



АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

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

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ДОВОДОВ КАСАТЕЛЬНО ПРОГРАММ ВЗАИМНОЙ ПОДДЕРЖКИ В АВИАЦИИ

(Представлено Международной федерацией транспортников (МФТ))

КРАТКАЯ СПРАВКА	
Психическое здоровье и психологическое благополучие работников авиации крайне важны для безопасности полетов. Конфиденциальные и не носящие карательного характера программы взаимной поддержки (PSP) – проверенный механизм для преодоления стигматизации и игнорирования медицинской помощи, для выявления скрытых рисков для безопасности и сокращения эксплуатационных расходов. В настоящем документе вкратце изложены данные об эффективности программ взаимной поддержки для авиационного персонала.	
<i>Стратегические цели</i>	Данный 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>	Деятельность будет осуществляться в рамках ресурсов, имеющихся в бюджете Регулярной программы на 2026–2028 гг., и/или за счет внебюджетных взносов
<i>Справочный материал</i>	Приложение 19 <i>"Управление безопасностью полетов"</i> Дос 10185 <i>"Руководство по программе реагирования членов кабинного экипажа на критические инциденты"</i> Дос 9859 <i>"Руководство по управлению безопасностью полетов (SMM)"</i> Веб-сайт ИКАО по внедрению управления безопасностью полетов (SMI) Электронный информационный бюллетень 2020/55 Рекомендации ВОЗ по охране психического здоровья в сфере труда Психическое здоровье в сфере труда – Международная организация труда (МОТ)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Авиационные специалисты действуют в условиях большой ответственности с нерегулярными графиками и большими нагрузками, и подолгу работают вдали от дома. То, что от них ожидают безошибочной работы независимо от личных и социальных факторов стресса, побуждает их скрывать проблемы с психическим здоровьем и подрывает безопасность. Программы

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

взаимной поддержки – практичный и основанный на фактических данных механизм реагирования, который дополняет клинические службы и системы управления безопасностью полетов (СУБП).

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Вопросы психического здоровья в контексте авиационной экосистемы

2.1.1 Благополучие авиационного персонала так же важно, как и техника, на которой он работает. От авиационных специалистов ожидают безошибочной работы независимо от личных трудностей, психологических нагрузок или таких общественных неурядиц, как пандемии, экономическая нестабильность или международные конфликты. Эти ожидания возлагают на авиационных специалистов, действующих в непростых условиях, для которых характерны принятие очень ответственных решений, нерегулярное расписание и длительное пребывание вдали от дома, что дополнительно усиливает и без того немалые факторы психологического стресса.

2.1.2 Важность благополучия для функционирования согласуется с принципами, которые продвигают Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) и Международная организация труда (МОТ). Эти организации совместно призывают работодателей и правительства решать проблемы психического здоровья среди экономически активного населения. Их рекомендации по охране психического здоровья в сфере труда основаны на фактических данных способствуют сохранению психического здоровья и профилактике психических заболеваний. Среди этих рекомендаций есть одна очень важная: сделать меры профилактики психологических рисков ключевым элементом систем гигиены и безопасности труда.

2.1.3 Если рассматривать проблематику психического здоровья в авиации в более широком контексте общественной политики, становится видна общая глобальная ответственность. По оценке ВОЗ, в любой отдельно взятый момент времени примерно 15 % взрослых трудоспособного возраста страдают от психических расстройств, а одни только депрессии и тревожность сокращают производительность мировой экономики на 1 триллион долларов США в год. Это подчеркивает, что решение проблем психического здоровья актуально не только для авиации, но является одним из основных глобальных вопросов в сфере труда. В авиации настоящая потребность в решении этих проблем подкрепляется прямой связью между психологическим стрессом и результатами работы. Исследования неизменно показывают, что у работников, которые испытывают психологический стресс, на 40 % выше вероятность участия в происшествиях или в других связанных с безопасностью событиях. Такая статистика показывает тесную и явную связь между психическим благополучием и безопасностью полетов.

2.2 Стигматизация как критический барьер и уклонение от медицинской помощи

2.2.1 Несмотря на явную связь между психическим здоровьем и безопасностью, обращаясь за помощью, авиационный персонал сталкивается с труднопреодолимыми барьерами. Самое первое препятствие – опасения негативных профессиональных последствий, которые сформировали масштабную эпидемию уклонения от медицинской помощи. На масштаб этой проблемы указывают данные нескольких исследований. Например, 57 % пилотов и 67 % бортпроводников в той или иной форме избегают врачей, боясь потерять статус летной годности.

2.2.2 Эти данные раскрывают глубокий конфликт между требованием самостоятельно сообщать о медицинских проблемах и профессиональными последствиями таких обращений, а центральным мотивом скрывать медицинские проблемы становится страх потерять средства к существованию.

2.3 Программы взаимной поддержки как решение для активного обеспечения безопасности и благополучия

2.3.1 Учитывая барьеры в традиционной схеме здравоохранения, требуется новый подход. Программы взаимной поддержки (PSP) появились как обладающий уникальным по эффективности механизм решения проблем, связанных со стигматизацией и уклонением. Фундаментальная сила программ взаимной поддержки зиждется на доверительных отношениях между коллегами с похожим профессиональным и жизненным опытом. Такое доверие – важнейший элемент, позволяющий пилотам или членам обслуживающих экипажей обращаться за помощью, не опасаясь негативных профессиональных последствий, которые распространены в традиционных системах. Более двух третей работников авиации указывают, что в случае нужды они с охотой обратились бы в программу взаимной поддержки. Это показывает, что программа больше пользуется доверием, чем традиционная поддержка, которую предлагают работодатели (например, программы поддержки служащих (EAP) или собственные отделы кадров).

2.3.2 Доказательства эффективности программ взаимной поддержки очень убедительны. Среди крупных эксплуатантов 93 % респондентов отметили, что доступные критически важному для безопасности персоналу программы взаимной поддержки придают их организации ощутимую ценность, а если учесть и более мелких эксплуатантов, эта цифра остается достаточно высокой на уровне 73 %. Повсеместно 91 % эксплуатантов заявляет, что их персонал высоко ценит программы взаимной поддержки, а 86 % полагает, что эти программы помогают создавать более открытую культуру труда и уменьшить стигматизацию. Это мнение подкрепляется отзывами членов летных экипажей: 81 % удовлетворены качеством поддержки, а до 95 % тех, кто сталкивался с налаженными программами взаимной поддержки, порекомендовали бы их своим коллегам.

2.3.3 Эти программы не только улучшают самочувствие, но и выступают важнейшим средством уменьшения рисков, помогающим выявлять скрытые угрозы безопасности. Данные об уклонении от медицинской помощи говорят, что значительная доля авиационного персонала может продолжать работать, страдая от не излеченных психических расстройств. Большое доверие к программам взаимной поддержки демонстрирует, что они служат не только альтернативным вариантом поддержки, но и самым эффективным способом получить помощь, не опасаясь профессиональных последствий. Это важнейшая функция: текущие данные показывают, что около 1 % тех, кто контактирует с налаженными программами взаимной поддержки, могут испытывать психические расстройства, достаточно тяжелые, чтобы представлять потенциальный риск для безопасности операций. Такая статистика обнаруживает прямую причинно-следственную связь между учреждением конфиденциального и пользующегося доверием механизма и выявлением ранее скрытых серьезных угроз безопасности.

2.4 Передовые методы эффективной реализации

2.4.1 Для успешной работы программа взаимной поддержки должна опираться на ключевые принципы и передовые методы, обеспечивающие ее кредит доверия и эффективность.

2.4.2 *Принцип независимости и конфиденциальности.* В успешных программах взаимной поддержки подчеркивается, что между программой и руководством компании выстроена надежная стена. Такая структурная независимость – не простая формальность, это непереносимое условие успеха программы. Без подобного барьера страх потерять средства к существованию сделает программу бесполезной.

2.4.3 *Структура, управление и контроль.* Для успешной работы у программы взаимной поддержки должна быть четко очерченная и независимая структура управления. Это подразумевает

наличие независимой руководящей группы. В идеале она состоит из опытного специалиста по взаимной поддержке, опытного авиационного психолога и опытного авиационного врача. Эта группа отвечает за предоставление текущей клинической поддержки равным по положению коллегам, за безопасность медицинских записей, и за проведение первичного и периодического обучения. Кроме того, для постоянной оценки работоспособности и успеха программы следует создать коллегиальную группу мониторинга. Такая кооперативная структура способствует доверию и обеспечивает подотчетность, не ставя под угрозу личную конфиденциальность.

2.5 Оперативные и финансовые аспекты инвестиций

2.5.1 Кроме большой пользы для безопасности, есть убедительные финансовые и оперативные соображения в пользу внедрения программ взаимной поддержки. Аргументы в пользу инвестиций основаны не на абстрактных понятиях, а на вполне осязаемых количественных показателях рентабельности. Даже с консервативными финансовыми допущениями анализ эффективности затрат обнаружил, что программы взаимной помощи могут показывать рентабельность от 300 % до 400 %. При этом учитываются такие прямые издержки, как прогулы, текучка кадров и медицинские расходы. Одно из исследований показало сокращение потерь человеко-часов на 91 % и уменьшение сопутствующих затрат на 92 %. Если ввести в уравнение косвенные выгоды (например, улучшение морального состояния, укрепление доверия и непрерывность операций), то оценки рентабельности могут взлететь до 2500 %.

2.5.2 Польза от программ взаимной поддержки для бизнеса вырастет еще сильнее, если связать их с системами управления безопасностью полетов (СУБП). Как сказано в официальном документе о рентабельности мер по обеспечению безопасности, СУБП дают необходимые данные и культурную почву для анализа ключевых показателей эффективности, выявления опасностей и измерения финансовых результатов и результатов в сфере безопасности от введения таких мер.² Программы взаимной поддержки – естественный и экономичный вариант СУБП на основе фактических данных, который показывает прямую связь безопасности и прибыли. Благодаря активной работе с психологическими угрозами и являясь заслуживающим доверия каналом получения помощи, программы взаимной поддержки предотвращают дорогостоящие инциденты, повышают оперативную устойчивость и эффективно превращают связанные с человеческим фактором проблемы в источник ощутимой коммерческой выгоды.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 ИКАО уже изложила важные наработки в этой области в таких руководящих документах, как *"Руководство по программе реагирования членов кабинного экипажа на критические инциденты"* (Дос 10185). Распространение этой работы на более широкую сферу психического здоровья и взаимной поддержки является логичным и стратегическим эволюционным развитием стремления организации к обеспечению авиационной безопасности.

— КОНЕЦ —

² *Return on Investment Tool for Assessing Safety Interventions ("Инструмент для оценки мер по рентабельности")* – сайт Федерального управления авиации США, по состоянию на 28 августа 2025 г.
https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/about/initiatives/maintenance_hf/fatigue/2012-10_return_on_investment_examples.pdf