



大会 — 第39届会议

技术委员会

议程项目 37: 需要技术委员会审议的其他问题

航空医学、精神病学和心理学上的问题

(由斯洛伐克代表欧洲联盟及其成员国¹和欧洲民用航空会议的其他成员国²提交；和由欧洲空中航行安全组织提交)

执行摘要

心理健康有问题的人越来越多。鉴于飞行机组身体不够健康对航空安全具有潜在风险，国际航空界已对这个问题制定了标准和规范。虽然这种风险所造成的航空安全事故很少，但其影响却可能具有灾难性。最近在世界若干地区发生的严重航空事故已经查明飞行机组的心理健康状况是造成这些事故的原因。这产生了分析目前国际采用的国际民航组织框架是否够用的机会。

行动：请大会：

- a) 要求国际民航组织设立一个航空医学问题工作队，运用已经查明心理健康是造成事故的原因的最近航空事故的信息，分析与飞行机组心理健康有关的风险和航空医学的目前评价系统（包括自行申报和查验核实），其中考虑到驾驶员接受航空医检评价所产生的社会和心理问题，以及需要避免产生任何消极影响；和
- b) 要求国际民航组织采取足够的降低风险相关措施，包括制定新的规定或修订现有规定。

战略目标：	本工作文件涉及安全的战略目标。
财务影响：	将按照2017年至2019年经常方案预算内可用资源和/或预算外捐款开展本文件所述活动。
参考文件：	附件1：《人员执照的颁发》 Doc 8984号文件：《民用航空医学手册》 A39-WP/196-TE/77号文件：德国之翼9525号航班事故之后欧洲采取的举措 法国民航安全调查分析局关于4U9525航班事故的最后报告 ³

¹ 奥地利、比利时、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯、捷克共和国、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、荷兰、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典和联合王国。

² 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦共和国、摩纳哥、黑山、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士、前南斯拉夫的马其顿共和国、土耳其和乌克兰。

³ 法国民航安全调查分析局的最后报告见：<https://www.bea.aero/en/investigation-reports/notified-events/detail/event/descente-commandee-sous-pilote-automatique-collision-avec-le-relief>。

1. 引言

1.1 目前商业航空的安全要求，特别是与飞行机组的心理健康有关的安全要求都非常高。然而，心理健康有问题的人越来越多，抑郁是最常见的精神疾病之一，并且发病率逐渐增加。更严重的心理健康疾病，如精神病，很难事先防范，在没有明显精神障碍症状的情况下，也很难加以诊断。由于飞行机组的专业活动能影响到飞行安全，因此，他们的心理健康必然是国际航空界的优先关注事项。

1.2 虽然这种风险造成的航空安全事故很少，但却可能产生灾难性的影响。这种情况显现于最近在世界若干地区发生的航空事故，其中已经查明飞行机组的心理健康问题是造成这些事故的原因。

1.3 为解决这种风险，已在国家或地区层面包括在欧洲联盟⁴采取一些行动，但要在全球层面解决这个问题，还需对这些行动作出补充。

2. 有关自行申报和航空医检的讨论

2.1 航空医药系统部分依赖飞行机组自行申报他们的心理健康状况。不过，有许多因素能使飞行机组不提供这种信息。如果飞行机组报告他们的心理疾病，例如告知需要依赖或服用抗抑郁药，严格的身心健康标准可能会危及飞行机组证书的发放或延长，或导致证书受限。由于这些理由，飞行机组可能不愿披露心理健康的医疗问题或条件，或可能不遵守适当的心理健康治疗。

2.2 由于自行申报系统有可能失效，安全系统中的一项关键要素是由航空医检人员在最初和日后继续进行的医检中查验任何可能罹患的疾病。对申请者的初期遴选工作应给予特别注意。为了诊断和管理心理健康问题，务使航空医检人员受到筛查心理健康问题的足够培训和拥有适当和客观的技术，但必须谨记，在若干国家，诊断心理健康、行为障碍或心理疾病仅属相关医疗专家（例如精神科医生）的责任。

2.3 国际民航组织附件 1 - 《人员执照颁发》接受在某些条件下继续给予罹患抑郁症的飞行机组人员证书的可能性。《民用航空医学手册》（Doc 8984 号文件）接受给予在成功治疗抑郁症后继续服用抗抑郁药物的驾驶员医疗证书，但规定仍需继续定期接受心理健康专家的检查。

3. 审查全球框架的提案

3.1 如前所述，虽然来自这种风险的航空安全事件很少，但从最近发生的严重航空事故来看，其中心理健康状况是造成事故的因素，其产生的影响具有灾难性。在这些事故之后，似乎应及时对目前国际采用的国际民航组织框架是否足够进行分析。

3.2 然而，这是一项复杂的问题，它可能会受到国际民航组织框架之外采取的行动的影响（例如，在世界卫生组织框架内采取的行动）。任何新的措施都应限于会大幅改善航空安全的措施。要适当解决这项问题，必须考虑到潜在的经济影响，并分析采取的措施可能产生的后果，因为这些措施或会使飞行机组不愿自行申报心理疾病问题。

⁴ 如欲取得进一步信息，请参阅A39-WP/196-TE/77号文件“德国之翼9525号航班事故之后的欧洲举措”。

3.3 分析和持续更新关于飞行机组心理健康状况的现有航空医药标准有助于确保和提高目前的安全水平。鉴于问题的复杂性以及对飞行机组、医检人员和运营人的影响，审查目前框架之后采取的任何行动都需由相关专家加以审议并达成全球共识，使对这个系统的信心能够得到确保。

— 完 —