



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ**

**ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 45 повестки дня. Следующее поколение авиационных специалистов**

**РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА О КОМПЕТЕНТНЫХ  
АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТАХ БУДУЩЕГО**

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Учитывая ожидаемую нехватку авиационного персонала в предстоящие 8 лет, Соединенные Штаты Америки считают необходимым рассмотреть вопрос о подготовке и компетенции авиационных специалистов с особым акцентом на пилотах.

**Действия:** Ассамблее предлагается принять резолюцию, содержащую поручение Целевой группе NGAP предпринять через свою Подгруппу по свидетельствам членов летного экипажа действия, включающие:

- a) разработку определений для терминов "компетенция" и "профессионализм";
- b) проведение обзора глобальных программ подготовки в целях обоснования гармонизированных стандартов подготовки персонала и решения потенциальных вопросов, связанных с демографическим распределением кандидатов на должности пилотов;
- c) создание в рамках NGAP рабочей подгруппы (подгрупп) для:
  - 1) подготовки описания задач, выполняемых пилотом;
  - 2) выработки по каждой задаче приемлемых стандартных показателей их выполнения;
  - 3) выработки критериев, характеризующих профессионализм;
  - 4) выполнения функции координационного центра для ведения информационно-разъяснительной работы в глобальном масштабе и поощрения участия Договаривающихся государств в обмене информацией о подготовке пилотов для работы в авиакомпаниях.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью А. Безопасность полетов. <i>Повышать уровень безопасности полетов в гражданской авиации во всем мире</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Реализация выводов и рекомендаций Конференции HLSC
<i>Справочный материал</i>	Дос 9935, Доклад Конференции высокого уровня по безопасности полетов (2010)

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Мировое авиационное сообщество стоит перед серьезным вызовом. Спрос на авиационных специалистов возрос, в то время как количество лиц с опытом работы в военной и гражданской авиации уменьшилось. Как отмечалось на состоявшемся в марте 2010 года Симпозиуме по авиационным специалистам следующего поколения, согласно прогнозам мировой авиационной отрасли к 2018 году будет ощущаться дефицит по пилотам в количестве 200 000 и по персоналу технического обслуживания в количестве 400 000.

1.2 Несмотря на то что Соединенные Штаты Америки признают, что эта проблема носит общепромышленный и глобальный характер, настоящий документ посвящен в основном авиационным операциям, зависящим от наличия пилотов.

1.3 Ощущается возросшая необходимость создания и внедрения действенной методики подготовки пилотов на базе адекватной подготовки, демонстрируемой компетентности и профессионализма для покрытия ожидаемого дефицита.

## 2. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2.1 На протяжении последних 40 лет в авиакомпаниях Соединенных Штатов Америки наблюдается тенденция значительного роста набора на работу пилотов, наметившаяся с конца 1960-х годов и постоянно и резко ускорявшаяся в период с середины 1980-х годов до начала нового столетия.

2.2 Сегодня Соединенные Штаты Америки вступили в первый этап выхода на пенсию тех пилотов, которые приступили к работе в авиакомпаниях в начале указанного периода времени. Согласно прогнозам фирмы "Боинг" и "Эрбас" количество воздушных судов, которые будут эксплуатироваться в Соединенных Штатах Америки в предстоящие 10 лет, резко увеличится.

2.2.1 В контексте Соединенных Штатов Америки это означает значительный рост потребности в пилотах при том, что значительное число пилотов будет уходить на пенсию. По разным оценкам количество пилотов, которые будут требоваться в предстоящие несколько лет в условиях начала выхода на пенсию действующих пилотов, колеблется от 375 до почти 800 ежемесячно в течение следующих 15 лет.

2.3 Учитывая такие перспективы, Соединенные Штаты Америки изучают вопрос о том, какие действия необходимо предпринять для того, чтобы быть готовыми к удовлетворению значительного спроса на подготовленных, квалифицированных и профессиональных пилотов. Крайне важно, чтобы приходящие на смену пилоты обладали таким же уровнем компетенции и профессионализма, как и действующие ныне пилоты.

2.4 Соединенные Штаты Америки, в частности Федеральное авиационное управление (ФАУ), изучают возможность установления альтернативных требований к пилотам, приступающим к выполнению полетов в авиакомпаниях по части 121, требующей наличия специфического опыта работы пилотом.

2.4.1 ФАУ рассматривает также возможность разработки системы подготовки пилотов авиакомпаний, включая изучение разработанной ИКАО программы для пилотов многочленного экипажа (MPL), с целью определить возможность адаптации такой системы к потребностям

пилотов США и обеспечения необходимых уровней компетенции и профессионализма, которые будут требоваться в предстоящие 15 лет.

### 3. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

3.1 Опираясь на опыт США и исходя из необходимости решения данного вопроса в глобальном масштабе, ИКАО могла бы выработать механизм доведения лиц, отбираемых в качестве будущих авиационных специалистов на основе их нынешних знаний, умений и опыта, до того уровня знаний и способностей, которые будут отвечать уровню обязанностей и ответственности, предусматриваемому для должностей, которые эти потенциальные работники будут занимать.

3.1.1 ИКАО могла бы разработать методику, позволяющую авиационной отрасли определять карьерные возможности кандидатов в пилоты, желающих работать в авиационной отрасли.

3.1.2 Нами уже признано, что одним из наиболее оптимальных способов достижения кандидатами в пилоты наибольшего успеха в возможно кратчайшие сроки является максимальное использование тренажерных средств как в период начальной подготовки, так и при переподготовке и оценке их результатов.

3.1.3 Однако важно, чтобы каждый кандидат в пилоты участвовал в взаимозависимых операциях, выполняемых с другими лицами, работающими как внутри самолета, так и вне его. Это включает определение задач, за выполнение которых будет отвечать пилот, а также практическую отработку этих задач на основе выполнения ситуативных заданий.

3.1.4 Эта работа должна отражать общую гармонизацию задач и стандартов эффективности в международном масштабе.

3.2 Целевая группа по следующему поколению авиационных специалистов (NGAP) могла бы рассмотреть существующие во всем мире программы подготовки авиационных специалистов и создать глобальную основу для использования гармонизированных стандартов подготовки пилотов и их освидетельствования. Рассматриваемые программы могут включать программу ИКАО по выдаче свидетельств пилота многочленного экипажа (MPL), Инициативу по вопросам подготовки и квалификации персонала (ITQI) Международной ассоциации по воздушному транспорту (ИАТА), нормативные требования ФАУ и Европейского агентства по безопасности полетов (ЕАБП) и прочие программы освидетельствования коммерческих пилотов, чтобы наметить стратегию смягчения последствий возможного дефицита пилотов в будущем.

3.2.1 В настоящее время ФАУ проводит оценку механизма MPL с целью определить возможность его применения в рамках мирового сообщества.

3.2.2 Такой подход может быть взят за основу при разработке задач, а также порядка выполнения задач и процедур в контексте роли и обязанностей пилотов.

3.2.3 Затем Целевая группа NGAP может подготовить рекомендации по стандартам и рекомендуемой практике для Совета относительно оценки квалификационных требований к пилотам, занятым в воздушных перевозках, с учетом установленных ИКАО стандартов эффективности труда.

#### 4. **ВЫВОД**

4.1 Данный вопрос имеет исключительно важное значение для мировой системы авиации. Нам необходимо обеспечить, чтобы следующее поколение авиационных специалистов имело возможность изучать, набирать и усваивать необходимые для выполнения задач навыки, которыми эти специалисты должны владеть и которые они должны поддерживать на требуемом уровне.

4.2 Эти задачи следует детально проработать и стандартизировать, периодически отрабатывать в аудитории и на практике с учетом установленной степени детализации до тех пор, пока не будет достигнут требуемый уровень квалификации.

4.3 Соответствие установленным квалификационным требованиям будет проверяться в ходе оценок профессиональной работы пилота.

— КОНЕЦ —