



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

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

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПОВЫСИТЬ ВОЗРАСТНОЙ ЦЕНЗ ДЛЯ ПИЛОТОВ КОММЕРЧЕСКОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В СОСТАВЕ МНОГОЧЛЕННОГО ЭКИПАЖА ДО 67 ЛЕТ

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В 2006 году ИКАО внедрила стандарты и рекомендуемую практику (SARPs) с целью повысить в 2006 году возрастной ценз для пилотов в составе многочисленных экипажей, выполняющих международные коммерческие воздушные перевозки (КВП), с 60 до 65 лет. На основании работы, связанной с расширением возрастных ограничений, уже проделанной за последние 19 лет ИКАО в лице Исследовательской группы по медицинским положениям, в настоящем документе предлагается, чтобы ИКАО теперь рассмотрела вопрос о повышении возрастного предела до 67 лет. Это изменение должно базироваться на подходе, аналогичном тому, который был успешно применен в 2006 году и реализован в рамках дополнительных мер по обеспечению безопасности полётов.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) поддержать повышение верхнего возрастного предела для пилотов, осуществляющих международные коммерческие воздушные перевозки (КВП) в составе многочисленных экипажей, до 67 лет при условии, что возраст другого пилота – менее 65 лет;
- б) просить ИКАО создать стандартизированные системы оценки медицинских рисков и надзора, основанные на стандартном наборе медицинских данных о пилотах, для надежной оценки медицинских рисков, связанных с возрастом пилота;
- с) обратиться к государствам с просьбой осуществлять сотрудничество с отраслью и представительными органами в сфере медицины, выдачи свидетельств и эксплуатации при разработке руководящих материалов для оказания поддержки государствам при повышении возраста пилотов, выполняющих международные коммерческие воздушные перевозки (КВП).

Стратегические цели	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Каждый полет безопасен и защищен"
Финансовые последствия	Отсутствуют

¹ Версии документа на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках предоставлены ИАТА.

Справочный материал	Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" Приложение 19 "Управление безопасностью полётов" Дос 8984 "Руководство по авиационной медицине"
---------------------	--

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Глава 1 *"Определения и общие правила, касающиеся свидетельств"* Приложения 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"* ИКАО устанавливает стандартные возрастные ограничения для пилотов коммерческой авиации. Для выполнения коммерческих полётов одним пилотом предельный возраст составляет 60 лет, а для коммерческих воздушных перевозок (КВП) в составе многочленных экипажей – 65 лет. В главе 1 также излагаются положения о системе подготовки и оценки пилотов на основе их компетенции. Глава 6 *"Медицинские положения при выдаче свидетельств"* Приложения 1 ИКАО содержит стандарты для периодического обследования пилотов с целью оценки их функциональных возможностей по состоянию здоровья и определения наличия или отсутствия заболеваний, которые могут представлять угрозу для безопасности полетов и привести к потере трудоспособности при выполнении полета.

1.2 На протяжении первой половины 20-го века распространенность серьезных заболеваний среди населения старше 60 лет была достаточно высокой, поэтому использование 60-летнего возраста в качестве показателя наличия заболеваний и предположение о том, что человек в возрасте до 60 лет, скорее всего, не болеет, было разумным подходом. Медицинские данные, проанализированные в 2006 году и впоследствии подтвержденные, показывают, что эпидемиология здоровья и болезней в XXI веке характеризуется совершенно иным распределением рисков, особенно среди молодых людей, которые менее подвержены физическим заболеваниям и смерти от них, но испытывают больше проблем со здоровьем из-за психических заболеваний и употребления психоактивных веществ.

1.3 Данные Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) о состоянии здоровья населения свидетельствуют об улучшении состояния здоровья населения во всем мире, особенно в части сердечно-сосудистых заболеваний, благодаря социально-экономическим факторам и совершенствованию медицинского обслуживания. Наблюдается увеличение ожидаемой продолжительности жизни, а также снижение смертности и заболеваемости населения. Пилоты воздушного транспорта – это подгруппа населения, состояние здоровья которой, как правило, значительно лучше, чем у населения в целом. Это остается обоснованным косвенным показателем риска потери трудоспособности и подтверждается снижением за последние 30 лет уровня серьезного риска потери трудоспособности в полете по медицинским причинам. Риски происшествий со смертельным исходом, связанные с медицинскими причинами, встречаются редко. Это отражает достижения медицины и меры по снижению рисков, связанных с человеческими недостатками, входящие в состав процедур проверок, обучения и эксплуатации, а также высокую надежность систем управления безопасностью при выполнении КВП.

1.4 Полагаясь на эти современные эпидемиологические данные и результаты тщательного анализа и консультаций, в 2006 году ИКАО впервые изменила верхний возрастной предел для пилотов, выполняющих КВП в составе многочленного экипажа, до 65 лет, что было дополнительно смягчено правилом "one over, one under". Более того, три государства (Канада, Австралия и Новая Зеландия) в течение последних 20–30 лет не устанавливают верхних возрастных ограничений для пилотов, включая пилотов, выполняющих КВП. В основном это связано с

государственным законодательством, которое предотвращает дискриминацию по возрастному признаку. В этих государствах не было зафиксировано увеличения числа случаев нарушения авиационной безопасности у пилотов старше 65 лет, выполняющих КВП.

1.5 Развитие авиационной отрасли во всем мире приводит к тому, что спрос на пилотов превышает предложение. Повышение возрастных ограничений для пилотов, выполняющих КВП, которое позволит большему числу пилотов продолжать работать, согласуется с 15 из 17 Целей устойчивого развития (ЦУР) Организации Объединенных Наций (ООН), включая инициативу Программы подготовки следующего поколения авиационных специалистов (NGAP), направленную на обеспечение достаточного количества квалифицированных авиационных специалистов в будущем, за счет набора более возрастных кандидатов или удержания работающих пилотов.

1.6 Повышение возрастного ценза с 65 до 67 лет является осмотрительным, но разумным шагом, который, по мнению государств, может способствовать обеспечению безопасности полетов и одновременно поддержать жизнеспособность КВП.

2. КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ КЛЮЧЕВЫХ ВОПРОСОВ

2.1 Здоровье и эффективность работы пилотов зависят от многих факторов, включая медицинский (благополучие, состояние здоровья и болезни), связанный с выдачей свидетельств (подготовка и оценка), операционный (системы безопасности и процедуры по предотвращению ухудшения летной деятельности). Изменения возрастных ограничений для пилотов также должны учитывать эти аспекты в правовом и социально-экономическом контекстах.

2.2 Ключевые вопросы представлены ниже:

2.2.1 Национальное законодательство и социальная политика в разных государствах значительно различаются в отношении того, может ли возраст человека использоваться в качестве основания для дискриминации при приеме на работу или в целях управления рисками, и если да, то каким образом.

2.2.2 Необходимо сохранить ключевой принцип инициативы ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания", а предлагаемые меры должны быть доступны для реализации как можно большему числу государств, которые пожелают этого.

2.2.3 Данные ВОЗ свидетельствуют об улучшении состояния здоровья населения на глобальном уровне, и летный состав как часть населения в целом стал более здоровым благодаря повышению медицинской грамотности и регулярным обязательным медицинским осмотрам.

2.2.3.1 Тестирование функциональных возможностей и работоспособности пилотов, выполняющих КВП в составе многочленного экипажа, проводится на более высоком уровне, что обеспечивает серьезную дополнительную меру безопасности в случае ухудшения состояния здоровья.

2.2.4 Хотя частота и распространенность болезненных состояний (выявленных в медицинских учреждениях и в период между медицинскими проверками) в целом с возрастом увеличивается, среди данных о случаях потери трудоспособности пилотов в полете нет свидетельств увеличения числа случаев, связанных с медицинской безопасностью, в том числе в государствах, которые уже повысили свои возрастные ограничения.

2.2.5 Отсутствуют свидетельства увеличения числа медицинских инцидентов во время выполнения своих обязанностей у имеющих свидетельства авиадиспетчеров, на которых не распространяются возрастные ограничения, и которые проходят освидетельствование в соответствии с аналогичными функциональными требованиями, целевыми показателями риска потери трудоспособности и тестами для определения операционной компетентности.

2.2.6 Двумя основными факторами, влияющими на риск происшествий со смертельным исходом в будущем, вызванных медицинскими причинами, являются психические расстройства и проблемное употребление психоактивных веществ (например, алкоголя и других наркотиков). Эти потенциальные причины авиационных происшествий со смертельным исходом, как правило, характерны для более молодой группы населения.

3. РЕКОМЕНДАЦИИ В ОТНОШЕНИИ ВОЗРАСТНЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ ДЛЯ ПИЛОТОВ КОММЕРЧЕСКОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В СОСТАВЕ МНОГОЧЛЕННОГО ЭКИПАЖА

3.1 В настоящем документе рекомендуется, чтобы ИКАО рассмотрела вопрос о повышении возрастного ценза для пилотов, выполняющих КВП в составе многочленного экипажа, с нынешних 65 до 67 лет в рамках мер по обеспечению безопасности полетов. К ним относятся:

- a) система стандартизированного сбора данных о состоянии здоровья и связанных со здоровьем показателях для пилотов всех возрастных групп. Эти данные должны, как минимум, включать информацию о заболеваемости среди держателей свидетельств, о медицинских причинах отстранения от выполнения КВП, о причинах добровольного отказа от обновления медицинского заключения или об утрате медицинского заключения в результате действий регулирующих органов, а также данные о безопасности полетов и рабочих характеристиках (для всех случаев);
- b) предоставление соответствующих "связанных с авиацией" материалов по пропаганде здорового образа жизни, для поддержания и улучшения здоровья пилотов;
- c) определение соответствующих местным условиям стратегий медицинского обследования для сохранения здоровья и работоспособности в будущем, включая раннее выявление состояния здоровья, требующего дальнейшей оценки, чтобы гарантировать, что риск потери трудоспособности у отдельных лиц и работоспособности системы остается приемлемым;
- d) пересмотр методических материалов по медицинским осмотрам с целью обеспечения безопасности и результативности периодических медицинских освидетельствований пилотов для выявления заболеваний;
- e) создание многопрофильной рабочей группы с участием представителей сфер медицины, выдачи свидетельств и эксплуатации для разработки формальных систем управления медицинской безопасностью, охватывающих все аспекты взаимосвязи между состоянием здоровья пилота, профессиональной работоспособностью и безопасностью полетов, включая фактор возраста пилота, но не ограничиваясь им.

4. РЕЗЮМЕ

4.1 Введение в 2006 году верхнего возрастного ценза в 65 лет для КВП не поставило под угрозу безопасность полетов и целостность авиации. Предлагаемое повышение допустимого возраста до 67 лет является осмотрительным, но разумным шагом, отвечающим требованиям безопасности. В настоящем документе поддерживаются инициативы ИКАО, направленные на развитие более интегрированных систем медицинского освидетельствования. Это обеспечит безопасное внедрение изменений возрастных ограничений для пилотов и повысит ценность и эффективность комплексного, основанного на оценке рисков и системного подхода к решению любых проблем медицинского характера, которые могут повлиять на безопасность полетов.

— КОНЕЦ —