

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 37 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

АВИАЦИОННАЯ МЕДИЦИНА, ПСИХИАТРИЧЕСКИЕ И ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ

(Представлено Словакией от имени Европейского союза и его государств-членов¹, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации² и ЕВРОКОНТРОЛем)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Проблемы с психическим здоровьем все чаще возникают среди населения. Учитывая потенциальный риск для безопасности полетов, обусловленный непригодностью членов летного экипажа по состоянию здоровья, международное авиационное сообщество уже приняло стандарты и практику по этому вопросу. Хотя частота связанных с безопасностью полетов инцидентов по этой причине является низкой, их последствия могут быть катастрофическими. Было установлено, что причиной ряда произошедших недавно в нескольких регионах мира серьезных авиационных происшествий были проблемы с психическим здоровьем летного экипажа. Это дает повод к проведению анализа адекватности действующих концептуальных рамок ИКАО, принятых во всем мире.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) поручить ИКАО создать целевую группу по авиационной медицине для анализа (в свете информации, полученной в результате недавних авиационных происшествий, причиной которых были признаны проблемы с психическим здоровьем) риска, связанного с психическим здоровьем членов экипажа, и существующей в авиационной медицине системы обследования (в том числе добровольного сообщения о состоянии здоровья и медицинского освидетельствования), с учетом социального и психологического контекста прохождения пилотами медицинского обследования и необходимости исключения любых негативных побочных эффектов;

б) попросить ИКАО принять в необходимых случаях соответствующие меры по снижению риска, включая разработку новых или пересмотр действующих требований.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, о которой говорится в настоящем документе, будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2017–2019 гг. и/или за счет внебюджетных взносов.
<i>Справочный материал</i>	Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" Дос 8984 "Руководство по авиационной медицине" A39-WP/196-TE/77 "Европейские инициативы после авиационного происшествия с рейсом 9525 компании Germanwings" Окончательный отчет ВЕА об авиационном происшествии с рейсом 4U9525 ³

¹ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швеция, Эстония.

² Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Бывшая югославская республика Македония, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Сербия, Турция, Украина, Черногория, Швейцария.

³ Окончательный отчет ВЕА размещен на веб-сайте по адресу: <https://www.bea.aero/en/investigation-reports/notified-events/detail/event/descente-commandee-sous-pilote-automatique-collision-avec-le-relief>.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Достигнутый уровень безопасности полетов в коммерческой авиации, в частности с точки зрения психического здоровья летного экипажа, очень высок. Однако частота возникновения проблем с психическим здоровьем среди населения в целом растет, а депрессия является одним из наиболее распространенных психических расстройств с растущей частотой возникновения. Более серьезные проблемы с психическим здоровьем, такие как психотические расстройства, могут быть труднопредсказуемыми, а их диагностика также может быть затруднена в отсутствие явных психотических симптомов. Поэтому психическое здоровье членов летного экипажа, профессиональная деятельность которых может влиять на безопасность полетов, должно иметь первостепенное значение для международного авиационного сообщества.

1.2 Хотя частота возникновения инцидентов в области безопасности полетов в связи с этим видом риска является низкой, их последствия могут быть катастрофическими. В этом можно убедиться на примере ряда произошедших недавно в нескольких регионах мира серьезных авиационных происшествий, причиной которых, как было установлено, стали проблемы с психическим здоровьем летного экипажа.

1.3 Для снижения этих рисков уже предпринимается ряд действий на национальном или региональном уровне, в том числе в Европейском союзе⁴, однако существует потребность дополнить такие действия, решая эту проблему на глобальном уровне.

2. ДИСКУССИЯ ПО ВОПРОСУ ДОБРОВОЛЬНОГО СООБЩЕНИЯ О СОСТОЯНИИ ЗДОРОВЬЯ И ОСМОТРАХ СПЕЦИАЛИСТАМИ ПО АВИАЦИОННОЙ МЕДИЦИНЕ

1.1 Система авиационной медицины отчасти опирается на добровольное сообщение членами летного экипажа о состоянии своего психического здоровья. Однако существует множество факторов, в силу которых члены летного экипажа могут не предоставлять такую информацию. Если члены летного экипажа сообщат о своем психическом заболевании, например, признав свою зависимость от антидепрессантов или их прием, то жесткие стандарты годности по состоянию психического и физического здоровья могут поставить под угрозу выдачу или продление срока действия их свидетельств членов летного экипажа или привести к ограничению прав, предоставляемых свидетельствами. По этим причинам члены летного экипажа могут не раскрыть информацию о проблеме с психическим здоровьем или о психическом заболевании или не пройти надлежащий курс восстановления психического здоровья.

1.2 Поскольку в работе системы добровольного сообщения о состоянии здоровья возможны сбои, главным элементом системы безопасности является выявление любой возможной патологии членами врачебно-летных экспертных комиссий (ВЛЭК) в ходе первоначальных и последующих медицинских осмотров с тем, чтобы можно было дать соответствующие рекомендации. Особое внимание следует уделять процессу первоначального отбора кандидатов. Для диагностики и устранения проблем с психическим здоровьем необходимо обеспечить возможность прохождения членами ВЛЭК соответствующей подготовки и доступность надлежащих и объективных методов проверки психического здоровья, учитывая при этом, что постановка диагноза психического здоровья, поведенческих расстройств или психического заболевания является в некоторых государствах прерогативой только соответствующих медицинских специалистов (например, психиатров).

⁴ Более подробная информация содержится в документе A39-WP/196-TE/77 "Европейские инициативы после авиационного происшествия с рейсом 9525 компании Germanwings".

1.3 Положения Приложения 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"* ИКАО в определенных обстоятельствах допускают возможность сохранения свидетельств, выданных членам летного экипажа, страдающим депрессией. В *"Руководстве по авиационной медицине"* (Doc 8984) допускается выдача медицинского свидетельства пилоту, проходящему поддерживающую терапию антидепрессантами после успешного лечения от депрессии, с условием, помимо прочего, регулярного наблюдения у специалиста по психическому здоровью.

2. ПРЕДЛОЖЕНИЕ О ПЕРЕСМОТРЕ ГЛОБАЛЬНЫХ КОНЦЕПТУАЛЬНЫХ РАМОК

2.1 Как отмечалось выше, несмотря на то, что частота инцидентов в области безопасности полетов, обусловленных этим видом риска, является низкой, их последствия могут быть катастрофическими, в чем можно убедиться на примере произошедших недавно серьезных авиационных происшествий, причиной которых стали проблемы с психическим здоровьем. После этих авиационных происшествий представляется своевременным проведение анализа адекватности действующих концептуальных рамок ИКАО, принятых во всем мире.

2.2 Однако это сложный вопрос, на который могут оказывать влияние действия, предпринимаемые вне концептуальных рамок ИКАО (например, действия, предпринимаемые в концептуальных рамках Всемирной организации здравоохранения). Любые новые меры должны быть ограничены лишь теми, которые ведут к существенному повышению безопасности полетов. Для надлежащего рассмотрения этого вопроса необходимо учесть возможное экономическое воздействие и проанализировать возможные последствия предпринимаемых мер, поскольку они могут, например, спровоцировать снижение количества случаев добровольного сообщения членами летного экипажа о проблемах, связанных с психическими заболеваниями.

2.3 Анализ и постоянное обновление существующих стандартов в авиационной медицине, касающихся годности членов летного экипажа по состоянию психического здоровья, способствовали бы поддержанию и повышению достигнутых уровней безопасности полетов. Учитывая сложность данного вопроса и воздействие на летные экипажи, членов ВЛЭК и эксплуатантов, любые меры, предпринимаемые в результате пересмотра действующих концептуальных рамок, должны рассматриваться экспертами в соответствующих областях и утверждаться на основе глобального консенсуса с тем, чтобы обеспечить доверие к этой системе.