



## 1. Мета цього Керівного матеріалу

Цей документ надає рекомендації суб'єктам авіаційної діяльності – експлуатантам України, які слід враховувати для отримання звільнення відповідно до Статті 11 Повітряного Кодексу України, що дозволить встановлювати обладнання на повітряних суднах (ПС) для перевезення хворих на гостру інфекційну хворобу (НІД). Таке обладнання, яке надалі називається пристроєм ізоляції пацієнтів (PID), повинно знижувати ризик зараження екіпажів та медичних бригад.

Транспортування пацієнтів, інфікованих COVID-19, та пацієнтів, які підозрюються у зараженні, є життєво важливим для ефективності служб охорони здоров'я та для самих пацієнтів. Уникнення зараження екіпажів та медичних бригад є життєво важливим для забезпечення безперервності основних медичних послуг, включаючи послуги медичних перевезень.

Цей документ стосується встановлення обладнання та зосереджується на наступному:

1. Комбінації носилок та PID;
2. Автономне встановлення PID;
3. Пристрої для відгородження, що використовуються для відокремлення зони кабіни від салону.

Цей керівний матеріал не стосується засобів індивідуального захисту, на які не поширюються вимоги щодо льотної придатності. Цей керівний матеріал не поширюється на складальні одиниці повітряної медичної служби без пристроїв PID або відокремлення.

Державна авіаційна служба України (ДАСУ) пропонує 2 способи, що дозволять негайне встановлення пристроїв, що знижують ризик зараження:

1. Процес звільнення, щодо якого надано подальші вказівки нижче.
2. Прискорений процес схвалення змін конструкції за допомогою класифікації "незначної зміни", описаної в главі 4.

## 2. Обсяг звільнень

**2.1.** Під час використання Статті 11 Повітряного Кодексу України для звільнення експлуатантів від певних вимог Авіаційних правил України, Частини 21 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника» АПУ-21(Part-21)<sup>1</sup>, Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань»<sup>2</sup> та Правил сертифікації експлуатантів, що здійснюють експлуатацію цивільних повітряних суден (літаків) з метою виконання комерційних транспортних перевезень згідно з вимогами OPS 1<sup>3</sup> необхідно зазначити наступне:

- 1) Період звільнення: період повинен базуватися на тривалості спалаху COVID-19, але в будь-якому випадку не повинен перевищувати 8 місяців.
- 2) Обсяг звільнення: в залежності від обставин.
- 3) Положення, щодо яких надаються звільнення, повинні бути обмежені нижчезазначеними:
  - a) 21.A.181(a)(1) АПУ-21(Part-21);
  - b) М.А.304, М.А.501, М.А.902(b)(2), М.А.902(b)(5) Додатку I (Part-M) до Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів,

<sup>1</sup> Авіаційні правила України, Частина 21 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника» АПУ-21(Part-21) затверджені Наказом Державної авіаційної служби України від 26 квітня 2019 року № 529 та зареєстровані в Міністерстві юстиції України 22 травня 2019 р. за № 543/33514

<sup>2</sup> Авіаційні правила України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань» затверджені Наказом Державної авіаційної служби України від 06 березня 2019 року № 286 та зареєстровані в Міністерстві юстиції України 28 березня 2019 року за № 316/33287

<sup>3</sup> Правила сертифікації експлуатантів, що здійснюють експлуатацію цивільних повітряних суден (літаків) з метою виконання комерційних транспортних перевезень згідно з вимогами OPS 1 затверджені Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.07.2010 № 430 та зареєстровані в Міністерстві юстиції України 22 липня 2010 р. за № 558/17853

компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань»;

- c) 145.A.42 Додатку II (Part-145) до Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань»;
- d) JAR-OPS 1.630 спільно з JAR-OPS 1.730 щодо носилок та пристроїв для ізоляції.

**2.2.** Звільнення повинно дозволяти на тимчасовій основі та за необхідності:

- a) встановлення на ПС не схваленого обладнання з метою зменшення ризику зараження екіпажів та медичних бригад;
- b) використання ПС та його обладнання.

**2.3.** Такі звільнення повинні обмежуватися лише тими випадками, коли відсутнє схвалення на встановлення обладнання (включаючи схвалене обладнання).

### **3. Послаблення (сфери уваги для компетентних органів)**

Наступні звільнення повинні надаватися за умови визначення конкретних послаблень:

- ⌘ на час, необхідний для отримання схвалення з льотної придатності або
- ⌘ на час для усунення будь-яких затримок виробництва, прийомки чи встановлення схваленого пристрою або
- ⌘ у випадку, коли встановлення не може відповідати усім вимогам щодо льотної придатності, або
- ⌘ у випадку, коли постійне схвалення не передбачається.

Послаблення для розгляду в рамках Статті 11 може містити комбінацію перелічених нижче елементів.

Зокрема, тимчасовий характер звільнення передбачає послаблення, коли певні вимоги до льотної придатності/суттєві вимоги не можуть бути виконані або виконані частково.

Для постійного використання необхідне схвалення зміни конструкції.

#### **3.1. Попередні умови встановлення**

- 1) Для пристрою ізоляції пацієнта:
  - a) схвалені системи екстреної медичної допомоги (EMS)/схема салону, включаючи носилки, є переважними, у іншому випадку потрібно продемонструвати/визначити адекватні альтернативні системи;
  - b) поєднання ізолюючого пристрою/носилок повинне забезпечувати належні обмеження для пацієнта при нормальних умовах польоту;
  - c) поєднання ізолюючого пристрою/носилок повинне мати можливість адекватного кріплення до схвалених систем екстреної медичної допомоги (EMS). Індивідуальні компоненти/аксесуари ізоляційного пристрою можуть бути приєднані окремо.
- 2) Для відокремлюючого пристрою:
  - a) адекватний доступ до аварійного виходу повинен залишатися доступним для всіх осіб, що знаходяться в ПС.
  - b) зв'язок командира ПС з екіпажем у салоні повинен бути забезпечений.
  - c) забезпечення адекватного кріплення матеріалів та фітінгів пристрою для відокремлення, щоб знизити ризик вільного переміщення предметів всередині та зовні.

#### **3.2. Аспекти послаблення щодо льотної придатності**

Тимчасовий характер звільнення є елементом послаблення.

Крім того, у випадку, якщо одиниця обладнання не була схвалена, наступні критерії льотної придатності не можуть бути повністю продемонстровані, але, тим не менш, їх слід максимально дотримуватися у наявні часові рамки.

1. Вимоги до горючості інтер'єрів відсіків

Пацієнт може використовувати кисень для медичних потреб. Кількість кисню, що перевозиться в салоні, повинна бути обмежена кількістю, необхідною для забезпечення потреб перевезених пацієнтів у даному ПС. Ні з яких інших причин не повинно існувати вільне повітря, збагачене киснем, якщо не буде досягнуто повної відповідності критеріям горючості.

2. Значення навантажень на схвалених носилках порівняно з максимально продемонстрованими навантаженнями при додаванні маси ізоляційного пристрою до маси пацієнта:

Додаткова маса ізоляційного пристрою на схвалених носилках повинна бути оцінена, фактори міцності конструкції на знос та інтервали обслуговування можуть бути враховані для компенсації.

3. Здатність стримуючих систем утримувати пацієнта у своєму сидінні/носилках/ізоляційному пристрої у всіх застосовних випадках гальмування.

Слід враховувати гальмування у випадку аварійної посадки наскільки це можливо, а також мінімізувати ймовірність виникнення аварійної посадки, наприклад, шляхом експлуатаційного обмеження, перерахованого в п.3.4.

4. Придатність щодо евакуації повинна підтримуватися.

Розташування носилок відносно аварійних виходів, об'єм пристрою і розташування та об'єм будь-яких засобів повинні враховуватися для мінімізації ризику того, що у осіб, які знаходяться в ПС, відсутній доступ до аварійних виходів після аварійної посадки. Можливо, необхідно встановити мінімальну та максимальну кількість осіб, що знаходяться в ПС відповідно. Для пристроїв ізоляції пацієнтів слід передбачити процедуру евакуації відповідно до параграфу 1)d) розділу 3.3.

### 3.3. Експлуатаційні аспекти послаблення

1) Види експлуатації:

ПС, які беруть участь у службах літакової (екстреної) медичної допомоги.

2) Експлуатаційні процедури та обмеження:

a) Процедури та обмеження, пов'язані з використанням пристрою:

Експлуатант повинен дотримуватися будь-яких умов або обмежень, передбачених у інструкції користувача несхваленого обладнання.

b) Зниження ризику, пов'язаного з незвичними навантаженнями, що застосовуються до несхваленого обладнання:

- i). уникати різких маневрів;
- ii). жодних польотів у райони, де очікується сильна турбулентність.

c) Зниження ризику пожежі у зв'язку з відсутністю вогнестійкості несхваленого обладнання та сумісності із системами кондиціонування:

- i). температуру салону та кондиціонування повітря слід встановлювати, щоб уникнути точок нагріву та будь-яких областей високого тиску на несхваленому обладнанні, наприклад, на пристроях відокремлення;
- ii). жодне обладнання не повинно генерувати надмірне тепло в безпосередній близькості від несхваленого обладнання.

d) Аварійна евакуація. Необхідно визначити процедуру аварійної евакуації:

- i). для будь-якої особи, що знаходиться в ПС, для якої доступ до наявних аварійних виходів частково перешкоджається несхваленим пристроєм;
- ii). для пацієнта, який перевозиться в РІД, за допомогою інших осіб, що знаходяться в ПС. Передпольотний інструктаж повинен бути проведений для осіб, що знаходяться в ПС, з метою визначення завдань, покладених на них в ситуації аварійної евакуації.

#### **3.4. Підтримання льотної придатності**

Інструкції щодо встановлення та зняття обладнання повинні спиратися на найкращі технічні рішення та повинні бути досить детальними, щоб забезпечити встановлення обладнання за призначенням. Інструкції повинні бути остаточно схвалені призначеним керівником САМО. Сертифікат передачі до експлуатації після встановлення повинен посилатися на інструкції, надані САМО, і повинен бути виданий організацією з технічного обслуговування.

### **4. Встановлення відповідно до схвалення зміни конструкції**

Для того, щоб забезпечити ранню доступність рішення щодо перевезень в рамках поточної ситуації з COVID-19, ДАСУ підтримує використання положень Статті 11 Повітряного Кодексу України, а також для поточних проектів – використання даного керівного матеріалу та надаватиме додаткову підтримку експлуатантам за необхідності.

Для постійного використання необхідне схвалення зміни конструкції.

#### **4.1. Положення щодо класифікації незначної зміни конструкції**

У контексті надзвичайної ситуації, створеної пандемією COVID-19, схвалені організації розробники з належним обсягом схвалення можуть перекласифікувати зміни

- ⌘ для встановлення РІД на існуючому схваленому обладнанні носилок та відповідно до застосованих норм льотної придатності;
- ⌘ для встановлення відокремлюючих пристроїв, що відповідають застосованим нормам льотної придатності

при впровадженні вищезазначених герметичних пристроїв як "Незначної зміни" та схвалити їх в рамках своїх привілеїв DOA.

Будь-які зміни в експлуатаційних процедурах повинні бути зроблені з урахуванням конкретної конфігурації кожної моделі ПС, на яку це розповсюджується.

Подальші вказівки, що мають бути враховані, наведені у главі 3.

#### **4.2. Класифікація інших змін**

Зміни, що не відповідають положенням 4.1, класифікуються як «Головні зміни» відповідно як «STC».

При подачі відповідної заявки зверніть увагу, що такі зміни будуть опрацьовані ДАСУ в першу чергу.

### **5. Уникнення деформації ринку в випадку звільнення згідно з пунктом 6 Статті 11 Повітряного Кодексу України**

Очікується, що деякі експлуатанти можуть працювати на ринку безпечних перевезень інфекційних пацієнтів і вже відреагували на запити щодо перевезення хворих на еболу чи інших сильно заражених пацієнтів. Однак попит, створений нинішньою кризою COVID-19, значно перевищує можливості ринку. Звільнення призначене для того, щоб дозволити всім експлуатантам одного типу повітряного судна задовольнити підвищений попит без зволікання, а за необхідності бути розширеним на інші типи ПС.

#### **1. Відносно DOA:**

Власники додаткового сертифіката типу (STC) знаходяться в кращому положенні щодо вчасного задоволення попиту медичних служб та експлуатантів, ніж організації, які не мають таких STC.

2. Відносно експлуатантів:

Експлуатанти, які вже оснащені схваленими пристроями, мають перевагу на цьому ринку, тому що новим учасникам потрібно буде інвестувати в такі схвалені пристрої, щоб отримати звільнення.

Надання тимчасового звільнення експлуатанту, який вже має договір, має поширюватися на всіх інших експлуатантів, які можуть подати заявку на тендери.

У випадках, коли існує деякий запас вищезгаданих пристроїв і для надання послуг може бути використаний парк ПС подібних типів, положення розділу 2.3 необхідно поширити на всі такі наявні типи. Це може стосуватися відокремлюючих пристроїв для розділення зони кабіни від салону літака.

За вищезазначених умов деформація ринку не відбудеться.

## **6. Інша застосовність**

Для польотів, які не підпадають під дію Повітряного Кодексу України, відповідні державні органи можуть використовувати цей Керівний матеріал в частинах що стосуються.

## **7. Примітка:**

Запити стосовно цього рішення мають бути направлені до відділу управління ризиками

E-mail: [safetyboard@avia.gov.ua](mailto:safetyboard@avia.gov.ua)