



국제민간항공기구
ICAO

GIR (Global Implementation Roadmap) 글로벌 실행 로드맵

(2020. 7. 24.)



COVID-19
*Coronavirus disease 2019

ICAO 글로벌 로드맵(**GIR**)은 COVID-19
항공복구 태스크 포스 위원회
(**CART, Council Aviation Recovery Task Force**)
권고사항과 관련지침

편집제공



항공산업정보실

연락처 : 02-2669-8731 / E-mail : airinfo@airtransport.or.kr



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Tel.: +1 514-954-8219 ext. 6400

Ref.: EC 6/3-20/80
EC 2/76, AN 13/35

24 July 2020

Subject: ICAO Global Roadmap supporting the implementation of the recommendations and guidance of the Council Aviation Recovery Task Force (CART) for the restart, recovery and resilience of civil aviation following the COVID-19 Outbreak (Global Implementation Roadmap)

Action required: a) Note the information provided in the Global Implementation Roadmap (GIR); b) coordinate with the ICAO Regional Offices (ROs) to implement the enclosed GIR; and c) nominate a focal point for the CRRIC through the ROs

Sir/Madam,

I have the honour to refer to State letter 20/67 concerning the ICAO Council Aviation Recovery Task Force (CART) Report and annexed guidance document *Take-off: Guidance for Air Travel through the COVID-19 Public Health Crisis*. In support of States' implementation of the recommendations and guidance contained in the CART report and the *Take-off* document, the Organization has developed a Global Implementation Roadmap (GIR), which identifies a series of ICAO's priority activities and initiatives aiming at supporting, coordinating and monitoring the implementation of CART recommendations and guidance by States and industry.

I am inviting you to note these outcome-driven activities and initiatives undertaken by ICAO as defined below:

a) **the implementation support activities** focus on providing guidance, training tools and expert assistance to States in line with the CART recommendations on areas of aviation safety, aviation public health, facilitation, aviation security and economic and financial measures, as well as pertinent aspects of aerodromes, air navigation services, international general aviation;

b) **the coordination activities** aim to enhance cooperation and synergies between ICAO, States, regional organizations and commissions, industry stakeholders and the World Health Organization (WHO) and other United Nations (UN) entities to avoid duplication of efforts in implementing the CART recommendations and guidance. The Collaborative Arrangement for the Prevention and Management of

Public Health Events in Civil Aviation (CAPSCA) programme will continue to be an essential forum for multi-sectoral collaboration on public health-related measures; and

c) **the monitoring and reporting activities** are facilitated through a direct connection to the COVID-19 Contingency Related Differences (CCRD) system and through multi-functional interactive tools available in the COVID-19 Response and Recovery Implementation Centre (CRRIC), <https://www.icao.int/covid/Pages/crric.aspx>, including a gap analysis tool, a database of risk mitigation measures as well as an information-sharing tool.

An Online Roadmap listing the various initiatives undertaken by ICAO in support of the implementation of the CART recommendations will complement the document. The Online Roadmap is available through the CRRIC.

Please note that in line with the CART report and associated “Take-off” guidance document, the GIR is also intended to be a “living” document; and as such shall be periodically reviewed and adjusted to appropriately address the changing and new situation of the COVID-19 pandemic. Data, insights and feedback collected through the ICAO tools and mechanisms will enable accurate and continuous assessment of the evolving needs of States and the industry, which will consequentially be addressed in a timely and cost-effective manner.

You are invited to nominate a focal point for the CRRIC and coordinate with the ICAO Regional Offices to implement the GIR. All enquiries regarding the GIR may be directed to scepg@icao.int.

Accept, Sir/Madam, the assurances of my highest consideration.

Fang Liu
Secretary General

Enclosure:
Global Implementation Roadmap

1. 도입

제220차 총회에서, ICAO위원회는 CART(Council Aviation Recovery Task Force)[보고서](#) 및 Take-Off 문서(COVID-19 공중보건위기 항공여행지침(*Take-off: Guidance for Air Travel through the COVID-19 Public Health Crisis*)-이하 'Take-off 지침서')를 승인했다. CART 보고서에는 항공산업의 회복과 재도약을 위한 업계의 노력 및 범국가적 협력에 대한 10개의 원칙과 11개의 권고사항이 담겨 있다. 'Take-off 지침서'에는 항공여객과 항공산업 종사자들을 위한 건강·보건관리 지침이 담겨 있으며, 항공기 탑승에 대한 부정적인 인식을 갖고 있는 대중과 세계 항공산업 관계자 및 회원국 정부의 인식변화를 위한 내용도 담고 있다.

2. 관 점

글로벌 실행 로드맵(GIR; Global Implementation Roadmap)은 CART 권고사항과 지침의 실행에 대한 ICAO의 활동 및 지원, 조정, 모니터링을 위한 체계와 방법 등을 나타낸다. GIR은 'Take-off 지침서'에 담겨있는 핵심원칙과 지침에 근거, 특히 '하나의 팀으로 활동'이라는 원칙과 지침을 준용하며, CART 보고서에 담겨 있는 모든 내용을 다룬다. GIR과 같은 맥락에서 세계 및 각 지역의 계획은 제반 상황 및 필요성에 변화에 따라 적절히 문서화되고, 수정 및 업데이트될 것이다. 세계 및 각 지역의 실행목표 등은 온라인 상호연계 로드맵(이하 온라인 로드맵(Online Roadmap)에서 편집 및 게재될 것이며, CRRIC(COVID-19 Response and Recovery Implementation Centre)의 웹페이지를 통해 확인이 가능하다(CRRIC, 문서 3.2 참조). 온라인 로드맵은 접근성을 향상시킬 것이며, 각 지역의 실행에 있어 융통성을 부여하고 항공산업 관계자들과의 파트너십 체결에 도움을 줄 것이다.

COVID-19의 확산 이후 ICAO의 지역사무소는 지역안전 감시기관(RSOO; Regional Safety Oversight Organisation), ICAO 본부 및 관련 국제·지역기관과의 협조를 통해, 기관의 고유역할 중 하나인 회원국과 항공산업에 대한 국가/지역차원의 지원을 위한 다양한 활동을 펼치고 있다. 지역활동과 GIR의 연계로, 각 지역사무소는 해당지역의 계획과 GIR 내용을 문서화할 것이며, 계획과 세부일정을 온라인 로드맵에 기록할 것이다.

3. 실행지원활동

CART 권고사항과 지침의 실행지원을 위해, ICAO는 가용한 모든 자원(공중보건 위기대응 협력프로그램(CAPSCA; Collaborative Arrangement for the Prevention and Management of Public Health Events in Civil Aviation), 항공업계와의 협력, RSOO(Regional Safety Oversight Organizations)및 ICAO 지역본부)을 활용할 것이다. 현재 진행되고 있는 기술협력 프로젝트, 특히 항공안전협력체(COSCAPS; Cooperative Development of Operational Safety and Continuing Airworthiness Programmes)는 실행지원 활동에 공헌할 것이다.

3.1 실행패키지 (iPACKs, Implementation Packages)

실행지원 활동의 필수요소인 실행패키지(iPACKs; Implementation Packages)는 CART 권고사항에 준하여 지속적으로 개발될 것이다. 실행패키지에는 지침, 교육훈련, 도구·기법, 전문가조언 및 (가능한 경우)물품조달 지침이 포함된다. 목표는 적용가능한 ICAO 규정과 권고사항에 준하여 회원국 기구(예, 정부기관, 민간항공청 및 국가항공위원회 등), 항공서비스 제공자, 공급사 관계자 및 임직원을 통해 실행을 적용하고, 안내를 제공하는 데 있다. 실행패키지(iPACKs, Implementation Packages)의 내용은 회원국 및 지역적 요구에 따라 맞춤화될 수 있다. 두 가지 실행패키지(iPACKs)-적용촉진과 안전관리는 현재 사용이 가능하며, 한 가지 항목은 개발 중이다. 보다 자세한 사항은 웹사이트를 참조: <http://www.icao.int/iPACK>

3.2 COVID-19 대응 및 복구 실행센터

(CRRIC, COVID-19 Response and Recovery Implementation Centre)

COVID-19 대응 및 복구 실행센터(CRRIC)페이지가 ICAO 웹사이트(<https://portal.icao.int>) 내 개설되었다. CRRIC는 지원, 조정, 모니터링 및 보고활동을 보조하는 자원과 기법 등을 통합하여 제공하고 손쉬운 사용이 가능하다.

- 표준 슬라이드-양식으로 CART 보고서와 'Take-off 지침서' 내용 게재
- CART 웹사이트의 모바일 서비스 제공을 통한 CART 보고서 접속기능, iPACKs로의 링크제공 및 CASPCA의 지원활동 및 기타정보 제공
- 온라인 로드맵
- CART 권고사항 및 지침 관련 온라인 세미나(Webinars)제공
- 회원국과 각 지역에 대한 연락기관(focal points) 리스트
- CART 관련 질문에 대한 이메일 지원 핫라인
- 온라인 도구·기법
- 현황게시판

3.3 항공안전

CART 권고 1 - COVID 19 확산이 전 세계에 걸쳐 지속되는 동안, 회원국은 EFOD(Electronic Filing of Differences)의 하부시스템인 CCRDs(COVID-19 Contingency Related Differences)에 관련내용을 지속적으로 업데이트해야 한다.

COVID-19 위기 동안 항공산업 운영자에게 규제의 타당성을 보장하는 것은 세계 민간항공의 지속가능성 확보에 매우 중요하다. COVID-19의 확산으로 인해 일부국가는 민간항공국의 적정거리 두기, 사무실폐쇄 등의 조치로 인해 ICAO의 표준규정을 준수하기 어려운 상황이다. 그동안 ICAO는 표준규정과 달리 운영되는 회원국의 임시규정(이하 '완화')에 대한 지원을 해왔으며, 동시에

안전관련 위험요소가 관리되는지, 다른 회원국의 규정에 대한 인식 및 수용이 적절히 이뤄지고 있는지 그리고 관계자들에게 관련 정보를 제공할 준비가 되었는지 여부도 확인해왔다.

EFOD의 하부시스템인 CCRD은 회원국의 한시적인 규정이행의 차이에 관한 세부사항을 입력할 수 있게 하는 동시에, 국제선 운항과 규정준수에 있어 국제민간항공 협약 40조(시카고 협약)를 위배하지 않는 범위 내에서 다른 회원국의 완화조치를 참조하고 수용할 수 있는지의 여부도 확인할 수 있도록 한다. 지역사무소와 지역안전 감시기관(RSOO; Regional Safety Oversight Organisation)를 통하여, ICAO는 회원국의 요구사항을 파악하고, 회원국에서 선정된 전문가 및 국제기구의 패널을 통해 관련 안내지침을 제공하고 있다. 또한 ICAO는 각 회원국과의 협의를 통해 완화정책을 리뷰하고 업데이트한다. 회원국은 COVID-19가 종식될 때까지 다른 회원국 완화정책의 수용여부와 평시의 보안체계운영으로의 복귀 등의 정보를 CCRD에 표기하게 된다.

CART 권고 2 - 회원국은 정상운영이 재개되는 즉시, COVID-19와 관련한 완화조치의 시행을 중지해야 한다. 조치시행 전후의 차이점이 있는 경우 EFOD 시스템에 기록 및 보고해야 한다.

필요기간 이상으로 완화조치를 유지, 시행하는 경우 회원국 및 항공업계의 안전 및 보안성 유지에 문제가 생길 수 있다. ICAO는 완화정책 시행과 종료, 공표에 대한 적절한 시기, 방법에 대해 항공업계 전반에 걸쳐 상호협력하며, 또한 지역사무소를 통하여 각 회원국과 긴밀히 협조한다.

CART 권고 3 - 회원국은 위기 기간 새로운 운영체계 및 변화를 안전하게 관리할 수 있는 방안 및 관리지침을 개발해야 한다.

회원국은 보안·관리시스템 제공자가 새로운 위험요소를 능동적으로 관리하는 동시에 보안성 유지에 필요한 요건을 지속적으로 준수할 수 있는 체계의 확립과 함께, 위험도기반 접근방식을 채택할 필요가 있다. 현장 감시활동의 한계를 보완할 수 있는 원격활동 수행능력도 개발되어야 할 것이다. 회원국이 운영재개에 대한 효과 등을 시뮬레이션 해볼 수 있도록 SMI(Safety Management Implementation) 웹사이트에 COVID-19 웹페이지가 신설되었다.

[\(Safety Management Implementation COVID-19 webpage\)](#)

웹사이트에는 각 회원국의 지침사항을 확인할 수 있는 링크도 게재되어 있다. 더불어, COVID-19 관련 항공안전 위험도관리 핸드북(ICAO Handbook for CAAs on the Management of Aviation Safety Risks realted to COVID-19(DOC 10144))의 내용을 보완하기 위해 실제 예시와 도구·기법 등도 수집된다.

3.4 공중보건 관련조치

CART 권고 4 - 항공여행에 대한 대중의 신뢰를 강화하기 위해 전 세계 및 각 지역의 협력과 조화가 필수적이다. 이를 위해, 회원국은 *Take-off: Guidance for Air Travel through the COVID-19 Public Health Crisis*(COVID-19 공중보건위기 항공여행지침)와 맥락을 같이하는 항공보건 관리체계를 수립해야 한다.

CART 권고 5 - 회원국은 항공운영의 가능한 빠른 정상수준으로의 회복을 위해, COVID-19 추이에 따라 완화조치의 유지, 지속여부 필요성에 대해 지속적으로 확인해야 하며, 필요하지 않은 조치는 즉각 중단해야 한다.

CAPSCA 체계

CAPSCA는 공중보건과 항공산업을 잇는 플랫폼으로, UN(United Nations)기구, 항공청을 포함 다양한 국가기관, 세관 및 출입국관리와 세계 각 국가 및 지역의 항공업계 관계자 등 다분야·다자간의 협력을 증진한다. CAPSCA는 세계보건기구(WHO, World Health Organization)의 강력한 지지를 받고 있다. ICAO와 WHO는 CAPSCA의 COVID-19 실행활동을 지원하기 위해 공동 자금 지원 제안을 발의했다. CAPSCA는 COVID-19의 대유행 동안 회원국과의 파트너십을 더욱 강화했고(ICAO 회원국의 증가), 새로운 회원국을 포함한 항공산업 전반을 지원하기 위한 조정 및 협력 활동을 강화했다. 세계보건기구(WHO)는 또한 각 지역 및 국가의 보건당국이 CAPSCA 활동에 참여하는 것을 지지한다.

대유행 초기부터 CAPSCA 웹사이트에 공중보건, 항공관련 지침자료 및 모범사례가 게재되었고, 개편 및 수정되어 ICAO 메인 프레임으로 이동하여 게시될 예정이다. ICAO는 CAPSCA 온라인 교육 패키지를 통해 항공국 공동교육기관(JAATO; Joint Aviation Authorities Training Organisation)와 회원국의 협력을 통한 교육훈련에 박차를 가하고 있으며, 이를 통해 관련 전문가 풀(pool)을 확대하고 회원국의 공중보건 관리조치 이행에 대한 평가 및 모니터링을 활성화하기 위한 노력도 기울이고 있다. 또한 CAPSCA 온라인 세미나(webinar) 및 지역회의를 통한 추가 교육이 제공되었고, WHO와의 상호지역훈련 지원도 시행했다. 이러한 모든 활동은 주로 CAPSCA 기술지원 방문을 통해 지역에서의 실행을 중심으로 지속될 것이며, 이 방문은 준비상황 및 대응 계획을 평가하고 발전을 위한 조언을 제공하기 위한 것이다. 초기에는 각 회원국이 작성한 온라인 체크리스트 제출을 통해 이루어지고, 이후 업계관계자들과의 온라인 세미나 및 토론을 거친 후, 자원이동·여행제한 조치의 보류, 현장평가 등의 작업을 수행한다.

공중보건회랑(PHC, Public Health Corridor) 개념

회원국 및 국제기관의 COVID-19 대유행에 대한 보건관련 제한조치 및 절차에 대한 설문조사 결과를 토대로, 새로운 CAPSCA 지침(COVID-19로부터 항공종사자 보호를 위한 공중보건회랑 실행 - Implementing a Public Health Corridor to Protect Flight Crew during the COVID-19

Pandemic)이 2020년 5월 발행되었다.(전자게시판 2020/30 참조) 화물운송편 항공종사자에 한해 적용이 가능했던 지침서 초판은 가용한 최신 과학정보와 유지보수, 배송편 운항(전자게시판 2020/36 참조)등의 범위로 확장, 수정되었다. 추가적으로 인도주의, 본국송환 및 정기운항편에 대한 지침은 현재 CAPSCA를 통해 개발 중에 있다.

공중보건회람(PHC)의 목적은 운항제한조치 등의 최소화, 지속적인 항공운항 보장, COVID-19의 확산방지, 승무원 및 탑승객의 건강과 안전에 대한 보호 및 항공여행에 대한 신뢰도를 향상, 강화하는 것이다. 이 개념의 핵심요소에는 "깨끗한" 항공종사자, "깨끗한" 항공기, "깨끗한" 공항시설 및 "깨끗한" 여객 및 화물운송이 포함되며, "깨끗한"은 "COVID-19가 없는" 환경을 의미한다.

PHC는 CAPSCA 활동을 기반으로 범위를 확장하며 'Take-off 지침서'에 요약되어 있는 내용을 실행하기 위한 체계이다(항공종사자, 항공기, 공항시설 및 화물). CAPSCA 및 CART의 양식과 템플릿, 온라인 보고, 모니터링 기법, 스마트폰 어플리케이션 등 다양한 수단이 디지털화를 위해 활용되고, 지침의 실행이 일관성있게 진행될 수 있도록 한다. PHC 양식에는 항공승무원 COVID-19 상태 카드(PHC 양식 1), 항공기 COVID-19 방역관리 카드(PHC 양식 2), 공항 COVID-19 소독/방역관리 카드(PHC 양식 3)등이 있다. 현재 탑승객 COVID-19 상태 카드, 보건관련 제한조치에 대한 도착국가/출발국가(회원국)의 빠른참조자료(QRG; Quick Reference Guide)등을 포함한 다른 양식과 안내문을 개발 중에 있다. QRG 양식을 사용함으로써 각 회원국은 관련정보 및 시행조치를 원활히 공유, 인식할 수 있으며, 따라서 무조건적인 자가격리, 이동제한 등과 같은 과도한 조치의 시행을 줄일 수 있다. 양식은 CRRIC를 통해 회원국에 제공되고, 또한 관련정보를 신속하게 업데이트할 수 있는 항공정보회람(AICs)을 통해 업계 종사자에게도 제공될 것이다. PHC의 실행은 역량강화와 교육훈련, 온라인 세미나, PHC 과정 및 PHC 관련 iPACK을 통해 지원될 것이다.

3.5 출입국간소화

CART 권고 6 - 회원국은 국가차원에서의 각 분야 간 조정 및 협의를 위해, 아직 설립되지 않은 경우 즉시 국가항공운송진흥위원회(National Air Transport Facilitation Committee)(또는 동급 기관)를 설립해야 한다(ICAO 부속서 9에 근거).

효과적인 조정과 협의는 항공산업의 재개 및 회복을 촉진할 뿐 아니라, 안전하고 효율적이며 지속가능한 항공운송 시스템을 보장하기 위해서도 대단히 중요하다. 부속서 9 8.19항 - 시카고 협약의 이행을 위해 민간항공, 세관, 출입국관리, 검역, 공중보건 및 기타기구와 항공운송 관련기관(여객 및 화물운송 포함)의 대표자를 포함한 정부관계자들과 항공업계 간의 국가 및 공항차원의 협의와 정보공유를 위한 포럼을 제공할 적절한 위원회의 설치를 의무화한다.

ICAO는 여객과 화물서비스가 직면한 과제에 대해 지역사무소를 통해 협력하고, 회원국의 해결노력을 모니터링하고 필요사항을 지원할 것이다. COVID-19 대유행에 대한 초기대응 동안 이미 국가차원에서 기존구조에 대한 정보를 수집했으며, 필요대상이 있는 경우 직접 제공할 것이다. 또

한, 회원국의 국가항공운송진흥위원회 또는 동급기관 설립을 돕기 위해, 해당주제에 관한 일련의 온라인 세미나가 진행될 것이다.

ICAO는 교육훈련, 역량강화, 지원활동을 통해 국가항공운송진흥위원회(National Air Transport Facilitation Committees)의 설립과 다부문에 걸친 적극적인 활동을 지원할 것이다. 국가항공운송진흥위원회의 활동은 기존의 지침자료, 특히 국가항공운송진흥 프로그램(Model National Air Transport Facilitation Programme, 문서 10042-ICAO 웹사이트 참조)내용을 아우를 것이며, 지역사무소 지원 및 실행을 위한 회원국 공식연락기관(States' National Points of Contact)도 포함한다. 항공산업의 점진적인 운영재개 및 회복추세에 따라 새롭고 업데이트된 모범사례를 반영하여 관련 지침은 정기적으로 수정, 보완될 것이다. 각 회원국은 실행현황을 알리기 위해 국가항공운송진흥위원회의 활동에 대한 정보를 지속적으로 업데이트해야 한다.

CART 보고서에서 “ICAO는 글로벌 표준, 정책 및 지침자료, 특히 부속서 9에 포함된 보건관련 규정에 대한 검토를 주도적으로 이행해야 한다(*부속서 9 - WHO와의 협조를 통해 보다 강력한 항공운송시스템 구축에 필요한 사항을 지원).”라고 언급되어 있다. 이와 관련하여 새로 설립된 ICAO 항공보건 이슈발생 태스크 포스(ICAO Task Force on Health Issues Outbreaks in Aviation)는 부속서 9에 포함된 기존의 보건관련 조항 및 해당 지침자료를 검토하고 계획된 일정 및 필요에 따라 업데이트하도록 의무화되었다(별첨자료 A 회원국 서한 2020/58).

CART 권고 7 - 회원국은 탑승객 건강상태 양식(Passenger Health Locator Form)의 체계적 활용을 통해 탑승객의 신원확인, 추적가능성을 보장하는 동시에 질병의 확산과 확진자 수의 재증가를 최소화해야 한다.

공중보건 관리조치에는 COVID-19 확산방지를 위한 접촉자 추적시스템이 포함된다. 관련기관이 탑승객의 연락처 정보를 신속하게 수집할 수 있도록 탑승객 건강상태 양식(Passenger Health Locator Form)이 개발되었다. 공중보건당국이 항공기 내의 질병 전파가능성이 있다고 판단하는 경우 및 그에 따른 추적조치의 필요성이 있는 경우 해당 양식의 사용이 권장된다(부속서 9 권고 8.15.1참조). 해당양식을 통해 제공되는 정보는 관련 법률에 따라 보건당국만 보유할 수 있으며, 또한 공중보건 관리용도로만 사용된다.

ICAO는 글로벌 협력체계 강화를 위해 CAPSCA, WHO 및 기타 관련 기구와의 협력 하에 회원국의 탑승객 건강상태 양식 사용현황을 모니터링 및 평가하고, 필요한 경우 양식을 수정한다. 정보 교류의 보다 광범위한 디지털화를 위해 종이가 아닌 비접촉식 디지털 기법을 사용하여 정보를 수집함으로써 보다 큰 규모의 여객 및 화물운송을 증가시키기 위한 노력을 기울일 것이다. 수집된 데이터의 수정은 모범사례가 세계적으로 널리 이행되는 것이 필요하다고 판단될 때 고려될 수 있을 것이다.

CART 권고 9 - 회원국은 항공관련 보건 및 안전조치의 이행과 관련하여 규정을 준수하지 않는 통제불능승객(문제승객)에 대해 담당직원의 적절한 대응 및 조치가 가능하도록 교육훈련 및 제반 규정을 설립, 시행해야 한다.

권고사항의 이행을 위해, 사건사고 발생에 대비하기 위한 적절한 조치가 취해지고, 모든 담당 인력의 통제불능승객(비협조적이거나 폭력적인 탑승객)에 대한 대응 및 조치를 위한 준비가 되었는지 여부를 감시하는 데 특히 초점이 맞춰질 것이다. 부속서 9 6.43과 관련하여, 회원국은 위생관리조치의 준수가 탑승객 자신과 다른 사람의 안전을 위해 매우 중요하며, 관련규정의 위반 및 불이행 시 처벌대상이 된다는 것을 이해하도록 해야 할 것이다.

ICAO는 회원국이 통제불능승객이 발생할 수 있는 상황을 사전에 방지하고 관리해야 할 의무를 상기시키며, 규정에 대한 고지를 통해 문제상황에 적절히 대응하기 위한 기구 및 기관의 노력을 지원한다. 부속서 9 6.44 항공인력 대상 회원국의 적절한 교육훈련의 보장요구에 따라, ICAO는 COVID-19 동안 객실승무원 리커런트(자격유지) 훈련 핸드북(*Handbook for Cabin Crew Recurrent Training*)에 규정된 대로 객실승무원에 대한 교육훈련의 시행을 권장한다. 통제불능승객에 대한 법적고려 조치 매뉴얼(*Manual on the Legal Aspects of Unruly and Disruptive Passengers*)에 수록된, 통제불능승객에 대한 대응 및 조치에 관한 ICAO/IATA 지침에 대한 준수가 요구될 것이다.

또한 ICAO의 실행활동 전반에 걸쳐, 부속서 17 - *보안, 보안 매뉴얼* (Doc 8973), 부속서 6 - *보안규정 실행 매뉴얼* (Doc 9811) 및 부속서 9 - *출입국간소화 및 출입국간소화 매뉴얼* (Doc 9957)에 포함된 관련지침에 대한 인식이 증진될 것이다. 더불어 ICAO는 회원국에 COVID-19 활동과 관련하여 통제불능승객이 연루된 사건사고에 대한 정보제공을 요청할 것이며, 이 정보는 대응 및 조치와 관련한 모범사례의 배포 및 인식증진, 교육훈련 활동에 사용될 수 있다.

3.6 항공보안

CART 권고 8 - 회원국은 제공된 지침을 따라 일시적으로 보안관련 조치를 수용하는 동시에, 이러한 조치가 불법간섭행위로부터 항공산업을 보호하는 목적에 일관되게 적용될 수 있도록 관리·감독시스템을 강화해야 한다.

ICAO는 정기적으로 수정, 보완되는 지침, 교육훈련 및 지원활동을 통해 COVID-19의 대유행에 걸쳐 항공보안과 관련한 회원국에 대한 지원을 지속할 것이며, 이를 통해 항공보안 관련 비상조치 이행에 대한 감독 및 관리의 중요성이 강조될 것이다. 'Take-off 지침서'에 요약된 보안관련 조치와 더불어, ICAO는 COVID-19 대유행 기간 항공보안 비상조치 가이드라인(*Guidelines for Aviation Security Contingency Measures*)을 제작했다. 이것은 회원국과 항공업계 관계자들에게 질병 초기대응 용도로 사용될 수 있도록 제작되었다. 이 지침에는 항공업계 및 각 회원국의 전문가들로부터 제공 및 공유된 정보와 모범사례가 포함되며, 세계 항공산업의 점진적인 운영재개에 따른 새로운 모범사례가 보고됨에 따라 주기적으로 개정될 것이다. 이는 또한 온라인 세미나(항공보안대책 실행과 관련된 항공보안 관계자에 한함)를 통해 보완된다.

가이드라인에 제시된 조치의 실행은 부속서 17의 표준 및 권고사항(SARP, Standards and

Recommended Practices)에서 정한 기본 보안조치에 위배되어서는 안 된다. 회원국은 부속서 17 표준 및 권고사항(SARP)을 이행할 수 없는 경우, 사유와 기간을 명기, 보고하는 의무를 다해야 한다. 이러한 실행상의 차이는 COVID-19 위기관련 운영에 있어 적절하게 관리되어야 한다.

3.7 비행장

ICAO는 COVID-19 위기극복을 위한 다양한 과제를 해결하고 비행장 운영재개를 촉진하기 위해 회원국을 대상으로 샘플 체크리스트를 포함한 비행장 관련 가이드라인을 발행했다.

(<https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/aga.aspx>)

특히 ICAO는 안전감독 시스템을 유지하는 동시에, 필요한 경우 가이드라인에 따라 정해진 기간 동안 비행장 임시인증서를 제공하거나 기 발급된 인증서의 유효성을 연장할 것을 회원국에 권고했다. 가이드라인은 세계 비행장의 점진적인 운영재개에 따라, 업데이트된 모범사례 등을 반영하여 주기적으로 수정, 보완될 것이다. 세계 및 각 지역 범위의 비행장 관련 온라인 세미나는 지속적으로 진행될 것이다. 지역사무소는 각 지역의 항공업계 관계자들과 협력하여 회원국의 ICAO 가이드라인 이행에 대한 지원을 지속할 것이다. 또한 ICAO 가이드라인 실행과 관련한 회원국의 의견과 피드백을 ICAO 본부에 제공할 것이다.

3.8 항행서비스

항행서비스(ANS; Air Navigation Services)와 관련한 운영적·재정적 환경의 지속적인 변화와 공중보건조치의 시행은, 항공교통량이 감소한 상황에서 필수 수준의 가용성, 안전성 및 효율성으로 운영과 서비스를 유지해야 하는 세계 ANS 시스템에 새로운 과제를 안겨주었다. 일부지역에서는 회원국이 효율적인 항공로와 항공기 분리를 시행하기 위해 공역구조를 수정했고, 관련계획 및 문서를 수정하도록 요구하고 있다.

사회적 거리두기 조치와 함께 감소된 항공교통량은 항행서비스 워크스테이션의 운영대수, 감독기능 및 담당인력의 근무시간에도 영향을 미쳤다. 서비스운영을 위해 근무인력을 최소한으로 유지하는 경우도 있다. 회원국은 주요 위험요소를 다루기 위한 안전성 분석과 감리의 필요성을 인식해야 한다. ICAO는 민간항행서비스기구(CANSO; Civil Air Navigation Services Organisation) 및 다른 ANS 제공기관과 협력하여 'Take-off 지침서'에 부합하는 모듈을 개발하고 있다.

항공교통관제사(ATCO; air traffic controllers)에 대한 교육훈련, 자격등급 부여, 숙련도 평가 등은 단기적인 과제가 될 것이다. 이와 관련된 완화조치는 EFOD 시스템의 하위시스템인 CCRD에서 회원국에 의해 갱신되고 있으며, 이러한 조치에 대한 정보는 ICAO COVID-19 웹사이트를 통해 관계자가 이용할 수 있도록 제공된다. ANSP는 일부 지역에서 기상(MET)장비의 유지보수 및 보정, 지상/공중에 대한 항법장비(NAVAIDS)보정, 계기비행절차(IFP, Instrument Flight Procedures)의 유효성검사를 수행하는 데 어려움을 겪고 있다. 이러한 상황은 지역 및 세계 항

행계획(Regional and Global Air Navigation Plan)의 실행에 영향을 미칠 수 있으므로, ICAO는 필요에 따른 변경사항이 반영되도록 각각의 계획을 검토 및 업데이트한다.

ICAO는 주기적으로 업데이트되는 가이드라인, 조정, 협력, 교육훈련/온라인 세미나 및 지원을 통해 COVID-19 동안 ANS와 관련하여 회원국에 대한 지원을 지속할 것이다. ICAO는 기술인력의 안전과 건강, 효율성을 위해 ANSP 운영인력과 관련된 문제를 해결하기 위해 항공업계 파트너사와의 협력을 강화할 것이다. 필요에 따라, ICAO는 공역사용의 효율성을 향상시키기 위한 조치의 이행에 있어 회원국을 지속적으로 지원할 것이며, 변화를 반영하기 위해 항행계획을 검토하고 업데이트할 것이다. ICAO는 심리스(Seamless, 지체됨이 없는) ANS 제공을 위한 각 회원국의 협력이 강화되도록 지원을 계속할 것이며, ANS 제공을 위해 지역연합 프로젝트의 틀 안에서 재정예산을 책정, 집행할 것이다.

3.9 경제적·재정적 조치

CART 권고 10 - 회원국들은 재무자립능력을 지원하고, ICAO의 정책과 일관된 안전하고 효율적인 운영을 위한 적절한 특별비상조치를 고려해야 한다. 또한 특정 이해관계자에게 편중되지 않도록 균형성을 확보하고, 공정한 경쟁을 위해 편견이나 선입견이 투영되지 않아야 하며, 안전, 보안, 환경적 중요성과 영향도 고려해야 한다.

항공업계가 직면한 재정적 어려움에 대응하여, ICAO는 경제분석에서 도구 및 지침개발에 이르는 다양한 활동을 전개해 왔다. 이러한 활동은 회원국과 항공산업 관계자에게 신뢰할 수 있는 정보와 지침을 제공하고, 관련정보에 기반한 의사결정을 위하여 주요 지표를 활용한다.

질병의 대유행으로 인한 가장 큰 경제적 영향은 항공산업의 자본유동성 감소와 적자증가에 있다. 이는 여객 및 화물운송 항공시장이 질병확산 이전의 수준으로 회복되지 못할 가능성을 증가시키며, 항공산업의 세계 각 도시를 잇는 항공연결성에도 심각한 영향을 미칠 것이다.

경제적·재정적 조치를 강구하기 위한 적절한 문서가 단 한 건도 구비되어 있지 않기 때문에 ICAO의 항공운송정책 및 지침을 포함하여 기존의 자료를 취합한 문서가 작성될 것이며, 이 문서를 통해 각 조치의 잠재효과와 한계에 대한 설명과, 실제 사례에 대한 예시도 제공될 것이다.

ICAO는 또한 회원국과 항공업계의 국가 비상사태 시 실행되는 대응계획과, 질병 대유행의 영향을 완화하기 위한 다양한 재정 및 경제 회복조치에 대한 정보도 수집하고 있다. 이 정보는 부록 또는 일람표형태로 발행될 것이며, 이는 향후 관련 상황 발생 시 회원국을 지원하는데 필요한 가이드라인을 개발하기 위하여, 교훈 및 권고사항을 확인하는 데 도움이 될 것이다. 정부의 지원은 주로 대규모로 집행되기 때문에, 회원국은 국제적으로 협의된 국가회계 체계를 사용하여 이러한 조치와 연관된 이점과 위험성을 평가하는 것이 대단히 중요하다. 현재 개발 중인 항공경제회계(ASA; Aviation Satellite Account)의 프레임워크를 사용하여, 항공산업에 대한 지원을 통해 회원국의 GDP(국내총생산)와 일자리를 포함하여 얼마나 큰 부가가치가 창출될 수 있는지를 평가할 수 있도록 부가가치 계산기법(Value Added Calculator)가 개발될 예정이다.

질병으로 인한 위기로 항공기의 국가 간 이전, 이동 및 재배치는 급증하고 있으나, 현재의 관련 업무처리는 수동식으로 실행되고 있고, 문서 전달시 배송 또는 직접 전달하는 방식 등에 의존하고 있어 관련 정보의 신속한 전달 및 상호 원활한 커뮤니케이션에 걸림돌이 되고 있다. 이에 ICAO는 신뢰할 수 있는 커뮤니케이션 체계를 만들기 위해 국제등록부(International Registry) (예, 항공기 재정정보가 등록된 전 세계 데이터베이스를 Aviareto Ltd.가 관리)의 활용가능성을 모색하고 있다(케이프타운 협약(Cape Town Convention)과 항공기 프로토콜(Aircraft Protocol)에 따름).

3.10 일반항공

일반항공이 자연재해 및 기타 비상사태 시 국가 및 지역사회를 위한 구호활동 등에 중요한 역할을 수행하는 것처럼, COVID-19의 대유행은 소형 및 중대형 터보제트 항공기의 일반항공 운영에도 같은 영향을 미쳤다. 완화에 대한 일반항공 관련 안전운영조치가 CCRD에 포함되어 있다. ICAO는 또한 일반항공에 적용할 수 있는 모듈을 개발하는데 있어 국제 비즈니스항공협회(IBAC, International Business Aviation Council)와 국제 항공기 소유주 및 조종사협회(IAOPA, International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations)와도 협력하고 있으며, 관련 내용은 'Take-off 지침서'의 다음 업데이트에 게재될 것이다.

3.11 자원의 동원

ICAO는 COVID-19 위기에 대한 구체적인 자원동원 전략(ICAO의 일반 자원동원 전략의 하부개념)을 개발했다. 전략에는 COVID-19 위기의 특이성 - 확산의 규모와 장기적인 특성, 위기대응에 소요되는 높은 비용, 인력과 자원의 유동, 지속적인 재정확보를 위한 기부자/지원단체의 다양화 및 증가의 시급성과 공공과 민간부문에 걸친 새로운 파트너십 체결 등의 필요성이 반영되었다. 이 전략의 목표는 COVID-19 위기상황에서 민간항공의 요구에 부합하는 신뢰할 수 있고 유동적인 자원을 적시에 동원 및 유지하는 것이다. 2021년 말에서 그 이후까지 재정지원이 가능하거나, 재정의 안정적인 확보가 가능한 분야가 우선시 되고, 특히 CAPSCA 프로그램 및 iPACK등 자원을 동원할 수 있는 부문 등에 우선권이 부여된다. ICAO 자원동원 전략(Resource Mobilization Strategy)은 살아있는 문서로 자원동원 플랫폼([Resource Mobilization Platform](#))을 통해 접속할 수 있다.

이 전략은 경제성장, 일자리창출, 상품과 서비스의 운송, 세계도시의 연결성에 있어 항공산업의 필수적인 역할을 강조하고 있으며, SIDS(Small Island Developing States), LLDCs(LandLocked Developing Countries)을 포함한 대부분의 저개발국가 회원국에 필수적이다. 세계 각 도시에 대한 항공편 연결성의 회복은 COVID-19 이후 세계경제 회복에 있어 대단히 중요한 요소가 될 것이다. 지속가능한 운송과 항공은 상호 공통된 SDG(Sustainable Development Goal, 지속가능 개발 목표)가 없는 실정이다. 그러나 민간항공은 17개의 SDG 중 15개를 가능케 하고 있으며, 취약

계층을 포함한 세계시민의 복지에 중요한 영향을 미치고 있다. 회원국을 대신하여 ICAO COVID-19 대응 재정확보 목표를 달성하기 위해, ICAO는 기부자 및 기부단체 기반을 다변화하고 다양한 기부형태와 방식을 수용하기 위한 새로운 체계를 도입할 것이다. 국제금융기관, 다자간 개발은행, 지역은행, 지역경제위원회, 재단 및 민간 부문 등은 새로운 지원단체의 몇 가지 예이며, 새로운 방식에는 대출, 혼합금융, 개발연계채권(DIB, Development Impact Bonds), 성과연계채권(SIB, Social Impact Bonds)등이 포함된다.

3.12 커뮤니케이션

CART 보고서에 “ICAO, 민간항공 및 공중보건당국은 업계와 협력하여 항공편을 이용하는 대중들의 신뢰를 강화하고 개개인이 안전한 항공여행에 어떻게 기여할 수 있는지 이해하고 적극적으로 참여할 수 있도록 정확하고 효과적으로 소통해야 한다.”라고 언급되어 있다.

ICAO는 COVID-19 확산초기부터 회원국, 공공 및 항공산업 관계자(특히 UN기구, 항공업계, 지역 안전 감시기관(RSOO; Regional Safety Oversight Organisations)를 포함한 지역기관 및 지역위원회 등)와 수시로 소통하고, 질병 대유행의 다양한 양상, 항공산업에 미치는 영향, 대응 및 복구 활동 등에 대한 정보를 공유하고 있다. ICAO 본부에서는 아래와 같은 다양한 방식으로 관련정보를 제공한다.

- a) COVID-19 대응 및 복구 플랫폼(COVID-19 Response and Recovery Platform)과 지역사무소의 링크가 포함된 ICAO 웹사이트, COVID-19관련 웹사이트 및 CAPSCA 웹사이트
- b) 공식서한 및 전자게시판
- c) WHO 및 기타 UN 기구와의 공동서한
- d) 뉴스 배포
- e) 소셜미디어
- f) 온라인 세미나(CART보고서와 'Take-off 지침서' 의 전 지역에 대한 배포 및 실행을 위함이며 영어, 프랑스어, 스페인어 및 러시아어로 제공됨)및 기타 가상회의 구성, 참여
- g) 미디어 인터뷰

이와 병행하여, 지역사무소는 다양한 방법을 통해 회원국 및 업계관계자들과 전략 및 기술적 차원에서 소통하고 있다(웹사이트, 온라인 세미나, 가상회의, 소셜미디어, 뉴스배포 및 회원국과 관련 기관과의 전화 등).

커뮤니케이션의 목표는 아래와 같다.

- a) 업계 관계자 대상 최신정보의 지속적이고 정확한 전달
- b) ICAO 조항 및 CART 권고사항 및 지침의 이행을 지원
- c) 항공산업 운영재개 및 복구활동에 대한 회원국의 적극적인 참여
- d) 항공여행에 대한 대중의 신뢰도 강화를 위해 업계관계자들과의 협력을 통한 캠페인

- e) 지역로드맵과 관련하여 실행활동에 의해 영향을 받을 수 있는 모든 항공산업 관계자에 전달
- f) 특히 지역사무소의 직접지원을 통한 회원국 요구사항에 대한 평가 및 대응
- g) 회원국 및 업계관계자로부터 받은 피드백을 효율적이고 적시에 처리

본부와 지역사무소 모두 COVID-19 대유행 동안 회원국을 포함한 공공 및 민간부문의 항공산업 관계자와의 명확하며 투명하고 지속적인 커뮤니케이션을 위해 노력할 것이다. 세계 및 지역 차원에서 원활한 커뮤니케이션 활동을 위한 공동의 노력을 기울일 것이다.

4. 조정활동

4.1 목표, 체계 및 도구·기법

CART 권고 11 - 회원국은 조치사항과 모범사례에 대한 정보를 ICAO의 데이터베이스에 제공하여 회원국 간의 정보공유 및 교환을 진작시켜야 한다.

ICAO의 조정활동의 주요 목표는 모든 항공산업 관계자 간 모범사례, 도전과제 및 교훈을 포함한 정보와 경험의 교환이다. 그들은 또한 가능한 언제든지 회원국, 항공산업, 지역조직 및 지역위원회 간의 협력과 시너지 효과를 가능하게 하며, 각 기관 및 주체의 노력이 중복되는 것을 방지할 수 있다. ICAO는 필요한 경우 적절한 체계를 사용하여 조정활동의 빈도, 유형 및 범위를 조절하여 모든 항공산업 관계자의 활동을 조정할 것이다. 본부차원의 조정체계에는 CAPSCA, 업계 관계자와의 정기적인 "기술회의(Technical Meetings)", 지역안전 감시기관(RSOO) 협력플랫폼(RSOO Cooperative Platform)회의 및 글로벌 공급망의 핵심 구성요소인 항공화물과 관련된 사항을 다루는 전문팀 등이 포함된다. 지역사무소는 각 지역 내 및 지역 간 조정이 필요한 경우 핵심적인 역할을 담당한다. 각 지역의 상황과 필요에 따라 가장 적절한 체계가 사용된다. 지역사무소는 CART 권고사항 및 지침의 실행에 대한 회원국의 의견과 피드백을 본부에 제공한다.

CRRIC에 포함된 기법은 조정활동을 지원할 것이며, 특히 정보의 교환, 모범사례의 공유, 업데이트 제공, 지원활동의 실행과 관련이 깊다. 조정과 정보공유는 ICAO 웹사이트에 정보를 지속적으로 게재하고 업데이트함으로써 지원될 것이며, 회원국은 이 정보를 그들의 실행활동을 검토하고 수정, 보완하는데 사용할 수 있다.

4.2 회원국, 지역기관 및 위원회와의 조정

지역기관(지역안전 감시기관(RSOO) 포함) 및 지역위원회와의 조정은 회원국의 항공산업 재개 및 회복을 위한 활동 및 프로젝트의 시행을 보장하고, 해당 지역의 전략실행에 대한 지원을 지속하는 것을 목적으로 한다. 또한 이러한 조치와 프로젝트는 각 회원국의 CART 권고사항 및 지침에 대한 이행수준을 효과적으로 측정하는데 도움이 될 것이다. 지역사무소는 회원국과의 가까운 지

리적 특성을 활용하여, 회원국, 지역기관(RSOO 포함) 및 위원회와의 정례회의 소집, 진행을 지속할 것이다. 지역사무소에서 제공하는 지원은 시행조치, 경험, 모범사례, 당면과제, 실행목표 및 필요한 지원에 대한 정보공유에서부터 교육훈련 및 지원활동에 이르기까지 다양하다. ICAO는 관련 전문가와 기타 자원을 제공함으로써 회원국, 지역기관 및 위원회가 자체역량을 강화할 수 있도록 장려할 것이다. RSOO 협력 플랫폼(RSOO Cooperation Platform)은 위험도분석 수행 시 RSOO를 지원하는 한편, 각 회원국의 운영상 공통성과 COSCAP를 포함한 모범사례의 정보교환에 기반하여 하위영역에 대한 완화전략의 평가를 지원한다.

ICAO는 지역조정체계를 통해 항공산업이 정상운영으로 돌아가고 완화조치가 더 이상 필요하지 않을 시 회원국이 보고할 수 있도록 하고, 이에 따라 CCRD 하위시스템을 업데이트하며, 항공시장전체가 정상운영으로 돌아갈 때까지 다른 회원국의 완화조치를 지속적으로 수용할 수 있도록 한다. 모든 회원국의 항공시장이 정상수준으로 복구되는 목표일로 최초 설정된 날짜는 2021년 3월 31일이다.

4.3 항공산업 관계자와의 조정

CART 보고서에 “ICAO와 민간항공산업 및 국제·지역기관 간의 보다 밀접하고 지속적인 협력이 정보공유 및 모든 회원국, 지역 및 항공산업 관계자가 조화된 글로벌 대응에 도움이 될 것이다.”라고 언급되어 있다.

세계 민간항공을 위한 글로벌 포럼으로서, ICAO는 여객과 화물운송을 대표하는 항공산업 파트너와의 협력을 지속할 것이며, 업계의 요구사항이 항공국 등 담당기관과 국가의 규제당국으로부터 확실히 인식되고 관련 전문지식이 적절히 활용될 수 있도록 노력할 것이다. 본부와 지역사무소 모두 항공업계의 실행전략과 목표를 준수하는 동시에, CART 권고사항 및 지침이 효과적이고 적시에 이행될 수 있도록 시너지 효과를 위해 항상 노력할 것이다.

4.4 WHO 및 UN기구와의 협력

ICAO는 본부차원에서 WHO 및 다른 UN기구와 협력 및 협업을 진행하고 있으며, 주로 위기관리팀(Crisis Management Team), UN 무역 및 여행워킹 그룹(UN Trade and Travel Working Group), CAPSCA와의 공식회의와 협업계획을 통해 실행하고 있다. 항공산업 운영을 전체적인 시각에서 이해하고 관련사항을 적절히 고려하기 위해 UN기구와의 더 넓은 범위의 조정이 수행된다(예, 공급운영에 타격을 주는 사항과 터미널시설, 창고 및 대지경계선과 같은 공항 이외의 지역에서 발생하는 문제 등의 과제). CAPSCA 프로그램 및 기타 현존하는 체계를 통해 ICAO 지역사무소는 WHO 지역사무소 및 실행활동과 관련된 지역의 UN기구와의 조정, 협력활동을 유지할 것이다. 지역사무소는 지역적인 특성을 고려하여 필요하다고 판단될 경우 활동에 대한 지원을 지속하고 ICAO가 추구하는 목표에 참여할 수 있도록 보장한다.

전염병이 항공 및 해운운송에 미치는 유사한 영향을 고려하여, ICAO는 필요한 경우 따라 최적의 운송방법에 적용할 수 있는 규정 등의 도입을 위해 국제해사기구(IMO; International Maritime Organization)와의 협력을 유지할 것이다. 이 협력은 특히 승무원의 변경배치, 시험 및 검역요건과 같은 분야에 대한 활용이 권장된다.

5. 모니터링 및 보고활동

5.1 목표, 체계 및 도구·기법

CART 보고서에는 “위기를 극복하기 위한 길은 ICAO 자체를 포함한 전 항공분야에 걸쳐 권고사항과 조치가 얼마나 신속하고 일관성있게 시행되는지에 달려있다.”라고 언급되어있고, 또한 “모든 민간항공 관계자들과의 협력을 통해 ICAO는 위기에 대한 시의적절한 대응을 위해 회원국 간 상호 협의된 접근법을 활용하고, 항공시장 생태계를 강화하기 위한 기회를 포착함으로써 제반 상황을 지속적으로 모니터링하고 평가해야 한다.

CART 권고사항 및 지침의 이행상태에 대한 시의적절하고 정확한 정보의 가용성은 세계 항공산업의 운영재개 및 복구에 있어 각 지역 및 국가의 의사결정을 지원하는 중요한 요소다. 이는 또한 ICAO가 관련상황을 평가하고, 회원국과 업계의 요구에 부응하기 위해 효율적이고 신속하게 회원국이 실행을 위한 노력에서 마주한 과제를 인식하며, 모범사례에 대한 공유도 가능하게 한다 (지침, 교육훈련, 도구 및 전문가 지원 등 포함).

CRRIC(3.2 참조)의 필수요소로서, ICAO는 회원국이 CART 권고사항에 대한 이행경과를 모니터링하고, 문서화하며 보고할 수 있는 온라인 도구를 제작했으며, 또한 'Take-off 지침서'에 포함된 내용에 대한 서비스 제공자의 이행수준을 확인할 수 있도록 하였다. 사용이 가능하게 되는 즉시 기법과 구성요소 등을 변경 및 재배치할 수 있는 방법이 채택될 것이다. 현재 사용하는 온라인 기법들은 다음과 같다.

1) 회원국의 11개 항목의 CART 권고사항에 대한 이행경과를 보고할 수 있는 온라인 격차분석 기법(online gap analysis tool)

2) 위험도 경감조치 데이터베이스(CART 권고 11참조), 회원국이 서비스 제공자(이 경우 항공 운영자 및 국제비행장 운영자)의 'Take-off 지침서'에 게재되어 있는 위험도 경감조치의 이행경과를 보고하기 위함이다. 회원국은 다양한 항공기관과의 파트너십을 통해 '하나의 항공팀(one aviation team)'으로 활동하며, 특히 국제항공운송협회(IATA, International Air Transport Association), 국제공항협의회(ACI, Airports Council International), CAPSCA 프로그램 및 관련 공중보건회랑(Public Health Corridor)과 협력하면서, 서비스 제공자의 평가에 가용한 모든 자원을 활용하도록 권장된다.

이러한 온라인 기법들은 회원국의 효과적이고 시의적절한 실행을 위한 노력에서 직면하는 도전 과제와 장벽, 모범사례 조치의 공유, 회원국이 채택한 추가조치, CART 권고사항 및 지침에 대한 정보를 제공하는 데 도움이 된다. 이는 CART 보고서 또는 'Take-off 지침서'에 대한 향후 업데이트를 용이하게 할 것이다. 수집된 데이터는 ICAO의 실행지원활동의 효율성 평가, 추가적인 iPACK의 필요성 여부 파악, 담당 ICAO 사무국 그룹 및 위원회에 대한 유용한 정보제공에도 도움이 될 것이다. 보고의 효율성과 일관성 확보를 위해, 회원국은 CART 권고사항 및 지침에 대한 후속조치 및 이행여부에 대해 ICAO에 보고하기 위한 '국가 연락기관'('national focal points')을 지정하도록 요구될 것이다. 각 회원국의 국가 연락기관 리스트는 CRRIC에 게재될 것이다.

관련정보와 교훈사례의 공유를 위해 CRRIC에는 회원국이 다양한 조치의 이행과 관련하여 직면한 과제를 비롯하여 모범사례와 해결책을 공유할 수 있는 정보공유 도구가 포함되어 있다. 회원국 간의 호환을 위해 CART 보고서의 내용과 'Take-off 지침서' 내용을 담은 ICAO 표준 프레젠테이션 슬라이드 양식(standard ICAO presentation slide-deck)을 제공한다. CART 보고서에 대한 모바일 사용을 위해 ICAO CART 전용 웹사이트를 구축했다. 이를 통해 모든 iPACKS 정보도 제공된다.

5.2 현황게시판과 보고

CRRIC에 세계의 실행현황을 모니터링하기 위한 현황게시판(dashboard)이 생성되었으며, 여기에는 각 회원국의 실행수준과 현황의 평가를 위한 세부지표와 관련정보가 포함되어 있다. 회원국 및 업계 관계자들은 이 현황게시판을 통해 관련 상황의 진행 상태를 추적하고 COVID-19와 관련한 안전운영 정책에 대한 완화의 필요성 여부를 지속적으로 재평가할 수 있다.

ICAO는 또한 정보에 입각한 데이터기반 의사결정을 위해 COVID-19가 항공운송에 미치는 경제적 영향을 모니터링하고 평가하고 있다. 이 분석은 항공산업의 현황정보를 제시하고 미래전망 시나리오를 제공하며, 정기적으로 업데이트되어 ICAO 웹사이트에 게재된다.

<https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>

또한, 자동종속감시시설방송(ADS-B, Automatic Dependent Surveillance-Broadcast)데이터와 ICAO 항공운송 통계보고 데이터를 사용하여, COVID-19의 영향과 추이 및 항공사, 공항 및 ANS 제공자의 운영적·경제적 측면, 국가 간 운항을 포함한 항공기 운용현황 등을 평가하기 위한 다자 대화형 현황게시판을 만들었다.

<https://www.icao.int/sustainability/Pages/COVID-19-Air-Traffic-Dashboard.aspx>.

이 현황게시판은 현재 회원국 및 항공산업의 전문가가 공동개발 중인 다학제간 장기교통예측 그룹(Multi-Disciplinary Working Group on Long-term Traffic Forecasts)을 통해 COVID-19 이후(post-COVID-19) 중장기 항공교통예측으로 보완될 것이다.

6. 정기검토와 업데이트

6.1 피드백의 수집 및 처리

ICAO는 회원국 및 산업관계자가 CART 보고서 및 'Take-off 지침서'의 내용과 관련하여 정기적으로 피드백을 제공하도록 권장한다. 이러한 피드백은 지역사무소의 조정체계를 통해 수합되며, 또한 CRRIC에서 사용할 수 있는 온라인기법을 통해 직접 수집될 것이다. 수집된 정보는 검토될 것이며, 결과는 모든 회원국과 업계관계자의 이익을 위해 사용될 수 있도록 제공될 것이다.

6.2 글로벌 실행 로드맵의 정기검토

ICAO는 회원국의 위험도 완화조치 시행의 추이와, 궁극적인 목표인 항공산업의 정상운영으로의 복귀를 모니터링 할 것이다. GIR은 COVID-19와 관련한 제반 상황의 변화를 반영하기 위해 업데이트될 것이다. ICAO 본부와 지역사무소 간의 정기회의가 소집되어 COVID-19의 진행추이와 이에 따른 GIR의 수정, 보완 필요성 여부에 대해 논의할 것이다. 항공산업이 정상운영으로 돌아가는 목표일은 관련 상황의 추이 및 변화에 따라 적절히 재조정될 것이다.

6.3 'Take-off 지침서' 및 기타 지침에 대한 개정 제안사항의 접수 및 처리

변화하는 상황 및 추이를 반영하기 위한 개정의 필요여부를 결정하기 위해 'Take-off 지침서'에 대한 검토가 수시로 이루어질 것이다. 이와 관련하여, 지역사무소는 운영경험을 기반으로 'Take-off 지침서'에 포함된 위험도 완화조치 중 어느 항목이 효과적인지, 어느 항목이 제거, 수정 또는 추가되어야 하는지 등을 판단하기 위해 회원국 및 업계관계자와 협력할 것이다. 지역사무소는 또한 회원국로부터의 피드백을 수집하여 본부와 공유, 통합할 것이다. 이 작업은 업계관계자들과의 긴밀한 협업을 통해 지속적으로 수행될 것이다. 제반 상황이 변화함에 따라 지속적으로 위험도 완화조치에 대한 변경과 수정이 이루어질 것이며, 'Take-off 지침서'에 대해 정책에 관련되지 않은 기술적·절차적인 개정은 사무총장의 권한으로 공표되어 의회에 보고될 것이다. 'Take-off 지침서'에 대한 수정을 위해 CART 보고서에 포함된 핵심원칙 또는 권고사항의 수정이 필요한 경우, 관련내용은 사무총장의 권한에 따라 공표되기 전에 CART 내부 조정절차를 겪고, 의회에 대한 보고절차를 밟을 것이다.

결론

글로벌 실행 로드맵(GIR; Global Implementation Roadmap)은 항공산업의 신속한 운영재개, 지속가능한 회복을 달성하며 보다 탄력적인 항공시스템을 구축하고자 하는 확고한 목표를 가지고, 회원국 및 항공산업이 ICAO의 활동, CART 권고사항 및 지침을 원활히 이행할 수 있도록 지원한다.

이러한 성과지향적 활동은 ICAO에 의해 구축된 CAPSCA와 같은 각 지역 및 세계를 아우르는 플랫폼을 통해 회원국, 국제기관, 지역기관 및 업계 전반의 협력과 노력이 전제되어야 할 것이다. 지속적인 상호 커뮤니케이션, 정보교환 및 이행현황보고 등을 통해 ICAO는 회원국과 업계의 당면과제와 요구를 정확하게 파악할 수 있을 것이며, 이에 따라 실행패키지(iPACK; Implementation Packages)의 확충과 모범사례의 공유 등을 통해 실행도 및 지원능력을 향상시킬 수 있을 것이다. 회원국으로부터 수집된 정보와 피드백을 통해 CART 보고서 및 'Take-off 지침서'에 대한 향후 업데이트도 진행될 것이다.

지역사무소는 회원국과 가까운 지리적 특성을 활용하여 실행활동, 체계 및 도구·기법 등에 대한 정보를 업데이트하고, 회원국이 온라인 플랫폼을 통해 진행상황을 보고하고 도움이 필요한 경우 ICAO에 연락하도록 권장할 것이다. 또한 지역사무소는 GIR과 각 지역의 목표에 따른 이행을 접목시켜 CART 권고사항 및 지침에 위배되는 일이 없도록 할 것이다.

위기이후 회복에 있어 항공산업의 중요한 역할과 지역, 국가 및 세계의 우선순위에 대한 인식과 가치제고를 위해, 회원국의 CART 권고사항 및 지침의 실행에 대한 적극적인 참여와 확고한 의지가 필수적이다. 이런 맥락에서 ICAO는 질병의 대유행으로 인해 야기되는 시급한 문제와 도전과제에 대처하기 위해 필요한 적극적인 지원과 실행활동의 확대에 대한 임무와 역할을 재확인한다.

위기관련 불확실성에 대한 인지를 기반으로, GIR은 안전성과 지속가능성이 보장된 미래의 항공산업 재개와 재도약 및 탄력적인 항공시스템의 정착임무를 성공적인 결말로 이끌기 위해 관련활동의 도입과 시행에 있어 유연성을 유지할 것이다.

별첨자료 1

CART 권고사항(CART Recommendations)과 글로벌 실행 로드맵(GIR; Global Implementation Roadmap)

CART 권고사항 (CART Recommendations)	GIR 참조자료(GIR References)	
	Chapter	Section
항공안전 관련조치 (권고 1, 2, 3) Aviation Safety-Related Measures (Recommendations 1, 2, 3)	3	3.3: 항공안전(Aviation Safety) 3.7: 비행장(Aerodromes) 3.8: 항행서비스(Air Navigation Services) 3.10: 일반항공 (International General Aviation)
항공 공중보건 관련조치 (권고 4, 5) Aviation Public Health-Related Measures (Recommendations 4, 5)	3	3.4: 공중보건 관련조치 (Public health-related measures)
보안-출입국간소화 관련조치 (권고 6, 7, 8, 9) Security- and Facilitation - Related Measures (Recommendations 6, 7, 8, 9)	3	3.5: 출입국간소화(Facilitation) 3.6: 항공보안(Aviation Security)
경제적·재정적 조치(권고 10) Economic and Financial Measures (Recommendation 10)	3	3.9: 항공운송경제(Air Transport Economics) 3.11: 자원의 동원(Resource Mobilization)
ICAO를 통한 모니터링 및 경험공유(권고 11) Monitoring and Sharing of Experiences through ICAO (Recommendation 11)	4 & 5	4.1 & 4.2: 조정활동 (Coordination activities) 5.1 & 5.2: 모니터링 및 보고활동 (Monitoring and Reporting Activities)

별첨자료 2

CART Report – Recommendations)

(<https://www.icao.int/covid/cart/Pages/CART-Report---Recommendations.aspx>)

Recommendation 1

During the global COVID-19 outbreak, Member States should continue updating COVID-19 Contingency Related Differences (CCRDs) in the Electronic Filing of Differences (EFOD) subsystem.

Recommendation 2

Member States should avoid retaining any COVID-19 related alleviation measures as soon as normal operations are resumed. Differences that remain after the contingency if any should be filed in the EFOD system.

Recommendation 3

Member States should expedite the development of guidance for safety management of new operations or operation change during this crisis.

Recommendation 4

Global and regional harmonization of procedures is essential to strengthen public and passenger confidence in air travel. To that end, Member States should establish aviation public health procedures aligned with the guidance in the Take-off: Guidance for Air Travel through the COVID-19 Public Health Crisis.

Recommendation 5

In order to support the fastest possible return to normal aviation operations, Member States should regularly review the necessity of continuing the application of risk mitigation measures as the risk of COVID-19 transmission diminishes; and measures which are no longer needed should be discontinued.

Recommendation 6

Member States that have not done so should immediately establish a National Air Transport Facilitation Committee (or equivalent) as required by Annex 9 to increase national level cross-sectoral coordination.

Recommendation 7

Member States should systematically use a Passenger Health Locator Form to ensure identification and traceability of passengers to help limit the spread of the disease and resurgence of the pandemic.

Recommendation 8

While temporarily adapting their security-related measures, using the guidance provided, Member States should strengthen their oversight system to ensure these measures are consistently applied with the objective of protecting aviation against acts of unlawful interference.

Recommendation 9

Member States should take measures to ensure that relevant personnel are provided training to identify and manage unruly passenger situations related to non-respect of essential aviation public health and safety measures.

Recommendation 10

Member States should consider appropriate extraordinary emergency measures to support financial viability and to maintain an adequate level of safe, secure and efficient operations, which should be inclusive, targeted, proportionate, transparent, temporary and consistent with ICAO's policies, while striking an appropriate balance among the respective interests without prejudice to fair competition and compromising safety, security and environmental performance.

Recommendation 11

Member States should facilitate information-sharing and exchange on their actions and best practices by contributing to an ICAO database of measures.

ATTACHMENT to State letter EC 6/3-20/80

ICAO GLOBAL ROADMAP SUPPORTING THE
IMPLEMENTATION OF THE RECOMMENDATIONS
AND GUIDANCE OF THE COUNCIL AVIATION
RECOVERY TASK FORCE (CART) FOR THE RESTART,
RECOVERY AND RESILIENCE OF CIVIL AVIATION
FOLLOWING THE COVID-19 OUTBREAK

(GLOBAL IMPLEMENTATION ROADMAP)

Executive Summary.....	3
1- Introduction	4
2- Scope.....	4
3- Implementation Support Activities.....	4
3.1 Implementation Packages (iPACKs)	4
3.2 COVID-19 Response and Recovery Implementation Centre (CRRIC)	5
3.3 Aviation Safety.....	5
3.4 Public Health Related Measures.....	6
3.5 Facilitation	8
3.6 Aviation Security.....	9
3.7 Aerodromes	10
3.8 Air Navigation Services	10
3.9 Economic and Financial Measures	11
3.10 International General Aviation	12
3.11 Resource Mobilization	12
3.12 Communication	13
4- Coordination Activities	14
4.1 Objectives, Mechanisms and Tools	14
4.2 Coordination with Member States, Regional Organizations and Commissions	14
4.3 Coordination with Industry Stakeholders.....	15
4.4 Coordination with WHO and Other UN Entities	15
5- Monitoring and Reporting Activities.....	15
5.1 Objectives, Mechanisms and Tools	15
5.2 Dashboards and reports	17
6- Periodic Reviews and Updates.....	17
6.1 Collection and Processing of Feedback	17
6.2 Periodic Reviews of the Global Implementation Roadmap.....	17
6.3 Identification and Processing of Proposed Amendments to the “Take-off” Guidance Document and Other Guidance Material	17
Conclusion.....	19
Appendix	20
Mapping of CART Recommendations with the content of the Global Implementation Roadmap (GIR) ...	20

Executive Summary

The mission of the present *Global Implementation Roadmap* (GIR) document is to contribute to the restart and recovery of the civil aviation system by establishing an enabling framework for ICAO to effectively implement the recommendations and guidance outlined in the Council Aviation Recovery Task Force (CART) Report and the associated “Take-off” guidance document. A series of ICAO’s priority activities and initiatives contained in the GIR aim to support, coordinate and monitor the implementation of CART recommendations and guidance by States and industry. The GIR allows for appropriate flexibility in the implementation efforts in light of national and regional specificities and needs; and therefore positions itself in support and complement of actions made by States, industry and other stakeholders, where necessary and in respect of their responsibilities. Through the GIR, global and regional initiatives will be aligned and updated with associated timelines in the online interactive version of this roadmap, which will be accessible through the COVID-19 Response and Recovery Implementation Centre (CRRIC).

The GIR identifies outcome-driven activities and initiatives undertaken by ICAO, ranging from implementation support and coordination to monitoring and reporting:

- a) **Implementation support activities** focus on providing guidance, training tools and expert assistance to States in line with the CART recommendations on areas of aviation safety, aviation public health, facilitation, aviation security and economic and financial measures, as well as pertinent aspects of aerodromes, air navigation services, international general aviation. They also include activities related to resource mobilization and communication. As a cornerstone of these activities, ICAO is developing and deploying Implementation Packages (iPACKs) tailored to the evolving needs of States and the industry. In addition, Regional Offices continue to provide assistance to States by adopting and implementing regional initiatives while ensuring alignment with the GIR.
- b) **Coordination activities** aim to enhance cooperation and synergies between ICAO, States, regional organizations and commissions, industry stakeholders and the World Health Organization (WHO) and other United Nations (UN) entities to avoid duplication of efforts in implementing the CART recommendations and guidance. Specific coordination mechanisms enable the effective and timely exchange of information and experience, including best practices, challenges and lessons learnt, among all the stakeholders. The Collaborative Arrangement for the Prevention and Management of Public Health Events in Civil Aviation (CAPSCA) programme will continue to be an essential forum for multi-sectoral collaboration on public health-related measures.
- c) **Monitoring and reporting activities** are facilitated through multi-functional interactive tools available in the CRRIC, including a gap analysis tool, a database of risk mitigation measures as well as an information-sharing tool. Various dashboards and reports are also available to monitor the global implementation status and to assess the ongoing impact of COVID-19 on air transport.

In line with the CART report and associated “Take-off” guidance document, the GIR is also intended to be a “living” document; and as such shall be periodically reviewed and adjusted to appropriately address the changing and new situation of the COVID-19 pandemic. Data, insights and feedback collected through the ICAO tools and mechanisms will enable accurate and continuous assessment of the evolving needs of States and the industry, which will consequentially be addressed in a timely and cost-effective manner.

1- Introduction

At its 220th Session, the ICAO Council approved the [Report](#) of the Council Aviation Recovery Task Force (CART) and the associated document entitled *Take-off: Guidance for Air Travel through the COVID-19 Public Health Crisis* (hereinafter referred to as the “Take-off” guidance document). The CART Report contains ten (10) key principles and eleven (11) recommendations for a harmonised international approach to aviation restart and recovery efforts. The “Take-off” guidance document includes measures to reduce public health risk to air passengers and aviation workers while strengthening confidence among the travelling public, global supply chain stakeholders and governments.

2- Scope

The Global Implementation Roadmap (GIR) presents ICAO’s activities, mechanisms and tools to support, coordinate and monitor the implementation of the CART recommendations and guidance. The GIR addresses all areas covered in the CART Report by following the key principles and the guiding considerations outlined in the “Take-off” guidance document, in particular the principle of ‘working as one aviation team’. In line with the GIR, global and regional initiatives will be documented, updated and adjusted, as appropriate, as the situation and needs evolve. These global and regional initiatives, along with the associated timelines, will be compiled in the online interactive roadmap (hereinafter referred to as the Online Roadmap) which will be accessible through the COVID-19 Response and Recovery Implementation Centre (CRRIC, paragraph 3.2 refers). The Online Roadmap will enhance transparency, allow flexibility in regional implementation, and facilitate partnerships with all stakeholders.

Since the outbreak of the COVID-19, and as part of the articulating role of ICAO, all Regional Offices have been actively involved in various activities to support States and the aviation industry at regional and national levels, in collaboration with relevant international and regional organizations, including RSOOs, and in liaison with Headquarters. In line with the regional activities and the GIR, each Regional Office will document the linkage between its initiatives and the GIR content, and document those initiatives and associated timelines on the Online Roadmap.

3- Implementation Support Activities

To support the implementation of the CART recommendations and guidance, ICAO will make use of all available resources, including through the Collaborative Arrangement for the Prevention and Management of Public Health Events in Civil Aviation (CAPSCA), enhanced cooperation with the industry, Regional Safety Oversight Organizations (RSOOs) and ICAO regional groups. In several cases, existing regional ICAO technical cooperation projects, especially Cooperative Development of Operational Safety and Continuing Airworthiness Programmes (COSCAPs), will contribute to the implementation support activities.

3.1 Implementation Packages (iPACKs)

As an essential part of the implementation support activities, Implementation Packages (iPACKs) continue to be developed in full alignment with the CART recommendations and guidance. The iPACK is a bundle

of guidance material, training, tools, expert assistance and, when applicable, procurement guidance. It aims at facilitating and guiding the implementation of the applicable ICAO provisions and recommendations by State entities (e.g. Governments, Civil Aviation Authorities and National Air Transport Facilitation Committees), aviation service providers, supply chain stakeholders and their personnel. The contents of the iPACKs can be customized according to specific needs of regions, sub-regions or States. Two iPACKs (for facilitation and safety management) are currently available for deployment, and additional ones are under development. Further information can be found at: <http://www.icao.int/iPACK>.

3.2 COVID-19 Response and Recovery Implementation Centre (CRRIC)

A COVID-19 Response and Recovery Implementation Centre (CRRIC) was created on the ICAO Secure Portal (<https://portal.icao.int>). The CRRIC bundles resources and tools to assist implementation support, coordination, monitoring and reporting activities; and provides easy access to, inter alia:

- standard slide-deck presenting the content of the CART report and the “Take-off” guidance document;
- dedicated CART website providing mobile access to the content of the CART report, as well links to iPACKs and assistance activities delivered by CASPCA or other means;
- the Online Roadmap;
- a series of webinars related to the CART recommendations and guidance;
- a list of focal points in regions and Member States;
- email support hotline to answer CART-related questions;
- online tools; and
- dashboards.

3.3 Aviation Safety

CART Recommendation 1 - *During the global COVID-19 outbreak, Member States should continue updating COVID-19 Contingency Related Differences (CCRDs) in the Electronic Filing of Differences (EFOD) subsystem.*

Providing regulatory certainty to air operators during the COVID-19 contingency is paramount for the sustainability of international civil aviation. Physical distancing practices, closure of workspaces in Civil Aviation Authorities (CAAs) in some States and other measures as a result of the COVID-19 outbreak made it difficult for some States to comply fully with certain ICAO Standards. A focus of ICAO has been to support States in managing temporary departures from ICAO Standards (hereinafter referred to as ‘alleviations’) while ensuring that any associated safety risks are adequately addressed, facilitating recognition and acceptance by other States, and making that information readily available for all stakeholders.

The CCRD sub-system of the EFOD system allows States to file temporary differences and at the same time indicate what they would find acceptable from other State alleviations to facilitate international operations and meeting their obligations under Article 40 of the *Convention on International Civil Aviation* (Chicago Convention). Through its Regional Offices and the RSOOs, ICAO is identifying States’ needs and providing any further guidance when required by working with subject matter experts nominated by States and international organizations to Panels. ICAO also continues to review published alleviations and, in consultation with States, keep the list of alleviations up-to-date. States will indicate in the CCRD when

they resume normal surveillance activities and are expected to continue accepting alleviations from other States until COVID-19 is over.

CART Recommendation 2 - Member States should avoid retaining any COVID-19 related alleviation measures as soon as normal operations are resumed. Differences that remain after the contingency if any should be filed in the EFOD system.

Retaining safety operational contingency measures beyond the required period can create undue burden for States and industry. ICAO is working with industry to identify expiring operational safety alleviations, and coordinating with relevant States through Regional Offices to reassess their published alleviations and announce the resumption of their normal surveillance activities when appropriate.

CART Recommendation 3 - Member States should expedite the development of guidance for safety management of new operations or operation change during this crisis.

States need to adopt a risk-based approach to surveillance activities with the establishment of mechanisms to ensure that service providers are actively managing any new risks while continuously complying with the requirements under which their approvals were granted. Capability to conduct remote activities will also need to be developed to address the challenges of conducting on-site surveillance. A new COVID-19 webpage on the Safety Management Implementation (SMI) website ([Safety Management Implementation COVID-19 webpage](#)) has been created to help States with Tabletop exercises to simulate the restart of operations. This website also contains links to Member States' websites where guidance is published. In addition, practical examples and tools are collected to complement the *ICAO Handbook for CAAs on the Management of Aviation Safety Risks related to COVID-19* (Doc 10144).

3.4 Public Health Related Measures

CART Recommendation 4 - Global and regional harmonization of procedures is essential to strengthen public and passenger confidence in air travel. To that end, Member States should establish aviation public health procedures aligned with the guidance in the *Take-off: Guidance for Air Travel through the COVID-19 Public Health Crisis*.

CART Recommendation 5 - In order to support the fastest possible return to normal aviation operations, Member States should regularly review the necessity of continuing the application of risk mitigation measures as the risk of COVID-19 transmission diminishes; and measures which are no longer needed should be discontinued.

CAPSCA mechanism

CAPSCA is an instrumental platform bridging the public health and aviation sectors, which encourages multi-sectoral collaboration between the United Nations (UN) entities, multiple sectors of national authorities, including CAAs, public health authorities, customs and immigration, as well as industry stakeholders at international, regional and national levels. CAPSCA is strongly supported by WHO with active participation in CAPSCA activities. ICAO and WHO have developed a joint funding proposal to support CAPSCA COVID-19 implementation activities. During the COVID-19 pandemic, CAPSCA has further

strengthened its partnerships with States (increased membership of ICAO States) and the industry (new partnerships) resulting in enhanced coordination and collaboration to support States and the industry. The World Health Organization (WHO) has also supported the involvement of regional and national public health authorities in CAPSCA activities.

Since the beginning of the pandemic, public health and aviation guidance material and best practices have been disseminated on the [CAPSCA website](#), which will be revamped and relocated to the ICAO main frame. Through the CAPSCA on-line training package, ICAO has accelerated its training in coordination with the Joint Aviation Authorities Training Organisation (JAATO) and Member States, to increase the pool of the subject matter experts and enable assessment and monitoring of the public health measures implementation in States. Additional training has also been provided through CAPSCA webinars and regional meetings, as well as by supporting WHO's regional virtual trainings, and vice-versa. All of these activities will be continued with the focus on regional implementation, mainly through CAPSCA technical assistance visits, which are designed to assess preparedness and response plans and provide recommendations for improvement. Initially, this will be done by submission through on-line checklists completed by States, followed by webinar discussion with all stakeholders and then, pending resources and travel restrictions, on-site assessments.

Public Health Corridor (PHC) Concept

Based on the survey results on health related restrictions and procedures by States and international organizations in response to the COVID-19 pandemic, new CAPSCA guidance on *Implementing a Public Health Corridor to Protect Flight Crew during the COVID-19 Pandemic* was published in May 2020 (Electronic Bulletin 2020/30 refers). The initial guidance, which was applicable to flight crew conducting cargo operations, was subsequently revised with the most recent available scientific information and with an expanded scope to maintenance, ferry, and delivery flight operations (Electronic Bulletin 2020/36 refers). Further guidance addressing humanitarian, repatriation and scheduled passenger flights is under development through CAPSCA.

The objectives of the PHC are to ensure continued flight operations with minimal restrictions, prevent the spread of COVID-19 through air travel, protect the health and safety of crew and passengers and strengthen passenger confidence in air travel. The key elements of this concept includes the use of "clean" crew, "clean" aircraft, "clean" airport facilities and transporting "clean" passengers and cargo, with "clean" meaning as far as possible a "COVID-19 free" environment.

The PHC expands on CAPSCA activities and is a mechanism to implement the modules outlined in the "Take-off" guidance document (crew, aircraft, airport facilities, and cargo). Various means such as CAPSCA and CART forms and templates, on-line reporting and monitoring tools, and Smart Phone applications will be used to encourage digitalization, where possible, and to ensure uniform implementation of the guidance. PHC forms to date include: the Crew COVID-19 status Card (PHC Form 1); Aircraft COVID-19 disinfection control sheet (PHC Form 2); and the Airport COVID-19 cleaning/disinfection control sheet (PHC Form 3). More forms and guides are currently under development, including a Passenger COVID-19 Status Card, a Quick Reference Guide (QRG) on Health Restrictions implemented in Arrival States and a Quick Reference Guide on Health Restrictions implemented in Departure States. Use of QRG forms will facilitate mutual recognition of measures by States, and thus reduce the application of excessive health restrictions, e.g. quarantine measures. These forms will be made available to States on the CRRIC and also to operations crew through aeronautical information circulars (AICs) that allows for quick updates of

information. Implementation of the PHC will be supported by capacity building and training, by means of webinars, a PHC course and iPACK related to the PHC.

3.5 Facilitation

CART Recommendation 6 - Member States that have not done so should immediately establish a National Air Transport Facilitation Committee (or equivalent) as required by Annex 9 to increase national level cross-sectoral coordination.

Effective coordination is crucial not only to facilitate an effective restart and recovery of aviation but also to ensure a safe, secure, efficient and sustainable air transport system. Standard 8.19 of Annex 9 – *Facilitation* to the Chicago Convention mandates establishment of appropriate committees to provide a forum for consultation and information-sharing about facilitation matters amongst government stakeholders including: civil aviation, customs, immigration, quarantine, public health and other authorities, representatives of other air transport-related communities (including those related to both passenger and cargo operations) and industry at the national and airport levels.

ICAO will monitor and support State efforts to collaborate in such fora, and through Regional Offices, with a view to alleviating challenges for both passenger and cargo services. The Organization has already collated information on existing structures in place at national level during its initial response to the COVID-19 pandemic, which will provide for direct targeted outreach where required. Further, a series of webinars on Facilitation matters will be held to assist States establish National Air Transport Facilitation Committees or similar arrangements.

ICAO will stimulate the establishment and active work of collaborative, cross-sectoral National Air Transport Facilitation Committees through training, capacity building and targeted outreach. Outreach on National Air Transport Facilitation Committees will be founded upon existing guidance material, in particular, the *Model National Air Transport Facilitation Programme* (Doc 10042 – available on the ICAO public website); and support of Regional Offices and States' National Points of Contact for facilitation. This guidance will be amended periodically as new and updated best practices come to light following the gradual restart and recovery of aviation. States are required to continually update information on the activities of National Air Transport Facilitation Committees to inform their status of implementation.

The CART Report (page 10 refers) states that “ICAO should lead and facilitate the review of global standards, plans and policies, especially health-related provisions in coordination with the WHO, to support States in building a resilient aviation system.” In this regard, a newly-established ICAO Task Force on Health Issues Outbreaks in Aviation was mandated to review and update, as required, existing health-related provisions and corresponding guidance material contained in Annex 9 in accordance with the planned timelines (as stipulated in Attachment A to State letter 2020/58).

CART Recommendation 7 - Member States should systematically use a Passenger Health Locator Form to ensure identification and traceability of passengers to help limit the spread of the disease and resurgence of the pandemic.

Public health surveillance measures include passenger contact tracing to prevent the spread of COVID-19. To enable relevant authorities to quickly collect passenger contact information, a Passenger Health Locator Form has been developed (Appendix 13 to Annex 9 refers). Use of this form is recommended

when public health authorities suspect the potential for disease transmission on board an aircraft and a subsequent need for contact tracing (Recommended Practice 8.15.1 of Annex 9 refers). Information of form is intended to be held by public health authorities in accordance with applicable law and is to be used only for authorized public health purposes.

ICAO will monitor and assess States' usage of Passenger Health Locator Forms and make modifications to the form, in collaboration with CAPSCA, the WHO and other relevant parties, if necessary to enhance global harmonization. To address the need for broader digitalization of information exchange, efforts will be made to further facilitate larger scale aviation movements of passengers and cargo by gathering the information using contactless digital tools, rather than on paper. Modification of the data collected will be considered when deemed necessary with the goal of ensuring global adherence to demonstrated best practices.

CART Recommendation 9 - Member States should take measures to ensure that relevant personnel are provided training to identify and manage unruly passenger situations related to non-respect of essential aviation public health and safety measures.

To implement this recommendation, a particular focus will be placed on monitoring whether all suitable measures are taken to guard against the occurrence of incidents and all relevant parties are suitably prepared in cases of unruly or disruptive passengers. In accordance with Standard 6.43 of Annex 9, States will need to ensure that passengers understand that compliance with sanitary measures is critical for their own safety and that of others and non-compliance is subject to punishment.

ICAO will remind States of their obligations to proactively curb and manage unruly passenger situations and, to the extent possible, support efforts by authorities to publish effective notices on the matter and make them readily available to passengers. Pursuant to Standard 6.44 of Annex 9, which requests States to ensure the appropriate training of the relevant personnel, ICAO will encourage full delivery of cabin crew training as prescribed in the *Handbook for Cabin Crew Recurrent Training during COVID-19*. Adherence to the ICAO/IATA guidance on the management of unruly passengers, contained within the *Manual on the Legal Aspects of Unruly and Disruptive Passengers* (Doc 10117), will be advocated.

Awareness will also be raised of relevant guidance contained in Annex 17 — *Security*, the *Security Manual* (Doc 8973), the *Manual on the Implementation of the Security Provisions of Annex 6* (Doc 9811), Annex 9 — *Facilitation* and *The Facilitation Manual* (Doc 9957) throughout ICAO's implementation activities on this matter. In addition, ICAO will request States to provide updates on incidents of unruly passengers associated with COVID-19 activities, information of which can be used to identify best practices for dissemination and to guide awareness raising and training activities.

3.6 Aviation Security

CART Recommendation 8 - While temporarily adapting their security-related measures, using the guidance provided, Member States should strengthen their oversight system to ensure these measures are consistently applied with the objective of protecting aviation against acts of unlawful interference.

ICAO will continue to support States with respect to aviation security during the COVID-19 pandemic through periodically updated guidelines, training and assistance, highlighting the importance of oversight and quality control of the implementation of aviation security-related contingency measures. In addition

to the security-related measures outlined in the “Take-off” guidance document, ICAO has developed the *Guidelines for Aviation Security Contingency Measures during the COVID-19 Pandemic*. It is made available for early use by States and stakeholders, as a working copy. The guidelines incorporate inputs and best practices shared by industry and State experts; and will be amended periodically as new and updated best practices come to light following the gradual resuming of aviation security operations worldwide. This will also be complemented by webinars (restricted to aviation security stakeholders concerned with the implementation of aviation security measures).

The implementation of the measures laid out in the guidelines should not undermine baseline security measures as set by Annex 17 Standards and Recommended Practices (SARPs). Should States not be in a position to implement certain Annex 17 SARPs, they should follow the mandatory procedure of filing a difference by indicating the reasons and the planned duration of the difference. The difference should be clearly linked to and driven by operational aspects related to the COVID-19 crisis.

3.7 Aerodromes

ICAO has published aerodrome related guidelines, including sample checklists for States, to address various challenges caused by the COVID-19 pandemic and facilitate aerodrome restart (available at: <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/aga.aspx>). In particular, ICAO has advised States of options to provide interim aerodrome certificates or extend the validity of aerodrome certificates, where required for a defined period based on established guidelines, while maintaining a robust State safety oversight system. These guidelines will be amended periodically based on lessons learnt and updated best practices following the gradual resuming of aerodrome operations worldwide. Global and/or regional webinars will continue to be held on relevant aerodrome topics. Regional Offices will continue to support the implementation of the ICAO guidelines by States in their respective regions, in collaboration with all stakeholders. They will also provide ICAO Headquarters with lessons learnt and feedback from States on the implementation of the ICAO guidelines.

3.8 Air Navigation Services

The constant changes in the operational and financial environments surrounding to air navigation services (ANS) and public health measures for essential works have brought new challenges to the global ANS system to maintain operations and services with required levels of availability, safety, and efficiency, in a context with a reduced number of operations. In some regions, States have modified the airspace structure to implement more efficient flight paths and separations, forcing the amendments of national plans and related documents.

The reduced traffic levels coupled with social distancing requirements has affected the number of active workstations, supervision functions, and duty times. In some cases, the number of working personnel is kept at the minimum to maintain operations in the facility. States should bear in mind the need for safety analysis and supervision to address key risks. ICAO is working with the Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) and other ANS providers in the development of a module(s) aligned with the “Take-off” guidance document.

Licensing, including training, rating, and proficiency for air traffic controllers (ATCOs), will continue to be a challenge in the short and near term. Alleviation measures in this regard are being updated by States in

the CCRD subsystem of the EFOD system, and the information on these measures is made available to all stakeholders through the ICAO COVID-19 website. In some regions, ANSPs are facing difficulties in carrying out the maintenance and calibration of meteorological (MET) equipment, ground and flight calibration NAVAIDS, and validation of Instrument Flight Procedures (IFPs). As this situation could impact the implementation of the Regional and Global Air Navigation Plan, ICAO will review and update respective plans to reflect changes as and when required.

ICAO will continue to support States with respect to ANS during the COVID-19 pandemic through periodically updated guidelines, coordination, cooperation, training/webinars and assistance. ICAO will foster cooperation with industry partners to address issues related to ANSPs operational staff to improve safety and efficiency and wellness of technical staff. According to the needs, ICAO will continue supporting States in the implementation of measures to enhance airspace efficiency, and to review and update air navigation plans to reflect changes. ICAO will continue to support States in reinforcing their cooperation to provide a seamless ANS and will mobilize financial resources to be allocated for ANS provision, in the framework of regional harmonized projects.

3.9 Economic and Financial Measures

CART Recommendation 10 - Member States should consider appropriate extraordinary emergency measures to support financial viability and to maintain an adequate level of safe, secure and efficient operations, which should be inclusive, targeted, proportionate, transparent, temporary and consistent with ICAO's policies, while striking an appropriate balance among the respective interests without prejudice to fair competition and compromising safety, security and environmental performance.

In response to the financial challenges faced by the industry, ICAO has been conducting a range of activities from economic analyses to developing tools and guidance. These activities provide States and all stakeholders with reliable information and guidance and leverage key indicators to make informed, data-driven decisions.

The most significant economic impact from the pandemic is on the liquidity and working capital deficits for the industry, which will risk operations not recovering to pre-pandemic levels and severely impact air connectivity - which both passengers and cargo depend on - in the near term. As there is no single set of documents currently in place to devise appropriate economic and financial measures, a stand-alone document will be prepared by compiling relevant existing material, including ICAO's air transport policies and guidance, which will also address the potential effect and constraint of each of the measures, and provide practical examples.

ICAO is also collecting information on national emergency and contingency plans implemented by States and the industry, as well as various financial and economic recovery measures to mitigate the impact of the pandemic on the aviation industry. This information will be published as a compendium, which will serve to identify necessary recommendations on lessons learnt with a view to developing appropriate guidelines to assist States in any future occurrence. As government support is often provided on an extraordinary scale, it is crucial for States to evaluate the benefits and risks associated with these measures using the internationally harmonized framework of national accounting. Using the Aviation Satellite Account (ASA) framework currently under development, a Value Added Calculator will be developed to allow States to assess how much value added can be generated through the support to aviation, as well as to the national economy as a whole such as Gross Domestic Product (GDP) and jobs.

The crisis is creating a surge in aircraft re-deployments and cross-border transfers of registration, while the current work arrangements make transmission of information and communications difficult for States that rely on manual execution, delivery and/or physical presentation of documents. To this end, ICAO is exploring the possibility of leveraging the International Registry, i.e. the worldwide database of financial interests on aircraft objects managed by Aviareto Ltd. under the Cape Town Convention and Aircraft Protocol, to create a trusted communication framework.

3.10 International General Aviation

While general aviation plays an important role in supporting communities during natural disasters and other emergencies, the COVID-19 pandemic has equally affected the operation of general aviation for both the lower end and large turbojet aircraft. Safety operational measures for alleviations related to international general aviation are included in the CCRD. ICAO is also working with the International Business Aviation Council (IBAC) and the International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations (IAOPA) in developing modules applicable to international general aviation, which would be incorporated into the next update to the “Take-off” guidance document.

3.11 Resource Mobilization

ICAO has developed a specific Resource Mobilization Strategy for the COVID-19 crisis (under the umbrella of ICAO’s general resource mobilization strategy), reflecting the uniqueness of the COVID-19 crisis in terms of the scale and protracted nature of the crisis, the related high cost of the response, and the urgent need to diversify the donor base to ensure sustained funding by mobilising both humanitarian and development resources and strengthening the organization’s engagement with non-traditional partners, both public and private. The objectives of this strategy is to mobilize and maintain quality, reliable and flexible resources, from public and private sector donors, in a timely manner to meet the needs of civil aviation in the context of the COVID-19 crisis. A priority is given to secure funding and financing through to the end of 2021 and beyond, especially for the CAPSCA programme and iPACKs as products to mobilize resources against. The ICAO Resource Mobilization Strategy is a living document and can be accessed on the [Resource Mobilization Platform](#) (direct link is [here](#)).

This strategy highlights aviation’s essential role in economic growth, job creation, delivery of goods and services, and global connectivity, and is vital to the most vulnerable States, including SIDS, LLDCs and least developed countries. Restoring air connectivity will be a key contribution to a successful and rapid recovery of the global economy post-COVID-19. Sustainable transport and aviation have no dedicated Sustainable Development Goal (SDG). However, civil aviation is enabling 15 out of 17 SDGs, with far reaching tangible impacts to the well-being and resilience of the people worldwide, including vulnerable populations.. To achieve the goal of financing the ICAO COVID-19 response on behalf of States, ICAO will set up structures and approaches to diversify the donor base and accept non-traditional donors and finance modalities if offered. International financial institutions, multilateral development banks, regional banks, regional economic commissions, foundations and private sector are a few examples of non-traditional donors; and innovative finance modalities include loans, blended financing, Development Impact Bonds (DIBs) and Social Impact Bonds (SIBs).

3.12 Communication

The CART Report (page 9 refers) states that “ICAO, civil aviation and public health authorities, in cooperation with the industry, should communicate clearly and effectively to strengthen the confidence of the travelling public and help individuals understand how they can contribute to a safe travel journey.”

Since the beginning of the COVID-19 outbreak, ICAO has been frequently communicating with States, the public and all relevant stakeholders (in particular, UN entities, industry, regional organizations, including RSOOs, and regional commissions) and sharing information on various aspects related to the pandemic, its impact on the aviation sector and the response and recovery activities. At ICAO Headquarters level, the information has been provided through numerous means, including:

- a) ICAO public website, with a dedicated COVID-19 Response and Recovery Platform containing links to the Regional Offices’ COVID-19 related websites and CAPSCA website;
- b) State letters and Electronic Bulletins;
- c) joint statements with the WHO or other UN entities;
- d) news releases;
- e) social media;
- f) organization of, or participation in webinars (including ones to promote the CART Report and “Take-off” guidance document, which have been organized in all regions available in English, French, Spanish and Russian) and other virtual meetings; and
- g) interviews with media.

In parallel, Regional Offices have been actively communicating with States and other stakeholders in their accreditation areas, both at strategic and tactical levels, and again through various means (such as public website, webinars, virtual meetings, social media, news releases, correspondence and targeted phone calls to State authorities and other stakeholders).

The main objectives of the communication have been to:

- a) ensure the transmission of relevant, consistent, accurate and updated information to all stakeholders;
- b) support the implementation of ICAO provisions and the CART recommendations and guidance;
- c) help obtain States’ commitment and engagement to the aviation restart/recovery activities;
- d) work with applicable stakeholders on appropriate campaigns aimed at strengthening consumer confidence in air travel;
- e) reach out to all stakeholders that may be affected by implementation activities related to regional roadmaps;
- f) assess and respond to States’ needs, in particular through the Regional Offices’ direct assistance; and g) enable effective and timely receipt and processing of feedback from States and other stakeholders.

Both Headquarters and Regional Offices will ensure clear, accurate, transparent and continuous communication with States, the public and all relevant stakeholders throughout the COVID-19 pandemic. A coordinated effort will be made on communication activities at global and regional levels.

4- Coordination Activities

4.1 Objectives, Mechanisms and Tools

CART Recommendation 11 - *Member States should facilitate information-sharing and exchange on their actions and best practices by contributing to an ICAO database of measures.*

The main objective of ICAO's coordination activities is to facilitate the exchange of information and experience, including best practices, challenges and lessons learnt, among all aviation stakeholders. They also enable cooperation and synergies between States, industry, regional organizations and regional commissions whenever possible and avoid duplication of efforts by them. ICAO will continue to make use of appropriate mechanisms to coordinate activities with all stakeholders, adjusting the frequency, type and scope of such coordination activities as needed. At Headquarters level, coordination mechanisms include CAPSCA, regular "Technical Meetings" with all stakeholders, RSOO Cooperative Platform meetings, and specific teams addressing matters related to air cargo, which is a vital component of the global supply chain. Regional Offices assume a key role for coordination at regional, sub-regional and bilateral levels, and also for inter-regional coordination when needed. The most appropriate mechanisms are used according to the situation and needs in each Region. Regional Offices will provide Headquarters with lessons learnt and feedback from States on the implementation of the CART recommendations and guidance.

The tools contained in the CRRIC will support coordination activities, in particular with respect to the exchange of information, the sharing of best practices, the provision of updates and the identification and implementation of support activities. Coordination and information sharing will also be supported by the continuous publication and update of information on the ICAO public websites, which States can use in reviewing and updating their implementation activities.

4.2 Coordination with Member States, Regional Organizations and Commissions

Coordination with regional organizations (including RSOOs) and regional commissions aims at ensuring a consistent regional strategy by identifying and implementing actions and projects that support States in their aviation restart, recovery and resilience efforts. These actions and projects will also facilitate the effective measurement of the level of implementation of the CART recommendations and guidance in States. Regional Offices, by leveraging their close position to the States, will continue to convene regular meetings with States, regional organizations (including RSOOs) and regional commissions. Support provided by Regional Offices ranges from the sharing of information on actions undertaken, experience, best practices, challenges encountered, initiatives implemented, and assistance required, to training and assistance activities. ICAO will encourage Member States, regional organizations and regional commissions to support capacity-building initiatives by providing relevant subject matter experts and other resources. The RSOO Cooperation Platform supports RSOOs in the conduct of risk analyses and the assessment of mitigation strategies for their concerned sub-regions based on operational commonalities of each State and the exchange of best practices, including COSCAPs.

Through the regional coordinating mechanisms, ICAO will ensure that States report when operations are returning to normal and mitigations are no longer necessary, update the CCRD subsystem accordingly and

continue to accept alleviations from other States until the entire community is back to normal operations. The initial target date for all States to return to normal operations is 31 March 2021.

4.3 Coordination with Industry Stakeholders

The CART Report (page 10 refers) states that “a closer and continuous collaboration between ICAO and civil aviation industry, as well as international and regional organizations, will be beneficial for information sharing and a harmonized global response suitable for all States, regions and stakeholders.”

As the global forum for international civil aviation, ICAO will continue to coordinate closely with industry partners, representing both passenger and cargo operations, to ensure their needs are recognized by aviation authorities and national regulators and to leverage industry expertise as appropriate. Both Headquarters and Regional Offices will keep abreast of implementation strategies and initiatives by the industry and strive for synergies whenever possible to ensure effective and timely implementation of the CART recommendations and guidance.

4.4 Coordination with WHO and Other UN Entities

At Headquarters level, ICAO coordinates and collaborates with WHO and other UN entities, principally through meetings of the Crisis Management Team, the UN Trade and Travel Working Group and CAPSCA, as well as collaborative work plans. Where appropriate, coordination with the wider UN community is performed in order to ensure that the full landscape around aviation operations is understood and considered, e.g. supply chain disruptions and challenges to airline operations arising from areas beyond airports such as terminal facilities, warehouses and land borders. Through the CAPSCA programme and other existing mechanisms, Regional Offices will maintain coordination with WHO Regional Offices and other relevant local UN Agencies involved in the implementation activities. Regional Offices will continue to support their activities when relevant taking into account the regional context, and ensure their participation to ICAO initiatives when deemed necessary.

Considering the similar impact of the pandemic on both air and maritime transport, ICAO will also maintain cooperation with the International Maritime Organization (IMO) to align the applicable practices for the respective modes of transport as necessary. This alignment is especially recommended on issues such as the facilitation of crew changes, and the tests and quarantine requirements.

5- Monitoring and Reporting Activities

5.1 Objectives, Mechanisms and Tools

The CART Report (page 10 refers) states that “a successful path from this crisis will rely on a diligent and consistent follow-up to these recommendations and measures at all levels, including ICAO”, and that “ICAO, in cooperation with all civil aviation stakeholders, should continue to monitor and assess the situation by leveraging this harmonized global approach for a timely response to the evolution of the crisis and by seizing the opportunity to reinforce the aviation ecosystem.”

The availability of timely and accurate information on the status of implementation of the CART recommendations and guidance is an important element to support decision making by States in the restart and recovery of international aviation operations, on a bilateral, sub-regional or regional basis. It also enables ICAO to assess the situation, identify challenges encountered by States in their implementation efforts and best practices that can be shared, and consequently adjust its implementation support activities (including guidance, training, tools and expert assistance) as appropriate, in an effective and timely manner, to meet the needs of State and the aviation industry.

As an essential element of the CRRIC (sub-part 3.2 refers), ICAO has made available online tools for States to monitor, document and report their progress in the implementation of the CART recommendations, as well as their service providers' level of implementation of the guidance contained in the "Take-off" guidance document. An agile approach will be taken to continuous deploy tools and components as soon as they become available. The online tools currently available include:

- 1) An online gap analysis tool, for the State to report (based on their self-assessment) on progress in the implementation of each of the 11 CART recommendations; and
- 2) A database of risk mitigation measures (as called for CART Recommendation 11), for the State to report on the level of implementation of the risk mitigation measures contained in the "Take-off" guidance document by their service providers (in this case, air operators and international aerodrome operators). States are encouraged to use all available resources for the assessment of their service providers, working in partnership, as 'one aviation team', with industry organizations, in particular the International Air Transport Association (IATA) and Airports Council International (ACI), and with the CAPSCA programme and related Public Health Corridor implementation initiatives.

These online tools help States provide additional information on, *inter alia*, intended or planned actions, challenges and barriers encountered to effective and timely implementation, sharing of measures considered as best practices, additional custom measures adopted by the State, and comments on the CART recommendations and guidance. This will facilitate future updates to the CART Report and/or the "Take-off" guidance document. The data collected will also be used to help evaluate the effectiveness of ICAO's implementation support activities, identify the need for additional iPACKs, and provide appropriate information to the responsible ICAO Secretariat groups and the Council. To ensure effectiveness and consistency in reporting, States will be requested to designate 'national focal points' for reporting to ICAO on the follow-up and implementation of the CART recommendations and guidance. The list of national focal points will be made available on the CRRIC.

To ensure the sharing of information and lessons learnt, the CRRIC contains an information-sharing tool to allow Member States to share best practices and solutions, as well as challenges with respect to the implementation of the various measures. To ensure harmonization, a standard ICAO presentation slide-deck presenting the content of the CART Report and the "Take-off" guidance document has been made available. A dedicated ICAO CART website is established to provide mobile access to the CART Report. It also provides access to all iPACKs.

5.2 Dashboards and reports

A dashboard has been created on the CRRIC to monitor the global implementation status, which includes indicators and associated information for evaluating the level of implementation by States. Through this dashboard, States and other stakeholders are able to track the evolution of the situation and continuously re-assess the need for COVID-19 related safety operational alleviations.

ICAO is also monitoring and assessing the economic impact of COVID-19 on air transport, including the supply chain, for informed, data-driven decision-making. The analysis presents the estimates of the current state of the industry, as well as provides forward-looking scenarios, and is regularly updated and published on the ICAO public website (<https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>). In addition, using Automatic Dependent Surveillance-Broadcast (ADS-B) data and ICAO statistical air transport reported data, multiple interactive dashboards were created to assess the evolving impact of COVID-19 on air transport, covering operational and economic aspects of airlines, airports and ANS providers, the status of aircraft utilization, as well as the level of country-pair traffic (<https://www.icao.int/sustainability/Pages/COVID-19-Air-Traffic-Dashboard.aspx>). This dashboard will be complemented by post-COVID-19 mid- and long-term air traffic forecasts, which are currently under development with experts from States and industries through the Multi-Disciplinary Working Group on Long-term Traffic Forecasts.

6- Periodic Reviews and Updates

6.1 Collection and Processing of Feedback

ICAO will encourage States and stakeholders to provide their feedback on a regular basis concerning the content of the CART Report and the “Take-off” guidance document. Such feedback will be received by Regional Offices through their coordination mechanisms, and will also be collected directly through the on-line tools available on the CRRIC. The information collected will be reviewed, and the review outcome will be made available for the benefit of all States and stakeholders.

6.2 Periodic Reviews of the Global Implementation Roadmap

ICAO will monitor the evolution of States’ risk mitigation measures and the eventual return to normal operations. The GIR will be updated as needed to reflect the changing landscape during the COVID-19 contingency. Regular meetings between ICAO Headquarters and all Regional Offices will be convened to discuss the evolution of COVID-19 contingency and any need to amend the GIR accordingly. The target date to resume normal operations will be continuously re-assessed and amended as deemed appropriate.

6.3 Identification and Processing of Proposed Amendments to the “Take-off” Guidance Document and Other Guidance Material

From time to time, the “Take-off” guidance document will be reviewed to determine if any amendments are needed to address the evolving situation. In this regard, Regional Offices will work with States and stakeholders to identify which risk mitigation measures contained in the “Take-off” guidance document are effective and which measures would need to be removed, adjusted or added based on their

operational experience. Regional Offices will also collect the feedback from States and share it to Headquarters for consolidation. This work will continue to be performed in close collaboration with all stakeholders. Changes and adjustments will be made to risk mitigation measures on an ongoing basis as the situation evolves, and non-policy related technical and procedural amendments pertaining to the “Take-off” guidance document will be published under the authority of the Secretary General and reported to the Council. Where proposed amendments to the “Take-off” guidance document may require modification of the key principles or recommendations contained in the CART Report, they will be coordinated within the CART before publication under the authority of the Secretary General and reported to the Council.

Conclusion

With the prominent goal to restart aviation operations, achieve a recovery in a prompt and sustainable manner and build a more resilient aviation system, the GIR encompasses, in a non-exhaustive manner, ICAO's priority activities and initiatives with essential means, to support States and industry in their implementation of the CART recommendations and guidance.

These outcome-driven activities will require efforts orchestrated by States, international and regional organizations and industry, through the platforms established by ICAO at global and regional levels, as well as fora such as CAPSCA. Continuous two-way communication, exchange of information and reporting of the implementation status will enable ICAO to accurately identify the challenges and needs of States and the industry; and consequentially address them with increased implementation and assistance capacity, for example, through the deployment of more iPACKs and sharing of more best practices. Information and feedback collected from States will also facilitate the future updates to the CART Report and/or the "Take-off" guidance document.

Regional Offices will leverage their close position to the States to, inter alia, update them on all activities, mechanisms and tools, and encourage them to report progress through the online platform and to reach out to ICAO for assistance. Regional Offices will also be able to streamline their regional initiatives with the GIR, ensuring alignment with the CART recommendations and guidance.

Accounting for aviation's instrumental role in the post-crisis recovery and its value and benefits towards the realization of national, regional and global priorities, States' firm engagement and willingness to the implementation of the CART recommendations and guidance is pivotal to navigate aviation through the course of restart and recovery. In this vein, ICAO reaffirms its highest commitment to actively providing support and expanding its activities as required to tackle imminent issues and challenges arising from the evolving pandemic.

Acknowledging the uncertainty surrounding the evolution of the crisis, the GIR will remain flexible in its approach and activities in order to lead its mission to a successful end, which shall always be a safe, secure and sustainable restart and recovery of the industry and more resilient aviation system in the future.

Appendix

Mapping of CART Recommendations with the content of the Global Implementation Roadmap (GIR)

CART Recommendations	GIR References	
	Chapter	Section
Aviation Safety-Related Measures <i>(Recommendations 1, 2, 3)</i>	3	3.3 : Aviation Safety 3.7: Aerodromes 3.8: Air Navigation Services 3.10 : International General Aviation
Aviation Public Health-Related Measures <i>(Recommendations 4, 5)</i>	3	3.4: Public health-related measures
Security- and Facilitation – Related Measures <i>(Recommendations 6, 7, 8, 9)</i>	3	3.5: Facilitation 3.6: Aviation Security
Economic and Financial Measures <i>(Recommendation 10)</i>	3	3.9: Air Transport Economics 3.11: Resource Mobilization
Monitoring and Sharing of Experiences through ICAO <i>(Recommendation 11)</i>	4 & 5	4.1 & 4.2: Coordination activities 5.1 & 5.2: Monitoring and Reporting Activities

— END —