



Международная организация гражданской авиации

A42-WP/174

TE/53

29/7/25

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

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

КОНТРОЛЬ УТОМЛЕНИЯ ДИСПЕТЧЕРОВ УВД

(Представлено Индией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе обобщается опыт, полученный в ходе внедрения системы контроля утомления диспетчеров УВД в Индии. Информация о масштабах улучшений, достигнутых в процессе внедрения системы контроля утомления, представлена ИКАО и государствам для включения в Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), также правила.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению приверженность Индии внедрению правил контроля утомления диспетчеров УВД, которое будет способствовать повышению безопасности авиационной экосистемы;
- б) рекомендовать признать необходимость комплексного подхода к контролю утомлением, позволяющего диспетчерам УВД быть более продуктивными и менее утомляемыми во время выполнения своих служебных обязанностей;
- с) призвать ИКАО и ее государства поделиться информацией о вопросах и проблемах, связанных с правилами контроля утомления диспетчеров УВД.

Стратегические цели	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Каждый полет является безопасным и надежным"
Финансовые последствия	Отсутствуют
Справочный материал	Приложение 11 "Обслуживание воздушного движения" Дос 9966 "Руководство по надзору за использованием механизмов контроля утомления"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Диспетчеры УВД являются одним из ключевых элементов эффективного функционирования любой системы организации воздушного движения (ОрВД). Утомление – это серьезная опасность, связанная с человеческим фактором, поскольку оно напрямую влияет на способность диспетчеров УВД выполнять свою работу и имеет последствия для безопасности полетов. Научные исследования доказали, что бдительный диспетчер УВД способствует не только обеспечению безопасности полетов, но и повышению эффективности аэронавигации, благодаря предоставлению более качественного обслуживания воздушного движения.

1.2 Поправкой 50В к Приложению 11 *"Обслуживание воздушного движения"*, применяемой с 5 ноября 2020 года, ИКАО обязывает каждое государство разрабатывать правила контроля утомления в органах обслуживания воздушного движения на основе научных принципов, знаний и опыта эксплуатации. Государствам предоставляется гибкость в принятии мер по контролю утомления либо посредством предписывающих нормативных ограничений, либо посредством системы управления факторами риска, связанными с утомляемостью (FRMS).

1.3 Индия вступила в Лигу наций в Азии, внедрив в сентябре 2023 года правила контроля утомления для своих диспетчеров УВД. Регулирующий орган в области безопасности полетов – Генеральный директорат гражданской авиации (DGCA) Индии, после тщательного анализа практических проблем внедрения в преобладающей авиационной экосистеме страны, принял решение адаптировать предписывающие правила контроля утомления посредством правил ограничения служебного времени (WDTL).

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Индия, являясь одной из быстрорастущих авиационных экономик, претерпевает стремительное развитие гражданских аэропортов, соединяющих различные пункты назначения. В связи с быстрым ростом воздушного движения количество новых органов/станций обслуживания воздушного движения (ОВД) также неуклонно растет. Основываясь на многолетнем опыте эксплуатации, поставщик обслуживания воздушного движения (ATSP) в Индии, а именно. Управление аэропортов Индии (AAI), распределил станции ОВД по категориям в целях эффективного внедрения.

2.2 Станции ОВД соответственно классифицируются, исходя из среднесуточного объема воздушного движения за предыдущие два года, который определяется 1 октября каждого года. Такая классификация аэропортов представлена в таблице ниже.

Категории станций ОВД	Количество среднесуточных взлетно-посадочных операций воздушных судов
A	> 400
B	> 100 но ≤ 400
C	> 30 но ≤ 100
D	≤ 30
E	Эпизодические нерегулярные взлетно-посадочные операции воздушных судов

2.3 Предписывающие нормативные ограничения для диспетчеров УВД были адаптированы посредством национального регламента DGCA "Требования к гражданской авиации", (раздел 9, Серия L, часть VII), в котором уточняются ограничения служебного времени (WDTL) и требования к организации отдыха сотрудников органов управления воздушным движением (ATCO), занимающихся обслуживанием воздушного движения. Предписывающие нормативные ограничения в Индии (правила WDTL) были разработаны на основе не только руководящих принципов ИКАО, но и передовой мировой практики контроля утомления.

2.4 Правила WDTL являются не только всеобъемлющими, но и конкретными в определении обязанностей поставщиков ОВД, лиц, ответственных за ОВД, и диспетчеров УВД по контролю утомления. Мы твердо убеждены в том, что только совместный подход поставщиков ОВД, высшего руководства и диспетчеров УВД может помочь снизить стресс и усталость, которые испытывают диспетчеры на рабочем месте.

2.5 В соответствии с правилами поставщик ОВД обязан разработать и поддерживать политику контроля утомления, а также обеспечивать осведомленность диспетчеров УВД о контроле утомления, отдыхе и рекреационной экосистеме. Впоследствии поставщик ОВД (AAI) разработал свою политику контроля утомления (FMP), продемонстрировав таким образом свою приверженность эффективному контролю в этой области. В соответствии с FMP поставщика ОВД, утвержденной DGCA Индии, правила WDTL будут полностью внедрены во всех аэропортах, которые обеспечивают более 30 взлетно-посадочных операций воздушных судов в день (аэропорты категорий А, В и С в таблице), а также при обслуживании воздушного движения в ночную смену.

2.6 Поставщик ОВД обязан обеспечить предоставление надлежащих помещений и оборудования, а также отдельных зон отдыха, специально выделенных для всех диспетчеров УВД. Он также должен обеспечить достаточное количество закусок и напитков на каждой станции ОВД. Таким образом, от поставщика ОВД требуется комплексный подход для эффективного контроля утомления диспетчеров УВД. Этот подход доказал свою высокую эффективность в осуществлении контроля утомления диспетчеров УВД во всех аэропортах, где были внедрены правила WDTL.

2.7 Правила WDTL также обязывают ответственных за ОВД составлять расписания работы/сменные графики в пределах, указанных в правилах. Согласно правилам, поставщик ОВД обязан публиковать расписания работы/сменные графики как минимум за пять дней до начала работы на период не менее двух недель.

2.8 Диспетчеры УВД в Индии обязаны соблюдать инструкции WDTL и не должны выполнять никаких задач, важных для безопасности полетов, в состоянии утомления.

2.9 Правилами WDTL установлены ограничения служебного времени, промежутки между периодами работы, а также ограничения по нескольким периодам работы подряд и промежутки времени после них. Также установлены ограничения по рабочим сменам и перерывы во время рабочих смен. В инструкциях по ограничениям указаны продолжительность ночных смен и промежутки времени после них. Правила WDTL также предусматривают гибкость, допуская внесение изменений в исключительных случаях, таких как сбой в работе.

2.10 Введение правил контроля утомления в соответствии с инструкциями WDTL упростило графики работы и снизило риск, связанный с утомлением диспетчеров УВД.

2.11 В связи с разнообразием аэропортов в Индии процесс внедрения правил WDTL не был очень гладким. На первом этапе правила контроля утомления были внедрены в 57 аэропортах и сейчас они постоянно внедряются во всех аэропортах (категории аэропортов А, В и С в таблице) поэтапно. К 2026 году планируется обеспечить 100-процентное внедрение правил контроля утомления (правила WDTL) в соответствии с политикой в этой области.

2.12 Потребность в дополнительной рабочей силе в различных органах ОВД из-за быстрого выхода сотрудников на пенсию и задержек с набором персонала, особенно во время пандемии Covid-19, является серьезной проблемой на пути внедрения правил контроля утомления в Индии. Кроме того, участились внезапные ситуации (в частности, региональные конфликты), при которых воздушное движение перенаправляется через другие маршруты/воздушное пространство, что также требует увеличения численности персонала. Понятно, что поставщики ОВД во всем мире набирают диспетчеров УВД только по мере необходимости, чтобы поддерживать минимальные эксплуатационные расходы, и функционируют в основном в условиях нехватки диспетчеров УВД, что создает препятствия на пути эффективного внедрения системы контроля утомления.

3. **ВЫВОД**

3.1 Политика поставщиков ОВД в области контроля утомления должна быть обязательной, чтобы получить от поставщиков четкие обязательства по контролю утомления диспетчеров УВД.

3.2 Рабочая среда и ситуационные требования диспетчеров УВД существенно отличаются от требований летных экипажей с точки зрения постоянного расположения и характера обязанностей. Поэтому комплексный подход, обеспечивающий создание благоприятной рабочей обстановки и надлежащих условий для отдыха, должен быть, помимо эффективного контроля утомления, нормой в Стандартах и Рекомендуемой практике (SARP) (Приложение 11).

3.3 Ассамблея может рассмотреть вопрос о том, чтобы обязать государства не только предусматривать, оценивать и набирать необходимых диспетчеров УВД по текущему сценарию, но и поддерживать определенный процент дополнительной рабочей силы посредством последовательных программ набора персонала с учетом будущего расширения, чрезвычайных ситуаций, естественной убыли персонала и других непредвиденных обстоятельств.

— КОНЕЦ —