

РЕГЛАМЕНТИРУЕМ Усталость

Недавно я имел честь давать показания в Комитете по торговле, науке и транспорту Сената США, в котором проходили слушания по поводу законодательства в отношении усталости в коммерческой авиации. Это напомнило мне, насколько трудно готовить качественные правила в разгар публичных слушаний. Сейчас правила в отношении усталости серьезно меняются как со стороны Федерального управления гражданской авиации (FAA), так и Европейского агентства по безопасности полетов (EASA). Заняться этим следовало уже давно. Исследователи по крайней мере лет 15 нам говорили, что наши правила в отношении усталости устарели.

В течение почти всего этого пятнадцатилетнего периода проблема интересовала многих, но исключительно высока была степень недоверия. По обе стороны Атлантики существовала озабоченность тем, что профсоюзы или руководители, либо и те и другие обратят в свою пользу преимущества радикальных изменений в природе полетов и правилах о рабочем времени. Никто не хотел делать первый шаг, потому что никто не мог предположить, каким будет результат. Предполагалось, что проще жить по правилам известным, будь они даже с изъяном, чем рисковать и дать возможность противоположной стороне победить. Не думаю, что кто-то гордился этим эпическим противостоянием, но есть вещи более важные, чем условия труда. Иногда даже лучшие из нас ставят менее важные вещи впереди безопасности.

Похоже, что хоть в США выход из положения нашелся. Проведено достаточно много научных

исследований, и люди могут быть уверены, что возможные результаты будут честными и разумными. Кроме этого, трагедия 12 февраля 2009 года с катастрофой самолета Colgan Air в Буффало (штат Нью-Йорк) показала, что дальнейшее бездействие невозможно, а динамичный новый руководитель FAA готов помогать по тем вопросам, ответы на которые не очевидны.

Но даже с этим новым импульсом, появившимся в США, проблема остается сложной. Прежде всего, общество и политики хотят, чтобы отрасль и регулирующий орган занялись вопросом увязки дальних рейсов с полетными заданиями. Возможно, эту проблему регулирующему органу решить будет сложно. Потребности рынка заставляют авиакомпании в короткое время менять места базировки, а пилоты хотят иметь дом там, где можно жить постоянно, а к выполняемому рейсу лететь в качестве пассажира. Многие из нас в отрасли хотели бы, чтобы решением этого вопроса занялись профессионально, и существовала бы вера в то, что пилоты приходят на рейс отдохнувшими. Но поверьте, эту позицию очень сложно защищать, когда родители погибшего на рейсе Colgan Air ребенка сидят в двух рядах позади тебя. Они не хотят слышать: «Поверьте нам».



William R. Voss
Президент Всемирного фонда
безопасности полетов

