным организациям и заинтересованным сторонам сотрудничать в разработке и апробировании планов готовности. Государствам настоятельно рекомендуется присоединиться к этой работе.

ДОБАВЛЕНИЕ

ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ 37-Й СЕССИЕЙ АССАМБЛЕИ

Резолюция А42/1. Предотвращение распространения инфекционных болезней воздушным транспортом

Ассамблея,

принимая во внимание статью 14 Конвенции о международной гражданской авиации, которая гласит, что "каждое Договаривающееся государство соглашается принимать эффективные меры в целях предотвращения распространения посредством аэронавигации холеры, тифа эпидемического, желтой лихорадки, чумы и таких других инфекционных болезней, которые время от времени определяются Договаривающимися государствами, и с этой целью Договаривающиеся государства будут поддерживать непосредственные консультации с учреждениями, ведающими вопросами международного регулирования в области санитарных мер, применяемых к воздушным судам",

принимая во внимание статью 14(1) Международных медико-санитарных правил (2005 г.) Всемирной организации здравоохранения, которая гласит, что "ВОЗ сотрудничает и координирует, в соответствующих случаях, свою деятельность с другими компетентными межправительственными организациями или международными органами по осуществлению настоящих Правил, в том числе посредством заключения соглашений и других подобных договоренностей",

принимая во внимание резолюцию А35-12 Ассамблеи ИКАО, которая гласит, что "охрана здоровья пассажиров и членов экипажей на международных рейсах является составной частью безопасных авиаперевозок и что необходимо создавать условия для обеспечения своевременного и экономически эффективного проведения этой работы",

принимая во внимание статью 44 Конвенции о международной гражданской авиации, которая гласит, что "целями и задачами Организации являются разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта с тем, чтобы ... удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте",

принимая во внимание, что Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов", Приложение 9 "Упрощение формальностей", Приложение 11 "Обслуживание воздушного движения", том I "Проектирование и эксплуатация аэродромов" Приложения 14 "Аэродромы" к Конвенции о международной гражданской авиации и "Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения (Doc 4444)" содержат ряд Стандартов и Рекомендуемой практики и правил, касающихся мер в области здравоохранения, которые Договаривающиеся государства должны принимать в случае чрезвычайной ситуации в области общественного здравоохранения, имеющей международное значение, для предотвращения распространения инфекционных болезней воздушным транспортом,

принимая во внимание, что разработанный ИКАО Механизм сотрудничества по предотвращению распространения инфекционных болезней воздушным транспортом (CAPSCA) является адекватным форумом для улучшения и согласования планов готовности,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам обеспечивать, чтобы сектор общественного здравоохранения и авиационный сектор сотрудничали в выработке национального плана готовности для авиации, который посвящен чрезвычайным ситуациям в области общественного здравоохранения, имеющим международное значение, и интегрирован в рамках общенационального плана готовности;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам разрабатывать национальные планы готовности для авиации, которые соответствуют Международным медико-санитарным правилам (2005 г.) Всемирной организации здравоохранения и основаны на научных принципах и рекомендациях ИКАО и Всемирной организации здравоохранения;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам привлекать заинтересованные стороны, в частности эксплуатантов аэропортов и воздушных судов, а также поставщиков аэронавигационного обслуживания к разработке национального плана готовности для авиации;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам присоединяться и участвовать в работе Механизма сотрудничества по предотвращению распространения инфекционных болезней воздушным транспортом (CAPSCA), где он функционирует, для обеспечения реализации его целей.