



Керівний матеріал ДАСУ - COVID-19

Вказівки з підтримання експлуатації вертольотів

У зв'язку з пандемією SARS-CoV-2

Видання № 01, Дата видання: 07/07/2020

Зміст

1.	Передумови	3
2.	Визначення	4
2.1	Повітряний Кодекс України.....	4
2.2	Правила з льотної експлуатації.....	4
3.	Експлуатаційні аспекти	5
3.1	Надзвичайні заходи, прийняті національними урядами.....	5
3.2	Характер польоту	5
3.3	Інформація щодо розташування лікарні	6
3.4	Питання, пов'язані з пасажирськими перевезеннями	6
3.4.1	Пасажирські перевезення та перевезення фахівців	6
3.4.2	Перевезення осіб, інфікованих вірусом COVID	7
3.5	Аспекти, що стосуються екіпажу.....	7
4.	Підтримання льотної придатності	8
5.	Зв'язок з (військовими) підрозділами з ліквідації наслідків надзвичайної ситуації / органами охорони здоров'я..	8
6.	Корисні посилання.....	8

1. Передумови

3 грудня 2019 року спалах нового типу коронавірусу був виявлений у провінції Хубей, Китай. З цього часу еволюція спалаху дуже швидко поширилася на більшість країн світу. Отже, 30-го січня спалах був оголошений Всесвітньою організацією охорони здоров'я (WHO) як надзвичайна ситуація у сфері суспільної охорони здоров'я, що має міжнародне значення (PHEIC) і далі 11-го березня був кваліфікований як пандемія. З середини лютого спалах був виявлений в провінції Ломбардія, на півночі Італії. Після цього було помічено стрімкий розвиток, який вплинув на всі країни Європи.

У цьому контексті EASA розробило, видало та оновило Інформаційний бюлетень з безпеки для надання експлуатаційних рекомендацій для європейських зацікавлених сторін відповідно до офіційних повідомлень WHO та Європейського центру запобігання та контролю захворювань (ECDC), а також полегшило доступ до керівних матеріалів, розроблених іншими зацікавленими сторонами (наприклад, IATA, ACI, Європейським порталом інформації охорони здоров'я (EU Healthy Gateways), тощо).

13-го березня EASA додатково випустило дві Директиви з безпеки (SD): одну для держав - членів EASA, а іншу для «експлуатантів третіх країн», які здійснюють комерційні повітряні перевезення пасажирів до/з або в межах території, визначеної відповідно до положень Договору про Європейський Союз. SD зобов'язують проводити дезінфекцію повітряних суден (ПС), які прибувають із районів підвищеного ризику, визначених та оновлених у Додатку 1 до SD у співпраці з державами-членами, з метою захисту пасажирів від вторинного зараження та оснащення ПС одним або кількома Універсальними комплектами запобіжних заходів (UPK). Під час консультацій щодо SD, а також після публікації EASA отримало кілька питань щодо захисту членів екіпажу, зокрема управління карантинном для членів екіпажу, які працюють у зонах підвищеного ризику.

20-го березня EASA видало «Тимчасове керівний матеріал щодо прибирання та дезінфекції повітряного судна» для надання підтримки зацікавленим сторонам з точки зору того, як слід проводити прибирання і дезінфекцію, в контексті згаданих вище SD, посилаючись на публікації WHO (Посібник з гігієни та санітарії в авіації, 2009 р.) (Оперативні міркування щодо контролю випадків або спалаху COVID-19 в авіації, 2020 р.) та ECDC (ECDC - Бака, Агоріца; Ценціреллі, Орландо, 2020 р.), для того щоб питання прибирання та дезінфекції ПС отримали належну та відповідну увагу.

Кілька експлуатантів (вантажних та пасажирських перевезень) повідомили EASA, що члени їх екіпажу були поміщені в карантин протягом 14 днів після нетривалої зупинки в районах з високим ризиком зараження, визначеним національними органами охорони здоров'я, хоча вони не покидали ПС під час відповідної зупинки. Отже, EASA видало додаткове керівництво 26-го березня, щоб надати вказівки з профілактичних заходів, які експлуатанти повинні впровадити для того, щоб продемонструвати національним органам охорони здоров'я в своїх державах-членах або інших країнах, які були вжиті заходи для мінімізації епідеміологічних ризиків. Це дозволяє уникнути того, щоб екіпажі ПС підлягали карантину згідно вимог органів охорони здоров'я під час зупинки/перепочинку або після повернення з районів з високим епідеміологічним ризиком.

У цьому контексті 26-го березня Європейська комісія також опублікувала керівні матеріали: Сприяння повітряним вантажним перевезенням під час спалаху COVID-19 (Європейська комісія, 2020 р.), які включають в себе ряд експлуатаційних заходів для держав-членів у цілях сприяння вантажного повітряного транспорту.

EASA видало 'Guidance for continued helicopter operations In relation to the SARS-CoV-2 pandemic' де надало додаткові деталі щодо заходів, рекомендованих експлуатантам вертольотів та компетентним органам (CA) щодо експлуатації вертольотів, і зокрема тим експлуатантам, які працюють на передовій лінії управління боротьбою зі спалахом COVID-19 по всьому ЄС, і не обмежуються експлуатацією в аеропортах, розташованих в уражених районах з високим ризиком передачі інфекції CoViD-19.

Цей документ є адаптованою версією Вказівок з підтримання експлуатації вертольотів у зв'язку з пандемією SARS-CoV-2 виданих EASA 03.04.2020.

Він повинен розглядатися експлуатантами вертольотів спільно з рекомендаціями WHO, ECDC та національних органів охорони здоров'я щодо управління контактами, випадками-підозрами та підтвердженими випадками зараження.

Зверніть увагу, що цей документ повинен розглядатися як керівний матеріал та приклади передового досвіду, який слід впроваджувати, наскільки це можливо, експлуатантам, які не мають процедури, погодженої з їх національними органами охорони здоров'я, і жодним чином не є обов'язковим для будь-якого експлуатанта.

У будь-якому разі рішення національних органів охорони здоров'я будуть мати перевагу стосовно рекомендацій, викладених у цьому керівництві.

2. Визначення

Для більш зручного читання та кращого посилання в наступних параграфах наведені відповідні визначення.

2.1 Повітряний Кодекс України¹

"Аеродром" – визначена ділянка земної, водної поверхні, включаючи будь-які будівлі, споруди і обладнання, призначена повністю чи частково для вильоту, прибуття, стоянки та руху по такій поверхні повітряних суден;

"Вертодром" - аеродром або майданчик на землі, на воді чи на споруді, призначений повністю або частково для прибуття, відправлення та руху вертольотів по його поверхні;

Примітка: Це означає, що не зважаючи на визначення вертодрому в ПКУ, і щоразу, коли в цьому документі та правилах з льотної експлуатації використовується термін "аеродром", він також включає в собі термін ICAO "вертодром" в контексті вищезазначених документів.

2.2 Правила з льотної експлуатації²

"Член екіпажу" означає особу, призначену експлуатантом для виконання обов'язків на борту повітряного судна.

"Член льотного екіпажу" означає член екіпажу зі свідоцтвом, на якого покладено обов'язки, необхідні для експлуатації повітряного судна протягом періоду виконання польотів.

"Член екіпажу HEMS" означає технічний член екіпажу, який призначений на політ HEMS (невідкладної медичної допомоги на вертольотах) з метою доглядання будь-якої особи, яка перевозиться у вертольоті та потребує медичної допомоги, і надання допомоги пілоту під час польоту.

"Політ HEMS" означає політ на вертольоті, який експлуатується за схваленням HEMS, метою якого є сприяння екстреній медичній допомозі у разі необхідності негайного та швидкого транспортування, шляхом перевезення:

- (а) медичного персоналу;
- (б) медичних поставок (обладнання, кров, органи, ліки); або
- (с) хворих чи травмованих осіб та інших безпосередньо залучених осіб.

"База експлуатації HEMS" означає аеродром, на якому члени екіпажу HEMS та вертоліт HEMS можуть перебувати в режимі очікування для виконання експлуатації HEMS.

"Експлуатаційний майданчик HEMS" означає місце, вибране командиром під час польоту HEMS для експлуатації вертольотів з виконанням підйому з використанням підйомного обладнання, посадки та зльоту.

"Медичний пасажир" означає медичну особу, яка перевозиться у вертольоті під час польоту HEMS, включаючи, але не обмежуючись лікарями, медсестрами та фельдшерами.

¹ ПОВІТРЯНИЙ КОДЕКС УКРАЇНИ від 19 травня 2011 року № 3393-VI із змінами

² РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 965/2012 від 5 жовтня 2012 року (із змінами) та Авіаційні правила України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації» затверджених Наказом ДАСУ від 05.07.2018 року № 682 та зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 27.09.2018 за № 1109/32561

Примітка: У контексті цього керівного матеріалу термін «медичний пасажир» також використовується для польотів, що не належать до HEMS.

"Експлуатаційний майданчик" означає майданчик, крім аеродрому, обраний експлуатантом, командиром ПС або командиром для посадки, зльоту та/або експлуатації з наявністю вантажу на зовнішніх опорах.

"Фахівець" означає особа, призначена експлуатантом чи третьою стороною, або яка виступає в ролі підприємства, яка виконує завдання на землі, безпосередньо пов'язані зі спеціалізованими завданнями, або виконує спеціалізовані завдання на борту ПС або за його межами.

"Технічний член екіпажу" означає член екіпажу в комерційних повітряних перевезеннях HEMS, ННО або NVIS, окрім членів льотного екіпажу або кабінного екіпажу, призначених експлуатантом для виконання обов'язків в ПС або на землі з метою надання допомоги пілоту під час експлуатації HEMS, ННО або NVIS, що можуть вимагати експлуатації спеціалізованого бортового обладнання.

3. Експлуатаційні міркування

3.1 Надзвичайні заходи, прийняті національними урядами

Експлуатанту нагадується що при передпольотному плануванні необхідно звертати додаткову увагу на вплив надзвичайних заходів, що приймаються національними урядами, на конкретні види експлуатації, таких як:

- наявність аеронавігаційних служб (наприклад, Служб управління повітряним рухом / Служб польотної інформації, Служб аеронавігаційної інформації (включаючи NOTAM), Метеорологічних служб, Служб пошуку та рятування);
- переглянуті години роботи невеликих злітних майданчиків, які в іншому випадку будуть використовуватися як звичайні зупинки для дозаправки.

Слід також розглянути можливість встановлення спільної радіочастоти між різними (державними) авіаційними службами (SAR, (напів)військовими, поліцією, HEMS, з транспортування на шельф, тощо), які беруть участь у ліквідації наслідків надзвичайної ситуації, щоб уникнути накопичення в одних і тих же ділянках, та також знизити ризик зіткнення в повітрі в неконтрольованому повітряному просторі.

3.2 Характер польоту³

У нормативному полі повітряна швидка допомога вважається нормальною транспортною задачею, коли ризик не вище, ніж для експлуатації з повним дотриманням вимог OPS Part-CAT та Part-ORO. Метою цього не є необхідність суперечити/доповнювати медичну термінологію, а просто є заявою щодо політики; жоден з елементів ризику HEMS не повинен існувати, і тому жодна з додаткових вимог HEMS не повинна застосовуватися.

Після того, як медичний фахівець приймає рішення використовувати HEMS або повітряну швидку допомогу, пілот/командир робить експлуатаційну оцінку щодо проведення польоту.

Повітряну швидку допомогу може здійснювати будь-який експлуатант, який має Сертифікат експлуатанта, схвалення HEMS не потрібно для всіх зазначених випадків. Особливо, у тих видах експлуатації, які пов'язані з міжлікарняними перевезеннями, медичний фахівець повинен надавати ретельні роз'яснення, оскільки декілька з цих польотів можна вважати "нормальними" польотами повітряного транспорту, тому що відсутній випадок невідкладної терміновості через небезпечну для життя ситуацію.

У цих випадках пом'якшення та виняткові експлуатаційні умови, послаблені згідно схвалення HEMS, застосовуючи положення Part SPA.HEMS, не обов'язково вимагається використовувати для польотів швидкої медичної допомоги, отже, вони можуть проводитися відповідно до нормальних положень CAT. У таких ситуаціях вимоги CAT.POL.H повинні

³ Див. також GM1 SPA.HEMS.100(a)

залишатись застосовними протягом усього часу, включаючи необхідність схвалення майданчика суспільного інтересу⁴, де застосовно.

У разі необхідності використання, у зв'язку з невідкладною медичною допомогою, послаблень та виняткових експлуатаційних умов зазначених у Part SPA.HEMS, необхідне схвалення HEMS.

Будь-яке обладнання, яке встановлюється на вертольоті, як правило, повинно бути сертифіковане відповідно до застосовних вимог щодо льотної придатності. У ситуації, що склалася, були передбачені положення щодо звільнення від таких вимог до обладнання у певних випадках. Для отримання детальної інформації експлуатант повинен звернутися до ДАСУ.

3.3 Інформація щодо розташування лікарні

Через виняткові обставини, пов'язані зі спалахом нового коронавірусу, може виникнути додатковий попит на міжлікарняні перевезення через насичення відділень інтенсивної терапії у лікарнях. У таких випадках експлуатанти вертольотів, у яких є доступні засоби (включаючи схвалене обладнання) для здійснення зазначених перевезень, можуть допомогти експлуатантам HEMS, таким чином, щоб послуги HEMS залишалися доступними для тих термінових ситуацій, для яких служби HEMS знаходяться у режимі очікування.

Якщо місце розташування лікарні знаходиться в перенаселеному районі з ворожим середовищем, воно має бути обстежено заздалегідь компетентною особою⁵. Особлива увага має бути приділена:

Всієї необхідної інформації необхідної для досягнення відповідності з вимогами щодо льотно-технічних характеристик класу 1

Процедура для активації майданчика з власником земельної ділянки або контролюючим органом

Відповідна інформація⁶ має бути доступною пілоту для використання в процесі підготовки та впродовж польоту. Така інформація також має бути включена в Керівництво з експлуатації (Operations Manual)⁷.

Якщо місце розташування лікарні не знаходиться в перенаселеному районі з ворожим середовищем, відповідна інформація доступна пілоту має бути настільки вичерпною, наскільки це можливо та може вимагати додаткового дослідження в польоті згідно з процедурами експлуатанта⁸.

Польоти до необстежених майданчиків вночі обмежені тільки для експлуатантів, які мають схвалення HEMS. Для таких польотів рекомендується використання систем нічного бачення з візуалізацією (Night vision imaging system (NVIS)).

3.4 Питання, пов'язані з пасажирськими перевезеннями

3.4.1 Пасажирські перевезення та перевезення фахівців

Експлуатанти повинні враховувати особливу потребу в польоті, і тільки польоти (наприклад, транспортування на шельф, перевезення морських пілотів, перевезення на вітряні ферми та спеціалізовані перевезення, такі як моніторинг трубопроводів та ліній електропередач високої напруги) стосовно суттєво важливих діяльностей⁹, які задекларовані

⁴ Див. CAT.POL.H.225

⁵ Див. підпункт (b) AMC1 CAT.OP.MPA.105. Компетентна особа не повинна безпосередньо перебувати на місці подій та може зібрати всю відповідну інформацію використовуючи AIP, еквівалентні публікації, або за допомогою особи, що розташована на місці подій. Попереднє обстеження може бути передано за субпідрядом іншої організації як наприклад або іншому експлуатанту, в такому разі застосовуються такі ж самі критерії. або

⁶ Див. підпункт (c) AMC1 CAT.OP.MPA.105

⁷ Див. підпункт (c) AMC1 CAT.OP.MPA.105, AMC1 ORO.MLR.100(h) та ORO.GEN.130(c). Схвалені процеси управління змінами не підпадають під дію цього керівного матеріалу.

⁸ Див. підпункт (d) AMC1 CAT.OP.MPA.105

⁹ Більшість країн ЄС заявили, яку діяльність вважають важливою діяльністю у контексті нинішніх надзвичайних заходів. Експлуатанти повинні посилатися на ці переліки, якщо можливо

національними чи місцевими органами. У таких випадках слід перевозити лише мінімальну кількість необхідних осіб, потрібних для здійснення діяльності.

SIB¹⁰ та керівний матеріал¹¹ вже надано експлуатантам з питань "Прибирання та дезінфекції повітряних суден", залишається застосовним і ним слід користуватися.

Приділяючи увагу здоров'ю та захисту пасажирів і екіпажу при таких видах експлуатації, експлуатанти вертольотів повинні додатково враховувати:

- Вимоги національних органів охорони здоров'я;
- Дотримання фізичної дистанції, враховуючи:
 - обмежену зону у вертольоті; і
 - кількість та доступність аварійних виходів.
- Вплив додаткових засобів індивідуального захисту (наприклад, масок, окулярів і рукавичок):
 - при носінні, на успішних перевезеннях:
 - система засобів для перенесення персоналу (PCDS) у випадку перевезень за допомогою підйомного обладнання (ННО); і
 - необхідного обладнання для виживання (наприклад, рятувальні жилети, костюми для виживання та аварійні системи дихання).
 - стосовно появи ризику як FOD, особливо коли виникає потреба у роботі гвинта/заправці/посадці/висадці.
- Прибирання/дезінфекція рятувального обладнання.
- Використання систем вентиляції/кондиціонування.
- У випадку підозри щодо зараження пасажира, необхідно звернутися до вже опублікованого керівного матеріалу¹² та застосовувати його, наскільки це можливо для вертольотів.
- Розглянути можливість вимкнення гвинтів, якщо це можливо, щоб зменшити розсіювання та циркуляцію будь-яких потенційних крапель COVID 19.

3.4.2 Перевезення осіб, інфікованих вірусом COVID

SIB⁶ та керівний матеріал⁷, що вже надано експлуатантам з питань "Прибирання та дезінфекції повітряних суден", залишаються застосовними та можуть бути доповнені вимогами місцевих/національних органів охорони здоров'я.

Приділяючи увагу здоров'ю та захисту пасажирів і екіпажу та для забезпечення найкращого догляду за пацієнтом, для таких видів перевезень експлуатанти вертольотів повинні додатково враховувати:

- Відокремлення льотного екіпажу від медичних пасажирів та пацієнта.
- Відокремлення кабіни та салону
 - інноваційні або тимчасові рішення повинні бути реалізовані тільки за участю схваленої організації розробника (DOA) та/або за погодженням з департаментом льотної придатності компетентного органу, оскільки потрібно розглянути питання про необхідність схвалення модифікації¹³.
- Використання системи ізоляції та транспортування пацієнтів
 - інноваційні або тимчасові рішення повинні бути впроваджені тільки за участі DOA та/або за погодженням з департаментом льотної придатності компетентного органу, оскільки потрібно розглянути питання про необхідність схвалення модифікації⁹.

¹⁰ SIB №: 2020-02R2; Видано: 28 лютого 2020 року (або з подальшими змінами в майбутньому)

¹¹ Тимчасове керівництво щодо прибирання та дезінфекції повітряних суден у зв'язку з пандемією коронавірусу SARS-CoV-2; Видання: 01 - Дата: 20/03/2020 (або з подальшими змінами в майбутньому)

¹² Керівні матеріал EASA - Керівництво COVID-19 щодо управління членами екіпажу у зв'язку з пандемією SARS-CoV-2; Випуск №: 01 Дата випуску: 26/03/2020 (або з подальшими змінами в майбутньому)

¹³ Будь-яке схвалення, що вимагається від EASA у зв'язку з COVID-19, буде оброблятися з високим пріоритетом та безкоштовно для промисловості

- Спеціальний інструктаж щодо COVID-19 перед кожним польотом, звертаючи увагу на:
 - o використання систем вентиляції/кондиціонування;
 - o порядку дії у разі несправності системи ізоляції та транспортування пацієнта;
 - o якщо можливо, проведення окремого інструктажу з наземним персоналом/персоналом лікарні до прильоту/вильоту, щоб зменшити ризик перехресного зараження під час передачі пацієнтів.
- Для експлуатантів, не схвалених згідно з вимогами HEMS, слід провести інструктаж для медичних пасажирів з урахуванням елементів, які вже містяться в AMC1 SPA.HEMS.135(a).

3.5 Міркування, що стосуються екіпажу

У наявному керівному матеріалі¹⁴ експлуатантам рекомендується якомога більше використовувати одні й ті самі екіпажі, щоб уникнути перехресного зараження серед усього персоналу. Це не завжди можливо, оскільки у багатьох випадках при експлуатації HEMS, технічний член екіпажу та медичні пасажири найняті не експлуатантом, а скоріше постачальником медичного обслуговування. У таких випадках експлуатант повинен вирішити будь-які занепокоєння щодо можливого підвищеного ризику передачі вірусу з тими надавачами медичних послуг, та за результатами консультацій вжити відповідних заходів відповідно до вказівок національних органів охорони здоров'я.

Фізичне та психічне здоров'я екіпажу мають бути першочерговим завданням кожного експлуатанта для забезпечення безпечного виконання польотів. Експлуатанти та компетентні органи повинні бути дуже стриманими у порушенні схем Обмеження польотного часу (FTL) під час цієї надзвичайної ситуації. EASA вважає, що обговорення експлуатантами зі своїми компетентними органами будь-якого звільнення від схем FTL, є крайнім засобом.

4. Підтримання льотної придатності

Експлуатанти повинні співпрацювати зі своїми організаціями з технічного обслуговування, щоб забезпечити вжиття відповідних заходів для забезпечення наявності людських ресурсів для виконання необхідного технічного обслуговування з урахуванням вказівок національних органів охорони здоров'я.

5. Зв'язок з (військовими) підрозділами з ліквідації наслідків надзвичайної ситуації / органами охорони здоров'я

Подальші міркування мають бути взяті до уваги стосовно зв'язку з іншими національними організаціями, які беруть участь у ліквідації наслідків надзвичайної ситуації, з двох основних причин:

- Обмін знаннями, досвідом та експертизою. Наприклад, військовий персонал може мати широкі знання щодо процедур та обладнання захисту від хімічного, біологічного, радіологічного та ядерного (CBRN) забруднення.
- Уникнення дублювання зусиль стосовно роботи повітряного та наземного транспорту.

6. Корисні посилання

Всю інформацію, що опублікована EASA, можна знайти на порталі COVID-19 на веб-сайті EASA:

<https://www.easa.europa.eu/the-agency/coronavirus-covid-19>

Для експлуатантів, що виконують транспортування на шельф корисну інформацію можна знайти також на таких веб-сайтах:

<https://oilandgasuk.co.uk/covid-19/>

<https://www.nogepa.nl/nogepa-policy-corona-virus-covid-19/>

¹⁴ Керівний матеріал EASA - Керівництво COVID-19 щодо управління членами екіпажу у зв'язку з пандемією SARS-CoV-2; Випуск №: 01 Дата випуску: 26/03/2020 (або з подальшими змінами в майбутньому)