



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 45 повестки дня. Следующее поколение авиационных специалистов

**СЛЕДУЮЩЕЕ ПОКОЛЕНИЕ АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ.
ПОДГОТОВКА И КВАЛИФИКАЦИЯ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА**

(Представлено Бельгией от имени Европейского Союза и его государств-членов¹, другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации² и ЕВРОКОНТРОЛем)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Последние десятилетия ознаменовались значительным развитием новых технологий конструирования и изготовления воздушных судов, и их практическое применение ведет к появлению совершенно нового поколения воздушных судов. Как отмечалось на состоявшейся в марте 2010 года Конференции ИКАО на тему "Следующее поколение авиационных специалистов", это вызывает необходимость приспособлять нынешние методы подготовки кадров к новым эксплуатационным условиям, сделав акцент прежде всего на подготовку пилотов, не оставив также без внимания подготовку диспетчеров воздушного движения и персонала, осуществляющего сертификацию технического обслуживания воздушных судов.

Действия: Ассамблее предлагается при внесении изменений в резолюцию А36-13 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации" включить ссылки на:

а) дальнейшее внедрение таких новых методов подготовки, как подготовка на основе развития профессиональных качеств (СВТ) и подготовка на основе анализа фактических данных (ЕВТ), и их включение в Приложение 1 и связанную с ним документацию, с акцентом прежде всего на подготовку пилотов, но с охватом также подготовки диспетчеров УВД и персонала, осуществляющего сертификацию в сфере технического обслуживания воздушных судов;

б) требование к владельцу сертификата типа воздушного судна предоставлять минимальное содержание программ типового обучения пилотов и персонала, осуществляющего сертификацию в сфере технического обслуживания, в качестве составной части данных о пригодности к эксплуатации (OSD), основанных на анализе потребностей в обучении (TNA), а также предоставлять результаты эксплуатационной оценки;

с) необходимость дальнейшей разработки программ повышения компетентности, подлежащих опубликованию в соответствующих документах ИКАО, в отношении возникающих новых профессиональных задач, связанных с безопасностью полетов.

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, Чешская Республика, Швеция и Эстония.

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

<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> ", так как в нем предлагается более системный подход к разработке положений ИКАО, касающихся подготовки всего авиационного персонала
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Приложение 1, <i>Выдача свидетельств авиационному персоналу</i> Дос 9683, <i>Руководство по обучению в области человеческого фактора</i> Дос 9841, <i>Руководство по утверждению организаций по подготовке летных экипажей</i> Дос 9868, <i>Правила аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала</i> Дос 7192, <i>Руководство по обучению персонала радиотехнических служб в целях безопасности ОВД</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Новые технологии конструирования, изготовления и эксплуатации воздушных судов, разработанные за последние десятилетия, привели к появлению совершенно нового поколения высокоавтоматизированных воздушных судов, практически лишаящих возможности ручного пилотирования в нормальных условиях полета. Требования к подготовке авиационного персонала, несмотря на их постоянное изменение, нуждаются в дальнейшей адаптации, с тем чтобы позволить авиационным специалистам ответить на этот новый технологический вызов.

1.2 Предлагается осуществить дальнейшую адаптацию нынешних нормативов подготовки персонала с учетом меняющейся авиационной среды. Первоначальной задачей в этом отношении должна быть тщательная оценка путей более широкого внедрения новых методов подготовки, позволяющих авиационному персоналу отвечать требованиям новых и все более сложных процедур и технологий.

1.3 Авиация в растущей степени зависит от цифровых технологий, ориентированных на работу в реальном времени. Эта тенденция, как ожидается, будет быстро расти по мере развертывания таких будущих систем организации воздушного движения, как NextGen и SESAR, которые также поставят новые требования в отношении безопасности полетов. Хотя такие требования будут выходить за рамки Приложения 1, ИКАО располагает всеми возможностями для того, чтобы взять на себя руководство разработкой общих положений по обеспечению профессиональной компетентности персонала, участвующего в эксплуатации таких новых систем ОрВД.

2. ДАННЫЕ О ПРИГОДНОСТИ К ЭКСПЛУАТАЦИИ (OSD)

2.1 Содержание курсов типового обучения, предназначенных как для пилотов, так и для персонала, осуществляющего сертификацию в сфере технического обслуживания воздушных судов, должны стандартизироваться и адаптироваться к каждому существующему типу, а также к будущим типам по мере их выхода на рынок. Изготовитель, как владелец сертификата типа

воздушного судна, должен предоставлять минимальное содержание программ типового обучения пилотов и персонала, осуществляющего сертификацию в сфере технического обслуживания воздушных судов. Эта информация должна быть частью базы данных о пригодности к эксплуатации (OSD). Анализ потребностей в обучении (TNA), результаты эксплуатационной оценки и информация, полученная из OSD, затем будут использоваться для разработки конкретного курса типового обучения. Помимо охвата новых типов воздушных судов, необходимо будет также осуществлять процесс своевременного обучения в отношении существующих воздушных судов.

3. НОВЫЕ МЕТОДЫ ПОДГОТОВКИ

3.1 Инициатива Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) в области подготовки и повышения квалификации персонала, поддержанная Специальной группой ИКАО по новому поколению авиационных специалистов, способствует определению профессиональных качеств, необходимых пилоту для безопасной эксплуатации воздушного судна.

3.2 В отношении подготовки, проводимой для получения конкретного свидетельства пилота коммерческой авиации, в настоящее время применяется программа подготовки на основе развития профессиональных качеств (СВТ). Этот метод подготовки строится не в зависимости от фиксированного количества летных часов, а на основе "анализа профессиональных задач", в соответствии с которым пилот-курсант должен достичь заметных критериев эффективности. Процесс развития профессиональных качеств постоянно оценивается в ходе подготовки.

3.3 Подготовка на основе анализа фактических данных (ЕВТ) означает процесс включения принципов СВТ в дополнительную подготовку для получения квалификационной отметки о типе. Она представляет собой переход от нормативных учебных задач к задачам обучения эксплуатации самолетных парков и конкретным операциям, которые базируются на определяемом данными анализе рисков, связанных с конкретными парками и операциями.

4. ПРИМЕНЕНИЕ НОВЫХ МЕТОДОВ ПОДГОТОВКИ

4.1 Новые методы должны учитываться не только в связи с самой подготовкой, но и в связи с подбором кандидатов, проверкой результатов начальной подготовки и периодическими проверками.

4.2 Задача сегодня состоит в адаптации требований к обучению таким образом, чтобы удовлетворять острую потребность в пилотах, сохраняя или повышая при этом уровень безопасности полетов. Новое поколение профессиональных пилотов будет нуждаться в обучении иным способом и должно будет обладать некоторыми новыми специфическими способностями и навыками. В этой связи процесс подбора персонала авиакомпаний приобретет большое значение и потребует определенного тестирования человеческого фактора с использованием стандартных методов до начала обучения. Это является дополнением к оценке опыта работы обучаемого в технической и (если это применимо) эксплуатационной сфере.

4.3 В целях содействия осуществлению подготовки пилотов на основе развития профессиональных качеств и на основе анализа фактических данных специальную переподготовку должны будут проходить сами инструкторы и проверяющие, с тем чтобы в достаточной степени понимать новые методы подготовки и накапливать опыт их применения.

4.4 Необходимо будет установить соответствующий баланс между подготовкой и проверкой в контексте растущего акцента на подготовку, особенно в области контроля угроз и ошибок.

5. **НОВЫЕ ПРОГРАММЫ ПОВЫШЕНИЯ КОМПЕТЕНТНОСТИ**

5.1 Возникающие новые авиационные профессиональные задачи в области организации воздушного движения (ОрВД) и аэронавигационного обслуживания (ANS) также могут потребовать модернизации положений, касающихся подготовки и компетентности. Эти профессии вовсе не обязательно должны быть включены в Приложение 1, однако соответствующие программы повышения профессиональной компетентности должны быть разработаны и опубликованы ИКАО.

5.2 Программы повышения компетентности в целом будут входить в круг обязанностей работодателя. В этой связи возникает потребность в разработке положений высокого уровня для эксплуатантов и поставщиков обслуживания в целях обеспечения годности и надлежащей квалификации их персонала для выполнения данных задач и установления процедур в отношении их подготовки, а также нынешней и дальнейшей квалификации.

5.3 И наконец, необходимо будет учитывать человеческий фактор в рамках оценки введения новых эксплуатационных концепций с точки зрения безопасности с целью гарантировать безопасное внедрение новых систем ОрВД.

— КОНЕЦ —