



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

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

КОНТРОЛЬ УТОМЛЕНИЯ

(Представлено Оманом, Боливией (Многонациональным государством), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), Международной федерацией работников транспорта (МТФ), Международным советом деловой авиации (МСДА) и поддержано Доминиканской Республикой и Международной федерацией ассоциаций диспетчеров УВД (ИФАТКА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

ИКАО признает важность контроля утомления в Приложении 6 *"Эксплуатация воздушных судов"* и во вспомогательных инструктивных материалах. Эффективный контроль утомления экипажа имеет решающее значение для сохранения безопасности полетов авиации. Остаются проблемы, связанные с эффективным внедрением контроля утомления.

По мере прогресса в понимании науки о сне и утомлении важно, чтобы положения документа и инструктивные материалы по контролю утомления были пересмотрены и переработаны. Ожидается, что обновленные положения и инструктивные материалы позволят согласованно применять научный подход к контролю утомления во всех государствах-членах. Эти обновления могут заложить основу для поддержки надзорными органами и поставщиками обслуживания процесса внедрения и оценки подходов к контролю утомления, включая подходы, основанные на результатах.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) признать важность эффективного осуществления контроля утомления в качестве одного из важнейших компонентов снижения факторов риска и обеспечения безопасности полетов;
- b) поручить ИКАО провести экспертный обзор конкретных отраслевых инструктивных материалов, определений научных принципов, знаний и операционного опыта в целях согласования понимания, внедрения и оценки контроля утомления. На основе этого обзора обновить, по мере необходимости, *"Руководство по надзору за использованием механизмов контроля утомления"* (Дос 9966) и предоставить дополнительные инструктивные указания надзорным органам;
- c) признать, что внедрение эффективных подходов к контролю утомления, основанных на результатах, требует выделения надлежащих ресурсов и создания для поставщиков обслуживания, регулирующих органов, непосредственных исполнителей и их представителей прочной базы знаний.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегическими целями <i>"Каждый полет безопасен и защищен"</i> ; и <i>"Ни одна страна не остается без внимания"</i> .
<i>Финансовые последствия</i>	Ожидается, что деятельность, указанная в данном документе, будет осуществляться за счет имеющихся ресурсов бюджета Регулярной программы на 2026–2028 гг. и/или внебюджетных поступлений в соответствии с бизнес-планом ИКАО на 2026–2028 гг.
<i>Справочный материал</i>	Приложение 6 <i>"Эксплуатация воздушных судов"</i> , часть I <i>"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"</i> , часть II <i>"Международная авиация общего назначения. Самолеты"</i> и часть III <i>"Международные полеты. Вертолеты"</i> Приложение 11 <i>"Обслуживание воздушного движения"</i> Дос 9966 <i>"Руководство по надзору за использованием механизмов контроля утомления"</i> Справочник по контролю утомления для эксплуатантов авиакомпаний; Руководство по контролю утомления для эксплуатантов крупных и турбореактивных самолетов авиации общего назначения; Руководство по контролю утомления для поставщиков обслуживания воздушного движения; Руководство по контролю утомления для эксплуатантов вертолетов.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Утомление является опасностью, которая ухудшает работоспособность человека и не может быть устранена, поэтому она должна находиться под неусыпным контролем. Необходимость контроля факторов риска, связанных с утомлением, признается в Приложении 6 *"Эксплуатация воздушных судов"*, Приложении 11 *"Обслуживание воздушного движения"*, в *"Руководстве по надзору за использованием механизмов контроля утомления"* (Дос 9966) и во вспомогательных отраслевых справочниках по внедрению контроля утомления.

1.2 Как предписывающие, так и основанные на результатах подходы к контролю утомления, предусмотренные в Приложении 6 и Приложении 11, требуют постоянного совершенствования. Аналогичным образом, Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) и инструктивные материалы требуют периодического пересмотра для учета меняющихся условий эксплуатации, опыта работы поставщиков обслуживания и членов экипажа, достижений в понимании науки об утомлении и контроля утомления. Поэтому необходимо воссоздать группы экспертов для анализа существующих публикаций ИКАО по вопросам контроля утомления.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Было отмечено, что существуют противоречия между намерением положений и инструктивных материалов по контролю утомления и практическим осуществлением. В настоящее время в инструктивном материале приводятся научные данные и причины ("что и почему"), но мало информации о практических методах реализации ("как"). Обновление инструктивных материалов будет способствовать интеграции уроков, извлеченных из опыта отрасли, которые будут обобщены, распространены и применены в соответствии с их операционным контекстом.

2.2 Государствам и поставщикам обслуживания будет полезно получить дополнительные рекомендации по таким темам, как:

- a) количественное определение опасности утомления; понимание степени утомления, при котором оно становится угрозой для безопасности полетов;
- b) анализ данных об утомлении и внедрение мер по смягчению последствий; понимание эффективных методов интерпретации данных об утомлении и разработки соответствующих мер по смягчению последствий;
- c) показатели эффективности безопасности полетов (SPI); помощь в разработке и пересмотре показателей для мониторинга эффективности подходов к контролю утомления;
- d) обучение по вопросам контроля утомления; например, как разработать надежный подход к обучению для улучшения понимания науки об утомлении, улучшения процесса принятия решений и отчетности об утомлении;
- e) структурированная оценка подходов к контролю утомления как для использования системы управления безопасностью полетов (SMS) в поддержку предписывающих подходов, так и для оценки основанных на результатах подходов на предмет эквивалентности или улучшения уровня безопасности с помощью предписывающих подходов к контролю утомления.

2.3 Поставщики обслуживания выиграют от дальнейшей разработки инструктивного материала по контролю утомления для решения практических проблем, что будет способствовать более эффективному использованию ресурсов.

2.4 Совершенствование инструктивных материалов позволит повысить эффективность надзора и упростить задачу распределения ресурсов регулирующими органами, особенно для тех, кто применяет основанные на результатах подходы к контролю утомления.

2.5 Понимание принципов применения науки об утомлении в эксплуатационной среде продолжает улучшаться. Необходимо, чтобы группы экспертов рассмотрели текущий инструктивный материал по контролю утомления, чтобы учесть эти изменения и предложить более современные методы и подходы. Баланс между требованиями к контролю утомления и способностью отрасли реализовать эти требования на практике является ключевым вопросом, который должен быть рассмотрен группами экспертов.

2.6 В рамках существующих SARPS предлагаются различные подходы к контролю утомления: предписывающие правила по контролю утомления, в рамках набора пределов утомления, поддерживаемых системой поставщика обслуживания по управления безопасностью полетов, сочетание предписывающих ограничений и системы управления факторами риска, связанными с утомлением (FRMS), и сама система FRMS. Практический опыт показал, что применение всех подходов требует технических знаний как со стороны надзорных органов, так и со стороны поставщиков обслуживания.

2.7 Существует потребность в дополнительных инструктивных указаниях для поставщиков обслуживания и надзорных органов, с тем чтобы обеспечить распределение ресурсов для безопасного осуществления контроля утомления в соответствии с подходами, основанными на

SMS и на FRMS. Этот инструктивный материал будет способствовать согласованию подходов к контролю утомления во всех государствах и поддержит принцип "Ни одна страна не остается без внимания".

— КОНЕЦ —