



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ЧЕТЫРНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 26 августа – 6 сентября 2024 года

- Пункт 2 повестки дня. Своевременное и безопасное использование новых технологий
2.2. Устранение рисков для безопасности полетов, связанных с развитием авиационных технологий

ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ ДИСПЕТЧЕРАМ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ОСНОВЕ ПОДГОТОВКИ ПО ОТДЕЛЬНЫМ СИСТЕМАМ

(Представлено Международной федерацией транспортников)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Данный документ содержит информацию о программе выдачи свидетельств диспетчерам воздушного движения на основе отдельных систем (АТСО) и содержит обращение к ИКАО обеспечить, чтобы любое расширение используемых в настоящее время понятий соответствовало или повышало действующие стандарты безопасности гражданской авиации.

Действия: Конференции предлагается:

- а) принять к сведению информацию об использовании и разработке понятия выдачи свидетельств диспетчерам УВД на основе отдельных систем;
- б) призвать Секретариат ИКАО к взаимодействию со всеми заинтересованными сторонами для обеспечения того, что изменение действующих стандартов лицензирования диспетчеров УВД, закрепленных в Приложении 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"* ИКАО, в целях включения стандартов выдачи свидетельств на основе отдельных систем соответствует или повышает действующие стандарты безопасности гражданской авиации;
- с) призвать Секретариат ИКАО провести консультации с Группой экспертов по выдаче свидетельств личному составу и подготовке кадров (PTLP), подчеркивая проблемы, которые могут возникнуть в результате внедрения программы выдачи свидетельств на основе отдельных систем, а также потенциальное воздействие на другие аспекты, включая безопасность, загрузку и окружающую среду.

¹ Текст на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлен Международной федерацией транспортников.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Начиная с 1948 г. и в ходе последующих изданий Приложения 1 ИКАО выдача свидетельств диспетчерам УВД осуществляется на основе глобальной системы и стандартов, зафиксированных в главе 4 упомянутого Приложения.

1.2 Успешное прохождение обучения и аттестация (при соблюдении других требований) может привести к получению свидетельства диспетчера УВД на основе стандартов ИКАО или других стандартов, дополнительно принятых отдельными государствами или регионами.

1.3 На протяжении многих десятилетий обучение и аттестация были неразрывно связаны со знаниями в области управления воздушными судами, включающими среди прочего аэронавигационное оборудование и метеорологию.

1.4 В частности, дисциплины в области воздушного права, навигации и правил эксплуатации уделяют особое внимание доскональному знанию данных элементов применительно к стандартам, предъявляемым конкретным государством. Это обеспечивает глубокое понимание различных сложных областей, связанных с управлением воздушным движением.

1.5 Кандидат, как правило, затем переходит к практическому обучению на рабочем месте на аэродроме или в секторе (подхода или трассовом) для оттачивания приобретенных навыков и углубления знаний по специализации, в которой они могут в дальнейшем получить квалификацию.

1.6 Такой путь получения квалификации и система, выстроенная на основе специализированного подхода к выдаче свидетельств диспетчеров УДВ, обеспечила надежность обслуживания воздушного движения во всем мире, а на этапах пересмотра вновь подтвердила актуальную эффективность положений Приложения 1 ИКАО.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 За последние годы произошло значительное развитие технологий, а также стали звучать призывы от определенных заинтересованных сторон тщательно пересмотреть систему обучения и, в конечном итоге, выдачи свидетельств авиационному персоналу².

2.2 Среди предложений выдвигаются варианты обучения и присвоения квалификации на основе конкретных систем вместо специализации в конкретных пунктах или секторах управления. По замыслу авиационному персоналу будут выдавать свидетельства на обслуживание воздушного движения на основе конкретной системы. Предполагается, что любая подобная система при условии наличия достаточной технологической поддержки позволит авиационному персоналу получать свидетельства по нескольким "традиционным секторам" или в комбинациях "традиционных секторов", в настоящее время или ранее не существовавших. Звучат предложения, чтобы выдавать свидетельства на основе конкретных систем и в случаях, когда воздушное пространство считается достаточно типовым, то авиационный персонал может предоставлять аэронавигационные услуги, даже не имея предыдущего опыта в данном секторе.

² <https://canso.org/atco-virtual-mobility-a-promising-solution-to-the-challenges-of-air-traffic-management-atm-capacity-in-europe/>

2.3 В целях достижения этого почти наверняка потребуются масштабная трансформация аэронавигационных структур в целях упрощения конечной задачи, что, вероятно, приведет к незапланированным и пагубным последствиям для всей системы авиации.

2.4 Любые масштабные изменения структур воздушного движения при внедрении программы лицензирования диспетчеров УВД на основе отдельных систем могут иметь непредвиденные риски для авиации:

- a) Обучение диспетчеров УВД может осуществляться быстрее, если проходит в менее сложном и относительно типовом воздушном пространстве. Более быстрое и менее тщательное обучение диспетчеров УВД способно повлечь риски для безопасности.
- b) Кроме того, вызвать затруднения может поддержание профессиональной компетенции диспетчеров УВД. Любое снижение требований о поддержании профессиональной компетенции в рамках программы выдачи свидетельств на основе определенной системы может представлять риск эксплуатационной безопасности гражданской авиации.
- c) Диспетчеры УВД, получившие свидетельство на основе определенной системы, вполне вероятно будут менее квалифицированы, чем те, кто прошел традиционную подготовку, поскольку их обучение не зависит от сектора, что в результате повлечет риски для безопасности. Области, в которых будет не хватать критически важных знаний, включают летно-технические характеристики воздушного судна, правила эксплуатации и метеорологию, поскольку знания в этих областях, зависящие от конкретных секторов, в которых работает авиационный персонал, не обязательно будут достигнуты на таком же уровне, как при подготовке на основе специализации в определенном пункте или секторе управления.
- d) Возможно, потребуется уменьшить традиционные секторы воздушного пространства для повышения их управляемости, а также их придется стандартизировать для снижения общей сложности. Вполне вероятно, что это снизит эффективность и может повлечь другие эксплуатационные риски для безопасности, а также повлиять на цели в области охраны окружающей среды.

3. ВЫВОД

3.1 Выдача свидетельств диспетчерам на основе конкретной специализации и сектора на протяжении многих десятилетий является фундаментальным подходом к обеспечению аэронавигационных услуг и положений Приложения 1 ИКАО.

3.2 Хотя технологический прогресс стимулирует появление новых идей и способов, крайне важно сохранить и продолжить повышать присущую безопасности системе, к которой мы привыкли.

3.3 ИКАО, в качестве глобального надзорного органа в секторе авиации и, в частности, управления воздушным пространством, надлежит обеспечить, чтобы все меняющиеся на фоне

AN-Conf/14-WP/116

технологического прогресса аспекты соответствовали своей цели при внесении поправок в Приложение ИКАО.

— КОНЕЦ —