

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

Пункт 36 повестки дня. Безопасность полетов и поддержка внедрения в области аэронавигации

СМЯГЧЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ К ВОЗРАСТНОМУ ПРЕДЕЛУ ДЛЯ ПИЛОТОВ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА И ВВЕДЕНИЕ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ ЗА СОСТОЯНИЕМ ЗДОРОВЬЯ В АВИАКОМПАНИЯХ

(Представлено Японией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В целях решения проблемы нехватки пилотов во всем мире и дальнейшего обеспечения безопасности полетов важно предоставить опытным пилотам с хорошим здоровьем возможность работать дольше. Хотя Управление гражданской авиации Японии (JCAB) при Министерстве землепользования, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии (MLIT) ранее установило возрастной предел 65 лет (за день до 65-го дня рождения) для пилотов коммерческой авиации, оно решило поднять возрастной предел до 68 лет (за день до 68-го дня рождения) начиная с апреля 2015 года. Данное решение было принято после изучения медицинских и эксплуатационных аспектов данного вопроса. Кроме того, в целях обеспечения хороших с точки зрения здоровья условий для работы пилотов коммерческой авиации важно, чтобы авиакомпании предусмотрели надежные системы контроля за состоянием здоровья. Стандарты и инструктивный материал в области контроля за состоянием здоровья экипажей воздушных судов были созданы в июне 2016 года. В настоящем документе описана история вопроса, и представлена краткая информация об изменении политики.

Действия: Ассамблее предлагается:

- принять к сведению информацию, содержащуюся в данном документе;
- обменяться информацией о верхнем возрастном пределе для пилотов коммерческой авиации и используемых в разных авиакомпаниях системах контроля за состоянием здоровья, в том числе о решении возможных проблем, включая нехватку пилотов во всем мире;
- призвать государства изучить возможность введения систем контроля за состоянием здоровья для пилотов в целях дальнейшего обеспечения безопасности полетов.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" Doc 8984 "Руководство по авиационной медицине" Письмо государствам AN 12/1.1.19-16/1 "Принятие поправки 173 к Приложению 1"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В Японии возрастной предел для пилотов воздушного транспорта постепенно повышался на основании результатов исследований медицинских и эксплуатационных аспектов безопасного пилотирования. Ниже приводится краткое описание того, как повышался возрастной предел;

- a) 1991 год – возрастной предел для пилотов авиакомпаний, выполняющих некоммерческие рейсы, был увеличен с 60 до 63 лет;
- b) 1996 год – возрастной предел для пилотов авиакомпаний, выполняющих коммерческие рейсы, был увеличен с 60 до 63 лет;
- c) 2004 год – возрастной предел для пилотов авиакомпаний был увеличен до 65 лет;
- d) 2012 год – разрешены экипажи, в составе которых есть пилот(ы) старше 60 лет.

1.2 В Японии данные правила были внедрены на основании собственных исследований и еще до изменения международных Стандартов, приведенных в Приложении 1, согласно которым возрастной предел для пилотов авиакомпаний был повышен до 65 лет в 2006 году, а в 2014 году были разрешены экипажи, в составе которых есть пилот(ы) старше 60 лет.

1.3 Согласно японским правилам пилоты старше 60 лет проходят специальные медицинские осмотры в дополнение к медицинскому осмотру для получения авиационного медицинского свидетельства, а также проходят дополнительную подготовку и проверки.

1.4 В 2014 году было решено изучить возможность повышения возрастного предела пилотов. В целях всестороннего изучения возможностей было сочтено необходимым рассмотреть вопросы, связанные с соответствием авиационным медицинским требованиям и влиянием возраста на летные навыки. JCAV учредило два экспертных комитета, сосредоточивших свою работу на медицинских аспектах и влиянии возраста на летные навыки. Комитеты проводили как совместные, так и самостоятельные обсуждения, при тщательном изучении вопроса.

1.5 Кроме того, в 2014 году было решено принять необходимые меры, с тем чтобы обеспечить безопасность полетов и поддержать внедрение систем контроля за состоянием здоровья и санитарного просвещения пилотов авиакомпаний. Для осуществления данных мер JCAV учредил еще один экспертный комитет.

1.6 Хотя в крупных японских авиакомпаниях уже была создана система контроля за состоянием здоровья пилотов воздушного транспорта, увеличение числа бюджетных перевозчиков и авиационное происшествие с ВС компании "Джерманвингз" в 2015 году ускорили создание систем контроля за состоянием здоровья пилотов в авиакомпаниях, включая региональных и бюджетных перевозчиков. Стандарты и инструктивный материал в области контроля за состоянием здоровья экипажей воздушных судов были разработаны в июне 2016 года.

2. РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

2.1 Ввиду малого количества авиационных происшествий или небезопасных инцидентов с участием пилотов старше 60 лет и тем, что очень многие из пилотов старше 60 лет проходят дополнительные медицинские осмотры, а также ввиду низкого числа ДТП среди водителей в возрасте от 65 до 69 лет руководство сочло возможным поднять возрастной предел до 68 лет.

2.2 Впрочем, в случаях, когда пилот в возрасте 65 лет и старше приступает к выполнению служебных обязанностей, не менее важными считаются дополнительные меры предосторожности, в связи с чем требуются более строгие ограничения, чем для пилотов в возрасте от 60 до 65 лет, поскольку такого рода опыт работы пилотов является беспрецедентным для всего мира.

2.3 После повышения возрастного предела для JСAV стало критически важным ежегодно проводить проверки работы системы контроля за состоянием здоровья, с тем чтобы понять, нанимают ли авиакомпании на работу пилотов старше 65 лет и на должном ли уровне они следят за их состоянием здоровья и уровнем навыков. От JСAV также требуется при необходимости пересматривать требования.

2.4 На основании результатов вышеупомянутого исследования JСAV при Министерстве землепользования, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии (MLIT) решило изменить свои правила и поднять возрастной предел для пилотов коммерческой авиации до 68 лет (за день до 68-го дня рождения).

3. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА, НАЛАГАЕМЫЕ НА АВИАКОМПАНИИ В СЛУЧАЯХ, КОГДА ПИЛОТ В ВОЗРАСТЕ 65 ЛЕТ И СТАРШЕ ПРИСТУПАЕТ К ВЫПОЛНЕНИЮ СЛУЖЕБНЫХ ОБЯЗАННОСТЕЙ

3.1 В дополнение к требованиям авиационного медицинского свидетельства авиакомпании проводят дополнительный, более строгий медицинский осмотр пилотов, которым исполняется 65 лет.

3.2 Помимо выполнения традиционных требований о прохождении дополнительного медицинского осмотра для пилотов в возрасте от 60 до 65 лет, необходимо сделать электроэнцефалограмму и пройти коронарную компьютерную томографию, если для дальнейшей оценки факторов риска потребуется исследование сердечно-сосудистой системы.

3.3 Для вынесения более точного заключения в отношении пилотов, которым исполняется 65 лет, дополнительный медицинский осмотр проводится исключительно в медицинских учреждениях или больницах, выбранных JСAV в качестве медицинских учреждений, выдающих авиационные медицинские свидетельства.

3.4 На данный момент для выполнения авиакомпаниями тщательного медицинского осмотра, электроэнцефалография и исследование сердечно-сосудистой системы проводятся исключительно в медицинских учреждениях специалистом(ами), который(ые) могут верно интерпретировать результаты исследований.

3.5 Более строгое ограничение служебного времени

3.6 Для дополнительных гарантий безопасности полетов полетное время для пилотов старше 65 лет не может превышать 80 % действующей нормы служебного времени (т. е. 80 ч за 1 календарный месяц, 216 ч за 3 календарных месяца и 800 ч за 1 календарный год).

3.7 Должна продолжаться обязательная дополнительная подготовка для пилотов старше 63 лет

3.8 Пилот обязан заступать на дежурство с пилотом младше 60 лет. Кроме того, все члены экипажа должны пройти подготовку относительно порядка действий, предпринимаемых в случае потери дееспособности одним из пилотов во время исполнения обязанностей.

4. **ВВЕДЕНИЕ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ ЗА СОСТОЯНИЕМ ЗДОРОВЬЯ В АВИАКОМПАНИЯХ**

4.1 Авиакомпания должна назначить по меньшей мере одного врача (врача, отвечающего за медицинское обслуживание пилота) и одного сотрудника, имеющего подготовку в области авиационной медицины, ответственными за исполнение обязанностей, относящихся к контролю за состоянием здоровья. Сотрудники, отвечающие за систему контроля за состоянием здоровья, обязаны участвовать в сессиях подготовки, проводимых JSAB раз в три года. С согласия пилота информация о состоянии его здоровья доводится до сведения врача, отвечающего за медицинское обслуживание пилота, медицинских сотрудников и члена авиационной медицинской комиссии.

4.2 Для контроля за состоянием здоровья пилотов в авиакомпании врачу, отвечающему за медицинское обслуживание пилота, и сотрудникам, отвечающим за исполнение обязанностей по контролю за состоянием здоровья, следует оценивать состояние здоровья пилота с учетом его истории болезни и результатов прошлых авиационных медицинских осмотров. Сотрудники, отвечающие за контроль за состоянием здоровья, должны следить за сроком действия авиационного медицинского свидетельства пилота. Авиакомпаниям следует должным образом регулировать служебное полетное время пилотов в соответствии с показателями системы контроля за состоянием здоровья.

4.3 Авиакомпаниям должны доводить до сведения пилотов, что в случаях, если пилот проходит лечение в медицинском учреждении, ему следует представить информацию о своем состоянии здоровья и пройденном лечении в отдел контроля за состоянием здоровья, а также, если потребуется, незамедлительно представить компании медицинское свидетельство. Кроме того, авиакомпаниям следует разработать систему сбора информации о состоянии здоровья, в рамках которой персонал и остальные члены экипажа обязаны уведомлять вышестоящее руководство, если состояние здоровья пилота ухудшается настолько, что он оказывается не в состоянии должным образом выполнять свои служебные обязанности, что может представлять риск для безопасности полетов.

4.4 Авиакомпаниям следует регулярно проводить сессии подготовки, с тем чтобы пилоты имели лучшее представление о работе системы контроля за состоянием здоровья, а также чтобы вести среди пилотов информационно-просветительскую работу, посвященную тому, как важно самостоятельно следить за состоянием своего здоровья и сообщать о нем.

5. ОЦЕНКА ПОСЛЕДСТВИЙ

5.1 По состоянию на март 2016 года 28 пилотов старше 65 лет из 9 региональных авиакомпаний и бюджетных перевозчиков выполняют внутренние полеты, и на данный момент они не испытывают особенных проблем ни в части авиационной медицинской подготовки, ни в части летных навыков. Кроме того, значительное количество других авиакомпаний занимаются подготовкой к назначению пилотов старше 65 лет на внутренние рейсы, что, как ожидается, поможет решить проблему нехватки пилотов в ближайшем будущем.

5.2 Было решено применять относящиеся к контролю за состоянием здоровья стандарты и инструктивный материал начиная с января 2017 года и включить всю соответствующую информацию в руководство по производству полетов. Стандарты контроля за состоянием здоровья экипажей воздушных судов и соответствующий инструктивный материал будут служить базой для систем контроля за состоянием здоровья в авиакомпаниях, которые, как ожидается, будут способствовать обеспечению условий работы для пилотов коммерческой авиации с хорошим здоровьем при обеспечении безопасности полетов и стабильной эксплуатации воздушного судна.

— КОНЕЦ —