



Autoritatea Aeronautică Civilă
nr. 1/GEN din 12 ianuarie 2021

Agenția Națională pentru Sănătate Publică
nr. 4 din 12 ianuarie 2021

ORDIN

” 12 ” 01. 2020

mun. Chișinău

Cu privire la aprobarea celei de a 2-a ediție a Instrucțiunilor operaționale pentru asigurarea sănătății și siguranței pasagerilor și personalului aeronautic în raport cu pandemia COVID-19 și a Regulamentului privind măsurile aplicabile în scopul prevenirii și controlului răspândirii bolilor transmisibile în domeniul transportului aerian în perioada pandemiei cu COVID-19

În scopul ajustării măsurilor necesare de a fi implementate în domeniul transportului aerian pentru prevenirea infecției cu COVID-19 și efectuarea operațiunilor de transport aerian în siguranță pentru pasageri și personalul implicat în acest proces, reieșind din cele mai bune practici internaționale cunoscute, cât și recomandările Organizației Aviației Civile Internaționale, cât și întru executarea prevederilor punctului 1 din Hotărârea nr. 14 din 03 iunie 2020 a Comisiei Naționale Extraordinare de Sănătate Publică,

ORDONĂM:

1. Se aprobă Regulamentul privind măsurile aplicabile în scopul prevenirii și controlului răspândirii bolilor transmisibile în domeniul transportului aerian în perioada pandemiei cu COVID-19, ediția 2, conform Anexei 1 la prezentul Ordin.
2. Se aprobă Instrucțiunile operaționale pentru asigurarea sănătății și siguranței pasagerilor și personalului aeronautic în raport cu pandemia COVID-19, ediția 2, conform Anexei 2 la prezentul Ordin.
3. Controlul executării prezentului Ordin se asigură de Autoritatea Aeronautică Civilă și Agenția Națională pentru Sănătate Publică.
4. Conducătorii agenților aeronautici din Republica Moldova asigură respectarea prevederilor prezentului Ordin.
5. Prezentul Ordin intră în vigoare la data semnării.
6. Ordinul nr. 23/GEN al AAC și nr.62 al ANSP din 12 iunie 202, cu privire la aprobarea normelor și măsurilor de prevenire și control a răspândirii bolilor transmisibile în domeniul transportului aerian în perioada pandemiei COVID-19, se abrogă.

Director

Eugeniu COȘTEI

Director interimar

Vasile GUȘTIUC

Regulament privind măsurile aplicabile în scopul prevenirii și controlul răspândirii bolilor transmisibile în domeniul transportului aerian în perioada pandemiei cu COVID-19

Capitolul I. Măsuri generale

1. În scopul prevenirii infecției cu COVID 19 operatorii de aerodrom, operatorii aerieni, întreprinderile de deservire la sol și autoritățile publice:
 - 1) asigură Personalul propriu cu echipament personal de protecție necesar (*în continuare PPE*);
 - 2) asigură instruirea Personalului propriu privind modul de utilizare a PPE în condiții de siguranță în comun cu Agenția Națională pentru Sănătate Publică (*în continuare ANSP*);
 - 3) asigură că Personalul care interacționează direct cu pasagerii precum agenții de control de securitate, asistenții pentru pasagerii cu mobilitate redusă, etc. poartă măști de protecție ce acoperă gura și nasul (*în continuare „măști de protecție”*), mănuși, precum și alte echipamente în caz de necesitate;
 - 4) asigură purtarea vizierelor de către Personalul care efectuează control corporal al persoanelor.
2. În scopul prevenirii infecției cu COVID 19 este obligatorie purtarea măștii de protecție ce asigură acoperirea nasului și a gurii de către toate persoanele ce se află în interiorul aeroportului, în mijloacele de transport ce transportă pasagerii până la aeronavă și de la aeronavă, precum și în interiorul aeronavei.
3. În scopul prevenirii infecției cu COVID 19 este obligatorie aplicarea măsurilor ce se regăsesc în Instrucțiunile operaționale pentru asigurarea sănătății și siguranței pasagerilor și personalului aeronautic în raport cu pandemia COVI-19, ediția 2 aprobate prin Ordinul comun al Autorității Aeronautice Civile și Agenției Naționale pentru Sănătate Publică (*în continuare „Instrucțiuni”*) pentru curățarea și dezinfectarea încăperilor de pe aerodrom și a mijloacelor de transport inclusiv aeronave.
4. ANSP, asigură prezența continuă pe Aeroportul Internațional Chișinău a reprezentanților săi care monitorizează respectarea de către persoanele fizice și juridice a modului de aplicare a măsurilor de protecție stabilite de Comisia națională extraordinară de sănătate publică precum și prezentul Regulament.

Capitolul II. Măsuri aplicabile în Aeroport

5. În scopul asigurării măsurilor de protecție a sănătății publice, operatorul de aerodrom asigură:
 - 1) numirea unui Coordonator responsabil de aplicarea uniformă a măsurilor de către toate persoanele fizice și juridice care activează pe aeroport; datele de contact a Coordonatorului numit se aduc la cunoștință tuturor persoanelor fizice și juridice care activează pe aeroport, precum și autorităților publice;
 - 2) în cazul în care aeroportul este aglomerat și se formează cozi, se va limita accesul în aeroport, fiind permis accesul exclusiv pentru pasageri, însoțitorii pasagerilor cu mobilitate redusă și a minorilor, membrilor echipajelor și personalului ce activează pe aeroport; excepție fiind reprezentanții autorităților publice în scopul executării atribuțiilor de serviciu;
 - 3) un spațiu destinat pentru măsurarea temperaturii corporale a tuturor persoanelor până la intrarea în terminalul aeroportului și neadmiterea accesului în terminal a persoanelor care prezintă simptome caracteristice virusului COVID-19, urmare a consultării cu reprezentantul ANSP și a Inspectoratului General al Poliției de Frontieră (IGPF) din aeroport;

- 4) în comun cu Inspectoratul General al Poliției de Frontieră, neadmiterea în terminalul aeroportului a persoanelor ce nu respectă măsurile stabilite de prezentul Regulament;
 - 5) după posibilitate întreprinderea măsurilor necesare pentru menținerea distanței de protecție între persoane de cel puțin 1,5 m în față și lateral, în zonele cu risc de aglomerare, cum sunt ghișeele de înregistrare, punctele de control a pașapoartelor, punctele de control de securitate, porțile de îmbarcare, zonele de ridicare a bagajelor și alte zone cu risc de aglomerare;
 - 6) informarea pasagerilor prin afișe, mijloace sonore și video privind măsurile de protecție sanitară ce urmează a fi respectate în aeroport și pe toată durata zborului; aceasta conține cel puțin informația menționată în Instrucțiuni și este pusă la dispoziție în limba română, rusă și engleză;
 - 7) dezinfectarea cu o periodicitate de cel mult 4 ore a tuturor suprafețelor de contact pe parcursul perioadei în care au loc zboruri, în conformitate cu procedura coordonată cu ANSP;
 - 8) dezinfectarea grupurilor sanitare cel puțin o dată la 2 ore pe parcursul perioadei în care au loc zboruri, în conformitate cu procedura coordonată cu ANSP;
 - 9) posibilitatea igienizării mâinilor prin plasarea în locuri ușor accesibile, cel puțin imediat la intrarea în aeroport, în zona unde are loc controlul de pașapoarte și controlul de securitate, precum și la porțile de îmbarcare, a dozatoarelor cu soluție de dezinfectare a mâinilor;
 - 10) dotarea cu ecran de protecție care să permită transmiterea documentelor în caz de necesitate și totodată să ofere protecție personalului de picăturile respiratorii ale pasagerilor și invers a tuturor ghișeelelor pentru înregistrare a pasagerilor, a birourilor informative, ghișeelelor de vânzare a biletelor, cabinelor pentru controlul pașapoartelor și altor locuri fixe unde personalul ce activează în aeroport interacționează cu pasagerii; în cazul în care dotarea cu ecran de protecție nu este posibilă din punct de vedere tehnic, personalul ce activează în aceste locuri va purta viziere;
 - 11) dezinfectarea tăvilor de la controlul de securitate cel puțin o dată la 2 ore pe parcursul perioadei în care au loc zboruri, în conformitate cu procedura coordonată cu ANSP;
 - 12) pe măsura posibilității că sistemele de ventilare și climatizare sunt optimizate pentru a asigura o rată mare de schimbare a aerului în aeroport și o reducere a activității sistemelor de recirculare a aerului, cel puțin în perioada în care au loc zboruri;
 - 13) intrare și ieșire pentru echipaje separată de intrarea și ieșirea destinată pasagerilor.
6. Operatorul de aerodrom și întreprinderile de deservire la sol:
- 1) asigură dezinfectarea mijloacelor de transport a pasagerilor și membrilor echipajelor către și de la aeronavă după deservirea fiecărui curse, în conformitate cu procedura coordonată cu ANSP;
 - 2) stabilesc proceduri pentru a asigurarea transportului pasagerilor spre/dinspre avion în grupuri care să asigure distanțe minime între pasageri, fără a depăși 50% din capacitatea mijlocului de transport;
 - 3) asigură dezinfectarea tuturor suprafețelor instalațiilor utilizate în procesul de îmbarcare, în conformitate cu procedura coordonată cu ANSP.
7. Operatorul de aerodrom, după consultarea cu operatorii aerieni, întreprinderile de deservire la sol și autoritățile publice cu atribuții în punctele de trecere a frontierei, corelează programul de zbor în conformitate cu capacitățile de procesare a pasagerilor, ca rezultat al aplicării măsurilor de protecție sanitară, asigurând totodată respectarea principiilor concurențiale.

Capitolul III.

Măsurile ce urmează a fi aplicate de Operatorii Aerieni

8. Pe durata stării de urgență în sănătate publică, operatorii aerieni asigură informarea viitorilor pasageri, până la procurarea biletelor, despre:
 - 1) restricțiile de călătorie pentru orice pasager care poate avea simptome caracteristice COVID-19, înainte de a ajunge la aeroport; informația prezentată viitorilor pasageri include simptomele caracteristice COVID-19;
 - 2) refuzul la îmbarcare pentru pasagerii simptomatici identificați în aeroport;

- 3) necesitatea purtării măștilor de protecție în aeroport și pe toată durata zborului, cu excepția cazurilor în care înlăturarea acestora este solicitată de agenții de securitate, sau la punctele de control a pașapoartelor și deținerea unui număr suficient de măști pentru a asigura schimbarea acestora în cazul deteriorării sau o dată la 4 ore.
 - 4) condițiile privind limitarea accesului în aeroport doar pentru pasageri și persoanele ce însoțesc pasagerii cu mobilitate redusă și minori;
9. În scopul prevenirii răspândirii infecției COVID-19, operatorii aerieni:
- 1) încurajează viitori pasageri să opteze pentru procedura de înregistrare online (check-in on-line);
 - 2) asigură în comun cu întreprinderile de deservire la sol și operatorul aerodromului deschiderea înregistrării pasagerilor (check-in) cu cel puțin 3 ore înainte de zbor;
 - 3) modifică instrucțiunile privind demonstrațiile de siguranță astfel încât să asigure că demonstrațiile de siguranță în caz de urgență includ și faptul că pasagerii trebuie să îndepărteze măștile de protecție înainte de a folosi măștile de oxigen;
 - 4) asigură la bordul aeronavei suficient număr de măști de protecție astfel încât acestea să poată fi oferite pasagerilor în cazul deteriorării măștilor personale sau lipsei măștilor suplimentare;
 - 5) asigură că membrii echipajului care au contact direct cu pasagerii poartă mănuși și măști de protecție, în orice moment și că acestea sunt înlocuite în mod regulat la intervale care nu depășesc 4 ore.
10. Operatorii aerieni asigură reducerea serviciilor la bordul aeronavei la minimumul necesar pentru a menține standardele de confort pentru pasageri și pentru a limita contactul dintre membrii echipajului și pasageri, prin:
- 1) limitarea vânzărilor de bunuri neesențiale la bord (duty-free);
 - 2) reducerea serviciilor de mâncare și băuturi, asigurând obligatoriu aprovizionarea pasagerilor cu apă potabilă;
 - 3) punerea la dispoziție pasagerilor a produselor alimentare și băuturilor preambalate și sigilate, precum băuturi conservate/închise.
11. Operatorii aerieni, în coordonare cu operatorul de aerodrom și cu autoritățile publice de la destinație, asigură completarea înainte de aterizare a chestionarelor cu informația solicitată.
12. Gestionarea pasagerilor ce prezintă la bordul aeronavei simptome caracteristice COVID-19 va fi efectuată în conformitate cu prevederile Instrucțiunilor.
13. În baza Instrucțiunilor, operatorii aerieni elaborează și pun în aplicare proceduri clare și detaliate pentru situația în care un membru al echipajului devine simptomatic sau este confirmată infectarea cu COVID-19. Aceste proceduri acoperă cazurile în care membrul echipajului se află la baza de reședință, în afara acesteia sau în perioada de serviciu.
14. Membrii echipajului și controlorii de trafic aerian care au fost infectați cu Covid-19 trebuie să treacă o examinare medicală, iar certificatul medical este revalidat înainte de aprobarea intrării la serviciu.

**INSTRUCȚIUNILE OPERAȚIONALE PENTRU ASIGURAREA SĂNĂTĂȚII ȘI SIGURANȚEI
PASAGERILOR ȘI PERSONALULUI AERONAUTIC ÎN RAPORT CU PANDEMIA COVID-19**

**Ediția 2
Ianuarie 2021**

CUPRINS

1. SCOPUL	4
2. MĂSURI GENERALE CE URMEAZĂ A FI APLICATE PENTRU REDUCEREA RISCULUI DE CONTAMINARE	4
2.1. Principii generale	4
2.1.1. Educația civică.....	4
2.1.2. Cerințe generale de igienă.....	4
2.1.3. Utilizarea măștilor pentru acoperirea nasului și gurii.....	4
2.1.4. Respectarea distanței sociale.....	5
2.1.5. Igienizare de rutină.....	6
2.1.6. Screening-ul (evaluarea) stării de sănătate.....	6
2.1.7. Monitorizarea stării de sănătate și urmărirea contactelor.....	6
2.1.8. Declarații de sănătate.....	7
2.1.9. Pasageri cu mobilitate redusă.....	7
2.1.10. Promovarea, menținerea și susținerea bunăstării mintale.....	7
2.2. Implementarea conceptului „Coridoare de sănătate publică” (PHC – Public Health Corridor)	7
3.1.2. Numirea unui Coordonator responsabil pentru implementare măsurilor preventive.....	8
3.1.3. Limitarea accesului în incinta aeroportului.....	8
3.1.4. Aspecte ce urmează a fi luate în considerare de către operatorii de aerodrom.....	8
3.1.5. Procesul de înregistrare și îmbarcarea.....	9
3.1.6. Protecția personalului.....	10
3.1.7. Curățarea și dezinfecția.....	10
3.1.8. Controlul de securitate	11
3.1.9. Sala de plecări.....	13
3.2. Gestionarea pasagerilor la bordul aeronavei	14
3.2.1. Instrucțiuni generale.....	14
3.2.2. Managementul pasagerilor la bord cu simptome caracteristice pentru COVID19.....	16
3.2.3. Gestionarea pasagerilor la aterizare și în procesul de debarcare.....	17
3.2.4. Verificarea temperaturii la intrarea în Aeroportul de Sosire.....	18
3.2.5. Ridicarea bagajelor și ieșirea din aeroportul de sosire.....	18
3.2.6. Pasagerii în tranzit.....	20
4.MANAGEMENTUL PERSONALULUI AERONAUTIC	20
4.1. Prevederi generale	20

4.2. Instrucțiuni aplicabile în cazul staționării (opririi) de durată scurtă și lungă (Stopovers & Layovers).....	20
4.3. Managementul responsabilităților la bordul aeronavei	21
4.4. Truse profilactice universale	22
4.5. Protecția personalului aeronautic	22
4.6. Managementul membrilor echipajului după confirmarea post-zbor a unui pasager COVID-19 pozitiv....	24
4.7. Managementul echipajului simptomatic la bordul aeronavei	24
4.8. Managementul personalului implicat în zboruri medicale.....	25
4.9 Membrii echipajului și alt personal aeronautic cu simptome sugestive pentru COVID-19	25
5. Măsurile de prevenire a infecției COVID19 în cadrul operațiunilor Cargo.....	26
<i>Anexa 1</i>	29
PUBLIC HEALTH COVID-19 PASSENGER SELF DECLARATION FORM	29
PUBLIC HEALTH PASSENGER LOCATOR FORM	30
<i>Anexa 2</i> Fișa epidemiologică pentru pasageri și călători	31
<i>Anexa 3</i> Promovarea siguranței sănătății.....	33
<i>Anexa 4</i> Curățarea și dezinfectarea aeronavelor	35
<i>Anexa 5</i> Formulare	47
CREW COVID-19 STATUS CARD	47
AIRCRAFT COVID-19 DISINFECTION CONTROL SHEET	48
AIRPORT COVID-19 CLEANING / DISINFECTION CONTROL SHEET	49

1. SCOPUL

Scopul instrucțiunilor este să servească drept protocol de bază pentru asigurarea sănătății în aviație și aplicarea „Regulament privind măsurile aplicabile în scopul prevenirii și controlul răspândirii bolilor transmisibile în domeniul transportului aerian în perioada pandemiei cu COVID-19”, precum și să ofere o sursă de bune practici privind modul în care operatorul de aerodrom, operatorii aerieni și agenții aeronautici naționali pot asigura sănătatea și siguranța pasagerilor, a echipajelor aeronavelor și a personalului de la sol implicat în deservirea curselor aeriene, prin reducerea riscului de transmitere a virusului în perioada pandemiei de COVID19, menținând în același timp o operare sigură.

2. MĂSURI GENERALE CE URMEAZĂ A FI APLICATE PENTRU REDUCEREA RISCULUI DE CONTAMINARE.

2.1. Principii generale

2.1.1. Educația civică

Materialele de informare privind măsurile ce urmează a fi luate pentru reducerea riscurilor de infectare cu COVID19 și asigurarea siguranței sănătății publice trebuie să fie pe cât se poate de simple și clare, astfel încât să poată fi înțelese de toate categoriile de persoane. Acestea trebuie să fie disponibile pe scară largă în sediul aeroportului, dar și la bordul aeronavei. Este necesar de a acorda o atenție deosebită formatului materialului de informare și anume: este încurajată utilizarea în special a pictogramelor; disponibilitatea materialelor în limba română, rusă, engleză și după caz, în alte limbi, bazate pe cele mai comune profiluri lingvistice ale pasagerilor care utilizează aeroportul.

**Suplimentar vedeți Anexa 3.*

2.1.2. Cerințe generale de igienă

Igiena mâinilor (prin spălarea mâinilor cu apă și săpun sau, acolo unde nu este disponibil, folosirea dezinfectantelor pe bază de alcool), respectarea etichetei respiratorii (prin acoperirea gurii și nasului când strănutăm sau tușim) și limitarea contactului direct cu orice suprafață la aeroport și în aeronavă, trebuie să fie respectate în orice moment, cu excepția cazului în care personalul aeroportului sau membrii echipajului aerian indică altfel.

2.1.3. Utilizarea măștilor pentru acoperirea nasului și gurii

Masca medicală pentru față (cunoscută și sub denumirea de mască chirurgicală) este un dispozitiv medical care acoperă gura, nasul și bărbia pentru a asigura o barieră care limitează tranziția unui agent infecțios între personalul spitalului și pacient. Acestea sunt utilizate pentru a preveni că picăturile respiratorii mari și stropii să ajungă la gură și nasul purtătorului și ajută la reducerea și / sau controlul la sursa răspândirii picăturilor respiratorii mari de la persoana care poartă masca de față. Măștile de față care nu sunt medicale (sau măștile „comunitare”) includ diferite forme de măști sau confecții auto-făcute sau comerciale sau huse pentru față din pânză, alte materiale textile sau alte materiale, cum ar fi hârtia. Nu sunt standardizate și nu oferă un nivel constant de protecție. Din aceste motive, măștile de față care nu sunt medicale nu sunt recomandate să folosească acolo unde nu este garantată o distanță fizică minimă de 1,5 metri între persoane.

Măștile de față sunt recomandate în principiu ca mijloc de control al surselor persoanelor care sunt simptomatice pentru a preveni răspândirea picăturilor respiratorii produse prin tuse sau strănut. Există dovezi din ce în ce mai mari că persoanele cu simptome ușoare sau fără simptome în fazele pre-simptomatice și incipiente ale infecției pot contribui la răspândirea COVID19. O mască de față poate ajuta la reducerea răspândirii infecției în comunitate, reducând la minimum răspândirea picăturilor

respiratorii de la persoanele infectate care poate nu știu că sunt infectate și înainte de a manifesta careva simptome.

Utilizarea măștilor de față ar trebui să fie serios luată în considerare în aeroporturi atât pentru personal, cât și pentru pasageri, cu un accent deosebit în zonele sau situațiile în care distanțarea fizică ideală de 1,5 metri nu este posibilă.

Utilizarea măștilor de față în aeroporturi ar trebui considerată numai ca o măsură complementară și nu ca un înlocuitor pentru măsurile preventive consacrate, de exemplu distanțarea fizică, eticheta respiratorie, igiena mâinilor minuțioasă și evitarea atingerii feței, nasului, ochilor și gurii.

În general, măștile de față trebuie înlocuite dacă se udă sau se murdăresc sau după ce sunt purtate 4 ore. Pasagerilor trebuie să li se reamintească faptul că trebuie să asigure o aprovizionare suficientă cu măști pe toată durata călătoriei. Cu toate acestea, operatorii de aerodrom trebuie să aibă, de asemenea, la dispoziție o sursă disponibilă de vânzare/achiziționare a măștilor în cazul în care pasagerii nu au acces în prealabil la măști medicale. Există trei avertismente principale asociate utilizării măștilor de față: utilizarea corectă a acestora (proceduri de purtare și îndepărtare și modul de gestionare a măștii de față atunci când este purtată), eliminarea corectă a măștilor de față folosite și falsul sens al siguranței pe care o poate oferi purtarea măștii de față:

- 1) O mască de față trebuie să acopere complet fața de la puntea nasului până la bărbie. Înainte de a îmbrăca și îndepărta masca de față, trebuie să se efectueze igiena mâinilor cu săpun și apă sau cu un produs de igienizare pe bază de alcool. La îndepărtarea măștii de față, aceasta trebuie îndepărtată din spate, evitând atingerea părții din față.
- 2) O mască de față folosită trebuie aruncată în mod corespunzător: în aeroporturi, trebuie luată în considerare instalarea de pubele fără atingere dedicate colectării măștilor de față folosite; la bord, pe scaunul pasagerului trebuie să fie disponibile pungile de plastic de unică folosință pentru eliminarea în siguranță a măștilor de față folosite. Toate pungile trebuie închise bine și apoi aruncate ca deșeuri obișnuite.
- 3) Falsul sentiment de siguranță care poate fi dat prin purtarea unei măști pentru față ar trebui să fie luat în considerare: măștile de față funcționează în principal ca sursă de control pentru picăturile expirate și nu ca o sursă de protecție pentru purtător. Pasagerii trebuie informați despre acest lucru și despre importanța păstrării distanței fizice și a practicării igienei frecvente a mâinilor, împreună cu eticheta respiratorie adecvată, pentru a reduce riscurile de infecție.

2.1.4. Respectarea distanței sociale

În măsura în care este posibil, oamenii trebuie să mențină distanța socială astfel cum este recomandat de Organizația Mondială a Sănătății (OMS). În cazul în care această distanță nu poate fi respectată (de exemplu, în cabina aeronavelor), ar trebui utilizate măsuri adecvate bazate pe riscuri cum ar fi igiena mâinilor și eticheta respiratorie strictă, purtarea măștilor medicale, limitarea bagajelor în cabină, procese de îmbarcare ordonate, anunțuri și proceduri de debarcare și limitarea deplasării inutile a pasagerilor și a echipajului de cabină la bord.

Studiile și articolele științifice actuale confirmă că, în general, distanța pe care o parcurg picăturile respiratorii mari este de 1,5 metri pentru vorbirea normală și până la 2 metri în cazul tusei. Din acest motiv, operatorii aeriени, operatorul de aerodrom și furnizorii de servicii de pe teritoriul aerodromului trebuie să se asigure că distanțarea fizică de minimum 1,5 metri și, în mod ideal, de 2 metri este menținută oriunde este posibil din punct de vedere operațional. În cazul în care distanțarea fizică nu

poate fi garantată din cauza constrângerilor operaționale, operatorul de aerodrom trebuie să implementeze măsuri de atenuare a riscurilor, precum furnizarea de măști pentru față pasagerilor.

Pentru a reduce numărul de persoane din terminal și, în consecință, pentru a facilita distanțarea fizică, operatorul de aerodrom în coordonare cu operatorii aerieni, trebuie să informeze pasagerii înainte de sosirea la aeroport că accesul în terminal, de obicei, este limitat doar la pasageri, cu anumite excepțiile. Mai mult, operatorii de aerodromuri trebuie să semnalizeze clar punctul dincolo de care persoanele însoțitoare nu li se permite să treacă.

2.1.5. Igienizare de rutină

Suprafețele des utilizate trebuie curățate și dezinfectate conform prescripțiilor autorității de sănătate publică, cu o frecvență bazată pe evaluarea riscului operațional.

2.1.6. Screening-ul (evaluarea) stării de sănătate

Screening-ul de sănătate, la ieșire și/sau intrare, se efectuează în conformitate cu protocoalele ANSP. Aceste evaluări ar putea consta în declarații de sănătate înainte de zbor și post-zbor, măsurarea neinvazivă a temperaturii și/sau observare vizuală efectuate de angajați instruiți să recunoască semnele sugestive ale COVID19 și în utilizarea acestor măsuri. Astfel de evaluări ar putea identifica persoanele bolnave care ar putea necesita o examinare suplimentară înainte de a lucra sau de a zbura. Temperatura și alte screening-uri bazate pe verificări ar putea face parte dintr-o abordare cu mai multe nivele, dar nu ar trebui să se bazeze pe aceasta ca o măsură de atenuare autonomă, deoarece are o eficacitate limitată, în detectarea cazurilor COVID19. Virusul poate fi asociat cu simptome ușoare sau infecții asimptomatice și se transmite atât de la indivizii pre-simptomatici, cât și de la cei asimptomatici.

Dacă o persoană prezintă semne și simptome care sugerează că persoana este infectată cu COVID19 sau formularul de declarație indică antecedente de infecție respiratorie și/sau expunere la contacte cu risc ridicat, este necesară o monitorizare adecvată, inclusiv o evaluare a sănătății efectuată de personalul medical, într-un spațiu dedicat interviurilor dintr-un aeroport sau într-o unitate de îngrijire a sănătății pre-identificată în afara locației

2.1.7. Monitorizarea stării de sănătate și urmărirea contactelor

Trebuie să existe metode de colectare a informațiilor de contact ale pasagerilor și ale angajaților valabile pentru destinație, inclusiv prin intermediul aplicațiilor web. Astfel de informații sunt esențiale pentru observarea sănătății călătorilor veniți și ar fi, de asemenea, utilizate pentru a sprijini autoritățile de sănătate publică în urmărirea contactelor în cazul în care acest lucru este justificat în urma identificării unui caz COVID19. Informațiile de contact actualizate ar trebui solicitate ca parte a declarației menționate mai sus. Fișa epidemiologică (Anexa 2) pentru Republica Moldova și Formularul de localizare a pasagerilor în sănătate publică (Passenger Locator Form - PLF) (Anexa 1) pentru statul de destinație ar trebui distribuit în timpul zborului și colectat ulterior și predat autorităților sanitare relevante din Moldova și alte state de destinație.

Formularul de localizare a pasagerilor (PLF) a fost elaborat în colaborare cu OMS, OACI și IATA pentru a ajuta autoritățile de sănătate publică în efectuarea urmăririi de contact a pasagerilor potențial expuși la o boală transmisibilă.

Urmărirea contactelor se realizează în mod regulat în cooperare cu autoritățile aeronautice civile și operatorii aerieni pentru a identifica posibilele contacte în contextul diferitelor boli transmisibile (de exemplu, tuberculoză, meningită, rujeolă). Scopul identificării și gestionării contactelor cazurilor COVID-19 probabile sau confirmate este identificarea rapidă a cazurilor secundare. Urmărirea

contactului este o măsură esențială pentru combaterea epidemiei în curs de desfășurare a COVID-19, împreună cu găsirea și testarea cazurilor active și în sinergie cu alte măsuri, cum ar fi distanțarea fizică.

Este nevoie de o metodă eficientă de transmitere a datelor necesare autorităților de sănătate publică, cum ar fi prin furnizarea electronică de informații de către operatorii aerieni. Datele privind localizarea pasagerilor trebuie să devină disponibile cât mai curând posibil pentru autoritățile de sănătate publică pentru inițierea contactului cu pasagerii expuși. Disponibilitatea rapidă a datelor privind localizarea pasagerilor este extrem de importantă pentru succesul și eficacitatea operațiunilor de urmărire a contactelor, pentru ca autoritățile de sănătate publică să identifice și să anunțe persoanele care stăteau în imediata apropiere a unui caz infectat și să le ofere sfaturile necesare.

Datele de localizare a pasagerilor și informațiile privind sănătatea / datele privind declarațiile de verificare în aceeași formă, necesită identificarea pasagerilor și detaliile zborului.

2.1.8. Declarații de sănătate

Dacă este posibil și justificat, formularele de declarație de sănătate sau atestatele de sănătate pentru COVID-19 ar trebui utilizate pentru toți pasagerii, în conformitate cu recomandările autorităților sanitare relevante. Completarea declarațiilor în format electronic înainte de sosirea la aeroport ar trebui, de asemenea, încurajate pentru a evita aglomerarea în aeroporturi. Operatorii aerieni vor asigura că pasagerii care pleacă din țară vor completa chestionare de monitorizare a sănătății, conform cerințelor stabilite de statul sau aeroportul de destinație, după caz.

**Petru Republica Moldova vedeți Anexa 2 și pentru alte state consultați Formulare din Anexa 1, după caz.*

2.1.9. Pasageri cu mobilitate redusă

Nevoile specifice ale pasagerilor cu mobilitate redusă trebuie luate în considerare la punerea în aplicare a măsurilor de prevenție pentru a nu limita inutil accesul lor la zboruri.

2.1.10. Promovarea, menținerea și susținerea bunăstării mintale

COVID-19 și restricțiile sale asociate au avut un impact semnificativ asupra sănătății mintale și bunăstării atât a pasagerilor, cât și a lucrătorilor din aviație, ceea ce ar putea avea un impact asupra siguranței operaționale. Pentru a asigura un mediu de aviație psihosocial sigur și de susținere, este necesară colaborarea multisectorială cu mai multe părți interesate pentru a sprijini bunăstarea mentală a lucrătorilor din aviație și pentru a ajuta pasagerii în pregătirile lor pentru călătorie.

2.2. Implementarea conceptului „Coridoare de sănătate publică” (PHC – Public Health Corridor)

2.2.1. Pentru a atenua răspândirea COVID-19 și pentru a proteja sănătatea și siguranța personalului aerian și a pasagerilor, este imperios necesar de a aplica instrucțiunile operaționale astfel încât să fie posibilă colaborarea cu alte state pentru a stabili coridoare de sănătate publică.

2.2.2. Un astfel de coridor de sănătate publică se formează atunci când două sau mai multe state sunt de acord să recunoască măsurile de atenuare a sănătății publice pe care fiecare le-a implementat pe una sau mai multe rute între statele lor. Pentru a permite o astfel de recunoaștere reciprocă, Moldova și alte state sunt puternic încurajate să împărtășească în mod activ informații cu alte state.

3. GESTIONAREA PASAGERILOR

3.1. Aeroportul de plecare

3.1.1. Verificarea temperaturii la plecare

Dacă este necesară verificarea temperaturii la plecare, de ex. datorită deciziilor / reglementărilor planului național de răspuns, sau prin acorduri cu statul de destinație sau cu operatorii aerieni specifici, trebuie asigurate următoarele:

- 1) operatorul de aerodrom, în coordonare cu ANSP și Poliția de Frontieră, trebuie să identifice persoanele potrivite pentru a efectua aceste evaluări și să se asigure că nivelul lor de pregătire este suficient pentru a efectua verificarea temperaturii;
- 2) personalul care efectuează verificări manuale, va purta echipament de protecție adecvat;
- 3) verificarea temperaturii pasagerilor care pleacă, se va efectua înainte de intrarea în spațiile aeroportului, pentru a identifica cazuri potențiale simptomatice; operatorul de aerodrom trebuie să identifice cea mai bună locație pentru controlul temperaturii înainte de check-in și predarea bagajelor; verificările de temperatură trebuie efectuate printr-o metodă validată non-invazivă; după posibilitate, se va asigura delimitarea zonei de plecare de cea de sosire în cadrul zonei de plecare; folosirea ușii de acces în zona publică de sosire doar pentru ieșirea din aerogară a pasagerilor curselor de intrare.
- 4) verificarea temperaturii trebuie să identifice pasagerii cu temperatura de 38°C sau mai mare; pentru pasagerii cu temperatura de 38°C sau cu temperaturi mai mari, verificările trebuie repetate cel puțin o dată pentru confirmare; pasagerii cu temperatură ridicată trebuie evaluați repetat de către reprezentanții ANSP.

3.1.2. Numirea unui Coordonator responsabil pentru implementare măsurilor preventive

În conformitate cu Planul de acțiuni în caz de urgențe de sănătate publică în Aeroportul Internațional Chișinău, Operatorul de aerodrom va numi un Coordonator din lista personalului de conducere al operatorului de aerodrom pentru a asigura aplicarea uniformă a măsurilor preventive de către toate entitățile care furnizează servicii pe aeroport. Acest Coordonator trebuie să fie în contact direct cu Agenția Națională pentru Sănătate Publică (ANSP) din aeroport.

3.1.3. Limitarea accesului în incinta aeroportului

3.1.3.1. Accesul la spațiile aeroportului trebuie limitat, în limita posibilităților, la pasageri, membri ai echipajelor și personal (personalul aeroportului și alți furnizori de servicii care trebuie să intre în spații pentru a-și îndeplini sarcinile). Persoanelor însoțitoare trebuie să li se ofere acces numai în circumstanțe speciale cu respectarea tuturor cerințelor aplicabile pentru pasageri și doar în cazul în care prezența persoanelor însoțitoare nu contribuie la: formarea aglomerărilor de persoane și a cozilor la ghișee din aeroport care va contribui la creșterea riscului de contaminare; crearea unor vulnerabilități potențiale în securitate.

3.1.4. Aspecte ce urmează a fi luate în considerare de către operatorii de aerodrom

3.1.4.1. Trebuie accentuată descurajarea pasagerilor simptomatici, de a se prezenta la aeroport pentru plecare, același lucru fiind valabil și pentru membrii echipajelor de zbor cât și a personalului de la sol. Acest lucru poate fi realizat cu activități necesare de comunicare a riscurilor și de promovare a sănătății.

3.1.4.2. Trebuie asigurată implementarea acțiunilor ce vizează distanțarea fizică (1,5 – 2,0 m), dezinfectarea echipamentelor și a igienei mâinilor, utilizarea echipamentului individual de protecție EIP (PPE) și a altor măsuri de prevenire a infecției COVID19 în spațiile aeroportului. Măsuri similare trebuie implementate în facilitățile utilizate de aviația generală.

3.1.4.3. Operatorul de aerodrom, în cooperare cu operatorii aerieni, companiile de deservire la sol și autoritățile publice sunt încurajate să ia măsurile adecvate pentru a evita, pe cât posibil, cozi în zonele cu concentrație mare de pasageri pentru a reduce riscul de contaminare prezentat de interacțiunea umană inutilă. În astfel de cozi, marcajele de podea situate la o distanță de 1,5-2 m pot ajuta pasagerii la menținerea distanțării fizice.

3.1.4.4. Atunci când este posibil, contactul și atingerea suprafețelor trebuie reduse la minim, folosind procese alternative electronice (de exemplu: check-in online, îmbarcare fără contact, etc.).

3.1.4.5. Redeschiderea serviciilor neesențiale ale aeroportului (magazine / restaurante / săli de rugăciune / locuri de joacă) trebuie să fie implementată pe etape, inițial deschizându-se acelea care pot asigura distanțarea fizică în raport cu legislația națională privind serviciile similare din afara aeroportului. În cazul în care aceste servicii nu sunt deschise, trebuie să fie disponibilă aprovizionarea cu apă a pasagerilor.

3.1.4.6. Oriunde personalul interacționează cu pasagerii dintr-o locație fixă, cum ar fi, dar fără a se limita la: înregistrarea pasagerilor, vânzarea biletelor, controlul pașapoartelor și birourile de informații, trebuie instalate ecrane de protecție astfel încât să permită predarea documentelor necesare, dar să ofere protecție personalului de picăturile respiratorii ale pasagerilor și invers. În cazul în care nu este posibilă instalarea ecranelor de protecție, se vor utiliza viziere.

3.1.5. Procesul de înregistrare și îmbarcarea

3.1.5.1. Pasagerii trebuie să fie informați de operatorul de aerodrom, în coordonare cu operatorii aerieni, necesitatea respectării măsurilor preventive descrise în pct. 2.1.2 – 2.1.4

3.1.5.2. Pasagerii trebuie să fie informați de operatorul de aerodrom să reducă la minimum utilizarea instalațiilor și serviciilor aeroportului (cum ar fi magazine, cafenele, restaurante, locuri de joacă etc.), în conformitate cu nevoile esențiale.

3.1.5.3. Operatorii aerieni, în coordonare cu operatorul de aerodrom, trebuie să stabilească măsuri pentru a ajuta pasagerii care utilizează proceduri de auto-înregistrare și să minimizeze cantitatea de bagaje de mână luate în cabină pentru a accelera procedura de îmbarcare și debarcare. Operatorii trebuie să promoveze transportul bagajelor în compartimentele de cargo prin punerea în aplicare a politicilor de stimulare, totodată asigurând informarea pasagerilor privind interdicția de a transporta elemente lithium-ion în interiorul echipamentului sau aparte.

3.1.5.4. Operatorii aerieni, operatorul de aerodrom și companiile de deservire la sol, trebuie să coopereze pentru a asigura respectarea distanțării fizice în orice moment, în special în timpul înregistrării, controlului de securitate, preîmbarcării și îmbarcării. Atunci când distanța fizică recomandată de 1,5-2 metri nu este posibilă, din cauza restricțiilor de infrastructură sau operaționale, operatorii aerieni și operatorii de aerodrom trebuie să implementeze măsuri suplimentare de atenuare a riscurilor cum ar fi igiena mâinilor, eticheta respiratorie, transport suplimentar etc. De asemenea, operatorii de aerodrom trebuie, în măsura posibilităților, să stabilească fluxuri separate. Acest lucru poate fi obținut prin marcaje de podea sau semne de direcție.

3.1.5.5. Înainte de îmbarcare, pasagerilor trebuie să li se reamintească că ar trebui să asigure o aprovizionare suficientă cu măști pe întreaga durată a călătoriei lor. În caz contrar, acest lucru ar trebui să revină în responsabilitatea operatorului aerian.

3.1.5.6. Operatorii de aerodrom, în coordonare cu operatorii aerieni și întreprinderile de deservire la sol, trebuie să asigure procesele de îmbarcare eficiente care limitează timpul de îmbarcare și riscul de

contact. În funcție de posibilitățile terminalului și de locul parcării aeronavei pe peron îmbarcarea în aeronavă trebuie să se efectueze pietonal, prin mersul distanțat de la poartă la aeronava parcată pe peron, sau cu autobuze către aeronava parcată, apoi pe scări. În cazul în care autobuzele sunt utilizate în procesul de îmbarcare, trebuie să se ia în considerare o cantitate necesară pentru a respecta distanțarea fizică în interiorul lor. Repartizarea pasagerilor în autobuze în dependență de rânduri. Îmbarcarea treptată a pasagerilor începând cu rândurile din spate, mijloc, față la indicația operatorului aerian.

3.1.5.7. Operatorii de aerodrom, în coordonare cu operatorul aerian și întreprinderile de deservire la sol, pot lua în considerare plasarea pe partea finală a platformei scării unui distribuitor automat de dezinfectare în care pasagerii pot dezinfecta mâinile înainte de îmbarcare, precum și o tavă de dezinfectare unde pasagerii trebuie să calce pe un covor îmbibat cu dezinfectant.

3.1.5.8. Toate instalațiile, în special suprafețe atinse frecvent ca balustradele, utilizate în procesul de îmbarcare, trebuie să fie supuse unor procese de curățare, așa cum este descris în punctul 3.1.7.

3.1.6. Protecția personalului

3.1.6.1. Nivelul adecvat de protecție a personalului trebuie evaluat pentru fiecare caz în parte. O astfel de protecție poate include EIP (PPE), programe de screening pentru verificarea stării sănătății personalului, organizarea activității în schimburi fără ca acestea să se intersecteze în activitate, acces ușor la dezinfectant pentru mâini pe bază de alcool, stabilirea unor proceduri specifice pentru perioadele de înainte și după finalizarea unei schimb și planificarea spațiului de lucru cu asigurarea respectării distanțării fizice, inclusiv prin instalarea unor bariere.

3.1.6.2. Angajații ar trebui să fie echipați cu EIP (PPE) pe baza riscului de expunere (de exemplu, tipul de activitate) și a dinamicii de transmisie (de exemplu, răspândirea picăturilor). EIP (PPE) ar putea include mănuși, măști, ochelari de protecție sau viziere și halate sau șorturi.

3.1.6.3. Pentru personalul și echipele care lucrează în schimburi, predările trebuie efectuate fără contact, adică prin telefon, videoconferință, jurnale electronice sau cel puțin prin asigurarea distanțării fizice.

3.1.6.4. Lucrările de întreținere și reparații în zonele publice ar trebui să fie prioritare, iar programul executării acestora să fie ajustat sau amânat dacă nu este esențial.

3.1.6.5. La instruirea personalului ar trebui să se încurajeze utilizarea instruirii online.

3.1.7. Curățarea și dezinfecția

3.1.7.1. Operatorii aeroportului și furnizorii de servicii ar trebui să convină asupra unui plan scris pentru o curățare și dezinfectare sporită, coordonat cu specialiștii ANSP, în conformitate cu procedurile standard de operare. Planul trebuie actualizat în ceea ce privește procesul, programul și produsele, atunci când sunt disponibile informații noi. Tot personalul relevant ar trebui să fie instruit cu privire la cerințele sporite de dezinfecție.

3.1.7.2. Curățarea și dezinfectarea infrastructurii terminale și a tuturor echipamentelor ar trebui să se facă în mod regulat, în conformitate cu planul menționat la punctul 3.1.7.1., iar frecvența acestora ar trebui să crească, după cum este necesar, în funcție de trafic.

3.1.7.3. Majorarea stocurilor de produse de curățare și dezinfectare aprobate de autoritățile competente în conformitate cu cadrul normativ al Republicii Moldova.

3.1.7.4. Personalul ce efectuează curățarea și dezinfectarea trebuie să fie informat și să cunoască planul de curățare și dezinfectare. Este necesar să se asigure că personalul folosește eficient produsele, inclusiv

concentrația, metoda și timpul de contact al dezinfectanților, în curățarea zonelor care sunt frecvent atinse și care sunt cele mai susceptibile de a fi contaminate, cum ar fi:

- 1) birourile de informare ale aeroportului, birourile pentru pasageri cu mobilitate redusă, zonele de check-in, zonele de imigrare/vamale, zonele de control de securitate, zonele de îmbarcare etc.
- 2) scările rulante, ascensoarele, balustradele, toaletele și zonele pentru schimbarea bebelușilor.
- 3) cărucioarele pentru bagaje și punctele de colectare trebuie să fie curățate cu șervețele umede dispensabile sau dezinfectanți, asigurându-se că sunt disponibile coșurile de gunoi.
- 4) scaunele din zona de înainte de controlul de securitate și în zonele de îmbarcare/check-in.
- 5) parcare autobuzelor de transfer și a transportului public.

3.1.7.5. Intensificarea utilizării aerului condiționat și a sistemelor de filtrare eficiente pentru a menține aerul curat, pentru a reduce recircularea și pentru a crește raportul de aer proaspăt. Fluxurile de aer orizontale ar trebui să fie limitate.

3.1.8. Controlul de securitate

3.1.8.1. Proceduri de acces la punctele de control

3.1.8.1.1. Pentru a putea răspunde prompt la apariția unor pasageri care prezintă semne de boală în cadrul procesului de control de securitate este necesar de a pune în aplicare proceduri adecvate astfel încât să fi minimizat riscul contaminării cu COVID19. Aceste proceduri urmează a fi coordonate cu ANSP.

3.1.8.1.2. Acolo unde este posibil, dezinfectantul pentru mâini și produsele de dezinfectare ar trebui să fie disponibile înainte de locurile unde se desfășoară controlul de securitate al pasagerilor și personalului.

3.1.8.1.3. Pentru a reduce riscul de contaminare/expunere, în cazul în care este posibil, se va asigura menținerea unei distanțe fizice între personalul ce efectuează controlul de securitate și pasager sau se va utiliza EPI (PPE) adecvat.

3.1.8.1.4. Rearanjarea zonelor de control de securitate și a aspectelor acestora ar trebui luată în considerare cu scopul de a reduce aglomerația și cozile, pe cât posibil, și de a menține distanța fizică, menținând în același timp capacitatea de operare dorită. Aceasta ar trebui să includă atât zonele de până la controlul de securitate, cât și zonele în care pasagerii își recuperează bagajele de mână verificate.

3.1.8.1.5. În zona de așteptare de dinaintea controlului de securitate ar trebui stabilite marcaje de podea, bariere sau alte mijloace adecvate pentru a asigura distanțarea corectă, astfel cum este prevăzut la pct. 2.1.4..

3.1.8.1.6. Procedurile care implică prezentarea de către pasageri a tichetului de îmbarcare și alte documente de călătorie personalului de securitate ar trebui făcute, în măsura posibilului, evitând contactul fizic și într-un mod care să reducă la minimum interacțiunea față în față. În cazul în care este necesară identificarea persoanei care poartă un obiect ce acoperă fața sau o mască medicală, acestea vor fi scoase temporar asigurând păstrarea distanței fizice. Se recomandă implementarea semnalizării corespunzătoare care să informeze în mod clar despre etapele ulterioare ale procesului.

Soluții posibile pot fi:

- 1) Îndrumarea pasagerilor să utilizeze scanere automate de tichete de îmbarcare în punctele de acces, menținând în același timp distanța fizică adecvată, dacă este posibil.
- 2) Folosirea scannerelor mobile pentru verificarea tichetelor de îmbarcare care vor fi operate de personalul responsabil .
- 3) Efectuarea unei inspecții vizuale a permisului de îmbarcare și a documentației de identificare relevante, în conformitate cu procedurile standard de operare.

3.1.8.2. Controlul de securitate al pasagerilor

3.1.8.2.1. Personalului care efectuează controlul de securitate trebuie să-i fie pusă la dispoziție suficientă cantitate de dezinfectat pentru mâini pe bază de alcool pentru ași dezinfecta și curăța mâinile.

3.1.8.2.2. Personalul ce efectuează controlul de securitate trebuie să poarte mănuși și obiecte ce acoperă fața (ex: viziere) sau măști medicale atunci când efectuează controlul manual al pasagerilor. După fiecare pasager verificat, controlorul trebuie să-și dezinfecteze mănușile cu dezinfectant pentru mâini pe bază de alcool. Mănușile trebuie schimbate atunci când sunt în mod evident murdare sau rupte.

3.1.8.2.3. Personalul ce efectuează controlul de securitate trebuie informat privind necesitatea spălării mâinilor după ce îndepărtează mănușile.

3.1.8.2.4. Informația privind noile proceduri de control de securitate al pasagerilor ar trebui să fie afișate astfel încât să fie clare și vizibile, acestea trebuie să evidențieze necesitatea cooperării pasagerilor pe tot parcursul procesului de control.

3.1.8.2.5. Ori de câte ori punctele de control de securitate procesează un număr mare de pasageri, controlul personalului și echipajelor trebuie să fie efectuate în puncte de control dedicate, separat de pasageri (ca măsură suplimentară de sănătate preventivă), acolo unde este posibil.

3.1.8.2.6. În scopul reducerii riscului de aglomerare sau de creare a cozilor și asigurării fluxului normal, se recomandă instituirea unor măsuri speciale care vor permite identificarea motivului signalului de alarmă în cadrul unui control de securitate. Acesta ar putea include ca pentru anumite semnale de alarmă, verificările suplimentare se vor efectua într-o zonă separată, posibil cu implicarea a personalului suplimentar.

3.1.8.2.7. Pentru rezoluția alarmei WTMD (Walk-through metal detectors), acordați prioritate utilizării detectoarelor portabile de metale pentru a identifica cauza alarmei, urmată de un control manual acolo unde este alarma.

3.1.8.2.8. Utilizarea echipamentelor de detectare a urmelor de explozivi (ETD - explosive trace detection) sau a câinilor de detectare a explozivilor (EDD - explosives detection dogs) nu trebuie limitată la rezoluția alarmelor. Utilizarea aleatorie a unei astfel de detecții de explozivi ar trebui încurajată acolo unde este posibil.

3.1.8.2.9. În cazul în care există o îngrijorare sau o alarmă care nu poate fi eliminată doar prin utilizarea echipamentului principal de verificare/control, pasagerul ar trebui să fie supus unui control secundar utilizând, în ordinea disponibilității și sub rezerva naturii preocupării examinerilor cu privire la amenințare: EDD, ETD sau căutare manuală.

3.1.8.2.10. În cazul în care procedura standard permite reutilizarea tampoanelor ETD, ar trebui să se ia în considerare întreruperea acestei practici pentru a limita posibilitatea răspândirii COVID-19.

3.1.8.2.11. În cazul în care este necesar să se efectueze un control manual, examinatorii ar trebui să își adapteze metodologia, dacă este posibil, pentru a evita să fie față în față cu pasagerii sau alte persoane care sunt supuse controlului.

3.1.8.2.12. Personalul ce interacționează cu pasagerii din imediata apropiere ar trebui să folosească un obiect ce acoperă fața (ex: viziere) sau mască medicală.

3.1.8.2.13. Ar putea fi luat în calcul permiterea luării la bordul aeronavei a cantități mai mari de lichide necesare pentru prevenirea infecției COVID19 cum ar fi dezinfectant pentru mâini, decât este prevăzut de cadrul normativ, dacă va exista o astfel de permisiune din partea autorității responsabile.

3.1.9. Sala de plecări

3.1.9.1. Instrucțiuni generale

3.1.9.1.1. Având în vedere că zona de după trecerea controlului de securitate este una cu o aglomerare mare de pasageri și în același timp cu puține spații delimitate fizic și în mare parte un spațiu deschis, trebuie luată în considerare nevoia de asigurare a păstrării distanțării fizice, oferind în același timp pasagerilor acces la zona duty-free și de alimentație publică.

3.1.9.1.2 Spațiile din preajma porților de îmbarcare, a zonelor VIP și altor servicii din zona de după trecerea controlului de securitate, de asemenea, sunt frecventate de un volum mare de pasageri, din acest motive se impune necesitatea evaluării și adaptării a diverse instrumente de monitorizare și dirijare a fluxurilor de pasageri cum ar fi instalații fizice sau marcaje de podea astfel încât să fie redus riscul contaminării. Este necesară îmbunătățirea sistemului și a măsurilor de curățare și igienă pentru a contribui la limitarea răspândirii virusului.

3.1.9.2. Aspecte ce trebuie luate în considerare în sala de plecare

3.1.9.2.1. Încurajarea utilizării opțiunilor de autoservire stabilite în conformitate cu ANSP, unde pasagerii au contact limitat cu personalul ce activează în zonele de vânzări cu amănuntul și alimentare publică.

3.1.9.2.2. Este necesar instituirea unui proces de îmbarcare ordonat pentru a reduce contactul fizic dintre pasageri, mai ales odată ce indicii de încărcare încep să crească. Este posibil ca aeroporturile să aibă nevoie de asistență în re proiectarea zonelor din preajma porților de îmbarcare. Ar trebui facilitată utilizarea sporită a automatizării, precum auto-scanarea și biometria.

3.1.9.2.3. La etapele incipiente de restartare a transportului aerian de pasageri, se va limita numărul bagajului de mână amplasat în compartimentul pentru bagajele din salonul aeronavei pentru a facilita procesul de îmbarcare.

3.1.9.2.4. Acolo unde este posibil, ar trebui luată în considerare implementarea tehnologiilor de auto-îmbarcare, inclusiv unități care utilizează uși automate, cititoare de cărți de îmbarcare integrate, afișaje LCD pentru instrucțiuni pentru pasageri și un dispozitiv pentru tipărirea modificărilor de atribuire a scaunelor.

3.1.9.2.5. Se încurajează utilizarea tuturor celorlalte oportunități de auto-scanare a documentelor atunci când este necesară identificarea, dacă este disponibil.

3.1.9.2.6. Ca măsură temporară, zonele de ședere (de exemplu, saloane, porți, restaurante) se pot deschide la capacitate limitată pentru a satisface nevoia pe termen scurt de distanțare fizică. Pe măsură

ce faza de recuperare progresa și cerințele de sănătate evoluează, poate fi avută în vedere revenirea la capacitatea normală.

3.1.9.2.7. Ar trebui luată în considerare închiderea temporară sau monitorizarea îmbunătățită a anumitor zone de servicii, pe baza stadiului măsurilor de atenuare, cum ar fi:

- 1) zonele de autoservire;
- 2) zone pentru fumători;
- 3) zonele de joacă pentru copii; etc.

3.1.9.2.8. Mai multe stații de dezinfectare a mâinilor pe bază de alcool ar trebui puse la dispoziție pe tot aeroportul, cu semnalizare adecvată pentru pasageri.

3.1.9.2.9. Trebuie luată în considerare instalarea echipamentului fără atingere în toalete, cum ar fi următoarele:

- 1) sistem automate de uși;
- 2) sistem automat de spălare a toaletei;
- 3) robinete și dozatoare de săpun / dezinfectant pentru mâini;
- 4) distribuitoare automate de prosoape de mână, etc.

3.1.9.2.10. Capacitatea de îmbarcare a autobuselor utilizate în procesul de îmbarcare și debarcare a pasagerilor trebuie să fie limitată astfel încât să fie asigurată respectarea distanței fizice.

3.2. Gestionarea pasagerilor la bordul aeronavei

3.2.1. Instrucțiuni generale

3.2.1.1. Operatorii aerieni trebuie să furnizeze pasagerilor materiale informative cu privire la aplicarea măsurilor preventive la bord, inclusiv:

- 1) igiena mâinilor, în special înainte de a mânca sau bea și după utilizarea toaletei;
- 2) utilizarea corespunzătoare a măștilor de față;
- 3) etichetă respiratorie;
- 4) limitarea contactului cu suprafețele cabinei;
- 5) serviciile reduse la bordul navei;
- 6) reducerea utilizării duzelor individuale de alimentare cu aer în măsura maximă posibilă;
- 7) pasagerii trebuie să fie informați că închiderea capacului de la toaletă înainte de spălare este o metodă eficientă de atenuare a răspândirii particulelor potențial infecțioase.

3.2.1.2. Operatorii aerieni trebuie să includă în demonstrațiile lor de siguranță că, în caz de urgență, pasagerii ar trebui să-și îndepărteze măștile de față înainte de a folosi măștile de oxigen ale avionului. Mai mult, operatorii aerieni trebuie să instruiască membrii echipajului să-și scoată măștile de protecție în caz de urgență, pentru a facilita comunicarea instrucțiunilor către pasageri.

3.2.1.3. Operatorii aerieni trebuie să stabilească măsuri pentru a evita rânduri mari de pasagerii în coridoarele aeronavei sau în bucătăria aeronavei pentru utilizarea toaletelor. Mai mult decât atât, sub rezerva unei cantități suficiente de toalete la bord, operatorii aerieni trebuie să rezerve o toaletă, de preferință cea mai apropiată de cabina piloților, numai pentru echipaj, cu condiția că sunt asigurate suficiente toalete pentru pasageri astfel încât să nu fie create aglomerări de pasageri care stau în rând pentru a utiliza o toaletă.

De asemenea, în măsura în care este posibil, în funcție de aeronavă, pasagerii ar trebui să folosească o toaletă desemnată pe baza atribuirii scaunelor pentru a limita deplasarea pasagerilor în zbor, ceea ce va reduce expunerea la pasageri din alte compartimente.

3.2.1.4. Filtrele cu aer de particule cu eficiență ridicată (HEPA) au demonstrat performanțe bune cu particule de dimensiunea virusului SARS-Cov-2 (aproximativ 70-120 nm). Operatorii de aeronave care utilizează recircularea aerului din cabină li se recomandă fie să instaleze și să folosească filtre HEPA, conform specificațiilor producătorului, fie să evite utilizarea recirculării aerului din cabină în întregime, cu condiția să fie confirmat că acest lucru nu va compromite niciun fel de funcții critice de siguranță (de ex. răcirea avionica, presurizare cabinei etc.). Când sunt instalate filtre HEPA, ventilatoarele de recirculare nu trebuie oprite, dar trebuie să fie utilizat un flux crescut de aer proaspăt, selectând fluxul ridicat al aerului condiționat, de câte ori este posibil.

Operatorii de aeronave trebuie să ia în considerare revizuirea procedurilor de utilizare a ventilatoarelor de recirculare în sistemele de aer condiționat pe baza informațiilor furnizate de producătorul aeronavei sau, dacă nu este disponibil, să solicite recomandările producătorului. Operatorii trebuie să confirme practica de selectare a fluxului ridicat al aerului condiționat cu producătorul aeronavei și să urmeze instrucțiunile lor pentru utilizare continuă.

3.2.1.5. Având în vedere importanța minimizării transmiterii virusului pentru ca aviația să rămână un mod de transport sigur și de încredere, operatorilor li se recomandă expedierea aeronavelor din bazele principale numai atunci când toate sistemele de aer condiționat sunt funcționale, reglate pe debit mare și cu ventilatoare de recirculare funcționabile. Procedurile ar trebui să fie în vigoare pentru o cea mai bună configurare a cazurilor în caz de ne funcționalitate după plecare.

3.2.1.6. Operatorii aerieni și operatorii de aerodrom trebuie să colaboreze pentru a se asigura că pasagerii nu sunt ținuți la bordul unei aeronave fără ventilație corespunzătoare mai mult de 30 de minute.

3.2.1.7. Acolo unde este permis de încărcarea pasagerilor, configurația cabinei și cerințele de masă și echilibru, operatorii aerieni trebuie să asigure, în măsura posibilului, distanțarea fizică între pasageri. Membrii familiei și persoanele care călătoresc împreună ca parte a aceleiași case pot fi așezate unul lângă altul. Procesul de alocare a scaunelor trebuie modificat corespunzător.

3.2.1.8. Dacă distanța fizică nu poate fi garantată din cauza încărcării pasagerilor, a configurației fotoliilor sau a altor constrângeri operaționale, pasagerii și membrii echipajului de la bordul unei aeronave trebuie să respecte în permanență toate celelalte măsuri preventive, inclusiv igiena mâinilor și eticheta respiratorie strictă și ar trebui să poarte o mască care acopere gura și nasul cum ar fi o mască medicală.. Operatorii aerieni ar trebui să ajusteze în continuare sistemul de ventilație al cabinei și să reducă timpul șederii pentru a minimiza riscul de contaminare.

3.2.1.9. Operatorii aerieni trebuie să reducă serviciile oferite la bordul aeronavei la minimumul necesar pentru a asigura standardele de confort pentru pasageri și pentru a limita contactul dintre membrii echipajului și pasageri. Printre aceste măsuri trebuie luate în considerare următoarele:

- 1) fără duty-free sau alte vânzări de produse neesențiale la bord;
- 2) reducerea serviciilor de mâncare și băuturi;
- 3) preferință pentru produsele alimentare și băuturi preambalate și sigilate, precum băuturile conservate/ închise;
- 4) ori de câte ori este posibil, trebuie evitate procedurile de plată care implică atingere sau contact, cum ar fi plățile în numerar, pentru a diminua transmiterea între membrii echipajului și pasageri;
- 5) utilizarea unor provizii neesențiale pentru zbor, cum ar fi păături și perne, ar trebui redusă pentru a minimiza riscul de infecție încrucișată.

3.2.1.10. Pasagerii trebuie să fie rugați să rămână așezați cât mai mult posibil.

3.2.1.11. Deși pasagerilor trebuie să li se reamintească să aibă o sursă suficientă de măști de față pentru toată durata călătoriei lor, operatorii aerieni trebuie să poarte o cantitate suficientă de măști de față pentru a le oferi pasagerilor, în special pentru zborurile de cursă lungă, în cazul în care poate fi recomandată necesitatea schimbării măștilor de față de către autoritățile de sănătate publică. Trebuie instituit un proces sigur de înlăturare a măștilor de față.

3.2.1.12. Operatorii de aeronave, individual sau prin intermediul agenților săi, trebuie să furnizeze materiale promoționale de sănătate, inclusiv și la bordul aeronavelor care să explice toate măsurile de atenuare a riscurilor puse în aplicare, cum ar fi purtarea măștilor de față, măsuri de igienă, servicii reduse, pentru a asigura pasagerii și a-și spori respectarea măsurilor implementate. În acest context, operatorii de aeronave trebuie să ia în considerare recomandările și îndrumările operaționale detaliate din prezenta instrucțiune și alte recomandări¹.

3.2.1.13. La bordul aeronavei, pasagerilor și membrilor echipajului trebuie să li se asigure dezinfectant cu acțiune virucidă. De preferință este furnizarea acestora în pachete individuale de unică folosință.

3.2.1.14. Trebuie acordată o atenție suplimentară pentru prevenirea și tratamentul pasagerilor potențial perturbatori în contextul presiunilor impuse de pandemie. Acest lucru ar trebui să ia în considerare acțiunile pe mai multe etape, începând cu informațiile și pregătirea pasagerilor cu privire la măsurile în vigoare și acordând atenție procedurilor și acțiunilor echipajului necesare pentru atenuarea acestui risc.

3.2.1.15. Operatorii aerieni, în coordonare cu operatorii de aerodrom și cu autoritățile locale de sănătate publică de la destinație, trebuie să se asigure că chestionarele specificate la punctul 2.1.7. – 2.1.8. sunt completate înainte de aterizare.

3.2.2. Managementul pasagerilor la bord cu simptome caracteristice pentru COVID19

3.2.2.1. În cazul în care, după decolare, un pasager prezintă simptome caracteristice pentru COVID19, cum ar fi febră, tuse persistentă, vărsături, diaree, respirație dificilă sau alte simptome asemănătoare gripei, trebuie luate în considerare următoarele măsuri:

- 1) echipajul trebuie să se asigure că pasagerul poartă masca de față în mod corespunzător și are la dispoziție măști suplimentare pentru a o înlocui în cazul în care aceasta devine umedă după tuse sau strănut. Dacă o mască de față nu poate fi tolerată, bolnavul trebuie să-și acopere gura și nasul cu șervețel atunci când tușește sau strănută. În cazul în care pasagerul întâmpină dificultăți în respirație, trebuie solicitată asistență medicală și să i se ofere oxigen suplimentar;
- 2) pasagerul trebuie să fie izolat la bord și în funcție de configurația aeronavei, ocuparea și distribuția efectivă a pasagerilor, poziționarea cazului simptomatic în măsura în care este posibil:
 - a) ar trebui definită o zonă de izolare, lăsând, dacă este posibil, două (2) rânduri de scaune curățate în fiecare direcție în jurul pasagerului suspect.
 - b) luând în considerare toți ceilalți factori și sistemul de circulație a aerului a aeronavei, atunci când este posibil, pasagerul suspect ar trebui să fie așezat pe ultimul scaun unde este disponibil "Outflow Valve".
 - c) toaleta cea mai apropiată de pasagerul suspectat trebuie să fie special destinată acestuia și să nu fie utilizată de restul pasagerilor sau de echipaj.
 - d) în funcție de componența echipajului de cabină, membrul senior al echipajului de cabină ar trebui să desemneze un membru al echipajului pentru a furniza serviciul necesar în zbor zonei (zonelor) de izolare; acest membru al echipajului de cabină trebuie să fie unul care a avut contact prealabil cu pasagerul suspectat; membru de echipaj desemnat ar trebui să utilizeze EIP

¹ https://ad.easa.europa.eu/blob/EASA_SIB_2020_02_R5.pdf/SIB_2020-02R5_1

(PPE), să minimizeze contactul strâns cu alți membri ai echipajului și să evite orice contact inutil cu alți pasageri;

- 3) când este posibil, duza individuală de alimentare cu aer pentru pasagerul simptomatic ar trebui să fie oprită pentru a limita răspândirea potențială a picăturilor;
- 4) dacă pasagerul suspectat călătorește însoțit, tovarășii pasagerului ar trebui să fie de asemenea limitați în zona de izolare, chiar dacă nu prezintă niciun simptom;
- 5) echipajul de zbor trebuie să informeze aeroportul de destinație prin intermediul sistemului de control al traficului aerian, să urmeze instrucțiunile lor și să completeze partea de sănătate a Declarației Generale a aeronavei pentru a înregistra informațiile despre sănătatea la bord și să le prezinte autorităților de sănătate la punctul de intrare, atunci când este solicitat de reprezentantul statului;
- 6) după ce aeronava a aterizat și ceilalți pasageri au debarcat, pasagerul izolat trebuie transferat în conformitate cu instrucțiunile furnizate de autoritățile locale de sănătate publică;
- 7) pasagerii care au șezut pe 2 locuri din fiecare direcție a cazului suspectat pot fi considerați contacte apropiate și vor trebui să fie intervievați de autoritățile de sănătate publică din țara de intrare, în cazul în care cazul suspect este confirmat dacă nu este indicat altfel de autoritățile a statului de destinație;
- 8) sub rezerva deciziei autorităților de sănătate publică, membrul echipajului desemnat să ofere servicii la bord pentru pasagerul suspectat, precum și alți membri ai echipajului care ar fi putut intra în contact direct cu pasagerul suspectat, trebuie să li se asigure transportul către instalațiile unde se pot curăța și dezinfecta înainte de a avea contact fizic cu alte persoane; ca alternativă, ca ultimă soluție, după eliminarea cu atenție a EIP (PPE) folosit și spălarea și dezinfectarea mâinilor, membrii echipajului respectiv ar putea fi izolați la bord, într-o zonă de carantină, înainte de a reveni la baza sau la o destinație amenajată;
- 9) ar trebui depuse toate eforturile pentru a primi informații despre testarea cazului suspect cât mai curând posibil în coordonare cu autoritățile de sănătate publică relevante; membrul (membrii) echipajului de cabină care a deservit pasagerul cu simptome caracteristice pentru COVID19 ar trebui să li se solicite să ia măsuri adecvate de auto-izolare după revenire la domiciliu; dacă testul este pozitiv, membrul sau membrii echipajului respectiv trebuie să fie plasați în carantină timp de 14 zile de la ultimul contact cu pasagerul pozitiv confirmat, cu excepția cazului în care autoritățile locale de sănătate publică specifică altfel; dacă testul este negativ, pot relua sarcinile de zbor.

3.2.2.2. După debarcarea din aeronavă a persoanei suspecte de infectare cu COVID19, curățarea și dezinfectarea aeronavei trebuie efectuată în conformitate cu instrucțiunile *din Anexa 4*, privind curățarea și dezinfectarea aeronavelor, dacă aceste servicii sunt disponibile pe acest aeroport. EIP (PPE) utilizate, cum ar fi șorțuri, măști de față, viziere trebuie aruncate într-o pungă separată de deșeuri bine închisă, care poate fi aruncată ca deșeuri obișnuite.

3.2.3. Gestionarea pasagerilor la aterizare și în procesul de debarcare

3.2.3.1. Debarcarea

3.2.3.1.1. Operatorul de aerodrom trebuie să le reamintească pasagerilor, în coordonare cu operatorii aerieni, să respecte măsurile preventive descrise în pct. 2.1.2. – 2.1.4 și principiile relevante indicate în secțiunea Înregistrarea și îmbarcarea la pct.3.1.5.

3.2.3.1.2. Operatorii aerieni și operatorul de aerodrom trebuie să se coopereze pentru a asigura practicarea distanțării fizice pe cât posibil în timpul procedurii de debarcare. Măștile de față medicale folosite trebuie aruncate în siguranță într-o pungă separată bine închisă, care poate fi aruncată ca deșeuri obișnuite.

3.2.3.1.3. În funcție de posibilitățile terminalului și de localizarea locului de parcare a aeronavei, debarcarea se poate face prin utilizarea autobuzelor, sau pietonal în mod distanțat de la aeronava parcată pe peron până la poartă. În cazul în care sunt utilizate autobuze în procesul de debarcare, trebuie utilizată o cantitate necesară de autobuze pentru a menține distanțarea fizică din interiorul lor. Debarcarea trebuie efectuată pe rânduri care încep cu cele mai apropiate de ieșirile utilizate, în fotoliile de ordine, fotoliile din mijloc și fereastră sau o procedură alternativă care ar asigura distanțarea fizică în măsura maximă posibilă și ar evita coada.

3.2.3.1.4. Toate instalațiile utilizate în procesul de debarcare trebuie să fie supuse unei curățări și ventilații îmbunătățite în conformitate cu instrucțiunile din pct.3.1.7. și Anexa 4.

3.2.3.2. Declarația privind starea de sănătate pe propria răspundere, care se completează de către pasageri în timpul zborului este o măsură preventivă destinată pentru a identifica pasagerii care necesită o verificare suplimentară și este utilizată conform cerințelor stabilite de statul sau aeroportul de destinație, după caz.

3.2.3.3. Se recomandă autorităților publice din aeroport (Poliția de frontieră, Serviciul Vamal, ANSP, etc.) să colaboreze astfel încât să fie identificat și aplicat cel mai optim proces de control la sosire/intrare în țară, inclusiv prin implementarea sistemelor de control fără contact (contactless).

3.2.3.4. Se recomandă autorităților naționale implementarea unui sistem electronic de depunere a declarațiilor (fișei epidemiologice, declarației pe proprie răspundere) astfel încât să fie limitat contactul direct. În rezultat se pot institui coridoare speciale pentru cei ce au depus și cei care nu au depus declarațiile.

3.2.4. Verificarea temperaturii la intrarea în Aeroportul de Sosire

3.2.4.1. Pentru a nu admite aglomerări de persoane pentru verificarea temperaturii se recomandă insistent utilizarea camerelor termice inteligente.

3.2.4.2. În cazul în care este necesară o verificare suplimentară, se recomandă utilizarea unui spațiu separat pentru a nu perturba fluxul de pasageri.

3.2.4.3. Pasagerii care au febră și care, în urma evaluării, sunt considerați suspecți de COVID-19, trebuie tratați în conformitate cu instrucțiunile ANSP în ceea ce privește testarea, transportul și carantina. Fără a aduce atingere celor menționate supra, pasagerul simptomatic nu trebuie, în niciun caz, să fie repatriat cu un zbor de pasageri obișnuit.

3.2.4.4. Pentru zborurile ce sosesc din zone cu risc ridicat se recomandă utilizarea unei secțiuni dedicate a terminalului, pentru a asigura majorarea distanței fizice, dacă este posibil.

3.2.4.5. Pentru pasagerii care intră în Republica Moldova este obligatorie completarea Fișei epidemiologice conform modelului din Anexa 2

3.2.5. Ridicarea bagajelor și ieșirea din aeroportul de sosire

3.2.5.1. Trebuie depuse toate eforturile pentru a urgenta procesul de preluare a bagajelor de către pasageri și pentru a asigura că pasagerii nu sunt obligați să aștepte perioade excesive de timp în zona de recuperare a bagajelor.

3.2.5.2. Maximizați utilizarea utilajului pentru bagaje disponibile pentru sosire, pentru a limita aglomerările de pasageri și, acolo unde este posibil, utilizarea utilajelor dedicate bagajelor pentru zboruri din zone cu risc ridicat.

3.2.5.3. Orarul de efectuare a curățeniei/dezinfecției ar trebui aliniat pe baza orarelor de zbor pentru a asigura o dezinfecție mai frecventă și mai aprofundată a căruțelor pentru bagaje, toaletelor, butoanelor liftului, șinelor etc.

3.2.5.4. Trebuie aplicate marcaje pe podea sau alte mijloace adecvate pentru a asigura distanțarea corectă astfel cum este prevăzut la pct.2.1.4.

3.2.5.5. Ghișeele pentru bagajele pierdute trebuie dotate cu ecrane de protecție transparente, acolo unde este posibil.

3.2.5.6. Trebuie să fie încurajat serviciul de livrarea al bagajelor la hotel sau acasă în cazul în care este posibil.

3.2.5.7. Informațiile privind urmărirea bagajelor ar trebui să fie distribuită și pasagerilor, astfel încât aceștia să poată face o cerere pentru bagaj, în caz de manipulare greșită a bagajelor sau pierderea acestuia, fără ca acesta să aștepte în zona de recuperare.

3.2.5.8. Trebuie stabilit un proces clar de curățare și dezinfecție a zonei de recuperare a bagajelor.

3.2.5.9. Pasagerilor trebuie să li se recomande de operatorul de aerodrom să respecte în mod corespunzător măsurile preventive descrise în pct. 2.1.2. – 2.1.4. și principiile relevante indicate în secțiunea Înregistrarea și îmbarcarea a p.3.1.5. inclusiv utilizarea facilităților aeroportului.

3.2.5.10. Pentru formalitățile vamale, când este posibil sunt recomandate benzi verde / roșu pentru auto-declarații. Trebuie luate măsuri sanitare adecvate în punctele de screening secundare pentru a proteja pasagerii și personalul. Se recomandă simplificării formalităților de control de frontieră, permițând procesele fără contact (de exemplu, referitoare la citirea cipurilor din pașaport, recunoașterea facială etc.) sau gestionarea fluxului de pasageri cu soluții digitale, înființarea benzilor speciale acolo unde este posibil, și instruirea agenților acestora pentru a detecta semne ale pasagerilor bolnavi. O posibilă reproiectare a sălilor de imigrare trebuie să fie coordonată între aeroport, companii aeriene și autoritățile competente din Aeroport (IGPF și Serviciul Vamal).

3.2.5.11. Pasagerilor trebuie să li se recomande de operatorul de aerodrom să reducă la minimum utilizarea instalațiilor și serviciilor aeroportului (cum ar fi magazine, cafenele, restaurante, locuri de joacă etc.), în conformitate cu nevoile esențiale.

3.2.5.12. De asemenea, operatorul de aerodrom trebuie să informeze pasagerii care sosesc că, după ridicarea bagajelor, li se recomandă să părăsească terminalul de sosire cât mai curând posibil, pentru a reduce la minimum posibilitatea contaminării și /sau răspândirii virusului.

3.2.5.13. Operatorul de aerodrom trebuie să informeze persoanele care întâlnesc pasagerii sosiți că accesul la terminal este limitat. În cazul în care nu se poate evita întâlnirea pasagerului (de exemplu, persoanele care necesită asistență), trebuie să fie amenajată o zonă de întâlnire, departe de porțile de ieșire din zona restricționată și de fluxul principal de pasageri pentru a reduce riscul ca pasagerii care sosesc să traverseze căile cu alte persoane.

3.2.5.14. Până la ieșirea din terminal, trebuie să fie disponibile multiple stații pentru spălarea sau dezinfectarea mâinilor.

3.2.5.15. Orarul de curățare și dezinfectare trebuie să fie ajustat în bază orarelor de zbor pentru a asigura o dezinfecție mai frecventă și mai aprofundată a zonelor publice, inclusiv zone de relaxare, alimentare, vânzare cu amănuntul, balustrade, toalete, sisteme automate de deplasare și autobuze.

3.2.6. Pasagerii în tranzit

3.2.6.1. În cazurile unde controlul de securitate este necesar pentru pasagerii care tranzitează Aeroportul Internațional Chișinău se vor folosi aceleași metode de prevenție ca și la plecare.

4. MANAGEMENTUL PERSONALULUI AERONAUTIC

4.1. Prevederi generale

4.1.1. Membrii echipajului și membrii personalului aeroportului trebuie să fie scutiți de procedurile de verificare COVID19 ale aeroportului, sub rezerva că compania aeriană sau operatorului de aerodrom, după caz, au implementat o procedură echivalentă pentru a monitoriza starea de sănătate a personalului său.

4.1.2. Operatorul de aerodrom trebuie să asigure fluxuri separate pentru echipaje pentru a se asigura că distanța fizică față de pasageri este asigurată în permanență.

4.1.3. Echipamentele pentru uz comun utilizate de personalul aeronautic, cum ar fi calculatoare, tablete, stații radio, căști etc., ar trebui dezinfectate înainte de a fi utilizate de un alt membru al personalului. Pentru personalul care lucrează în schimburi, predările trebuie efectuate fără contact direct cu schimbul precedent, adică prin telefon, videoconferință, jurnale electronice sau, cel puțin, prin distanțare fizică.

4.1.4. În procesul de instruire a personalului aeronautic se recomandă a fi utilizată la maximum modul de instruirile online.

4.1.5. Partajarea echipamentelor de siguranță utilizate pentru demonstrații de siguranță ar trebui interzisă. Membrii echipajului ar trebui să fie instruiți să furnizeze servicii numai unor secțiuni specifice ale cabinei. Ar trebui examinată posibilitatea utilizării mijloacelor suplimentare de protecție, de exemplu perdele din plastic sau panouri din plexiglas în timpul procesului de îmbarcare (care trebuie îndepărtate odată cu finalizarea îmbarcării).

4.2. Instrucțiuni aplicabile în cazul staționării (opririi) de durată scurtă și lungă (Stopovers & Layovers)

4.2.1. Operatorii de aeronave sunt încurajați, pe cât posibil, să ia măsuri adecvate pentru a evita staționarea de lungă durată și staționarea în zonele cu risc ridicat pentru a reduce riscul de contaminare ce poate surveni din necesitatea membrilor echipajului de a ieși din zona restricționată a aeroportului și de a fi în contact inutil cu populația locală.

4.2.2. În cazul în care membrii echipajului, personalul specializat în întreținerea aeronavei sau personalul specializat în operațiunile cargo și de încărcare a aeronavei, sunt implicați în zboruri cu escală scurtă sau în zboruri speciale (cum ar fi cele utilizate pentru transportul de urgență al materialelor și echipelor medicale) către / din zone cu transmisie locală confirmată a COVID19, în general, personalul nu trebuie pus în carantină și sub supraveghere medicală după întoarcere, cu condiția că la bordul aeronavei nu a fost un pasager sau un membru al echipajului simptomatic și se asigură o pregătire adecvată înainte de întoarcere respectând cu strictețe următoarele:

- 1) doar un singur membru al echipajului de zbor sau tehnic ar trebui să poată coborî din aeronavă pentru o inspecție externă, alimentarea cu combustibil etc., în acest caz, trebuie evitat contactul direct cu echipajul de la sol al aeroportului situat într-o zonă cu risc ridicat;
- 2) este primordial de a evita intrarea în aeronavă a personalului de la sol, cu excepția celui necesar pentru remedierea problemelor tehnice sau a altui personal de la sol a cărui prezență la bord este esențială pentru îndeplinirea sarcinilor; atunci când un astfel de personal se află la bord, ar trebui să li se solicite să poarte echipamente de protecție personală adecvate. În plus, membrii echipajului

ar trebui să ia toate măsurile pentru a reduce contactul direct, inclusiv purtarea de a EIP (PPE), cum ar fi masca de față și mănuși;

- 3) la finalizarea procedurii de îmbarcare inclusiv cea de asistență a personalului medical și de încărcare a materialelor, acolo unde este cazul, ușile aeronavei ar trebui închise cât mai curând posibil pentru călătoria de întoarcere.

4.2.3. În cazul în care evitarea unei staționări de durată scurtă sau lungă nu este posibilă datorită restricțiilor operaționale, pentru a se asigura că riscul expunerii prin contactul membrilor echipajului cu populația locală este redus la strictul necesar, ar trebui să se pună în aplicare măsuri de atenuare a riscurilor în coordonare cu operatorul de aerodrom și autoritățile locale. Aceste măsuri pot fi, dar fără a se limita la:

- 1) operatorii de aeronave ar trebui să ofere membrilor echipajului informații privind cerințele speciale și restricțiile operaționale aplicabile în țara de destinație având la bază cerințele naționale și locale;
- 2) transportul membrilor echipajului trebuie să se facă, pe cât posibil, cu o separare minimă a unui loc între membrii echipajului;
- 3) transportul către și dinspre facilitățile de odihnă nu va implica tranzitarea zonelor publice ale terminalului aeroportului;
- 4) odată ce ajung la locul de odihnă (hotel), membrii echipajului trebuie:
 - a) să se conformeze la cerințele și politicile locale de sănătate publică;
 - b) să evite orice contact, fără o necesitate stringentă, cu populația sau alți membri ai echipajului, să respecte o bună igienă personală și respiratorie, precum și respectarea cerințelor de distanțare socială;
 - c) să rămână în cameră maximul posibil cu excepția necesităților de asistență medicală, situații de urgență sau pentru activități esențiale, respectând în același timp cerințele de distanțare fizică;
 - d) să nu utilizeze facilitățile comune ale unității de cazare decât dacă există măsuri de distanțare fizică;
 - e) să ia în considerare posibilitatea luării meselor în cameră, să ia mâncăruri sau să ia masa într-un restaurant, de preferință în unitatea de cazare, menținând distanța fizică;
 - f) să monitorizeze în permanență simptomele relevante pentru COVID19 inclusiv măsurarea temperaturii.
- 5) operatorul de aeronave trebuie să se asigure că fiecare membru al echipajului dispune de o cameră de hotel separată (cu ocupare singură) și să aibă un acord cu hotelul că camerele care vor fi folosite de membrii echipajului trebuie dezinfectate înainte de a fi utilizate.

4.3. Managementul responsabilităților la bordul aeronavei

4.3.1. Operatorul de aeronave trebuie să delimiteze clar sarcinile și zonele de responsabilitate ale tuturor membrilor echipajului de cabină care se așteaptă să fie în contact direct cu pasagerii. În funcție de configurația aeronavei și componența echipajului, fiecare membru al echipajului de cabină ar trebui să fie îndrumat să îndeplinească sarcini într-un singur sector, delimitat. Acest lucru va permite identificarea mai ușoară a persoanelor care ar putea avea un risc mai mare de contaminare în cazul identificării unei infecții la bord.

4.3.2. Operatorii de aeronave ar trebui să ia în considerare adaptarea tuturor interacțiunilor neesențiale ale membrilor echipajului cu pasagerii pentru a reduce pe cât posibil riscul de contaminare de la pasagerii asimptomatici.

4.4. Truse profilactice universale

4.4.1. Operatorul de aeronave ar trebui să-și echipeze aeronavele cu una sau mai multe Truse profilactice universal (UPK - Universal Precaution Kit), astfel cum se prevede în Anexa 6 OACI și ar trebui să furnizeze membrilor echipajelor material de instruire privind modul de utilizare a conținutului truselor profilactice universale în condiții de siguranță în conformitate cu îndrumările oferite de OMS sau ANSP.

4.4.2. Conținutul UPK este prevăzut în apendicele B la Anexa 6 OACI (OACI, 2020), și trebuie să conțină:

- a) Praf uscat, care poate converti mici revărsări de lichid într-un gel granulat steril (*Dry powder that can convert small liquid spill into a sterile granulated gel*)
- b) Dezinfectant germicid pentru curățarea suprafeței (*Germicidal disinfectant for surface cleaning*)
- c) Șervețele pentru curățarea pielii (*Skin wipes*)
- d) Mască pentru față/ochi (separată sau combinată) (*Face/eye mask (separate or combined)*)
- e) Mănuși (de unică folosință) (*Gloves (disposable)*)
- f) Șorț de protecție (*Protective apron*)
- g) Prosop mare absorbant (*Large absorbent towel*)
- h) Lingură cu racletă (*Pick-up scoop with scraper*)
- i) Saci pentru deșeurile biologice periculoase (*Bio-hazard disposal waste bag*)
- j) Instrucțiuni (*Instructions*)

4.5. Protecția personalului aeronautic

4.5.1. La planificarea (rostering) și crearea echipajelor, operatorul aeronavei trebuie să mențină pe cât posibil aceleași echipe pentru a evita contaminarea încrucișată. Acest lucru este deosebit de important pentru echipajul de zbor implicat în operațiuni cu elicopterul și cu atât mai mult pentru cei care efectuează zboruri medicale.

4.5.2. Operatorii ar trebui să ofere membrilor echipajului îndrumări pentru auto-monitorizarea sănătății, care ar trebui să includă:

- 1) monitorizarea (măsurarea) temperaturii corpului cel puțin de două ori pe zi;
- 2) monitorizarea simptomelor precum febră, tuse persistentă sau dificultăți de respirație;
- 3) raportarea clară și rapidă a operatorului despre semnele potențiale de infecție; în scopul informării autorităților de sănătate publică, operatorii de aeronave trebuie să utilizeze „ICAO Crew COVID-19 Status card” prezentate în Anexa nr. 5 sau un document similar acceptat de ANSP;
- 4) necesitatea spălării mâinilor în mod regulat. Dacă mâinile nu sunt vizibil murdare, metoda preferată este utilizarea unui șervețel de mâini pe bază de alcool timp de 20-30 de secunde, folosind tehnica adecvată. Când mâinile sunt vizibil murdare, acestea trebuie spălate cu apă și săpun timp de 40-60 de secunde, folosind tehnica adecvată.
- 5) evitarea atingerii feței, inclusiv în timp ce purtați mănuși;
- 6) necesitatea de a purta mască în timp ce vă aflați în jurul altor persoane, în special în situații în care distanța fizică recomandată față de ceilalți nu poate fi menținută;
- 7) măștile și mănușile medicale nu trebuie să aibă impact asupra capacității de a efectua procedurile de siguranță normale, anormale și de urgență, cum ar fi îmbrăcarea măștilor de oxigen, efectuarea procedurilor de stingere a incendiilor etc.;
- 8) inspecții UPK-uri înainte de fiecare zbor, pentru a vă asigura că acestea sunt dotate corespunzător. Kituri-le sigilate nu trebuie deschise, deoarece se poate presupune că conținutul va fi așa cum este etichetat. Membrii echipajului ar trebui să respecte politica și procedurile existente ale

transportatorului aerian privind utilizarea EIP în UPK, dacă este necesar pentru a oferi îngrijire unui pasager bolnav la bord;

9) urmați îndrumările și precauțiile MSMPS (Ministerul Sănătății) referitoare la COVID-19.

4.5.3. Operatorii ar trebui să elaboreze proceduri clare și detaliate pentru situația în care un membru al echipajului devine simptomatic, care acoperă cazurile în care membrul echipajului se află la baza de domiciliu, pe traseu sau la serviciu.

4.5.4. Operatorii de aeronave ar trebui să stabilească care este EIP (PPE) necesar pentru membrii echipajului lor, pe baza riscului de transmitere pentru un anumit zbor și luând în calcul timpul de serviciu prevăzut. Echipamente suplimentare, precum măști medicale și mănuși de unică folosință, ar trebui să fie disponibile pentru gestionarea și tratarea pasagerilor suspecți COVID-19 și a tuturor membrilor echipajului.

4.5.5. Măștile pentru față trebuie purtate de membrii echipajului care au contact direct cu pasagerii, în orice moment și înlocuite în mod regulat (la intervale care nu depășesc 4 ore). Eliminarea corectă a EIP (PPE) și a altor elemente care pot fi contaminate ar trebui asigurată prin furnizarea de instrucțiuni detaliate membrilor echipajului. Deșeurile care au fost în contact direct cu pasagerii, personalul aeroportului sau membrii echipajului aerian, inclusiv mese consumate parțial, băuturi și articole de unică folosință, cum ar fi prosoape de hârtie uzate, țesuturi și EIP (PPE) produse în timpul tratamentului sau sprijinirii pasagerilor sau membrilor echipajului aerian, ar trebui tratate în conformitate cu instrucțiunile internaționale aplicabile sau cele naționale, luând în considerare în mod special cazurile în care un pasager, personal al aeroportului sau un membru al echipajului aerian simptomatic este / sunt prezenți pe aeroport sau la bordul aeronavei.

4.5.6. Operatorul aeronavei trebuie să:

- 1) depună toate eforturile pentru a se asigura că, într-o aeronavă care are mai mult de o toaletă și cu condiția ca numărul de pasageri transportați la bord să o permită, o toaletă va fi rezervată pentru utilizarea exclusivă a echipajului, de preferință cel mai apropiat de compartimentul cabinei piloților;
- 2) limiteze, în cea mai mare măsură posibilă, accesul personalului aeronautic, altul decât echipajul de zbor, la compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care se consideră necesar pentru îndeplinirea sarcinilor lor sau din motive de urgență;
- 3) asigure instruirea echipajului de cabină privind evitarea atingerii bunurilor pasagerilor (ex: bagajele de mână).

4.5.7. În caz de urgență medicală la bord, resuscitarea cardiopulmonară (RCP), dacă este necesar, trebuie efectuată pe baza protocoalelor existente. Supapa unidirecțională a măștii de resuscitare gură-la-gură va proteja membrul echipajului care oferă suport respirator de contaminare. Cu toate acestea, igiena corespunzătoare a mâinilor trebuie respectată imediat după terminarea RCP, precum și după orice altă intervenție medicală, de către toți membrii echipajului (și voluntari, după caz), înainte de a atinge sau de a intra în contact direct cu alți pasageri sau membri ai echipajului.

4.5.8. Mai mult, în cazul în care echipamentul de distribuție a oxigenului (adică oxigenul terapeutic, măștile de oxigen în cazuri de urgență sau depresurizare) sau orice alt echipament medical de urgență sau medical trebuie să fie utilizat în timpul zborului, acesta ar trebui să fie complet dezinfectat sau eliminat corespunzător înainte de următorul zbor. Când oxigenul terapeutic este oferit pasagerilor sau membrilor echipajului suspecți, masca (masele) de oxigen utilizate trebuie aruncată în conformitate cu recomandările internaționale aplicabile.

4.5.9. În scopul prevenirii infecției cu COVID19 membrii echipajului de zbor se va asigura următoarele:

- 1) accesul în cabina piloților se va limita maximul posibil;
- 2) membrii echipajului de zbor va părăsi cabina piloților doar pentru necesități fiziologice de scurtă durată și pentru odihna programată;
- 3) în cazul în care un membru al echipajului de zbor din cabina piloților prezintă careva simptome, membrii echipajului trebuie să-și pună masca medicală, iar operatorul trebuie să decidă dacă eliminarea/scoaterea din cabina piloților este o măsură de atenuare a riscurilor adecvată;
- 4) măștile medicale sau alte tipuri de măști, în funcție de cum a decis compania aeriană, trebuie purtate de echipajul de zbor și de către alții care intră în cabină; echipajul de zbor își poate îndepărta masca atunci când ușa cabinei este închisă; măștile trebuie utilizate ori de câte ori părăsesc cabina piloților;
- 5) companiile aeriene ar trebui să se asigure că măștile purtate de echipaj pot fi îndepărtate rapid, astfel încât măștile de oxigen să poată fi amplasate imediat pe față, fixate corespunzător, sigilate și furnizând oxigen la cerere și că echipajului li se oferă îndrumarea corectă privind cum se face acest lucru; la ieșirea din cabina piloților, toate articolele ar trebui să fie depozitate, obiectele personale îndepărtate, iar puntea de zbor să fie pregătită pentru curățare și dezinfectare;
- 6) înainte de fiecare schimbare a echipajului de zbor, cabina piloților trebuie să fie curățată și dezinfectată complet.
- 7) interacțiunea directă cu echipajul de zbor trebuie redus la maximum;
- 8) dacă este posibil, ar trebui să fie desemnată doar o singură persoană ce are acces în cabina piloților;
- 9) doar un membru al echipajului de zbor sau al echipajului tehnic ar trebui să i se permită să debarce din aeronavă pentru a efectua inspecția externă, realimentarea cu combustibil etc.; în acest caz, trebuie evitat contactul direct cu echipajul de la sol.

4.6. Managementul membrilor echipajului după confirmarea post-zbor a unui pasager COVID-19 pozitiv

4.6.1. În cazurile în care autoritățile locale de sănătate publică informează un operator de aeronave că un pasager confirmat pozitiv a fost transportat la bordul unuia dintre zborurile sale, operatorul de aeronave ar trebui să anunțe membrii echipajului care au zburat pe segmentul de zbor în cauză și să îi informeze că ar trebui să se autoizoleze timp de 14 zile, începând de la sfârșitul zborului respectiv. Acest lucru ar trebui să se aplice și zborurilor care au fost efectuate în termen de 5 zile înainte de colectarea eșantionului testat în cazul pasagerilor asimptomatici sau în termen de 3 zile înainte de apariția simptomelor pentru pasagerii simptomatici, cu excepția cazului în care autoritățile locale de sănătate publică specifică altfel. Pentru zborurile efectuate dincolo de aceste intervale, riscul ca pasagerul (pasagerii) să fie contagios în timpul zborului este considerat a fi scăzut.

4.7. Managementul echipajului simptomatic la bordul aeronavei

4.7.1. Dacă un membru al echipajului prezintă simptome precum febră, tuse persistentă, dificultăți de respirație sau alte simptome asemănătoare gripei și are un context relevant din punct de vedere epidemiologic (cum ar fi: a intrat recent în contact cu cazuri pozitive confirmate), acestea ar trebui să:

- 1) fie izolat la bord, urmând instrucțiunile în acest sens;
- 2) fie debarcat și gestionat în conformitate cu instrucțiunile autorităților locale de sănătate publică după aterizarea aeronavei și, de preferință, după ce toți pasagerii și membrii echipajului au părăsit aeronava;
- 3) contacteze autoritățile locale de sănătate publică cât mai curând posibil și să urmeze instrucțiunile acestora, inclusiv să fie testate pentru COVID19 cât mai curând posibil;
- 4) fie pus în carantină sau solicitat să se autoizoleze în conformitate cu instrucțiunile autorităților locale de sănătate publică până când rezultatele testelor sunt disponibile. Dacă rezultatul testului este pozitiv, atunci carantina va fi prelungită până când se consideră că membrul echipajului s-a recuperat complet (în prezent, OMS și ECDC consideră că un caz pozitiv s-a recuperat complet

dacă 2 teste consecutive efectuate pe probe recoltate cel puțin la o perioadă de 24 de ore sunt negative. Dacă testul este negativ, membrul echipajului poate relua sarcinile de zbor în așteptarea recuperării din patologia de bază;

4.7.2. Ceilalți membri ai echipajului care au intrat în contact strâns (mai puțin de 1 metru pentru mai mult de 15 minute) cu membrul suspect al echipajului în termen de 3 zile înainte de apariția simptomelor ar trebui să fie puși în carantină până când sunt disponibile rezultatele testelor membrilor echipajului suspectat. Dacă testul este pozitiv, acestea ar trebui puse în carantină timp de 14 zile începând cu momentul ultimului contact.

4.7.3. Dacă testul este negativ, aceștia pot relua sarcinile de zbor. Nu ar trebui să existe impact negativ asupra membrilor suspectați ai echipajului.

4.7.4. Membrii echipajului de zbor și de cabină care au fost testați pozitiv la Covid-19 și deja au confirmare negativă la testare de COVID19 necesită examinarea medicală la Examinator medical autorizat (AME) pentru restabilirea validării certificatului medical înainte de aprobarea intrării la serviciu.

4.8. Managementul personalului implicat în zboruri medicale

4.8.1. Membrii echipajului implicați în efectuarea zborurilor medicale trebuie:

- 1) să evite orice contact inutil cu pacientul;
- 2) dacă au informații de la echipajul medical că pacientul este suspectat de COVID-19, să poarte o mască de față medicală, mănuși și îmbrăcăminte de protecție când sunt aproape de pacientul medical;
- 3) în cazul în care, după un zbor pentru care nu au fost luate măsuri preventive, informațiile conform cărora pacientul sau un alt membru al zborului sau al echipajului medical a fost testat pozitiv pentru COVID19, membrii echipajului de zbor care și-au îndeplinit sarcinile în același echipaj de zbor cu cazul confirmat pozitiv, trebuie pus în carantină timp de 14 zile. Acest lucru ar trebui să se aplice și zborurilor operate în termen de 5 zile înainte de colectarea probei de testare pentru membrii echipajului asimptomatic sau în termen de 3 zile înainte de apariția simptomelor pentru membrii echipajului simptomatic. Pentru zborurile operate peste aceste intervale, riscul ca pasagerul să fie contagios în timpul zborului este considerat a fi scăzut;
- 4) să își adapteze procedurile la specificul misiunii medicale, în consultare cu autoritățile locale de sănătate publică și / sau membrii echipajului medical.

4.9 Membrii echipajului și alt personal aeronautic cu simptome sugestive pentru COVID-19

4.9.1. Membrii echipajului care prezintă simptome sugestive pentru infecția tractului respirator, chiar dacă sunt ușoare sau au o febră cu o temperatură care depășește 38°C sau se simt rău în orice fel, trebuie eliberați de sarcinile de zbor, se autoizolează și solicită tratament medical imediat.

4.9.2. În cazul în care testarea este disponibilă, membrii echipajului cu un rezultat pozitiv al testului trebuie să nu li se permită să funcționeze, valabilitatea certificatului medical al membrului echipajului de zbor sau al cabinei este suspendată, chiar dacă nu prezintă simptome ale bolii. Acest lucru este pentru a preveni răspândirea în continuare a infecției și pentru a reduce riscul ca simptomele membrilor echipajului să se dezvolte cât mai departe.

4.9.3. Se vor aplica restricții suplimentare de sănătate pentru repatrierea membrilor echipajului care sunt infectați în timpul serviciului, inclusiv carantina și / sau raportarea infecției la ANSP pentru urmărire.

4.9.4. Membrul echipajului simptomatic sau cu probleme de sănătate trebuie îndepărtat imediat de la zbor de către compania aeriană.

5. Măsuri de prevenire a infecție COVID19 în cadrul operațiunilor Cargo

5.1. Măsuri aplicabile în procesul de transportare terestră până la predarea mărfii și recepționarea acesteia

5.1.1. Obiectivul principal este asigurarea protecției personalului implicat în transportarea mărfii, inclusiv a șoferilor de camioane, la punctele de predare a mărfii pentru transportul fizic al acesteia (în depozite) și în procesul de pregătire a documentelor.

5.1.2. Principii de asigurare a biosiguranței/biosecurității la fața locului:

- 1) în procesul de predare primire a documentelor ar trebui să se reducă la minimum necesar proximitatea, de asemenea ar trebui aplicate marcajele de podea și / sau utilizate EIP (PPE) corespunzător;
- 2) la intrări, acolo unde este posibil, trebuie instalate stațiile pentru spălare a mâinilor sau dezinfectant pentru mâini pe bază de alcool;
- 3) suprafețele (de ex. mânerele, etc.) trebuie curățate și dezinfectate în mod regulat;
- 4) utilizatorii dispozitivelor tehnice trebuie asigurați cu dezinfectant pentru mâini pe bază de alcool;
- 5) este necesar să fie identificată și amenajată o zonă specială destinată pentru echiparea cu EIP (PPE) corespunzător.

5.1.3. Manipularea fizică a mărfurilor (descărcarea camionului):

- 1) șoferii trebuie să rămână în cabina vehiculului atunci când nu este necesară prezența acestuia (conform procedurilor relevante);
- 2) dacă este posibil, trebuie păstrată distanța fizică între șofer și personalul depozitului;
- 3) contactul strâns dintre personal ar trebui să fie limitat, atunci când este cazul, trebuie purtat un EIP (PPE) adecvat.

5.1.4. Prelucrarea documentației (în oficii)

- 1) se recomandă utilizarea sistemelor digitale de schimburi de date oriunde este posibil;
- 2) acolo unde este posibil trebuie păstrată distanța fizică de cel puțin 1 metru între toate părțile, trebuie aplicate marcajele de podea sau să fie purtat EIP corespunzător;
- 3) când este necesară semnarea fizică a documentelor, fiecare semnatar trebuie să folosească pixul său;
- 4) trebuie instalate ecrane de protecție transparente la toate ghișeele și la recepție;
- 5) dezinfectant pentru mâini pe bază de alcool trebuie să fie disponibil la intrarea și ieșirea din zonele comune.

5.1.5. Utilizarea echipamentelor de manipulare a încărcăturilor (în continuare MHE - Material handling equipment) (de ex. stivuitoare, căruțe manuale etc.):

- 1) pentru a evita contaminarea încrucișată, MHE trebuie curățat și dezinfectat după fiecare utilizare;
- 2) angajații trebuie educați și trebuie să practice principiile igienei personale;
- 3) acolo unde este necesar trebuie să fie purtat EIP (PPE);

5.1.6. Este necesar afișarea în locuri vizibile a informației privind conduita personalului în perioada COVID-19.

5.2. Măsuri aplicabile în cadrul facilității de încărcare (depozitelor) (origine / destinație / tranzit)

5.2.1. Obiectivul principal este asigurarea protecției personalului din depozite în timpul executării activităților operaționale necesare.

5.2.2. Principii de asigurare biosiguranței/biosecurității la fața locului:

- 1) distanța fizică trebuie păstrată în orice moment în care siguranța operațională nu este compromisă;
- 2) minimizarea cât de posibil a situațiilor de apropiere în procesul de prelucrare manuală a mărfurilor, iar în cazul în care nu este posibil se va utiliza un EIP (PPE) adecvat;
- 3) rotațiile personalului la sol ar trebui să ia în considerare necesitatea de a evita infecțiile încrucișate;
- 4) dezinfectant pentru mâini pe bază de alcool trebuie să fie disponibil la intrarea și ieșirea din zonele comune;
- 5) trebuie asigurată efectuarea dezinfectării regulate a suprafețelor des utilizate (ex: mânere, dispozitive mobile, etc.);
- 6) utilizatorii dispozitivelor tehnice mobile trebuie asigurați cu dezinfectant pentru mâini pe bază de alcool.

5.2.3. Manipularea mărfurilor:

- 1) distanța fizică trebuie păstrată atunci când siguranța operațională nu este compromisă, atunci când nu este posibil (de ex: sunt necesare 2 persoane pentru a ridica o încărcătură grea), trebuie purtat un EIP (PPE) adecvat;
- 2) acolo unde este necesar trebuie purtat un EIP (PPE) adecvat.

5.2.4. Utilizarea echipamentelor de manipulare a materialelor (MHE) / echipamentului de manevrare la sol (GSE):

- 1) pentru a evita contaminarea încrucișată, MHE și GSE trebuie curățate și dezinfectate între utilizări;
- 2) toți angajații trebuie să fie instruiți și să practice principiile igienei personale;
- 3) trebuie purtat un EIP adecvat acolo unde este necesar.

5.2.5. Este necesar afișarea în locuri vizibile a informației privind conduita personalului în perioada COVID-19.

5.3. Măsurile aplicabile în procesul de încărcare la rampă.

5.3.1. Obiectivul principal este asigurarea protecției personalului în timpul preluării mărfii de la depozite și predării echipajului de la rampă pentru încărcarea și descărcarea aeronavelor.

5.3.2. Principii de asigurare biosiguranței/biosecurității la fața locului:

- 1) distanța fizică trebuie păstrată în orice moment în care siguranța operațională nu este compromisă sau se va utiliza un EIP (PPE) adecvat;
- 2) trebuie asigurată efectuarea dezinfectării regulate a suprafețelor des utilizate (ex: mânere, dispozitive mobile, etc.);
- 3) utilizatorii dispozitivelor tehnice mobile trebuie asigurați cu dezinfectant pentru mâini pe bază de alcool;
- 4) minimizarea cât de posibil a situațiilor de apropiere în procesul de prelucrare manuală a mărfurilor, iar în cazul în care nu este posibil se va utiliza un EIP (PPE) adecvat;
- 5) rotațiile personalului la sol ar trebui să ia în considerare necesitatea de a evita infecțiile încrucișate;

5.3.3. Manipularea fizică a mărfurilor:

- 1) distanța fizică trebuie păstrată atunci când siguranța operațională nu este compromisă, atunci când nu este posibil trebuie purtat un EIP (PPE) adecvat ;
- 2) contactul strâns dintre personal ar trebui să fie limitat, atunci când este cazul, trebuie purtat un EIP (PPE) adecvat.

5.3.4. Utilizarea echipamentului de manevrare la sol (GSE):

- 1) pentru a evita contaminarea încrucișată, GSE trebuie curățate și dezinfectate între utilizări;
- 2) toți angajații trebuie să fie instruiți și să practice principiile igienei personale;
- 3) trebuie purtat un EIP adecvat acolo unde este necesar.

5.3.5. Este necesar afișarea în locuri vizibile a informației privind conduita personalului în perioada COVID-19.

5.4. Încărcarea și descărcarea aeronavelor

5.4.1. Obiectivul principal este asigurarea protecției personalului în timpul încărcării și descărcării aeronavelor, precum și asigurarea unei siguranțe sporite a sănătății publice în procesul de încărcare manuală a cabinei pentru pasageri având în vedere numărul de personal ce se află în contact direct.

5.4.2. Principii de asigurare biosiguranței/biosecurității la fața locului:

- 1) distanța fizică trebuie păstrată în orice moment în care siguranța operațională nu este compromisă sau se va utiliza un EIP (PPE) adecvat;
- 2) dezinfectant pentru mâini pe bază de alcool trebuie să fie disponibil la intrarea și ieșirea din zonele comune;
- 3) trebuie asigurată efectuarea dezinfectării regulate a suprafețelor des utilizate (ex: mânere, dispozitive mobile, etc.);
- 4) utilizatorii dispozitivelor tehnice mobile trebuie asigurați cu dezinfectant pentru mâini pe bază de alcool;
- 5) contactul directe al personalului pentru încărcare ar trebui să fie redusă la minimum sau ar trebui utilizat un EIP adecvat, în special pentru încărcarea în cabina pasagerilor;
- 6) rotațiile personalului la sol ar trebui să ia în considerare necesitatea de a evita infecțiile încrucișate.

5.4.3. Încărcarea fizică a mărfurilor:

- 1) distanța fizică trebuie păstrată atunci când siguranța operațională nu este compromisă, atunci când nu este posibil trebuie purtat un EIP (PPE) adecvat ;
- 2) contactul direct dintre personal ar trebui să fie limitat, atunci când este cazul, trebuie purtat un EIP (PPE) adecvat;
- 3) pentru încărcarea cu „lanț uman”, trebuie utilizat EIP adecvat (ex: măști și mănuși medicale) și trebuie aplicate principii de igienă între operații.

5.4.4. Utilizarea echipamentelor de manipulare a materialelor (MHE) / echipamentului de manevrare la sol (GSE):

- 1) pentru a evita contaminarea încrucișată, MHE și GSE trebuie curățate și dezinfectate între utilizări;
- 2) toți angajații trebuie să fie instruiți și să practice principiile igienei personale;
- 3) trebuie purtat un EIP adecvat acolo unde este necesar.

5.3.5. Este necesar afișarea în locuri vizibile a informației privind conduita personalului în perioada COVID-19. Se recomandă utilizarea Formularului COVID 19 Curățarea și dezinfecția aeroportului (conform Anexei 5) on un formular similar atunci când este necesar.

PUBLIC HEALTH COVID-19 PASSENGER SELF DECLARATION FORM
PUBLIC HEALTH COVID-19 PASSENGER SELF DECLARATION
FORM

Proposal – a health declaration to include on the reverse of the existing PLF.

PUBLIC HEALTH COVID-19 PASSENGER SELF DECLARATION FORM	
<p>Purpose of this form: This form is intended to support public health authorities by allowing arriving passengers to easily provide relevant information pertaining to their health status, particularly with regard to COVID-19. Information needs to be recorded by an adult member of the group or travel group. Notwithstanding completion of this form, a passenger might still be subjected to additional health screening by the Public Health Authority as part of a multi-layer prevention approach. Your information is intended to be held in accordance with applicable national laws and used only for public health purposes.</p>	
<p>1) Traveller Information:</p> <p>First Name(s): <input type="text"/></p> <p>Last Name(s): <input type="text"/></p> <p>Date of Birth (dd/mm/yyyy): <input type="text"/></p> <p>Travel document No. & issuing country: <input type="text"/> <input type="text"/></p> <p>Country of residence: <input type="text"/></p> <p>Port of Origin: <input type="text"/></p>	
<p>2) During the past 14 days, have you, or a member of your group travelling with you, had close contact (face-to-face contact for more than 15 minutes or direct physical contact) with someone who had symptoms suggestive of COVID-19? Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/></p>	
<p>3) Have you, or any member of your group travelling with you, had any of the following symptoms during the past 14 days:</p> <p>Fever Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Shortness of breath Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Coughing Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Sudden loss of sense of taste or smell Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/></p>	
<p>4) Have you, or any member of your group travelling with you, had a positive COVID-19 test in the last 3 days? Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Please attach report if available</p>	
<p>5) Please indicate all countries and cities that you and the group travelling with you have visited or transited through in the last 14 days (including airports and ports), providing the dates of the visit. List the most recent country first.</p> <p>_____</p> <p>_____</p>	
<p align="center"><i>For more information on penalties related to the provision of false information on this form, please refer to the applicable national legislation and/or local health authorities.</i></p>	
<p>Signature:</p> <p>Date:</p>	

Public health corridor (PHC) Form 4

PUBLIC HEALTH PASSENGER LOCATOR FORM

Public Health Passenger Locator Form: To protect your health, public health officers need you to complete this form whenever they suspect a communicable disease on-board a flight. Your information will help public health officers to contact you if you were exposed to a communicable disease. It is important to fill out this form completely and accurately. **Your information is intended to be held in accordance with applicable laws and used only for public health purposes.** *Thank you for helping us to protect your health.*

One form should be completed by an adult member of each family. Print in capital (UPPERCASE) letters. Leave blank boxes for spaces.

FLIGHT INFORMATION:

1. Airline name	2. Flight number	3. Seat number	4. Date of arrival (yyyy/mm/dd)
			2 0

PERSONAL INFORMATION:

5. Last (Family) Name	6. First (Given) Name	7. Middle Initial	8. Your sex
			<input type="checkbox"/> Male <input type="checkbox"/> Female <input type="checkbox"/>

PHONE NUMBER(S) where you can be reached if needed. Include country code and city code.

9. Mobile	10. Business
11. Home	12. Other
13. Email address	

PERMANENT ADDRESS:

14. Number and street (Separate number and street with blank box)	15. Apartment number

16. City	17. State/Province

18. Country	19. ZIP/Postal Code

TEMPORARY ADDRESS: If you are a visitor, write only the first place where you will be staying.

20. Hotel name (if any)	21. Number and street (Separate number and street with blank box)	22. Apartment number

23. City	24. State/Province

25. Country	26. ZIP/Postal Code

EMERGENCY CONTACT INFORMATION of someone who can reach you during the next 30 days.

27. Last (Family) Name	28. First (Given) Name	29. City

30. Country	31. Email

32. Mobile phone	33. Other phone

34. TRAVEL COMPANIONS — FAMILY: Only include age if younger than 18 years.

	Last (Family) Name	First (Given) Name	Seat number	Age <18
(1)				
(2)				
(3)				
(4)				

35. TRAVEL COMPANIONS — NON-FAMILY: Also include name of group (if any).

	Last (Family) Name	First (Given) Name	Group (tour, team, business, other)
(1)			
(2)			

Note.— The Public Health Passenger Locator Form can be downloaded at:

<http://www.icao.int/safety/aviation-medicine/Pages/guidelines.aspx> or <http://www.capsca.org/CAPSCARefs.html>

Fișa epidemiologică pentru pasageri și călători
Epidemiological card for passengers and travelers
Эпидемиологическая карта для пассажиров и путешественников

	Pentru note de serviciu / For service use / Для служебных заметок
--	---

1. Numele și prenumele / Name and surname / Ф.И.О.

2. Vîrsta / Age / Возраст _____ ani/years/лет. 3. Sexul / Gender / Пол М/М/М F/F/Ж

3. Pașaport/Passport/ Паспорт seria/nr _____

4. Domiciliu sau date de contact în Republica Moldova
 Address or contact data in Republic of Moldova
 Адрес или контактные данные в Республике Молдова

5. Telefon / Phone number / Телефон _____

6. Subliniați dacă aveți: febră, tuse, eliminări nazale, respirație dificilă, mialgii, cefalee
 Indicate if you have: fever, cough, running nose, breathing difficulties, myalgia, headache
 Подчеркните, если есть жалобы на: повышенную температуру, кашель, насморк, затрудненное дыхание, боли в мышцах, головные боли

7. Ați contactat cu persoana afectată de boală respiratorie în ultimele 14 zile?
 Have you been in contact with a person with respiratory disease during the last 14 days?
 Были ли вы в контакте с больным респираторным заболеванием последние 14 дней?

Da / Yes / Да

Nu / Not / Нет

8. Indicați țara/țările și locurile vizitate în ultimele 14 zile
 Please specify the country/countries and places you have visited during the last 14 days
 Укажите страну/страны и места, которые вы посетили за последние 14 дней

9. Mijloc de transport/ Means of transport/Транспортное средство:
 Avion/ Plane / Самолет

Ruta/Flight/Рейс _____,
 Codul (№) rutei / Flight Code (№.) / Код (№) Рейса _____,
 Nr. locului / Seat number / Номер места _____

10. Locul completării anchetei / Place of card completion / Место заполнения анкеты

Data / Date / Дата ____ / ____ / 202__ Semnătura / Signature / Подпись _____

Prin prezenta, mă oblig să monitorizez la locul de trai termometria de trei ori pe zi, iar la apariția unor semne /simptome de viroze voi apela imediat medicul de familie.

Numele Prenumele _____

Semnătura _____

Data _____

”Eu subsemnatul _____ declar pe proprie răspundere că următoarele 14 zile mă voi afla la autoizolarea pe adresa indicată în fișa epidemiologică. Am fost informat despre răspunderea contravențională sau penală pentru nerespectarea regimului de autoizolare _____/semnatura/”

Promovarea siguranței sănătății

Promovarea măsurilor de prevenire a răspândirii infecției cu COVID-19 poate fi efectuată prin următoarele metode de înștiințare a pasagerilor:

- a) difuzarea mesajelor audio și video privind măsurile și regulile de protecție împotriva COVID-19;
- b) plasarea panourilor publicitare, diseminarea pliantelor informative ce conțin măsurile și regulile de protecție pentru prevenirea infecției cu COVID-19.

Mesaje generale:

- Purtați măști medicale pentru față, asigurați-le utilizarea și eliminarea corectă și înlocuiți-o la fiecare 4 ore (cu excepția cazului în care instrucțiunile spun altfel)
- Respectați distanțarea fizică (1,5 - 2 metri)
- Spălați-vă regulat pe mâini timp de cel puțin 20 de secunde cu apă și săpun sau, dacă nu este disponibil, folosiți gel de igienizare pe mâini pe bază de alcool
- Acoperiți gura și nasul cu un șervețel sau cu pliul cotului atunci când strănutați sau tușiți
- Limitați contactul direct cu suprafețele și oamenii
- Fiți amabili unul cu celălalt - este singurul mod prin care vom reuși acest lucru.

Înainte de a pleca la aeroport:

- Completați chestionarul de monitorizare a sănătății a companiei aeriene,
- Nu călătoriți la aeroport dacă ați răspuns „da” la oricare dintre întrebările din chestionari
- Fiți conștienți că numai călătorii trebuie să intre în terminalul aeroportului la sosire și plecare. (Singurele alte persoane care trebuie să intre în terminal sunt persoanele care însoțesc sau ridică un pasager care necesită asistență, persoanele cu mobilitate redusă sau minori neînsoțiți)
- Citiți materialul de promovare a siguranței sănătății a companiei aeriene
- Verificați dacă aveți suficiente măști medicale pentru față și gel de igienizare pentru călătoria dvs.
- Asigurați-vă că lăsați suficient timp pentru călătoria dvs., inclusiv verificările la aeroport

La aeroport

- Întrebați un membru al personalului în cazul în care aveți întrebări / îndoieli sau vă simțiți neliniștit (sunt acolo pentru a vă ajuta în această situație nouă)
- Fii pregătit pentru verificare termică la aeroport
- Pregătește chestionarul de monitorizare a sănătății (dacă nu este electronic)
- Utilizați bariere fizice
- Înregistrați geanta de mână în calitate de bagaj de cală ori de câte ori este posibil
- Minimizați utilizarea instalațiilor aeroportului
- Așteptați-vă că ați putea fi refuzați la îmbarcare dacă nu purtați o mască

În aeronavă

- Întrebați echipajul de cabină dacă aveți întrebări / îndoieli sau vă simțiți neliniștit (sunt acolo pentru a vă ajuta în această situație nouă) și fiți drăguți cu ei.
- Urmăriți demonstrația de siguranță a cabinei, astfel încât să știți ce se întâmplă în timpul zborului dvs.
- Reduceți la minimum necesar utilizarea duzelor individuale de alimentare cu aer, în măsura maximă posibilă.

Curățarea și dezinfectarea aeronavelor

1. Referințe

Recomandările sunt bazate pe documentul Agenției Europene pentru Siguranța a Aviației (EASA)².

2. Prevederi și instrucțiuni generale

2.1. Există trei moduri prin care infecția poate fi transmisă la bordul aeronavelor, după cum urmează:

- 1) inhalarea directă a picăturilor respiratorii și / sau a particulelor suspendate în aer;
- 2) contactul direct cu saliva, materiile fecale sau alte fluide corporale potențial contaminate;
- 3) contactul direct cu saliva, materiile fecale sau alte fluide corporale potențial contaminate depuse pe suprafețe sau, în cazul personalului de întreținere, în sistemele de ventilație și aer condiționat.

2.2. Principala sursă de infecție pentru alți călători aerieni este de la o persoană infectată, iar apropierea de o persoană infectată este un factor de risc important pentru infecțiile cu transmitere prin picurare. Odată ce persoana infectată nu se mai află în imediata apropiere, riscul de expunere la picăturile respiratorii se reduce considerabil. Cu toate acestea, dovezile științifice (GünterKampf, 2020) (van Doremalen, et al., 2020) arată că transmiterea COVID19 prin aerosol și fomită este posibilă, deoarece virusul poate rămâne viabil și infecțios în aerosoli timp de câteva ore și pe suprafețe până la câteva zile, în funcție de tipul de suprafață și de condițiile de mediu. În acest context, posibilitatea ca virusul să rămână în mediul aeronavei pe suprafețele comune contaminate de pasagerul infectat și după ce pasagerul infectat a debarcat, necesită acțiuni de atenuare pentru a preveni contaminarea ulterioară.

2.3. Uneori, un caz de boală transmisibilă este cunoscut doar la câteva zile (sau mai mult) după ce persoana infectată a călătorit și poate să fi depus agenți patogeni pe suprafețele interioare ale aeronavei. Riscul de infecție la contactul cu astfel de suprafețe contaminate va depinde de viabilitatea virusului pe suprafața specifică, de numărul de organisme, de condițiile de mediu (de exemplu, temperatură, umiditate), dacă suprafața a fost curățată și / sau dezinfectată corespunzător și, desigur, susceptibilitatea personală a persoanelor care ating suprafețele contaminate.

2.4. Pentru dezinfectarea aeronavelor, operatori de aeronave și companiile de deservire la sol care furnizează servicii de curățare și dezinfectare trebuie să țină seama de caracteristicile specifice ale aeronavelor (*proiectarea cabinei echipajului de zbor și cabinei de pasageri atât pentru aeronave cu aripi fixe, cât și pentru aeronave cu aripi rotative*) și tipul de suprafețe supuse dezinfectării, precum și recomandările producătorului de aeronave în ceea ce privește agenții de dezinfectare care pot fi folosiți. În acest scop, toți dezinfectanții folosiți, pe lângă eficacitatea de dezinfectare specifică COVID19, trebuie să fie compatibili cu componentele aeronavei, respectiv să nu aibă efecte negative asupra unor părți sau asupra structurii aeronavei, aprobați pentru utilizare de către producătorul navei.

2.5. Atunci când este ales un dezinfectant, trebuie să se verifice că aplicarea acestuia nu va avea efecte negative asupra sănătății omului sau a aeronavei în ceea ce privește:

2

<https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA%20Guidance%20on%20aircraft%20cleaning%20and%20disinfection-issue%202.pdf>

- 1) Structura aeronavei (de ex. coroziunea);
- 2) Electronica și avionică (de ex. izolarea cablurilor);
- 3) Senzori (de ex. detectarea fumului);
- 4) Interiorul aeronavei (de ex., instalațiile, fotoliile, monitoarele, dispozitivele media, geamurile, galerii, măsuțe, toalete).

**Suplimentar vedeți punctul 3.2.*

2.6. Este necesar selectarea cu precauție a produselor adecvate înainte de aplicarea acestor produse în aeronave. Este important să protejăm sănătatea personalului de curățare, a echipajelor de zbor și a pasagerilor, precum și să asigurăm o acțiune eficientă.

2.7. Ar trebui să fie utilizate numai substanțele de curățare și dezinfectare care sunt aprobate pentru utilizare în aeronave împotriva COVID19 de producătorul aeronavei.

2.8. Lista substanțelor eficiente pentru dezinfectare împotriva COVID19 a fost publicată de Centrul European pentru Prevenirea și Controlul Bolilor (ECDC)³

2.9. Personalul de curățenie ar trebui să fie informat în mod corespunzător, astfel încât să înțeleagă și să respecte procedurile care să asigure eficacitatea agenților de curățare și dezinfectare, să utilizeze echipamentele de protecție personală EIP (PPE) corespunzătoare, să prevină contaminarea altor zone și să minimizeze riscurile pentru sănătate și securitate în muncă a personalului, inclusiv asigurarea adecvată a ventilației în zonele izolate, cum ar fi toaletele.

2.10. Nu trebuie utilizat aer comprimat și / sau apă sub presiune pentru curățare sau orice alte metode care pot provoca stropirea sau ar putea împrăști materiale infecțioase. Se pot folosi aspiratoare, dar numai după efectuarea dezinfectării corespunzătoare.

2.11. Echipele de curățare ar trebui să se protejeze cu echipament de protecție personală adecvat, cum ar fi mănuși, măști pentru față și îmbrăcăminte de protecție, în conformitate cu cerințele standardului procedurii de operare. Măștile pentru față trebuie înlocuite regulat în conformitate cu indicațiile producătorilor (de exemplu, majoritatea măștilor chirurgicale își pierd eficiența după 4 ore de utilizare).

2.12. Există câteva categorii de curățare și dezinfecție a aeronavelor:

- 1) curățarea de rutină a aeronavelor;
- 2) curățarea și dezinfectarea preventivă a aeronavelor;
- 3) curățarea și dezinfectarea aeronavelor în zbor;
- 4) curățarea și dezinfectarea aeronavelor după un eveniment (la identificarea unei persoane simptomatice la bord).

2.13. Aceste instrucțiuni se axează în special pe următoarele categorii:

- 1) curățarea și dezinfectarea preventivă a aeronavelor;
- 2) curățarea și dezinfectarea aeronavelor în zbor;

³<https://www.ecdc.europa.eu/en/publications-data/interim-guidance-environmental-cleaning-non-healthcare-facilities-exposed-2019>
<https://www.epa.gov/pesticide-registration/list-n-disinfectants-use-against-sars-cov-2-covid-19>
<https://www.ecri.org/components/HDJournal/Pages/Disinfectant-Concentrations-for-EPA-list-N-COVID-19.aspx?tab=2>

- 3) curățarea și dezinfectarea aeronavelor după un eveniment (la identificarea unei persoane simptomatice la bord).

2.14. În procesul de dezinfectare producătorii de aeronave recomandă:

- 1) utilizarea unei soluții apoase cu o concentrație de 70% alcool izopropilic (IPA) ca dezinfectant pentru suprafețele des utilizate, cu precauție specială la aplicarea pe piele și alte suprafețe poroase;
- 2) inspecția periodică a echipamentului pentru a detecta efectele sau deteriorările pe termen lung, având în vedere lipsa datelor cu privire la efectele pe termen lung ale aplicării mult mai frecvente a dezinfectanților;
- 3) respectarea instrucțiunilor producătorilor de aeronave pentru a asigura aplicarea, ventilației și utilizarea corespunzătoare a echipamentelor de protecție personală;
- 4) stabilirea unor intervale mai frecvente de inspecție sau întreținere atunci când se utilizează tehnici agresive sau noi de dezinfecție;
- 5) consultarea producătorului de aeronave pentru recomandări mai detaliate sau alte substanțe chimice pentru dezinfectare, având în vedere discrepanța în aprobările pentru produsele de dezinfectare în diferite state și în disponibilitatea acestora.
- 6) pentru a maximiza eficacitatea, suprafețele trebuie curățate de murdărie și resturi înainte ca aceste să fie dezinfectate;
- 7) aplicarea dezinfectanților pe suprafețe ar trebui să fie cu șervețele pre-umezite sau cu o cârpă umedă de unică folosință;
- 8) utilizarea la bordul aeronavelor a vaselor de mici dimensiuni pentru stocarea soluției IPA astfel încât să fie minimizat riscul de vărsare a soluției;
- 9) să nu se permită pulverizarea soluției IPA în cabină;
- 10) să nu se admită ca lichidul să se strângă sau să se scurgă în echipamente (de exemplu, echipamentul electronice de divertisment în zbor).

2.15. Iradierea UV nu înlocuiește procedurile normale de curățare manuală, dar ar putea fi folosită pentru a completa procedurile de dezinfecție existente. Atunci când sunt utilizate, trebuie de luat în considerare mai mulți factori importanți, inclusiv faptul că dezinfecția UV este eficientă numai dacă virusul este expus la lumina UV. Materialele expuse la lumina UV pot fi deteriorate sau decolorate. Producătorul aeronavei ar trebui consultat pentru a se asigura că dispozitivul destinat utilizării este compatibil cu materialele aeronavei.

2.16. Operatorul aeronavei trebuie să ia în considerare dacă intensificarea proceselor de curățare și dezinfectare ar putea afecta respectarea cerințelor aplicabile de dezinsecție stabilite în conformitate cu Anexa 9 OACI. Informații suplimentare pot fi obținute de la autoritatea competentă, iar îndrumarea tehnică este disponibilă în publicația OMS privind metodele și procedurile de dezinsecție a aeronavelor.

2.17. Companiile aeriene ar putea să își revizuiască procedurile de operare pentru a minimiza numărul de personal care trebuie să contacteze suprafețe cu atingere ridicată, cum ar fi panourile de acces, mânerul ușilor, întrerupătoarele etc. Pentru recomandări mai detaliate sau substanțe chimice suplimentare pentru dezinfectare, trebuie contactați producătorii de aeronave.

2.18. La dezinfectarea aeronavei trebuie utilizat Formularul de control pentru dezinfecția aeronavei (formularul PHC 2 din Anexa 5) sau un alt formular similar, atunci când este cazul.

3. Curățarea și dezinfectarea preventivă a aeronavelor

3.1. Programele de dezinfectare preventivă ar trebui să urmărească dezinfectarea tuturor aeronavelor pentru pasageri care sosesc din zone cu risc sporit. Acest lucru ar trebui să țină seama de dimensiunea aeronavei și timpul staționării acesteia. Curățarea și dezinfectarea aeronavelor ar trebuie să fie efectuată în conformitate cu părțile relevante din Manualul de întreținere a aeronavei.

3.2. Departamentul tehnic al operatorului pune la dispoziție o descriere tehnică a fiecărui produs de curățare și dezinfectare utilizat, luând în considerare lista substanțelor eficiente, publicate de autoritatea de sănătate publică și recomandările producătorului (produsele aprobate sunt enumerate de obicei în manualul de întreținere al aeronavei).

3.3. În scopul efectuării curățeniei și dezinfecție se recomandă utilizarea de către echipele de curățenie a următoarelor practici:

- 1) să utilizeze diferite ustensile de curățare (de exemplu, cârpe și mopuri) pentru fiecare zonă separată, folosind codificarea culorilor, pentru a reduce contaminarea încrucișată;
- 2) să evite distrugerea componentelor aeronavei, curățarea suprafețelor cu dezinfectant se va efectua cu respectarea strictă a perioadei de timp recomandată de producător și ulterior îndepărtarea imediată a dezinfectantului;
- 3) să se efectueze dezinfectarea podelei cu inițierea procesului din față spre spate și apoi din nou în direcția opusă înainte de orice altă manevră de curățare și dezinfectare;
- 4) să se efectueze mai întâi curățarea de rutină și după dezinfectarea;
- 5) să dezinfecteze zonele cheie așa cum se menționează mai jos, începând cu partea de sus către partea de jos, de la zonele curate către zonele murdare:

a) Culoare (aisles)

Tavan, spații pentru depozitarea bagajului de mână, lumini pentru citit, guri de aerisire, panouri laterale, ferestre, scaune (mese, cotiere, unități de control pentru pasageri și panouri decorative), dulapuri, pachete, rafturi, scaune pentru însoțitorii de bord.

b) Toalete

Dezinfectarea în toaletă trebuie să înceapă de la zonele contaminate către cele curate, după cum urmează: vasele de toaletă, coșuri de gunoi, chiuvete, pereți laterali, tavan, ușa (suprafața, mânerul, dispozitivul de blocare și, dacă sunt instalate, scrumierele).

c) Bucătărie

Plafoane, cuptoare, cazane de apă, aparat de cafea, instalații pentru bucătărie, dulapuri / sertare, coșuri de gunoi.

d) Compartimentul echipajului de zbor

Pentru aeronavele în care compartimentul echipajului de comandă este separat de cabina pasagerilor, suprafețele și echipamentele corespunzătoare ale echipajului de zbor trebuie curățate temeinic înainte de a începe pregătirea zborului. Dezinfectarea preventivă ar trebui luată în considerare după pauzele în care echipajul de zbor a trebuit să părăsească zonele restricționate ale aeroportului (de exemplu, transferul la un hotel pentru o perioadă de odihnă) în zonele cu transmisie locală confirmată a SARS-CoV-2. În caz contrar, compartimentul echipajului de comandă trebuie curățat în mod curent.

Pentru aeronavele în care compartimentul echipajului de comandă nu este separat de cabina pasagerilor, frecvența dezinfectării preventive a compartimentului echipajului de comandă ar trebui să fie aceeași cu cea pentru cabina pasagerilor.

Curățarea și dezinfectarea compartimentului echipajului de comandă trebuie efectuate de personal instruit corespunzător.

e) Cabină

Toate suprafețele și echipamentele din bucătărie, cum ar fi echipamentele utilizate pentru demonstrarea siguranței înainte de zbor, echipamentele de comunicații și hamurile scaunelor echipajului de cabină trebuie curățate și dezinfectate temeinic înainte de a începe pregătirea zborului.

- Echipamentele de cabină atinse frecvent, cum ar fi interfoanele, trebuie curățate și dezinfectate temeinic înainte și după fiecare zbor și, dacă este necesar, în timpul zborului.
- Dezinfectantul / dezinfectantele aprobate ar trebui să fie disponibile la bord.
- Toate scaunele pasagerului și cataramele centurii de siguranță trebuie curățate și dezinfectate temeinic. Procedura de curățare trebuie să fie ajustată în funcție de materialul utilizat pentru scaunele / husele scaunelor, de exemplu:

Țesături - husele scaunelor trebuie îndepărtate și curățate sau spălate cu mașina pentru a reduce la minim riscul transmiterii. În timp ce suprafețele superioare pot fi curățate, natura acestui tip de suprafață presupune că stratul inferior și secțiunea în care firele se intersectează nu pot fi curățate sau dezinfectate suficient fără îndepărtarea huselor pentru scaune.

Piele - pielea naturală are o suprafață curată, dar trebuie curățată numai cu săpun ușor sau soluție de surfactant, astfel încât să se evite deteriorarea ireparabilă a produsului. Pielea naturală nu poate fi curățată la uscat sau spălată la mașină.

Țesături sintetice (de exemplu, piele sintetică) - cu condiția ca produsul să aibă un strat superior de policarbonat, ar trebui luată în considerare următoarea dezinfecție preventivă:

- curățați husa scaunului folosind o soluție de curățare aprobată și/sau un aspirator pentru a îndepărta orice obiecte străine sau resturi și pentru a curăța suprafața;
- utilizând unul dintre produsele de dezinfecție aprobate, aplicați produsul de dezinfectare și lăsați să stea la suprafață conform perioadei recomandate de producător;
- imediat după scurgerea timpului prevăzut de producător, ștergeți suprafața în jos cu o cârpă umedă pentru a îndepărta un dezinfectantul.

Articolele care sunt frecvent utilizate trebuie curățate și dezinfectate frecvent, inclusiv mânerul compartimentului de depozitare, unitățile de control al pasagerilor, monitoarele cu ecran tactil.

(f) Echipament de distribuție a oxigenului și echipament de urgență

Dacă în timpul zborului se utilizează echipamente de dozare a oxigenului (adică oxigen terapeutic, măști de oxigen drop-down și măști cu îmbrăcare rapidă) sau alte echipamente de urgență, acesta trebuie curățat și dezinfectat după utilizare

(g) Compartimentul cargo

Suprafețele compartimentul cargo ce sunt des utilizate (atinse) trebuie să fie curățate și dezinfectate cu o frecvență adecvat pentru a asigura realizarea operațiunilor cu riscuri minime de contaminare pentru personalul de la sol.

*La dezinfectarea aeronavei trebuie utilizat Formularul de control pentru dezinfecția aeronavei (formularul PHC 2) sau un alt formular similar, atunci când este cazul.

3.4. Orice substanță reziduală de dezinfecție care poate fi dăunătoare oamenilor trebuie îndepărtată de pe huse sau de pe orice altă suprafață. Acest lucru este esențial mai ales atunci când se utilizează produse de curățare și dezinfectare care pot provoca iritații sau vătămări ale pielii.

3.5 Dezinfectarea ar trebui să urmeze principiul general al dezinfectării minuțioase de la margine spre centru, de sus în jos și tot ce este în împrejurime.

3.6. Întreținerea tehnică

Companiile aeriene ar trebui să fie prudenți la întreținerea regulată a sistemelor aeriene și a celor de aprovizionare cu apă, pentru a se asigura că acestea continuă să protejeze pasagerul și echipajul de viruși. Companiile aeriene ar trebui să se consulte producătorul dispozitivelor pentru a asigura un proces de curățire eficient .

Companiile aeriene ar trebui să includă panourile de acces și alte zone ale aeronavelor folosite în procesul de întreținere în procedurile lor de dezinfecție pentru a asigura un mediu sigur personalului de întreținere.

* La dezinfectarea aeronavei utilizați Formularul de control pentru dezinfecția aeronavei (formularul PHC 2) sau un alt formular similar, atunci când este cazul.

4. Curățarea și dezinfectarea aeronavelor în zbor

4.1 Operatorii de aeronave ar trebui să mărească frecvența de curățare și dezinfecție în zbor pentru articolele / echipamentele utilizate frecvent de către pasageri sau membrii echipajului aerian, precum toalete, mânerele ușilor, interfoanele etc. Aceste suprafețe frecvent atinse trebuie curățate și dezinfectate în mod regulat, precum și atunci când se murdăresc vizibil. Doar soluții dezinfectante aprobate ar trebui să fie disponibili la bord. Operatorii de aeronave ar trebui să ajusteze frecvența de curățare și dezinfectare în timpul zborului pe baza unei evaluări și a specificului operațiunilor lor (de exemplu, durata zborului, numărul de pasageri, ruta etc.).

5. Curățarea și dezinfectarea aeronavei după un eveniment

5.1. Curățarea și dezinfectarea aeronavei

5.1.1. Procedura de dezinfecție după un eveniment în acest context ar trebui înțeleasă ca dezinfectarea unei aeronave după transportul unei persoane simptomatice (cu febră, tuse persistentă sau alte simptome asemănătoare gripei) care are, de asemenea, un context relevant din punct de vedere epidemiologic (a fost în contact direct cu un caz confirmat). În plus, acest tip de curățare și dezinfectare trebuie efectuat și în situații în care există un eveniment care provoacă o contaminare puternică a anumitor suprafețe cu spută sau alte fluide / substanțe corporale potențial contaminate (de exemplu, vomă).

5.1.2. În caz de contaminare puternică a anumitor zone sau suprafețe cu fluide / substanțe corporale (de exemplu, spută sau vomă de la persoana bolnavă), primul pas ar trebui să fie eliminarea excesului din zonele sau suprafețele contaminate, folosind un material absorbant sau dezinfectant absorbant, asigurându-se că excesul de contaminant va fi solidificat și apoi eliminat. Suprafețele sau zonele mari contaminate (de exemplu, cuprindea cea mai mare parte a mesei) ar trebui tratate cu dezinfectant după îndepărtarea mai întâi a excesului de contaminanți așa cum este descris mai sus, și apoi curățarea și dezinfectarea completă a acestora. Mocheta și / sau husele scaunelor cu o zonă substanțial contaminată trebuie îndepărtate cu atenție, plasate într-o pungă de plastic sigilată etichetată ca „biohazard” și spălată în conformitate cu instrucțiunile producătorului. Alternativ, dacă nu sunt posibile curățarea și dezinfectarea corespunzătoare, mochetele contaminate și / sau husele scaunelor ar trebui distruse. În cazul în care excesul de contaminanți a pătruns husa scaunului, poate fi necesară îndepărtarea tapițeriei scaunului de bază pentru a fi îndepărtată pentru o dezinfectare eficientă.

5.1.3. După finalizarea debarcării pasagerilor și echipajului, ușile cabinei trebuie să fie închise și aerul condiționat să fie ajustat la volumul maxim pentru a asigura finalizarea totală a schimbului de aer.

5.1.4. Odată ce sa finalizat schimbul de aer, prima zonă care va fi dezinfectată ar trebui să fie zona de ședere a pasagerilor suspecți / bolnavi și toaleta desemnată (așa cum este definită în secțiunea de gestionare a pasagerilor suspecți), apoi celelalte zone trebuie curățate și dezinfectate în conformitate cu cerințele de dezinfectare preventivă.

5.1.5. Suplimentar la dezinfectarea preventivă, dezinfectarea după un eveniment ar trebui să includă curățarea minuțioasă a zonei scaunului pasagerului suspect și a zonei din imediata apropiere a acestui scaun (2 locuri în fiecare direcție), inclusiv următoarele:

- 1) cotierele
- 2) spătarul scaunelor (partea din plastic și / sau metal)
- 3) mesele
- 4) încuietorele centurii de siguranță
- 5) butoanele pentru lumină și aer, butonul de apel al echipajului de cabină și mânerul compartimentului pentru bagajele de mână
- 6) pereții și ferestrele adiacente
- 7) echipament personal (PED) oferit pasagerilor
- 8) monitoare video individuale, ecrane tactile și telecomenzile

5.1.6. Curățarea și dezinfectarea minuțioasă (respectând timpul de contact corespunzător între dezinfectant și suprafață) a toaletei sau a toaletelor utilizate în cazul suspectat, inclusiv dezinfectarea:

- 1) mânerelor de ușă;
- 2) dispozitivelor de blocare;
- 3) scaunele de toaletă;
- 4) robinetul;
- 5) lavoarul;
- 6) panourile laterale și suprafețele adiacente.

5.1.7. În timpul dezinfectării, aerul condiționat trebuie să fie oprit, iar cabina pasagerilor trebuie să fie complet ventilată după dezinfectare.

5.1.8. În ceea ce privește dezinfectanții utilizați, OMS oferă următoarea declarație în „Ghidul pentru igienă și salubritate în aviație” (Organizația Mondială a Sănătății, 2009): „Dezinfectanții pe bază de peroxid de hidrogen care conțin aditivi precum surfactanți și chelatori au dat rezultate bune, astfel încât studiile științifice și unele industrii care folosesc deja aceste produse raportează rezultate excelente. De asemenea, s-a constatat că etanolul este un dezinfectant eficient și adecvat pentru aeronave. Cu toate acestea, alte materiale ar putea fi luate în considerare dacă sunt aprobate sau înregistrate pentru dezinfectarea suprafeței și igienizarea aeronavelor de către un guvern adecvat sau o organizație independentă, după caz. Este de menționat că agenții pe bază de etanol sunt inflamabili (exploziv) și trebuie respectate minuțios regulile de utilizare a acestora. Trebuie evitată utilizarea acestor agenți în imediata apropiere a sistemului de oxigen.

5.1.9. Producătorii de aeronave recomandă utilizarea unei soluții apoase care să conțină 70% de alcool izopropilic (IPA) ca dezinfectant pentru suprafețele tactile. Pe baza constatărilor și experienței acumulate în timpul focarului SARS-CoV-2 în ceea ce privește agenții de dezinfectare, peroxidul de hidrogen sau dezinfectanții care conțin clor pot fi folosiți și ca dezinfectanți eficienți pentru SARS-CoV-2. Concentrația de peroxid de hidrogen nu trebuie să fie mai mare de 3% și timpul de contact ar trebui să fie de 20 de minute, iar concentrația efectivă de clor să fie de 1 000 mg / L, timp de 30 de minute.

5.1.10. La finalizarea curățării și dezinfectării, echipamentul de protecție trebuie îndepărtat cu atenție după cum urmează:

- 1) dezinfectați mănușile înainte de a le îndepărta;
- 2) îndepărtați mănușile;
- 3) dezinfectați mâinile după îndepărtarea mănușilor;
- 4) scoateți costumul de protecție;
- 5) dezinfectați mâinile;
- 6) scoateți masca de pe față și ochelarii de protecție;
- 7) spălați mâinile și alte părți ale corpului care pot fi expuse contaminării cu apă și săpun sau soluție pe bază de alcool;
- 8) evitați atingerea feței cu mănușile sau mâinile nespălate.

6. Operațiuni cu elicoptere

6.1. Elicopterele, deși țin mai mult de operarea locală, trebuie să fie, de asemenea, supuse dezinfectărilor regulate atunci când operează în zone cu risc ridicat, în funcție de tipul de operațiune, cu atât mai mult, având în vedere că majoritatea cabinelor elicopterului nu au compartimente separate, iar protecția pasagerilor și echipajul fiind un aspect foarte important.

6.2. În particular, pentru operațiunile de aviația sanitară și servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEMS - helicopter emergency medical service), luând în considerare circumstanțele medicale specifice, ar trebui să se acorde prudență maximă în timpul focarului COVID-19. Echipajul de zbor trebuie, pe cât posibil, să evite implicarea în gestionarea pasagerului bolnav pentru a menține o anumită separare/distanțare. Doar echipajul medical de la bord trebuie să fie implicat în gestionarea pacientului. Echipajul operatorului și personalul medical trebuie să respecte distanțarea socială. Deoarece distanțarea socială nu poate fi asigurată la bordul elicopterului, operatorii cu mai multe echipaje pot lua în considerare formarea echipajelor cu aceleași persoane pentru a evita contaminarea încrucișată. Pentru

transportarea pacienților cu infecție confirmată este preferabil Ambulanța la sol. Echipajul de zbor trebuie să poarte EIP (PPE), cum ar fi mănuși și mască pentru față, dacă este compatibilă cu misiunea. Se pot impune măsuri suplimentare de protecție pentru operațiunile aviației sanitare și HEMS pe baza evaluării riscului epidemiologic al echipajului medical.

6.3. Trebuie luate în considerare în mod corespunzător recomandările generale făcute în punctul 2 din prezenta anexă în ceea ce privește utilizarea substanțelor potrivite și protecția echipajului.

6.4. Interiorul aeronavei trebuie curățat înainte de dezinfectare în conformitate cu procedurile stabilite de operator. Dezinfectarea trebuie efectuată după fiecare zbor atunci când operează dintr-o zonă cu risc ridicat sau după transportarea unui pasager suspect COVID-19. Operatorul aeronavei poate ajusta frecvența curățării și dezinfectării pe baza unei evaluări a riscurilor care ia în considerare circumstanțele operaționale și durata efectelor de dezinfectie ale substanțelor utilizate. În acest caz, operatorul aeronavei trebuie să se asigure că aeronava este curățată și dezinfectată complet cel puțin o dată la 24 de ore. Mai mult, pentru operatorii de ambulanță aeriană și HEMS, frecvența curățării și dezinfectării poate fi ajustată pe baza evaluării epidemiologice a echipajului medical.

6.5. Ori de câte ori este posibil, orice articole interioare (inclusiv perne pentru scaune, huse de protecție, perdele, dulapuri și echipamente) trebuie îndepărtate pentru a facilita accesul. Elementele interioare îndepărtate trebuie dezinfectate în conformitate cu specificațiile aplicabile ale producătorului (dacă există) sau aplicând proceduri general acceptate.

6.6. Produsele de dezinfectie trebuie aplicate, folosind șervețele pre-impregnate (tehnica de spălare și ștergere) pentru a menține materialele localizate. Dezinfectanții pot fi utilizați pe mânerile interioare și exterioare ale aeronavei instalate, inclusiv:

- 1) huse;
- 2) podea;
- 3) căptușeala, inclusiv părțile laterale, de sus și compartimentul de marfă;
- 4) ferestre;
- 5) mânere interne și externe;
- 6) catarama ale centurii de siguranță (nu se aplică chingilor centurii de siguranță);
- 7) scaune și huse pentru scaune;
- 8) interior medical;
- 9) suporturi medicale;
- 10) platforma și targa (mânere și suprafețe);
- 11) mânerile ușilor interioare / exterioare.

6.7. Pentru a nu provoca daune elicopterului în timpul aplicării dezinfectanților, trebuie să se evite următoarele:

- 1) pulverizarea, evaporarea sau aplicarea necontrolată a dezinfectanților în interiorul elicopterului;
- 2) formarea și pătrunderea lichidelor în fisuri / articulații etc .;
- 3) contactul cu componente electrice sau electronice;
- 4) contactul cu afișajele cabinei, capacele de sticlă de pe instrumentele de zbor și orice suprafață a ecranului echipamentului.

6.8. Personalul de curățenie care utilizează astfel de produse de dezinfectie ar trebui să respecte instrucțiunile de siguranță ale producătorului și să utilizeze EIP (PPE) adecvate.

7. Managementul deșeurilor periculoase

7.1. Deșeuri normale: deșeurile din cabină generate în timpul operațiunilor de zbor în care niciun pasager sau membru al echipajului nu prezintă simptome COVID-19 ar trebui tratate ca deșeuri normale, așa cum este recomandat de OMS și aruncate în conformitate cu procedurile pentru astfel de deșeuri aplicabile în statul de destinație. Aceasta include acoperiri pentru față și măști medicale. Doar învelișurile feței și măștile medicale care au fost utilizate de o persoană care a prezentat simptome de COVID-19 sau vizibil îmbibate cu sânge sau fluide corporale ar trebui tratate ca deșeuri periculoase biologice.

7.2. Deșeuri periculoase biologice: dacă un pasager sau un membru al echipajului prezintă simptome COVID-19, toate materialele reziduale, inclusiv mesele consumate parțial, băuturile și articolele de unică folosință, precum și prosoapele de hârtie, țesuturile și echipamentele de protecție utilizate (inclusiv învelișurile feței și măștile medicale), generate în timpul tratamentului sau acordarea suportului pasagerului sau a membrilor echipajului ar trebui tratate ca deșeuri potențial periculoase biologic.

7.3. Deșeurile periculoase biologice ar trebui plasate în punga de eliminare a deșeurilor periculoase biologice din UPK-ul aeronavei sau în punga de deșeuri din plastic standard ambalate dublu. În conformitate cu OMS și alte linii directoare relevante, pulverizarea sau stropirea dezinfectantului în conținutul pungilor pentru deșeuri bio-periculoase nu este necesară pentru a reduce răspândirea COVID-19. Acțiunea de pulverizare a dezinfectantului chimic poate duce la transmiterea particulelor de virus în aer, prezentând un risc suplimentar pentru pasageri și echipaj.

7.4. Pungile trebuie etichetate și sigilate. Operatorii de aeronavă și furnizorii de servicii de deservire a aeronavei trebuie să fie informați cu privire la prezența deșeurilor potențial periculoase biologic.

7.5. Companiile aeriene ar trebui să pregătească un plan scris pentru a le împărtăși părților interesate cu privire la procedurile lor de gestionare a deșeurilor COVID-19 și să comunice informațiile în consecință. Echipajul ar trebui instruit în manipularea deșeurilor potențial periculoase biologic.

7.6. Aeroporturile și / sau părțile interesate relevante din domeniul manipulării deșeurilor ar trebui să identifice opțiunile potențiale pentru tratarea și eliminarea deșeurilor de cabină potențial periculoase din punct de vedere biologic rezultate din pandemie și să comunice informațiile în consecință. Personalul relevant ar trebui să fie instruit cu privire la manipularea deșeurilor potențial periculoase biologic.

8. Utilizarea sistemului de aerisire al aeronavei

8.1. Producătorii de aeronave recomandă maximizarea fluxului total de aer din cabină, și evitarea blocării gurilor de aerisire (în special de-a lungul podelei). Se recomandă insistent ca operatorii să se consulte cu OEM-ul aeronavei pentru întrebări specifice fiecărui tip de aeronavă.

8.2. În cadrul operațiunilor la sol (până și după blocarea aeronavelor)

8.2.1. Operațiunile fără aer condiționat sau sursa de aer condiționat extern (PCA) trebuie evitate. Sursele de aer externe nu sunt procesate printr-un filtru de aer cu particule de înaltă eficiență (HEPA). Utilizarea APU a aeronavei ar trebui permisă la poartă pentru a permite funcționarea sistemului de aer condiționat al aeronavei, dacă filtrarea echivalentă din PCA nu este disponibilă.

8.2.2. Dacă aeronava are un sistem de recirculare a aerului, dar nu are filtre HEPA instalate, ar trebui să se facă trimitere la documentele publicate de OEM sau ar trebui să fie contactat producătorul pentru a determina setările sistemului de recirculare.

8.2.3. Se recomandă ca aerul proaspăt și sistemele de recirculare să fie operate pentru a schimba volumul de aer din cabină înainte de îmbarcare, luând în considerare următoarele:

a) pentru aeronavele cu aer condiționat, rulați pachetele de aer condiționat (cu aer curat furnizat de APU sau motoare) sau furnizați aer prin sursă PCA externă cu cel puțin 10 minute înainte de procesul de îmbarcare, pe tot parcursul îmbarcării și în timpul debarcării.

b) pentru aeronavele cu filtre HEPA, rulați sistemul de recirculare pentru a maximiza fluxul prin filtre.

c) Pentru aeronavele fără un sistem de aer condiționat, păstrați ușile aeronavelor deschise pe durata întregului proces de debarcare și îmbarcare pentru a facilita schimbul de aer din cabină (ușa pasagerilor, ușa de serviciu și ușa de marfă).

8.3. În cadrul operațiunilor în zbor

8.3.1. Operați sistemele de control al mediului cu toate pachetele în AUTO și ventilatoarele de recirculare pornite.

**Valabil doar dacă filtrele HEPA pentru recircularea aerului sunt instalate.*

8.3.2. Dacă sunt instalate filtre HEPA, contactați producătorul aeronavei pentru recomandări privind setările sistemului de recirculare a aerului.

8.3.3 Dacă procedura de operare în zbor a aeronavei solicită oprirea pachetelor pentru decolare, pachetele ar trebui să fie repuse din nou de îndată ce performanța de decolare o permite.

8.4. Listă minimă de echipamente (MEL)

8.4.1. Utilizarea întregului sistem de aer condiționat și a ventilatoarelor de recirculare oferă cele mai bune performanțe generale de ventilație a cabinei. Se recomandă renunțarea la utilizarea aeronavei cu anumite disfuncții a sistemelor de aerisire. Pentru aeronavele echipate cu filtru HEPA, se recomandă renunțarea la utilizarea aeronavei cu sistemul de recirculare a aerului inoperant.

8.4.2. Unele aeronave au o performanță mai bună a fluxului de aer, cu toate supapele de ieșire funcționale. Trebuie să fie contactat producătorul pentru a stabili performanțele de ventilație ale aeronavei, cu supapele de ieșire inoperante și limitările asociate expedierii în această situație.

8.5. Utilizarea sistemelor ce permit flux majorat al aerului

8.5.1. Dacă aeronava are o opțiune pentru funcționarea cu flux majorat de aer, contactați producătorul aeronavei pentru stabilirea recomandărilor în utilizarea acestui sistem.

**De exemplu: Boeing recomandă companiilor aeriene să aleagă modul High Flow pentru avioanele 747-8, MD-80 și MD-90, deoarece acest lucru va maximiza rata totală de ventilație în cabină. Acest lucru va crește consumul de combustibil. Cu toate acestea, pentru modelele 747-400 și 737, modul debit mare NU ar trebui să fie selectat, deoarece acest lucru nu duce la o creștere a ratei totale de ventilație. Pentru toate modelele, ventilatoarele de recirculare ar trebui să rămână aprinse (când sunt instalate filtrele HEPA).*

8.6. Mentenanța filtrelor

8.6.1. Respectați procedurile de întreținere normale, conform specificațiilor producătorului. Asigurați protecția specială la manipularea filtrelor și atunci când acestea sunt schimbate.

8.6.2. Contactați producătorul sau consultați documentul publicat de către acesta pentru a verifica dacă este necesară o procedură suplimentară de igienizare și / sau protecție a sănătății personalului pentru a evita contaminarea microbiologică în zona de înlocuire a filtrului.

8.7. La dezinfectarea aeronavei utilizați Formularul de control pentru dezinfecția aeronavei (formularul PHC 2) sau un alt formular similar, atunci când este cazul

CREW COVID-19 STATUS CARD									
<p>Purpose of this card: Information to be recorded by crew prior to departure to confirm their COVID-19 health status and to facilitate processing by State's Public Health Authorities.</p> <p>Notwithstanding completion of this card, a crew member might still be subjected to additional screening by Public Health Authorities as part of a multilayer prevention approach e.g. when recorded temperature is 38 C° (100.4 F°) or greater.</p>									
<p>1. During the past 14 days, have you had close contact (face-to-face contact within 1 meter and for more than 15 minutes or direct physical contact) with someone who had symptoms suggestive of COVID-19?</p> <p style="text-align: right;">Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/></p>									
<p>2. Have you had any of the following symptoms during the past 14 days:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="padding-right: 20px;">Fever</td> <td>Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Coughing</td> <td>Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Breathing difficulties</td> <td>Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Sudden loss of sense of taste or smell</td> <td>Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/></td> </tr> </table>		Fever	Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	Coughing	Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	Breathing difficulties	Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	Sudden loss of sense of taste or smell	Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
Fever	Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>								
Coughing	Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>								
Breathing difficulties	Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>								
Sudden loss of sense of taste or smell	Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>								
<p>3. Temperature at duty start:</p> <p>Temperature not recorded due to individual not feeling/ appearing feverish <input type="checkbox"/></p> <p>Temperature in degrees C° / F° <input type="checkbox"/> : _____</p> <p>Date: _____ Time: _____</p> <p>Recording method : Forehead <input type="checkbox"/> Ear <input type="checkbox"/> Other _____</p>									
<p>4. Have you had a positive COVID-19 test during the past 3 days?</p> <p style="text-align: right;">Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/></p> <p>Attach report if available</p>									
<p>Crew member Identification:</p> <p>Name:</p> <p>Airline/ aircraft operator:</p> <p>Nationality and Passport No:</p> <p>Signature:</p> <p>Date:</p>									

AIRCRAFT COVID-19 DISINFECTION CONTROL SHEET

Aircraft Registration: _____

Aircraft disinfection was made in accordance with the recommendation of the World Health Organization, at a frequency determined by the National Public Health Authority and in accordance with approved products and application instructions of the aircraft manufacturer.

Date (dd/mm/yy)	Time (24hr - Coordinated Universal Time (UTC))	Airport (ICAO code)	Remarks	Disinfector name
Aircraft areas treated		Disinfectant material	Comments	Disinfector signature
Flight deck <input type="checkbox"/> Passenger cabin <input type="checkbox"/> Cargo compartment(s) <input type="checkbox"/> Other: _____				

Date (dd/mm/yy)	Time (24hr -UTC)	Airport (ICAO code)	Remarks	Disinfector name
Aircraft areas treated		Disinfectant material	Comments	Disinfector signature
Flight deck <input type="checkbox"/> Passenger cabin <input type="checkbox"/> Cargo compartment(s) <input type="checkbox"/> Other: _____				

Date (dd/mm/yy)	Time (24hr -UTC)	Airport (ICAO code)	Remarks	Disinfector name
Aircraft areas treated		Disinfectant material	Comments	Disinfector signature
Flight deck <input type="checkbox"/> Passenger cabin <input type="checkbox"/> Cargo compartment(s) <input type="checkbox"/> Other: _____				

