



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 24 повестки дня. Первоочередные инициативы в области безопасности полетов и аэронавигации

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ И ЭФФЕКТИВНОСТИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ПРОГРАММ ВЗАИМНОЙ ПОДДЕРЖКИ (PSP) ДЛЯ ОБЛАДАТЕЛЕЙ АВИАЦИОННЫХ СВИДЕТЕЛЬСТВ

(Представлено Австралией и Канадой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Программы взаимной поддержки (PSP) уже много лет применяются в авиационном секторе в качестве меры обеспечения благополучия и воспринимаются обладателями авиационных свидетельств как важная и ценная часть их рабочей среды. Успех PSP в поддержке благополучия обладателей авиационных свидетельств также признается важным для обеспечения безопасной и эффективной работы обладателей свидетельств с расстройствами здоровья, имеющими отношение к безопасности полетов, и без них. Для возможного включения преимуществ PSP в авиамедицинские системы и системы управления безопасностью полетов PSP должны разрабатываться и внедряться стандартизированным образом.

Действия: Ассамблее предлагается:

- принять к сведению роль PSP в авиамедицинских системах и системах управления безопасностью полетов;
- рекомендовать ИКАО опубликовать инструктивный материал по разработке и внедрению PSP в рамках процессов выдачи медицинских заключений и системы управления безопасностью полетов;
- поддерживать сотрудничество государств в разработке местных и региональных решений по внедрению PSP для обладателей авиационных свидетельств.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Каждый полет является безопасным и надежным"
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют

Справочный материал	Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" Дос 8984 "Руководство по авиационной медицине" Доклад EASA - Целевая группа по мерам, принятым после катастрофы рейса 9525 авиакомпании Germanwings (2015) – Постановление Комиссии (ЕС) 2018/1042 CAT.GEN.MPA.215 "Программа поддержки" (2018) Руководство по взаимной поддержке (2020) в рамках Европейской инициативы по оказанию поддержки пилотам (EPPSI) Руководство ИФАЛПА по оказанию помощи пилотам (2022) Комитет ФАУ по разработке правил в области психического здоровья в авиации (2020) – Рекомендация 3 A41-WP/256 "Медицинская сертификация и психические заболевания"
---------------------	--

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В соответствии с главой 6 Приложения 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" ИКАО требует, чтобы все обладатели свидетельств проходили процесс медицинского освидетельствования и выдачи медицинского заключения, в том числе в отношении состояния психического здоровья. В поддержку выдачи этого заключения ИКАО также требует, чтобы государства учитывали надлежащие меры по связанному с авиацией санитарному просвещению и профилактике при выдаче медицинских заключений в соответствии с главой 1 Приложения 1.

1.2 Обладатели свидетельств, имеющие доступ к программам взаимной поддержки, скорее всего, будут находиться в лучшем психическом состоянии¹, и маловероятно, что они будут испытывать проблемы с психическим здоровьем, приводящие к аннулированию авиационного медицинского свидетельства. Таким образом очевидно, что PSP являются важными факторами в процессах выдачи медицинских заключений в соответствии с главой 6 и главой 1 Приложения 1.

1.3 Для того чтобы государства последовательно включали PSP в свои авиамедицинские системы и системы управления безопасностью полетов, что способствует повышению безопасности авиации во всем мире, должен существовать стандартизированный подход к разработке и внедрению PSP, который можно было бы адаптировать к местным условиям, соблюдая при этом требования безопасности и нормативные требования ИКАО.

2. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОГРАММАМ ВЗАИМНОЙ ПОДДЕРЖКИ В КАЧЕСТВЕ МЕР ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ И ЭФФЕКТИВНОСТИ

2.1 Руководство по авиационной медицине (Дос 8984) содержит инструктивный материал по авиационно-медицинскому значению и процессам оценки рисков для обладателей свидетельств с психическими заболеваниями, но не содержит рекомендаций относительно того, как члены врачебных комиссий и медицинские эксперты могут включать методы укрепления психического здоровья и профилактики с использованием, в частности, PSP.

2.2 Ряд авиационных катастроф и опасных сближений воздушных судов были частично связаны с психическим состоянием и здоровьем обладателей свидетельств. Наиболее

¹ Santilhano, W., Bor, R., & Hewitt, L. M. M. (2019). Роль взаимной поддержки и ее значение как эффективного средства обеспечения эмоционального благополучия пилотов. Качественное исследование заинтересованных сторон Южной Африки. *Авиационная психология и прикладные человеческие факторы*, 9(2), 67–76. <https://doi.org/10.1027/2192-0923/a000163>

важным является то, что рейс 9525 авиакомпании Germanwings послужил катализатором принятия Европейской комиссией мер по обеспечению эффективного учета Европейским агентством по безопасности полетов (EASA) психического благополучия и здоровья в процессах выдачи медицинских заключений и обеспечения безопасности. В рекомендации 3 доклада Целевой группы EASA по катастрофе рейса Germanwings содержится призыв к созданию программ поддержки пилотов. Эти программы призваны помочь пилотам добровольно обращаться за помощью по вопросам психического здоровья или другим личным вопросам, не опасаясь стигматизации или наказания. Эта инициатива привела к включению соответствующих положений в Регламент воздушных перевозок (Постановление Комиссии (ЕС) № 965/2012) на основе Постановления Комиссии (ЕС) 2018/1042, в частности, в соответствии с правилом CAT.GEN.MPA.215 "Программа поддержки". Для оказания помощи государствам-членам ЕССА в выполнении этой рекомендации было выпущено Руководство EPPSI по поддержке пилотов. В дополнение к нормативной работе EASA в Руководстве Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) по оказанию помощи пилотам предлагаются дополнительные рекомендации по продвижению более глобального и согласованного подхода к программам поддержки пилотов.

2.3 Недавно после опасного инцидента в 2023 году, когда воздушное судно авиакомпании Alaska Airlines едва не столкнулось с другим воздушным судном, Комитет Федерального авиационного управления (ФАУ) по разработке правил в области психического здоровья представил рекомендации в отношении PSP. В частности, в рекомендации 3 предлагается расширить роль PSP и разработать стандартизированные программы, протоколы и процессы создания PSP во всем авиационном сообществе.

2.4 Эти рекомендации были введены во всем мире с переменным успехом, причем одним из препятствий является отсутствие соответствующего требования в Стандартах и Рекомендуемой практике (SARP) ИКАО. Поэтому отдельным государствам и полномочным органам надлежит определить, могут ли PSP быть внедрены в их системах управления безопасностью полетов и могут ли они быть включены в процессы выдачи медицинских заключений. Во многих случаях государства могут не располагать экспертными знаниями или ресурсами для разработки политики и процедур, необходимых для эффективного внедрения в рамках своих процессов регулирования. В связи с этим обладатели свидетельств лишаются преимуществ PSP с точки зрения безопасности, эффективности и благополучия.

2.5 Многие отраслевые организации в настоящее время проводят обучение коллег и включают взаимную поддержку в свои процессы обеспечения благополучия и повышения эффективности. Хотя большинство из них опираются на опыт других секторов, включая здравоохранение и службы экстренной помощи, содержание обучения и программы поддержки в авиационных организациях остаются неоднородными и непоследовательными. То, что одна организация считает "равным", может не обеспечить такой же уровень поддержки, надзора или качества, какой обеспечивает другая организация, и на самом деле может быть совсем ненадежным или неэффективным.

2.6 Эти проблемы, связанные с непоследовательностью или нехваткой ресурсов, означают, что на роль PSP в системе обеспечения безопасности и регулирования нельзя полагаться на общесистемном или общепрофессиональном уровне. Чтобы надежно интегрировать вклад PSP в систему управления рисками для медицинской сертификации и системы обеспечения безопасности, структура и функции PSP должны быть стандартизированы и эффективно регулироваться, а ресурсы должны быть доступны всем государствам, полномочным органам и участникам, решившим их использовать.

3. ВКЛЮЧЕНИЕ ПРОГРАММ ВЗАИМНОЙ ПОДДЕРЖКИ В ПРОЦЕССЫ ОЦЕНКИ АВИАМЕДИЦИНСКИХ РИСКОВ И СЕРТИФИКАЦИИ

3.1 В документе ICAO A41-WP/256 изложены принципы благополучия как защитного фактора для безопасной медицинской сертификации при наличии психических заболеваний. Эти принципы, называемые "салютогенезом", легли в основу разработки Австралией и Новой Зеландией нормативной авиамедицинской модели, которая интегрирует PSP в рамках ориентированного на профилактику и основанного на оценке рисков подхода (Безопасность-2) как к обеспечению психического благополучия, так и к медицинской сертификации.

3.2 Оценка технических характеристик на авиационном рабочем месте регулярно проводится на протяжении всей трудовой деятельности обладателя авиационного свидетельства. Экспертные обзоры, проводимые стандартизированным и систематическим образом квалифицированными коллегами, также могут быть источником информации обладателей свидетельств и членов врачебных комиссий о том, имеет ли место нарушение работоспособности из-за проблем со здоровьем или самочувствием, имеет ли это отношение к безопасности полетов и являются ли какие-либо условия или ограничения в отношении авиационных обязанностей эффективными мерами снижения рисков для получения разрешения на выдачу медицинских свидетельств. Обладатели свидетельств также могут использовать вклад коллег при оценке авиамедицинских рисков для обеспечения безопасного возвращения к медицинской сертификации.

3.3 Таким образом, в процессе авиамедицинского регулирования PSP играют две роли. Во-первых, что касается пункта 1.2.4.3 главы 1 Приложения 1, требующего учитывать связанные с авиацией вопросы санитарного просвещения, то обладатель свидетельства, участвующий в программе взаимной поддержки для решения своих медицинских проблем или обеспечения своего благополучия, получит удовлетворение от улучшения состояния здоровья при недомогании и от повышения работоспособности при хорошем самочувствии. Во-вторых, что касается главы 6 Приложения 1, то при определении возможности выдачи медицинского свидетельства вклад программы взаимной поддержки в повышение работоспособности может быть использован при оценке авиамедицинских рисков, чтобы помочь обладателю свидетельства пройти текущую медицинскую сертификацию или раньше вернуться к медицинской сертификации.

4. ТРЕБОВАНИЯ К СТАНДАРТИЗАЦИИ ИНСТРУКТИВНОГО МАТЕРИАЛА ПО ПРОГРАММАМ ВЗАИМНОЙ ПОДДЕРЖКИ

4.1 Данные PSP для медицинских заключений не могут использоваться регулирующими органами без систематического и основанного на оценке рисков подхода, который одновременно укрепляет роль коллег и их взаимоотношения с обладателями свидетельств и поддерживает принятие надежных и безопасных решений о выдаче медицинских свидетельств.

4.2 Для того чтобы такие модели, как австралийский и новозеландский подходы, были успешно приняты другими государствами, решившими сделать это, наличие стандартов, рекомендаций и инструктивного материала для разработки местных решений, согласованных на международном уровне, имеет чрезвычайно важное значение.

4.3 На основе вышеизложенных руководящих принципов и рекомендаций и с учетом опыта Австралии и Новой Зеландии в применении PSP в рамках нормативно-правовой базы, в этом инструктивном материале следует предоставить указания по следующим ключевым элементам.

4.3.1 *Отбор коллег.* Хорошо организованный отбор гарантирует, что равный по положению сотрудник имеет соответствующую квалификацию и мотивацию для оказания поддержки коллегам, а также обладает когнитивными и эмоциональными способностями для решения проблем, с которыми сталкиваются его сослуживцы.

4.3.2 *Взаимное обучение.* Стандартизированное обучение и актуальность знаний, позволяющие равному по положению сотруднику оказывать наиболее подходящую поддержку в определенных сферах, не выходя за рамки своих навыков и не подвергая себя и своих коллег риску неблагоприятных последствий.

4.3.3 *Надзор и наставничество со стороны коллег.* Надзор и наставничество для сотрудников, оказывающих поддержку коллегам, должны быть ресурсами для их собственного благополучия при оказании поддержки другим сотрудникам, а также средством обеспечения качества и контроля за безопасностью, которые требуются при осуществлении любой деятельности, связанной с безопасностью полетов и эффективностью работы.

4.3.4 *Процедуры взаимодействия с полномочным органом медицинской сертификации и представления ему отчетности.* Обладатели авиационных свидетельств и их коллеги могут использовать информацию о благополучии и эффективности работы, собранную в рамках процесса PSP, для поддержки принятия решений относительно пригодности к медицинской сертификации. Процесс получения соответствующего согласия на передачу конфиденциальной информации, характер информации, ее сбор и обработка, а также способ ее использования должны тщательно согласовываться между PSP и регулирующим органом. Стандартизация этих процессов обеспечит последовательность, прозрачность и надежность на международном уровне.

4.3.5 *Обеспечение качества и контроль за безопасностью для коллег и PSP.* Данные, используемые при принятии решений относительно медицинской сертификации обладателей авиационных свидетельств, и решения, касающиеся безопасности, принимаемые с использованием этих данных, должны проверяться на предмет их эффективности. Цикл обеспечения качества является важнейшим элементом безопасной системы, позволяющим уточнять и развивать вышеуказанные элементы по мере совершенствования систем и процессов. Стандартизированный процесс обеспечения качества PSP соответствует ожиданиям от глобального подхода к управлению безопасностью полетов и эффективностью.

5. ВЫВОД

5.1 Программы PSP для обладателей свидетельств и других работников внедряются в авиационной отрасли в различных формах на протяжении десятилетий. Вклад PSP в авиационную отрасль в качестве меры повышения безопасности и эффективности, не считая любых преимуществ, связанных с улучшением состояния здоровья, получает все большее признание. Однако, преимущества для обладателей свидетельств и авиационной отрасли не всегда одинаково доступны из-за отсутствия стандартизированного инструктивного материала. Ожидаемый результат работы над этим рабочим документом заключается в том, что ИКАО опубликует инструктивный материал по PSP, чтобы обеспечить реализацию этих преимуществ для государств и отдельных лиц способом, соответствующим их местным условиям, на основе принципов стандартизированного подхода ИКАО к авиационным правилам и системам управления безопасностью полетов.