

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 31 повестки дня. Безопасность полетов. Возникающие вопросы****ПРОВЕДЕНИЕ ПОСЛЕ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ ТЕСТИРОВАНИЯ
ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА НА УПОТРЕБЛЕНИЕ ПСИХОАКТИВНЫХ ВЕЩЕСТВ**

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Государствам и авиационной отрасли удалось повысить уровень безопасности полетов и снизить частоту авиационных происшествий за счет реализации ряда инициатив в области обеспечения безопасности полетов, предусматривающих внедрение в национальные регламентирующие структуры Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО. Непосредственным результатом таких усовершенствований явилось более полное соблюдение SARPS ИКАО, что способствовало повышению сотрудничества в вопросах предотвращения авиационных происшествий при выполнении международных полетов. Для гарантии того, что такие меры по-прежнему занимают центральное место в деятельности по снижению числа авиационных происшествий, ИКАО и государства должны стремиться определить области регламентирования, где существующие SARPS допускают различную интерпретацию и нуждаются в обновлении. Одна из таких областей касается проведения после авиационного происшествия тестирования членов летного экипажа на употребление психоактивных веществ. Хотя такое тестирование предусматривается в SARPS ИКАО, отсутствие общего подхода к расследованию авиационных происшествий, в частности, к проведению тестирования после авиационного происшествия может не позволить некоторым государствам надлежащим образом определить факт употребления психоактивных веществ или нарушение работоспособности вследствие их употребления.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) рекомендовать ИКАО рассмотреть существующие SARPS и инструктивные материалы на предмет определения того, требуется ли специальный Стандарт, обеспечивающий оперативное проведение после авиационного происшествия тестирования любого члена летного экипажа на связанное с риском употребление психоактивных веществ;
- б) рекомендовать ИКАО после проведения упомянутого рассмотрения и соответствующих консультаций представить 39-й сессии Ассамблеи рекомендации, касающиеся изменения или разработки соответствующего Стандарта, связанного с такими вопросами.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	Приложение 1, "Выдача свидетельств авиационному персоналу" Приложение 6, "Эксплуатация воздушных судов" Приложение 13, "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" Дос 8984, <i>Руководство по авиационной медицине</i> Дос 9654, <i>Руководство по предотвращению связанного с риском употребления психоактивных веществ на рабочих местах в авиации</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Последнее десятилетие отмечено значительными достижениями в области повышения безопасности полетов. Путешествовать по воздуху сегодня безопаснее, чем когда бы то ни было в прошлом, и это в значительной мере обусловлено сотрудничеством и взаимодействием государств, ИКАО и отрасли в решении стоящих перед ними задач, исходя из общей и зафиксированной в нормативных положениях цели. Если авиационное происшествие все-таки имеет место, чрезвычайно важно обеспечить совместную работу государств и авиационной отрасли с целью выявления факторов, которые возможно привели к авиационному происшествию, устранения выявленных опасных факторов и, в конечном счете, с целью предотвращения авиационных происшествий в будущем путем идентификации факторов, которые способствовали данному авиационному происшествию. Соблюдение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), содержащихся в Приложениях ИКАО, в значительной мере способствует обеспечению единообразия и согласованию предпринимаемых на международном уровне усилий по предотвращению авиационных происшествий.

1.2 Государства должны принимать меры к тому, чтобы расследование авиационных происшествий было нацелено на получение максимально полной информации, помогающей быстро определить причину авиационного происшествия и рекомендовать меры по исключению будущих рисков. В этой связи важно изучить все факторы, которые могли способствовать авиационному происшествию. Значительная доля авиационных происшествий обусловлена факторами, которые связаны с работоспособностью человека-оператора и которые часто выступают в качестве основной причины происшествия. Сразу же после авиационного происшествия специалисты по расследованию должны иметь возможность собрать, сохранить и протестировать быстро исчезающие свидетельства и определить могло ли употребление психоактивных веществ нарушить работоспособность персонала, играющего критическую роль в обеспечении безопасности полетов. Существующие SARPS и инструктивные материалы ИКАО непосредственно не предусматривают проведение после авиационного происшествия тестирования выживших членов летного экипажа и других лиц, выполняющих важные для обеспечения безопасности полетов функции.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Приложения и инструктивные материалы ИКАО отражают подход ИКАО к проблеме связанного с риском употребления авиационным персоналом психоактивных веществ и психологической пригодности таких лиц. Стандарты, содержащиеся в Приложении 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"* и Приложении 2 *"Правила полетов"*, касаются связанного с риском употребления психоактивных веществ лицами, осуществляющими критические для безопасности полетов функции. В соответствии с этими Стандартами любое лицо не может осуществлять права, предоставляемые свидетельством и соответствующими квалификационными отметками, или осуществлять критические для безопасности полетов функции, находясь под воздействием любого психоактивного вещества, которое может нарушить его работоспособность. Таким лицам также предписывается не заниматься каким-либо связанным с риском употреблением психоактивных веществ. Соответствующая рекомендация касается роли Договаривающихся государств в принятии мер по предотвращению связанного с риском употребления психоактивных веществ авиационным персоналом. Договаривающимся государствам предлагается принять меры к тому, чтобы, насколько это практически возможно, все обладатели свидетельств, которые занимаются каким-либо связанным с риском употреблением психоактивных веществ, были выявлены и освобождены от выполнения важных для безопасности полетов функций и чтобы такие лица вновь не допускались к выполнению важных для безопасности полетов функций, пока

они не пройдут соответствующее успешное лечение или не прекратят связанное с риском употребление психоактивных веществ.¹

2.2 Хотя *Руководство по предотвращению связанного с риском употребления психоактивных веществ на рабочих местах в авиации* (Doc 9654) ИКАО содержит инструктивный материал по программам, касающимся злоупотребления психоактивными веществами, отсутствуют конкретные рекомендации в отношении особой роли государства эксплуатанта или самого эксплуатанта в выявлении и предотвращении связанного с риском употребления психоактивных веществ членами летного экипажа и другими лицами, выполняющими важные для безопасности полетов функции, хотя оба упомянутые субъекта располагают уникальными возможностями для содействия решению данной проблемы. При этом государство эксплуатанта имеет все возможности потребовать от своих эксплуатантов тестировать сотрудников, выполняющих важные для безопасности полетов функции, на связанное с риском употребление психоактивных веществ.

2.3 Учитывая, что время непосредственно после авиационного происшествия имеет критическое значение для выявления возможных факторов авиационного происшествия, Соединенные Штаты Америки считают, что существующие положения Приложений ИКАО в недостаточной мере конкретно предусматривают или требуют проведения после авиационного происшествия тестирования персонала, выполняющего важные для безопасности полетов функции, на употребление психоактивных веществ.

2.4 Хотя, как показывает опыт, количество случаев связанного с риском употребления психоактивных веществ является незначительным, тестирование после авиационного происшествия поможет быстро исключить один из возможных факторов, которые могли способствовать авиационному происшествию. Кроме того, регулярное тестирование после авиационного происшествия поможет подтвердить в дальнейшем, являются ли случаи связанного с риском употребления психоактивных веществ персоналом, выполняющим важные для безопасности полетов функции, относительно редкими.

2.5 Введение Стандарта ИКАО, определяющего общий подход государств к проведению после авиационного происшествия тестирования лиц, выполняющих важные для безопасности полетов функции, на связанное с риском употребление психоактивных веществ, а также порядок обмена соответствующей информацией будет способствовать международному признанию и внедрению таких программ тестирования. В этой связи предусматривается, что в случае авиационного происшествия эксплуатант будет обеспечивать своевременное проведение после авиационного происшествия тестирования в соответствии с программой, разработанной согласно стандартам, введенным государством эксплуатанта. Эксплуатант будет обязан организовать проведение после авиационного происшествия тестирования независимо от того, где произошло авиационное происшествие. В том случае, когда государство эксплуатанта не имеет надлежащих требований к проведению после авиационного происшествия тестирования в соответствии с международными положениями, потребуется ввести такие требования. Кроме того, Стандарт должен позволять государству места события запросить проведение тестирования после авиационного происшествия, если государство эксплуатанта не ввело требования в отношении программы тестирования. Поскольку систематическое тестирование после авиационного происшествия будет предусматривать сбор конфиденциальных персональных данных, при разработке Стандарта потребуется определить порядок и методы выполнения требований к такой информации.

¹ Приложение 1 ИКАО, рекомендация в главе 1, раздел 1.2.7.3.