



ИКАО

Doc 10148

Справочник ИКАО по вопросам переподготовки членов кабинного экипажа в условиях COVID-19

Издание первое, 2020



Утверждено Генеральным секретарем и опубликовано с его санкции

Международная организация гражданской авиации



| ИКАО

Doc 10148

Справочник ИКАО по вопросам переподготовки
членов кабинного экипажа в условиях COVID-19

Издание первое, 2020

Утверждено Генеральным секретарем и опубликовано с его санкции

Международная организация гражданской авиации

Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском,
арабском, испанском, китайском и французском языках
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по
продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО www.icao.int.

Издание первое, 2020

**Дос 10148. Справочник ИКАО по вопросам переподготовки членов
кабинного экипажа в условиях COVID-19**

© ICAO, 2020

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может
воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в
какой форме и никакими средствами без предварительного письменного
разрешения Международной организации гражданской авиации.

ПОПРАВКИ

Об издании поправок сообщается в дополнениях к *Каталогу продукции и услуг ИКАО*; Каталог и дополнения к нему имеются на веб-сайте ИКАО www.icao.int. Ниже приводится форма для регистрации поправок.

РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВОК И ИСПРАВЛЕНИЙ

[illegible][illegible]

ПРЕДИСЛОВИЕ

Ограничения, призванные воспрепятствовать распространению коронавирусного заболевания (COVID-19), меры физического дистанцирования и закрытие рабочих мест – все эти факторы серьезно затрудняют прохождение членами кабинного экипажа требуемой ежегодной программы переподготовки, в основном практических и тренажерных занятий – например, по использованию аварийно-спасательного оборудования и участию в групповых упражнениях. В связи с тем, что невозможность выполнить эти разделы программы переподготовки приведет к снижению квалификации членов кабинного экипажа (и уровня квалификационной отметки, если применимо), следует ввести план действий в непредвиденных обстоятельствах.

Для уменьшения остроты потенциальных эксплуатационных проблем, с которыми сталкиваются эксплуатанты в условиях пандемии COVID-19, государствам следует рассмотреть возможности продления срока действия квалификационных документов (и свидетельств, если применимо) членов кабинного экипажа и разрешать применение эксплуатантами альтернативных средств в ходе переподготовки, используя при этом установленные процессы нормативного утверждения. Разработка эксплуатантами компьютерных программ переподготовки позволит свести к минимуму нарушения в процессе эксплуатационной подготовки и обеспечит беспрепятственный переход к нормальной учебной работе (т. е. в аудиторных условиях) после возобновления работы по учебным программам.

Справочник ИКАО по вопросам переподготовки членов кабинного экипажа в условиях COVID-19 (Дос 10148) был подготовлен с целью предоставить государствам рекомендации относительно временных мер, которые могут приниматься эксплуатантами для изменения своих утвержденных программ подготовки из-за ограничений, которые были введены с целью воспрепятствовать распространению инфекции во время пандемии COVID-19. Он содержит инструктивный материал, который может быть использован для составления компьютерных программ переподготовки, что позволит свести к минимуму нарушения процесса эксплуатационной подготовки.

Настоящий справочник был подготовлен с помощью специалистов полномочных органов гражданской авиации, эксплуатантов, изготовителей воздушных судов, учебных организаций и международных организаций. После этого он прошел детальную оценку представителями экспертного сообщества.

ИКАО с благодарностью отмечает помощь Группы ИКАО по безопасности в кабине самолета и экспертов, предоставивших поддержку, консультации и материалы для настоящего справочника.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>
Глоссарий	(ix)
Глава 1. Введение.....	1-1
1.1 Общие положения	1-1
1.2 Особые условия подготовки членов кабинного экипажа в условиях COVID-19	1-1
1.3 Временный характер и сфера действия послаблений	1-2
1.4 Рекомендации по использованию цифрового обучения при подготовке членов кабинного экипажа	1-2
Глава 2. Переподготовка членов кабинного экипажа	2-1
2.1 Положения ИКАО о переподготовке членов кабинного экипажа	2-1
2.2 Альтернативные средства проведения подготовки	2-2
2.3 Аттестация членов кабинного экипажа	2-3
2.4 Аспекты для рассмотрения эксплуатантом	2-3
2.5 Аспекты для рассмотрения государством	2-3
2.6 Адаптация традиционной программы подготовки в условиях COVID-19	2-4
2.7 Содержание программы переподготовки с использованием интернет-ресурса	2-5
Глава 3. Дополнительные аспекты	3-1
3.1 Общие положения	3-1
3.2 Инструкторы и экзаменаторы кабинного экипажа	3-3
3.3 План возврата к нормальной работе	3-3

ГЛОССАРИЙ

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Аварийный выход. Выход через дверь или окно или любой другой тип выхода (например, люк в кабине летного экипажа, выход через хвостовой обтекатель), используемый в качестве пункта покидания для обеспечения максимальной возможности эвакуации кабины в течение соответствующего периода времени.

Аудиторные занятия. Очное обучение под руководством инструктора, которое может включать групповые занятия и обучение в диалоговом режиме.

Государство эксплуатанта. Государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания эксплуатанта.

Квалификационный стандарт. Уровень выполнения работы, который определяется как приемлемый в ходе оценки достижения квалификации.

Квалификация. Сочетание умений, знаний и установок, требуемых для успешного выполнения работы на предписанном уровне. Квалификация проявляется и устанавливается на основе наблюдения за действиями, использующими соответствующие знания, умение и установки в ходе деятельности или выполнения задач при определенных условиях.

Обучение на основе использования компьютера. Обучение с использованием таких учебных средств, как компьютеры и планшетники. Обучение на основе использования компьютеров может включать использование устройств хранения данных (например, CD-ROM или флеш-накопителей), а также обучение по интернету (обычно называемое "электронным обучением"), дистанционное обучение и цифровое обучение (например, виртуальное обучение и игрофикация).

Опасность. Состояние или объект, которые могут вызвать авиационный инцидент или авиационное происшествие или способствовать его возникновению.

Оценка. Определение инструктором, экзаменатором или аттестующим соответствия кандидата требуемому стандарту квалификации при заданных условиях путем сбора информации о наблюдаемом поведении. Оценка проводится во время обучения и аттестации.

Подготовка по утвержденной программе – кабинный экипаж. Подготовка, осуществляемая под контролем и по специальной программе, утвержденной государством-членом, которая, если применимо, проводится утвержденной учебной организацией.

Практические занятия. Упражнение в использовании оборудования/систем воздушного судна, которое проводится в отсутствие конкретной среды. Для таких занятий может использоваться снятое с эксплуатации оборудование или другое макетное учебное оборудование, которое государство считает приемлемым.

Риск для безопасности полетов. Предполагаемая вероятность и серьезность последствий или результатов опасности.

Система управления безопасностью полетов (СУБП). Системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, обязанности, руководящие принципы и процедуры.

Тренажерная тренировка. Упражнение, проводимое по полномасштабному сценарию (например, эвакуация воздушного судна), в ходе которого члены кабинного экипажа применяют процедуры эксплуатанта и выполняют связанные с ними функции членов экипажа для решения конкретной ситуации. Такие упражнения обычно проводятся в репрезентативном учебном средстве, способном воспроизвести соответствующие условия или характеристики оборудования (например, пассажирского салона, кабины экипажа, доступного грузового отсека, мест отдыха экипажа и т. д.), или на борту фактического воздушного судна.

Уменьшение рисков. Процесс, включающий в себя средства защиты, профилактические меры контроля и восстановительные меры в целях уменьшения степени серьезности и/или вероятности прогнозируемых последствий реализации опасных факторов.

Управление изменениями. Формальный процесс управления изменениями в организации, систематически осуществляемый таким образом, чтобы изменения, которые могут оказать влияние на выявленные опасные факторы и стратегию уменьшения рисков, учитывались до того, как они будут реализованы на практике.

Условия. Любая специфическая среда, в которой будет демонстрироваться выполнение работы.

Член кабинного экипажа. Член экипажа, который в интересах безопасности пассажиров выполняет обязанности, поручаемые ему эксплуатантом или командиром воздушного судна, но не является членом летного экипажа.

Эксплуатант. Лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.

СОКРАЩЕНИЯ И АКРОНИМЫ

AED	автоматический внешний дефибриллятор
BLS	базовые реанимационные мероприятия
CBT	обучение на основе использования компьютера
COVID-19	коронавирусное заболевание 2019
CPR	сердечно-легочная реанимация
CRM	управление ресурсами кабины экипажа воздушного судна
EMK	аварийный медицинский комплект
ELT	аварийный приводной передатчик
FAK	комплект первой медицинской помощи
FRMS	система управления факторами риска, связанными с утомлением
LMS	система управления обучением
PED	портативное электронное устройство
PPE	индивидуальное средство защиты
SARPS	Стандарты и Рекомендуемая практика
SMS	система управления безопасностью полетов (СУБП)
UPK	комплект универсальных мер безопасности

Глава 1

ВВЕДЕНИЕ

1.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1.1 В соответствии с требованиями части I *"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"* Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"* каждый эксплуатант должен составлять и выполнять утверждаемую государством эксплуатанта программу подготовки всех лиц перед назначением их членами кабинного экипажа. Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) Приложения 6 ИКАО также требуют, чтобы члены кабинного экипажа ежегодно проходили программу переподготовки.

1.1.2 Ограничения, призванные воспрепятствовать распространению коронавирусного заболевания (COVID-19), меры физического дистанцирования и закрытие рабочих мест – все эти факторы серьезно затрудняют прохождение членами кабинного экипажа требуемой ежегодной программы переподготовки, в основном практических и тренажерных занятий, – например, по использованию аварийно-спасательного оборудования, и участие в групповых упражнениях. В связи с тем, что невозможность выполнить эти разделы программы переподготовки приведет к снижению квалификации членов кабинного экипажа (и уровня квалификационной отметки, если применимо), следует ввести план действий в непредвиденных обстоятельствах.

1.2 ОСОБЫЕ УСЛОВИЯ ПОДГОТОВКИ ЧЛЕНОВ КАБИННОГО ЭКИПАЖА В УСЛОВИЯХ COVID-19

1.2.1 Социально-экономические последствия пандемии COVID-19 еще предстоит оценить. Одним из результатов уже являются серьезные ограничения и мероприятия, препятствующие своевременному прохождению авиационным персоналом, включая обладателей свидетельств, необходимой подготовки и аттестации, требуемых для подтверждения их квалификации, квалификационных отметок и других привилегий, до истечения срока их действия.

1.2.2 Для ослабления остроты потенциальных эксплуатационных проблем, с которыми сталкиваются эксплуатанты в условиях пандемии COVID-19, государствам следует рассмотреть возможности продления срока действия квалификационных документов (и свидетельств, если применимо) членов кабинного экипажа и разрешать применение эксплуатантами альтернативных средств в ходе переподготовки, используя при этом установленные процессы нормативного утверждения.

Примечание. Для целей настоящего руководства под "государством" понимается государство эксплуатанта, если не указано иное.

1.2.3 Разработка эксплуатантами компьютерных программ переподготовки позволит свести к минимуму нарушения в процессе эксплуатационной подготовки и обеспечит беспрепятственный переход к нормальному учебному процессу (т. е. в очном режиме) после возобновления работы по учебным программам.

1.2.4 В связи с непредвиденными обстоятельствами, связанными с пандемией, государствам следует в тесном сотрудничестве с национальными эксплуатантами:

- a) оперативно принимать меры реагирования для ослабления социально-экономических последствий пандемии COVID-19 и сведения к минимуму нарушений процесса подготовки, отражающихся на квалификации членов кабинного экипажа и, соответственно, эффективности работы авиакомпаний;
- b) допускать использование альтернативных средств для обеспечения соблюдения требований переподготовки кабинного экипажа и измененных методов учебного процесса до отмены введенных мер, допускающих отступление от требований ("послаблений"), или безопасного возобновления обучения в очном режиме;
- c) убедиться в том, что все необходимые меры послабления предусмотрены, с использованием методов управления рисками для безопасности полетов, и удостовериться, что учтены все возможные риски для безопасности полетов, связанные с такими послаблениями.

1.3 ВРЕМЕННЫЙ ХАРАКТЕР И СФЕРА ДЕЙСТВИЯ ПОСЛАБЛЕНИЙ

1.3.1 Допускаемые послабления, включая предусмотренные ими освобождения и альтернативные средства обеспечения соблюдения требований по переподготовке кабинного экипажа, необходимо четко представить как носящие временный характер. Эти послабления призваны сбалансировать необходимость физического дистанцирования (и других мер или национальных требований, необходимых для замедления скорости распространения инфекции COVID-19) с требованиями по управлению рисками для безопасности полетов, что требуется для продолжения операций. Поэтому государству следует оговорить конкретную дату прекращения действия таких послаблений, после которой эксплуатант должен будет возобновить подготовку в соответствии с ранее утвержденной программой и с использованием соответствующих методов ее выполнения.

1.3.2 Государству также следует определить сферу действия таких послаблений. Они должны распространяться на членов кабинного экипажа, которые должны пройти переподготовку в период действия послаблений, установленный государством (т. е. члены экипажа, срок действия квалификационных документов которых истекает в течение этого периода) и заканчиваться не позднее даты завершения срока послаблений. Государству не следует допускать снижения уровня квалификации членов кабинного экипажа после возобновления подготовки в рамках нормальных операций.

1.3.3 Эксплуатант не должен использовать режим послаблений для сокращения контента утвержденной учебной программы переподготовки членов кабинного экипажа. Можно видоизменить методику подачи учебного материала с учетом требований физического дистанцирования, однако этот материал должен быть рассмотрен в полном объеме или отложен для успешного освоения на более позднем этапе каждым членом кабинного экипажа (например, в ходе практических занятий и тренажерных упражнений).

1.4 РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ЦИФРОВОГО ОБУЧЕНИЯ ПРИ ПОДГОТОВКЕ ЧЛЕНОВ КАБИННОГО ЭКИПАЖА

В *Инструктивных указаниях по цифровому обучению при подготовке членов кабинного экипажа* (Cir 356) содержатся рекомендации по планированию, разработке и использованию методов цифрового обучения при подготовке членов кабинного экипажа по аспектам обеспечения безопасности полетов. В нем также излагаются основные концепции и информация о процессах и ресурсах, связанных с разработкой методов цифрового обучения. Основное внимание в этих рекомендациях уделяется формальному обучению, в частности, на официальных курсах, предназначенных для достижения конкретных профессиональных целей членами кабинного экипажа. При работе с настоящим документом следует использовать материал циркуляра Cir 356, в частности его главу 1, рассматривающую различные уровни интерактивности пользователей, связанной с цифровым обучением, и их приемлемость для подготовки кабинного экипажа.

Глава 2

ПЕРЕПОДГОТОВКА ЧЛЕНОВ КАБИННОГО ЭКИПАЖА

2.1 ПОЛОЖЕНИЯ ИКАО О ПЕРЕПОДГОТОВКЕ ЧЛЕНОВ КАБИННОГО ЭКИПАЖА

2.1.1 *Руководство по обучению членов кабинного экипажа с учетом аспектов обеспечения безопасности* (Doc 10002) содержит рекомендации относительно содержания начального обучения и переподготовки для членов кабинного экипажа. Переподготовка проводится ежегодно для поддержания и повышения квалификации членов кабинного экипажа на желательном уровне с использованием различных практических занятий, тренажерных тренировок, экзаменов и т. д. по предметам общей подготовки, например, оказания первой помощи, а также по элементам подготовки, специфическим для каждого типа воздушного судна, на котором назначен работать данный член кабинного экипажа. Переподготовка может также проводиться для ознакомления членов экипажа с новыми требованиями, процедурами и оборудованием, которые были введены в период после предыдущей переподготовки. Переподготовка обеспечивает поддержание членами кабинного экипажа требуемого уровня рабочих характеристик путем отработки выполнения большинства задач и достижения связанной с этим квалификации.

2.1.2 Содержание программы переподготовки может варьироваться в зависимости от главных задач, используемых в ходе подготовки учебных средств, а также уровня квалификации, который может оцениваться в ходе определенного цикла (например, 36-месячный цикл). Содержание программы переподготовки должно быть рассчитано на цикл, установленный государством.

2.1.3 Переподготовку и аттестацию следует проводить в формате аудиторных занятий и/или обучения на основе использования компьютера (СВТ), а также практических занятий и тренажерных тренировок с использованием репрезентативного учебного тренажера, позволяющего воспроизвести соответствующие характеристики среды/оборудования, либо на борту фактического воздушного судна.

2.1.4 Переподготовка должна включать, как минимум, следующее (см. п. 1.11 документа Doc 10002):

- a) выходы (тип, число, расположение и использование);
- b) вспомогательные средства эвакуации (спасательный трап, надувной спасательный трап, спасательный плот, канат и пр.);
- c) аварийно-спасательное оборудование, его размещение и использование;
- d) системы воздушного судна, имеющие отношение к обязанностям членов кабинного экипажа;
- e) нормальные процедуры и связанные с ними практические занятия и/или тренажерные тренировки;
- f) нештатные и аварийные процедуры и связанные с ними практические занятия и/или тренажерные тренировки;
- g) организация работы экипажа;

- h) обслуживание пассажиров и управление потоком пассажиров;
- i) процедуры обеспечения авиационной безопасности;
- j) оказание первой помощи;
- k) опасные грузы;
- l) анализ последних инцидентов и/или авиационных происшествий, имеющих отношение к данному эксплуатанту;
- m) выявление случаев, связанных с торговлей людьми, и меры реагирования.

2.1.5 Кроме того, эксплуатант должен проводить переподготовку по аспектам используемой системы управления безопасностью полетов (СУБП) и управления факторами утомления.

2.1.6 Основная задача, стоящая перед эксплуатантами в период пандемии COVID-19, заключается в соблюдении требований о проведении членами кабинного экипажа практических занятий и тренажерных тренировок, например, практической демонстрации использования аварийно-спасательного оборудования и участия в групповых упражнениях, как описано в п. 2.1.3. Кроме того, требование о соблюдении физического дистанцирования создает проблемы в проведении аудиторных занятий. Принятые в государствах постановления по вопросам общественного здравоохранения могут предусматривать полное закрытие учебно-тренировочных комплексов. В некоторых государствах учебные учреждения могут оставаться открытыми, однако ограничения на полеты, в том числе на внутренних рейсах, и на передвижение между городами любым транспортом могут воспрепятствовать перемещению членов кабинного экипажа в место расположения учебной базы эксплуатанта.

2.2 АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ СРЕДСТВА ПРОВЕДЕНИЯ ПОДГОТОВКИ

2.2.1 В рамках решения одной из текущих оперативных проблем, возникающих в результате пандемии COVID-19, эксплуатант может предложить программу переподготовки с использованием интернет-ресурса для сведения к минимуму нарушений программы эксплуатационной подготовки. Эксплуатанту следует разработать новые интернет-модули, которые можно использовать параллельно с существующими обязательными модулями CBT.

2.2.2 В рамках программы переподготовки с использованием интернет-ресурса эксплуатант может охватить те части учебной программы, которые обычно освещаются в формате аудиторных занятий. Интерактивные платформы (например, вебинары) могут использоваться для освещения предметов, которые обычно требуют групповых дискуссий и сессий "вопросов и ответов" (Q&A). Программа переподготовки с использованием интернет-ресурса может также включать теоретические аспекты, связанные с оборудованием и процедурами. Однако практические занятия и тренажерные тренировки, связанные с этими видами оборудования или процедур (например, физическое открывание дверей воздушного судна) следует отложить до отмены введенных послаблений или до тех пор, когда можно будет возобновить безопасное проведение аудиторных занятий.

2.2.3 Утверждение государством в индивидуальном порядке программ переподготовки с использованием интернет-ресурса каждого эксплуатанта поможет уменьшить число членов экипажа, на которых отразились эти послабления. В ходе такого утверждения государству следует удостовериться в том, что эксплуатант разрабатывает модули, обеспечивающие стандарт подачи материалов, единообразные для всех областей переподготовки (например, процедуры обеспечения безопасности полетов и аварийно-спасательные процедуры, опасные грузы, обеспечение авиационной безопасности). Такой подход обеспечит беспрепятственный переход к формату аудиторных занятий после возвращения к нормальной работе по завершении пандемии.

2.3 АТТЕСТАЦИЯ ЧЛЕНОВ КАБИННОГО ЭКИПАЖА

2.3.1 Эксплуатанту следует включать в программу переподготовки с использованием интернет-ресурса тех членов экипажа, которые не могут принять участие в ежегодной программе переподготовки и, соответственно, продлевать срок действия квалификационных отметок членов кабинного экипажа (или свидетельств, где применимо) на определенный период времени, который будет утверждаться государством.

2.3.2 Эксплуатанту следует подготовить план выполнения членами кабинного экипажа требуемых интернет-модулей. В этом плане необходимо указать дату начала выполнения, перечислить учебные модули, которые будут использоваться, даты начала работы по различным разделам подготовки (например, опасные грузы, обеспечение авиационной безопасности) и время, отведенное для завершения этой работы членами кабинного экипажа. Эксплуатант должен разместить такие модули на интернет-платформе, указанной в плане, и довести до сведения соответствующих членов кабинного экипажа информацию о требованиях по выполнению соответствующих модулей и отведенному для этого времени.

2.3.3 Эксплуатант должен отслеживать работу по выполнению каждого модуля и убедиться в том, что каждый участвующий член кабинного экипажа завершил работу по модулю в отведенное для этого время. При установлении периода времени, отведенного для выполнения модуля, следует учитывать срок действия квалификационных отметок (и свидетельств, если применяются) каждого члена кабинного экипажа. Выполнение работы по модулям должно документально оформляться, и необходимо вести индивидуальные формуляры для каждого члена кабинного экипажа.

2.4 АСПЕКТЫ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ ЭКСПЛУАТАНТОМ

Рассматривая возможность введения практики переподготовки с использованием интернет-ресурса в качестве альтернативы стандартному обучению, эксплуатанту следует:

- a) провести оценку рисков для безопасности полетов и мер по снижению рисков в рамках установленных процессов используемой СУБП для последующего утверждения государством запрошенных изменений/альтернативных средств обеспечения соблюдения;
- b) провести подробный анализ потребности в подготовке для рассмотрения государством в процессе утверждения с целью установления и определения требуемого уровня знаний, который должен поддерживаться членами кабинного экипажа;
- c) оценить возможности цифровой учебной платформы по представлению данных и обратной связи для измерения эффективности работы инструктора, квалификации члена кабинного экипажа и качества программы;
- d) назначить должным образом квалифицированного экзаменатора для проведения проверок по модулям (после успешного завершения переподготовки и аттестации членов кабинного экипажа) и подготовки соответствующей документации для учета подготовки, ведения формуляров систем управления и выдачи квалификационных документов.

2.5 АСПЕКТЫ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ ГОСУДАРСТВОМ

Рассматривая предложение эксплуатанта о введении программы переподготовки с использованием интернет-ресурса в качестве альтернативного средства проведения обучения, государство должно учесть следующие аспекты:

- a) утверждение содержания и подачи материала в режиме онлайн;

- b) опыт эксплуатанта в области цифрового обучения (включая уровень технической подготовки членов кабинного экипажа);
- c) назначение модулей;
- d) выполнение модулей и метод отслеживания работы по их выполнению;
- e) использование метода поэтапной оценки эксплуатантом (например, путем опросов) по мере освоения содержания модуля для определения его понимания членами кабинного экипажа;
- f) методы оценки (оценка в ходе наблюдения в аудитории с соблюдением требований физического дистанцирования или оценка в режиме онлайн без присмотра в условиях карантина);
- g) процесс документального оформления (как, когда, где, контроль, дата продления срока действия);
- h) доступ членов кабинного экипажа к интернету и компьютеру;
- i) легкость доступа с помощью используемой эксплуатантом системы управления обучением (LMS);
- j) время, отводимое членам кабинного экипажа для прохождения подготовки (например, назначение 10 модулей на двухнедельный период и/или выделение определенных дней для выполнения модулей);
- k) оценка уровня понимания материала членами кабинного экипажа с помощью модулей и/или вебинаров в формате "вопросы и ответы" относительно содержания модулей;
- l) используемая эксплуатантом матрица переподготовки (которая может уже быть утверждена государством) – например, для государств, в которых содержание переподготовки может быть рассчитано на 24- или 36-месячный цикл;
- m) документально оформленные материалы эксплуатанта по оценке риска для безопасности полетов и связанных с ними мер по уменьшению рисков.

2.6 АДАПТАЦИЯ ТРАДИЦИОННОЙ ПРОГРАММЫ ПОДГОТОВКИ В УСЛОВИЯХ COVID-19

2.6.1 В рамках традиционного подхода к переподготовке членов кабинного экипажа теоретические аспекты обычно освещаются в форме очного обучения под руководством инструктора, поскольку они касаются главным образом аспектов, основанных на знаниях, для усвоения которых не требуется использования оборудования или авиационных систем или применения процедур эксплуатанта членами кабинного экипажа. Некоторые из таких теоретических аспектов можно освещать в формате СBT. При таком подходе обучение нештатным и аварийным процедурам, подготовку по использованию оборудования для обеспечения безопасности и аварийно-спасательных систем воздушного судна проводится параллельно с практическими занятиями и тренажерными тренировками. Такая тренировка обеспечивает допустимый уровень практического опыта, близкий к ожидаемому в реальной обстановке.

2.6.2 В условиях пандемии COVID-19 все теоретические вопросы, обычно освещаемые на аудиторных занятиях и в рамках СBT, могут быть рассмотрены с помощью программы переподготовки с использованием

интернет-ресурса. Для каждого интернет-модуля эксплуатант в целях более эффективного усвоения знаний должен использовать видеоматериалы или виртуальную реальность для демонстрации практического применения квалификации, процедур, использования оборудования и бортовых систем (например, процедуры в случае разгерметизации, использование кислорода). Подготовка с использованием интернет-ресурса должна также включать методы поэтапной оценки (например, путем опросов) и проверочные занятия (например, в форме вебинаров) для оценки понимания членами кабинного экипажа содержания материала. Проведение практических занятий и тренажерных тренировок, которые являются составной частью программы эксплуатанта по переподготовке кабинного экипажа, необходимо будет отложить, как описано в п. 2.2.

2.7 СОДЕРЖАНИЕ ПРОГРАММЫ ПЕРЕПОДГОТОВКИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ИНТЕРНЕТ-РЕСУРСА

2.7.1 Содержание программы переподготовки (см. п. 2.1.4) основано на элементах, перечисленных в документе Doc 10002. Ряд теоретических вопросов из этого перечня эксплуатант может перенести в программу интернет-подготовки, с тем чтобы члены кабинного экипажа могли выполнить их в условиях действия послаблений. Эксплуатанту следует обеспечить, чтобы члены кабинного экипажа, на которых распространяются послабления, выполнили практические задания и прошли тренажерную подготовку – элементы, более критические по характеру, как можно скорее после отмены послаблений или безопасного возобновления аудиторных занятий. Другие вопросы, носящие менее критический характер, можно рассмотреть в ходе следующего цикла переподготовки.

2.7.2 Подробное содержание программы эксплуатанта по переподготовке с использованием интернет-ресурса представлено ниже в таблице 2-1. Эксплуатанты могут использовать эту таблицу в качестве примера для модификации своих собственных программ переподготовки, с тем чтобы ее можно было на временной основе выполнять в виртуальном режиме. Государства должны утверждать любые изменения программ подготовки эксплуатанта, и их содержание должно соответствовать национальным нормам. Государства также могут использовать эту таблицу при рассмотрении предлагаемых изменений утвержденной программы эксплуатанта по переподготовке на предмет полноты содержания. Таблица содержит следующую информацию:

- a) предметы переподготовки, которые эксплуатант должен включить в свою программу, согласно документу Doc 10002;
- b) теоретические вопросы, которые могут быть включены в программу переподготовки с использованием интернет-ресурса;
- c) критически важные элементы (например, практические занятия и тренажерная тренировка, отложенные из-за пандемии), которые должны пройти члены кабинного экипажа после отмены послаблений или возобновления аудиторных занятий;
- d) другие (менее критические) вопросы, которые могут быть рассмотрены в ходе следующего цикла переподготовки.

**Таблица 2-1. Содержание программы переподготовки
с использованием интернет-ресурса**

<i>Тема переподготовки</i>	<i>Теоретические вопросы для программы интернет-переподготовки</i>	<i>Критические элементы для выполнения после отмены послаблений</i>	<i>Прочие вопросы для следующего цикла переподготовки</i>
Выходы	— Проверки дверей воздушного судна перед полетом — Процедуры приведения дверей в рабочее состояние и перевода в дежурный режим — Процедуры открывания и закрывания дверей воздушного судна в нормальных условиях — Операции с дверями воздушного судна в аварийных ситуациях — Используемые и не используемые выходы <i>Примечание. Члены кабинного экипажа практикуются на всех типах воздушных судов</i>	— Практические упражнения по открыванию и закрыванию дверей воздушного судна (в штатных и аварийных условиях) — Практические упражнения по приведению дверей воздушного судна в рабочее состояние и переводу их в дежурный режим, если применимо	Отсутствуют/все вопросы являются критическими
Помощь при использовании средств эвакуации	— Спасательные трапы и спасательные плоты, имеющиеся для данного типа воздушных судов — Спасательный плот с аварийно-спасательным оборудованием — Канаты <i>Примечание. Эти вопросы могут рассматриваться при отработке процедур эвакуации</i>	— Практические занятия по оказанию помощи при использовании средств эвакуации, если применимо <i>Примечание. Эти вопросы могут рассматриваться при отработке процедур эвакуации</i>	Отсутствуют/все вопросы являются критическими
Аварийно-спасательное оборудование	— Предполетные проверки аварийно-спасательного оборудования — Расположение и использование аварийно-спасательного оборудования: • Надувные жилеты • Кислородное оборудование (портативный баллон с кислородом, маска для пассажира, лицевая маска, кислородные маски для летного экипажа)	— Практические упражнения по использованию портативных баллонов с кислородом — Практические упражнения по использованию кислородной системы в кабине летного экипажа — Практические упражнения по надеванию спасательного жилета — Практические упражнения по извлечению пожарного и защитного оборудования и работе с ним	— Топор или лом — Аварийный комплект — Привязные системы для детей — Удлинитель ремня безопасности — Карточка с инструкциями по безопасности полета для пассажиров — Демонстрационный набор по безопасности полета

Тема переподготовки	Теоретические вопросы для программы интернет-переподготовки	Критические элементы для выполнения после отмены послаблений	Прочие вопросы для следующего цикла переподготовки
	- Портативное дыхательное оборудование - Портативные огнетушители - Средства локализации пожара - Оборудование для подачи пиротехнических аварийных сигналов - Аварийно-спасательное оборудование (включая средства поддержания жизни/аварийные комплекты/любое дополнительное оборудование, подходящее для вероятных условий, например, зимняя одежда) <i>Примечание. Вопросы использования оборудования могут быть включены в раздел действий в нештатных и аварийных ситуациях (например, при пожаре, декомпрессии, эвакуации)</i>	<i>Примечание. Вопросы использования оборудования могут быть включены в раздел действий в нештатных и аварийных ситуациях (например, при пожаре, декомпрессии, эвакуации)</i>	- Привязная система - Привязные ремни - Аварийный фонарь - Мегафон - Аварийный приводной передатчик (ELT) (автоматический портативный ELT и/или аварийно-спасательный ELT) - Сигнальные средства (например, зеркала)
Системы воздушного судна, имеющие отношение к обязанностям членов кабинного экипажа	- Аварийные источники света - Система оповещения об эвакуации - Кислородные системы (салон и кабина летного экипажа) - Системы тушения и локализации пожара (детекторы дыма) <i>Примечание. Действия по аварийному освещению и оповещению об эвакуации могут отрабатываться в ходе тренажерной тренировки по проведению эвакуации</i>	Практические упражнения по работе с системой подачи кислорода в кабине летного экипажа <i>Примечание. Вопросы использования этой системы могут рассматриваться при обсуждении аспектов потери работоспособности члена летного экипажа</i>	- Системы кондиционирования воздуха, вентиляции и герметизации - Системы связи и связанные с ними панели сигнализации - Панели управления - Электрические системы - Системы освещения (внутренние, внешние) - Системы водоснабжения и удаления отходов
Нормальные процедуры и связанные с ними практические занятия и/или тренажерные тренировки	- Процедуры закрывания пассажирского салона и размещения ручной клади - Процедуры обеспечения безопасности в полете - Процедуры действий при турбулентности	Тренажерные упражнения по правильному использованию кресел для кабинного экипажа при взлете/посадке <i>Примечание. Вопросы правильного использования кресел для кабинного экипажа</i>	- Тренажерные упражнения по проведению предполетного брифинга - Практические упражнения по проверке рабочего оборудования

Тема переподготовки	Теоретические вопросы для программы интернет-переподготовки	Критические элементы для выполнения после отмены послаблений	Прочие вопросы для следующего цикла переподготовки
		могут быть включены в программу тренажерных тренировок по выполнению эвакуации	— Практические упражнения по закреплению оборудования бортовой кухни — Тренажерные упражнения по закрыванию пассажирского салона — Тренажерные упражнения по информированию пассажиров — Тренажерные упражнения по проведению брифинга пассажиров — Практические занятия по использованию привязных ремней и привязной системы членов кабинного экипажа — Тренажерные упражнения по проведению демонстрации по вопросам безопасности — Тренажерные упражнения по отработке процедур доступа в кабину летного экипажа <i>Примечание. Вопросы использования привязных ремней и привязной системы для членов кабинного экипажа могут рассматриваться при проведении тренажерной тренировки по выполнению эвакуации</i>
Тушение пожара	— Процедуры тушения пожара — Процедуры при возгорании литиевых аккумуляторов — Средства локализации пожара — Меры тушения пожара класса А и класса В — Использование портативных огнетушителей	— Практические занятия по извлечению и использованию огнетушителей и защитного оборудования — Тренажерная отработка действий по тушению пожаром	— Учения по использованию оборудования для тушения с пожаром <i>Примечание. Согласно утвержденной программе подготовки либо согласно требованиям государства (например, один раз в 24 или 36 мес)</i>
Задымление	Включить вопрос в программу вебинара по теме тушения пожара	Не применимо/вопрос полностью освещается в режиме онлайн	Не применимо/вопрос полностью освещается в режиме онлайн

Тема переподготовки	Теоретические вопросы для программы интернет-переподготовки	Критические элементы для выполнения после отмены послаблений	Прочие вопросы для следующего цикла переподготовки
Разгерметизация	— Процедуры и сценарии разгерметизации	— Практические занятия по использованию портативного кислородного оборудования — Тренажерные тренировки по отработке действий в случае разгерметизации	Отсутствуют/все вопросы являются критическими
Эвакуация на суше и на воде	— Процедуры в связи с предполагаемой аварийной посадкой — Сценарии аварийной посадки на воду — Организация пассажиров, руководство движением пассажиров и процедуры после эвакуации — Сценарии: в море, в джунглях, в пустыне, в полярных и горных районах — Рассмотрение предыдущих случаев эвакуации	— Практические занятия по использованию соответствующего оборудования по подготовке в пассажирском салоне к аварийной посадке (например, надевание спасательных жилетов) — Практические занятия по оказанию помощи при использовании средств эвакуации, если применимо — Практические упражнения по использованию аварийно-спасательного оборудования — Тренажерные упражнения по действиям в случае предполагаемого аварийного приземления или приводнения — Тренажерная отработка действий в случае непредвиденного аварийного приземления или приводнения — Тренажерная отработка действий по эвакуации воздушного судна	Отсутствуют/все вопросы являются критическими
Нарушение работоспособности члена летного и кабинного экипажа	— Процедуры на случай нарушения работоспособности члена летного и кабинного экипажа — Кислородная система в кабине летного экипажа	— Практические упражнения по использованию привязных ремней, привязной системы и кислородной системы в кабине летного экипажа — Практические занятия по оказанию первой помощи <i>Примечание. Эти упражнения могут быть включены в раздел оказания первой помощи</i>	Тренажерная отработка действий в случае нарушения работоспособности члена летного экипажа (например, освобождение привязных ремней/привязной системы)

Тема переподготовки	Теоретические вопросы для программы интернет-переподготовки	Критические элементы для выполнения после отмены послаблений	Прочие вопросы для следующего цикла переподготовки
Организация работы экипажа (CRM)	— Стресс и стресс-менеджмент, утомляемость и бдительность — Управление рабочей нагрузкой — Ситуационная осведомленность — Информация от членов летного экипажа о состоянии безопасности полета — Обсуждение недавних авиационных происшествий и инцидентов	Не применимо/полностью вопрос освещается онлайн	Другие квалификационные требования освещены в разделе о квалификационных рамках членов кабинного экипажа (см. документ Doc 10002)
Организация пассажиров и управление их движением	— Включено в раздел "Работа с пассажирами", см. положения об эвакуации на суше и на воде	См. положения об эвакуации на суше и на воде	См. положения об эвакуации на суше и на воде
Обеспечение авиационной безопасности	— Недисциплинированные пассажиры: • Недисциплинированное поведение • Правовые аспекты действий недисциплинированных пассажиров • Уровни угрозы, связанные с недисциплинированным поведением • Процедуры, относящиеся к каждому из различных уровней угрозы • Последующие действия после инцидента — Превентивные меры обеспечения безопасности: • Меры обеспечения безопасности и на случай возникающей угрозы • Меры обеспечения безопасности и их недостатки • Досмотры в целях безопасности — Захват воздушного судна: • Контролирование доступа в кабину летного экипажа	— Практические упражнения по использованию нелетальных защитных средств, имеющихся у членов экипажа, если их использование разрешено государством эксплуатанта	— Практические упражнения по использованию соответствующих мер самозащиты (например, приемы физического высвобождения и контроля) — Тренажерная отработка действий при наличии недисциплинированного пассажира, когда члены кабинного экипажа используют процедуры эксплуатанта в рамках обязанностей соответствующего члена экипажа на случай возникновения такой ситуации — Тренажерные упражнения по применению процедур поиска и обнаружения взрывного устройства — Тренажерная отработка действий при возникновении различных видов угрозы, когда cabin crew использует процедуры эксплуатанта в рамках обязанностей соответствующего члена экипажа для разрешения ситуации

Тема переподготовки	Теоретические вопросы для программы интернет-переподготовки	Критические элементы для выполнения после отмены послаблений	Прочие вопросы для следующего цикла переподготовки
	- Кибербезопасность - Статистика сценариев захвата воздушных судов и процедуры разрешения случаев захвата		<i>Примечание. Согласно утвержденной программе подготовки или требованиям государства</i>
Оказание первой помощи	- Базовые реанимационные мероприятия (BLS) и меры сердечно-легочной реанимации (CPR) - CPR для взрослого, ребенка и младенца - BLS (CPR и автоматический внешний дефибриллятор (AED)) с учетом ситуации на борту воздушного судна - Случаи потери сознания, в том числе с затруднением дыхания	- Практические занятия по демонстрации CPR и применению AED, если используется - Практические упражнения по извлечению и использованию кислородного баллона - Тренажерная отработка действий на случай заболевания пассажира/члена экипажа, когда член кабинного экипажа демонстрирует способность распознавать и реагировать на ситуацию с помощью методов оказания первой помощи применительно к конкретному заболеванию или повреждению	- Практические упражнения по извлечению комплекта первой медицинской помощи (FAK), универсального комплекта безопасности (UPK), аварийного медицинского комплекта (ЕМК) и средств телеконсультации, если имеются - Практические занятия по использованию FAK - Практические упражнения по использованию ЕМК, UPK, средств телеконсультации, если имеются - Практическая отработка действий по применению членами кабинного экипажа процедур эксплуатанта на случай возникновения медицинской аварийной ситуации в полете
Опасные грузы (не позднее чем через 24 мес после предыдущей подготовки) ¹	- Общая концепция - Ограничения - Обозначения и маркировка - Распознавание незаявленных опасных грузов - Положения для пассажиров и членов экипажа - Аварийные процедуры	Не применимо/материал полностью размещен онлайн	- Тренажерные упражнения по извлечению и использованию противопожарного и защитного оборудования в случае возгорания портативного электронного устройства (PED) или литиевого аккумулятора - Тренажерная отработка действий в случае утечки опасных грузов <i>Примечание. Действия в случае возгорания PED можно включить в тренажерные упражнения на случай борьбы с пожаром</i>

1. См. *Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху* (Doc 9284).

Тема переподготовки	Теоретические вопросы для программы интернет-переподготовки	Критические элементы для выполнения после отмены послаблений	Прочие вопросы для следующего цикла переподготовки
Рассмотрение недавних авиационных происшествий и/или инцидентов данного эксплуатанта	— Включено в материал по CRM	См. CRM	См. CRM
Незаконный провоз людей	— Изменения законодательства или национальных норм, относящихся к торговле людьми — Изменения в политике и процедурах эксплуатанта по вопросам незаконной перевозки людей — Рассмотрение конкретных случаев — Информация о ведомствах, занимающихся вопросами торговли людьми, и полезные сведения	Не применимо/материал полностью размещен онлайн	Не применимо/материал полностью размещен онлайн
Система управления безопасностью полетов	— Изменения/ обновления процессов СУБП, если применимо	Не применимо/материал полностью размещен онлайн	Не применимо/материал полностью размещен онлайн
Контроль утомления	— Правила и эксплуатационные процессы, включая любые изменения — Стратегии контроля утомления — Рассмотрение случаев в практике эксплуатанта (связанных с утомлением) — Изменения процессов системы управления рисками, связанными с утомлением (FRMS), если применимо	Не применимо/материал полностью размещен онлайн	Не применимо/материал полностью размещен онлайн

Глава 3

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ

3.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

В дополнение к переподготовке эксплуатанту следует учитывать необходимость предоставлять обучение и информацию своим членам кабинного экипажа в отношении новых процедур и временных мер, связанных с пандемией COVID-19. Для этого эксплуатант может включить все такие процедурные изменения и соответствующую информацию в одну учебную интернет-программу по COVID-19 (см. таблицу 3-1 ниже), которую можно на постоянной основе обновлять после разработки и запуска. Сразу же после официального процедурного уведомления эксплуатант может проводить вебинары для подробного информирования членов кабинного экипажа. Для передачи обновленной информации, касающейся COVID-19, эксплуатант должен использовать установленные средства коммуникации (например, бюллетень по безопасности полетов, информирующий членов экипажа об изменении процедуры).

Таблица 3-1. Содержание интернет-программы подготовки по COVID-19

<i>Предмет</i>	<i>Конкретные элементы интернет-программы подготовки</i>
Изменение демонстрационных сообщений о безопасности	Изменения или ограничения, связанные с использованием оборудования, во время проводимой членами кабинного экипажа демонстрации о безопасности полета (например, не надевать спасательные жилеты или не надевать кислородную маску на лицо)
Демонстрация по вопросам безопасности (непосредственно или видео)	Новые моменты, которые следует учитывать, включая: — использование кислородных масок в случае разгерметизации, если пассажиры используют индивидуальные средства защиты (PPE) — способность надевать спасательные жилеты при ношении защитных масок/очков и т. д.
Введение PPE для членов кабинного экипажа	Аспекты подготовки, включая: — когда надевать и снимать (параметры) — надлежащее использование PPE — снятие/использование на креслах для членов экипажа и в помещениях для отдыха экипажа — разгерметизация/первая помощь/тушение пожара — утилизация использованных средств PPE

Предмет	Конкретные элементы интернет-программы подготовки
Требования к пассажирам (например, ношение масок) и изменения процедур эксплуатанта	— Демонстрация по безопасности (объяснение, когда надевать и снимать средства PPE) — Параметры для пассажиров — Утилизация средств PPE пассажиров — Ограничения в отношении типов пассажирских средств PPE, разрешаемых на борту
Эксплуатационные аспекты, связанные с пандемией	— Любые изменения, касающиеся разрешенной ручной клади — Любые временные отклонения от существующих ограничений полетного и служебного времени — Определение туалетов для членов экипажа — Место и процедуры питания членов экипажа — Отдых членов экипажа — Карантинная зона на борту воздушного судна — Использование термометров/измерение температуры пассажиров (если требуется государством) — Регулярная дезинсекция зон наиболее интенсивного движения — Контроль за соблюдением требований физического дистанцирования (например, не допускать скопления пассажиров в бортовой кухне) — Ограничение доступа в кабину летного экипажа — Процедуры при наличии подозрений на заболевание COVID-19 на борту
Рейсы для перевозки грузов в пассажирском салоне (без пассажиров)	Любые дополнительные аспекты подготовки для членов кабинного экипажа, относящиеся к такому типу полетов, включая: — дополнительные огнетушители или другое оборудование — дополнительные огнетушители или огнетушители других типов в связи с перевозкой грузов в пассажирском салоне — удаление упаковочных материалов в случае пожара — контролирование пассажирского салона — проверка изолированного размещения второстепенного оборудования пассажирского салона и оснащения кухни

<i>Предмет</i>	<i>Конкретные элементы интернет-программы подготовки</i>
Действия недисциплинированных пассажиров, связанные с пандемией	Рассмотреть некоторые новые аспекты, которые могут привести к действиям со стороны недисциплинированных пассажиров: — повышенный стресс у пассажиров в связи с новыми процессами, ограничениями в аэропорту и общим ходом путешествия — страх заразиться от пассажиров и проявление чрезмерной реакции — отказ пассажиров от соблюдения требований, например, в отношении постоянного использования средств PPE — разрешение конфликтных ситуаций между пассажирами

3.2 ИНСТРУКТОРЫ И ЭКЗАМЕНАТОРЫ КАБИННОГО ЭКИПАЖА

3.2.1 По аналогии с квалификационными требованиями к членам кабинного экипажа в документе Doc 10002 определены квалификационные требования к инструктору и экзаменатору кабинного экипажа, что позволяет инструктору или экзаменатору выполнять задачи по подготовке и оценке и контролировать полный объем работы, начиная от обучения на земле и до оценки в ходе фактического полета. Документ Doc 10002 представляет рекомендуемое содержание программы начальной подготовки для инструкторов и экзаменаторов кабинного экипажа. Кроме того, в документе говорится, что все инструкторы и экзаменаторы кабинного экипажа должны проходить переподготовку и переаттестацию в рамках документально оформленного процесса подготовки и аттестации, приемлемого для государства и внедренного эксплуатантом, или через интервалы времени, установленные национальными нормами. Переподготовка инструкторов/экзаменаторов должна проводиться, если имел место период отсутствия на работе. Такая переподготовка позволяет инструктору/экзаменатору ознакомиться с изменениями учебных модулей, их содержания и используемых средств.

3.2.2 В условиях пандемии COVID-19 у эксплуатанта будут возникать проблемы в связи с инструкторами и экзаменаторами, аналогичные проблемам с членами кабинного экипажа. В тех случаях, когда государство должно утверждать назначение и наличие квалификации инструкторов и экзаменаторов кабинного экипажа (включая требования относительно переподготовки), эксплуатанту следует испрашивать послабления требований в рамках установленного процесса.

3.2.3 Эксплуатанту следует разработать интернет-программы переподготовки для временного продления квалификации инструктора и экзаменатора. Кроме того, для обеспечения последовательности в подаче материала и аттестации следует использовать стандартные занятия в форме вебинара.

3.3 ПЛАН ВОЗВРАТА К НОРМАЛЬНОЙ РАБОТЕ

3.3.1 Государству следует обеспечить разработку эксплуатантом "плана возврата к нормальной работе", предусматривающего контроль за прохождением переподготовки в соответствии с утвержденной программой обучения каждым членом кабинного экипажа, на которого распространяются послабления, после истечения срока их действия. Для оказания помощи в разработке и пересмотре этого плана эксплуатанту следует использовать установленный процесс ведения учетной документации, позволяющий фиксировать всех членов кабинного экипажа, затронутых введенными послаблениями. Государство должно проверять эту учетную документацию в рамках мер текущего надзора. Учитывая сложность процесса восстановления или возобновления нормальной учебной работы, важно планировать постепенный характер этих действий.

Эксплуатант должен следить за тем, чтобы данный план соответствовал требованиям государства по надлежащей идентификации всех факторов опасности и риска и управлению ими.

3.3.2 План возврата к нормальной работе должен включать:

- a) программы переподготовки для членов кабинного экипажа, у которых истек срок действия квалификационной отметки в отношении данного типа воздушного судна (определяется на основе применимого периода действия);
- b) рекомендации органов общественного здравоохранения, которые следует выполнять при возобновлении работы учебной базы для кабинного экипажа (см. п. 3.3.3);
- c) процесс управления изменениями для выявления и устранения факторов опасности (см. п. 3.3.4).

3.3.3 Рекомендации органов общественного здравоохранения, которые необходимо выполнять при возобновлении работы учебных средств для кабинного экипажа, должны включать, как минимум, следующее:

- a) санитарно-гигиенические материалы и средства обеспечения безопасности, которые необходимо заказать для учебной базы (например, дезинфицирующие средства для рук, жидкое мыло, маски для лица, чистящие средства, термометры);
- b) меры по контролю за уборкой учебных помещений (например, время или интервалы, через которые требуется проводить уборку, уборка всех аудиторий, административных помещений, комнат отдыха, мест общего пользования, туалетов и других помещений с учетом требуемых стандартов здравоохранения и безопасности);
- c) идентификация факторов риска серьезного заражения и ослабление этих факторов – особенно для лиц с существующими проблемами здоровья, которые могут относиться к категории повышенного риска (включая членов кабинного экипажа, инструкторов, экзаменаторов и административный персонал); сюда можно включить надлежащие меры по организации работы и/или разрешенное отсутствие;
- d) физическое дистанцирование, включая меры, позволяющие всем членам кабинного экипажа выдерживать минимальные требуемые расстояния между рабочими местами и каждым из них.

3.3.4 План возврата к нормальной работе должен быть подготовлен в соответствии с принятым эксплуатантом процессом управления изменениями. В рамках мероприятий по управлению изменениями эксплуатант должен идентифицировать опасности и провести оценку рисков для безопасности полетов, связанных с этими изменениями, которые обусловлены, в частности, следующим:

- a) действующие национальные меры по сдерживанию распространения инфекции COVID-19 (например, физическое дистанцирование, требования в отношении PPE);
- b) совокупный риск действия нескольких послаблений;
- c) недостаток финансовых ресурсов;
- d) отсутствие ключевого персонала эксплуатанта (например, руководителя подготовки кабинного экипажа и других ключевых сотрудников для проведения подготовки);
- e) отсутствие практики квалификационных проверок для членов кабинного экипажа, инструкторов и экзаменаторов;

- f) невозможность выполнения отдельных разделов переподготовки из-за отсутствия учебной базы во время пандемии;
- g) недостаточная система внутреннего надзора, требуемого для поддержания эффективности мер (например, практика внутренних проверок);
- h) недостаточная эксплуатационная технологичность оборудования, инструментов или инфраструктуры (например, из-за того, что калибровка не проводилась);
- i) конкретные области, в которых невозможно обеспечить соответствие нормативным требованиям;
- j) любые другие проблемы в области безопасности полетов, связанные с несоблюдением применимых норм или внутренних процедур (например, в сферах корпоративной культуры, системы отчетности, эффективности мер контроля рисков для безопасности полетов, внутренних исследований).

— КОНЕЦ —

