



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ЧЕТЫРНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 26 августа – 6 сентября 2024 года

Пункт 3 повестки дня. Повышение эффективности аэронавигационной системы
3.3. Восьмое издание Глобального аэронавигационного плана (ГАНП)

СПЕЦИАЛИСТЫ В ОБЛАСТИ УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

(Представлено Международной федерацией транспортников (МФТ))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В данном документе признается нехватка эксплуатационного персонала, помимо диспетчеров УВД и обслуживающего электронные системы персонала, а также недостаток учебных материалов для подготовки и оценки уровня компетентности такого персонала, называемого в данном документе специалистами в области управления воздушным движением.

Действия: Конференции предлагается:

- а) признать третью профессиональную группу специалистов в области управления воздушным движением (АТОС) в рамках организации воздушного движения (ОрВД) и обновить *Глобальный аэронавигационный план (ГАНП, Doc 9750)* путем включения раздела об уровне компетентности персонала, чьи обязанности включают связанные с безопасностью аспекты;
- б) уполномочить Группу экспертов по эксплуатационным аспектам организации воздушного движения (АТМОПС) включить АТОС в документ ИКАО *Правила аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала (PANS-TRG, Doc 9868)*;
- с) уполномочить Группу экспертов АТМОПС разработать документ в отношении категории АТОС в соответствии с документом ИКАО *Руководство по квалификационной системе подготовки и оценки диспетчеров управления воздушным движением (Doc 10056)* и документом ИКАО *Руководство по основанной на компетенциях системе подготовки и оценки персонала по электронным средствам обеспечения безопасности воздушного движения (Doc 10057)*;
- д) включить данный раздел в программу следующего поколения авиационных специалистов (NGAP).

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1. Развитие технологий превращает международную авиацию в более взаимосвязанную систему, а вместе с этим эволюционирует и необходимость в безопасном международном транспорте. Один важный аспект безопасной эксплуатации связан с подготовкой и компетенцией персонала поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО).

1.2. В Приложении 1 *Выдача свидетельств авиационному персоналу* Чикагской конвенции закреплены требования для выдачи свидетельств персоналу, участвующему в эшелонировании воздушных судов. Кроме того, в документе ИКАО Doc 9868 и его спецификациях

¹ Тексты на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках представлены МТФ.

Дос 10056 и Дос 10057 изложены стандарты подготовки диспетчеров УВД и персонала по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ATSEP). Увеличение интенсивности воздушного сообщения, внедрение инновационных технологий и расширение применения автоматизированных систем привело к появлению более сложных процедур обслуживания воздушного движения (ОВД) и повышению спроса на обработку данных. Это влияет не только на уровень специализации диспетчеров УВД и персонала по обслуживанию электронных систем, но также и на других специалистов ОВД, которые не подпадают под категории Приложения 1. Таким образом, МФТ наряду с другими организациями провели работу по созданию адекватных стандартов подготовки и компетентности для персонала гражданской авиации, не подпадающих под категории диспетчеров УВД и персонала по обслуживанию электронных систем, но являющихся неотъемлемой частью системы ОрВД.

1.3. Наряду с двумя определенными ИКАО профессиями – ATCO и ATSEP – мы предлагаем включить третью группу специалистов ОрВД под названием "специалисты в области эксплуатации воздушного транспорта" (ATOS).

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1. Параметры: мы подразумеваем любой персонал, отвечающий за управление аэронавигационными данными или занимающийся обслуживанием в области, связанной с безопасностью воздушного сообщения.

2.1.1. В эту категорию, когда такие задачи не выполняются диспетчерами УВД и персоналом по электронным системам, подпадают различные работники, например: специалисты по обработке полетных данных, координаторы потока воздушного движения, менеджеры воздушного пространства, в том числе разработчики схем выполнения полетов, специалисты по выдаче диспетчерских разрешений, эксперты по организации работ на перроне, персонал аэронавигационной службы информации, Отдела сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения, службы полетной информации, а также линии стационарной сети авиационной телесвязи. Потребуется координация с Всемирной метеорологической организацией (ВМО) в целях обеспечения согласованности положений, касающихся работников авиаметеослужбы.

2.1.2. Мы готовы обсудить актуальность и полноту предложенной классификации.

2.1.3. Все эти функции объединяет один существенно важный аспект – их значение и влияние на ОВД, а значит, и непосредственное воздействие на систему авиационной безопасности.

2.2. Текущая ситуация:

2.2.1. В зависимости от страны или поставщика услуг некоторые из упомянутых выше функций могут входить в обязанности диспетчеров УВД. Тем не менее, довольно часто подобные задачи исполняют специалисты, прошедшие обучение в своей стране. В некоторых случаях в отношении уровня подготовки и компетентности такого персонала не предусмотрена правовая база. На фоне глобальной нехватки диспетчеров УВД подготовка персонала на основе обучения в своей стране скорее всего будет расширяться. На данный момент ИКАО предлагает определения для большинства подобных функций, но недостаточно подробно описывает навыки и уровень компетентности, требуемые для их исполнения. Некоторые специалисты, исполняющие такие функции, не упоминаются нигде (например, специалисты по обработке полетных данных), некоторые только упоминаются без дальнейших пояснений (менеджеры воздушного пространства и координаторы потока воздушного движения), а две специальности имеют определения плюс

учебные материалы (сотрудники службы полетной информации, специалисты аэронавигационных информационных систем (AIS/AIM) и пункта сбора донесений служб воздушного движения (ARO)).

2.3. Цель:

2.3.1. Внедрение программы обучения и оценки компетентности персонала ОВД является фундаментальным аспектом безопасности при управлении воздушным движением. В целях повышения стандартов безопасности потребуются гармонизация и углубление компетенстного подхода к обучению и присвоению квалификаций всех специалистов, участвующих в управлении воздушным движением. На следующем этапе благодаря наличию согласованных процессов (для ATOS) можно будет значительно повысить эффективность выполнения задач на основе новых передовых систем, а также распределение ресурсов.

2.3.2. Упоминание и определение функций наряду с указанием персонала, который их исполняет, станет важным шагом признания и может повысить привлекательность данных специальностей. Это поможет в процессе привлечения на работу будущих специалистов. Для специалистов в области эксплуатации воздушных судов (ATOS) ИКАО может объединить эти узкоспециальные функции в одну категорию и внести ясность и единообразие (по мере возможности) для экспертов в области управления воздушным движением, но также и для широкой общественности в целях положительного воздействия на процесс привлечения работников.

2.4. Методы:

2.4.1. Для того, чтобы понять, представляет ли функция собой эксплуатационную задачу повышенной сложности для специалистов ATOS, необходимо закрепить определение в целях различия между "стандартными офисными"² и эксплуатационными задачами. Это можно сделать путем оценки ее влияния на безопасность либо на основании общего определения каждой функции или на основе анализа отдельных задач каждой функции.

2.4.2. Можно задокументировать должностные обязанности по каждой роли или зафиксировать задачи, входящие в сферу обязанностей. Для дальнейшего этапа был разработан метод под названием "методика оценки влияния задачи на безопасность" (TSIAT) в целях проведения открытых дискуссий относительно уровня компетентности, требуемого персоналу, участвующему в управлении воздушным движением. Его целью является применение моделей обеспечения безопасности для определения того, каким образом отдельные задачи отражаются на безопасности, а следовательно, оказывают влияние на необходимость регулирования компетентности для контроля вероятности неисполнения подобных задач.

2.5. Задачи:

2.5.1. Мы хотим предложить следующие задачи:

- a) внедрение и признание третьей группы профессиональных специалистов ATOS в структуре управления воздушным движением;
- b) включить эту группу ATOS в документ ИКАО Doc 9868;
- c) разработать документ ATOS в соответствии с документом ИКАО Doc 10056 и документом ИКАО Doc 10057.

² Термин "обычные офисные" задачи подразумевает расширенный или отсутствующий доступ к системе принятия решений и/или тактического (критического по времени) уровня.

3. **ВЫВОД**

3.1. Многие специалисты обслуживания воздушного движения, участвующие в функционировании глобальной транспортной сети, не подпадают под категории диспетчеров УВД или персонала по электронным системами; но тем не менее, являются неотъемлемой частью системы УВД. На этом фоне ряд государств приложили много усилий для выдачи свидетельств или регулирования уровнем компетентности таких специалистов на национальном уровне. К сожалению, на международном уровне еще предстоит немало сделать для официального признания этих специалистов и утверждения для них стандартов компетентности.

3.2. Автоматизированная система передачи сообщений, более сложная архитектура межпрограммного взаимодействия и комплексные системы – все это увеличивает необходимость обработки специалистами ОВД критически важной информации. С учетом этого для выполнения определенных задач в сфере ОВД в будущем потребуются высококвалифицированные и компетентные специалисты. Обучение и уровень компетентности специалистов ОВД является фундаментальным аспектом обеспечения и управления безопасностью в целом при предоставлении услуг в сфере воздушного движения.

3.3. Для этого становится очевидной необходимость установить минимальный уровень компетентности для персонала без международно признанных свидетельств, чьи обязанности связаны с безопасностью, а особенно, если такие функции имеют для нее критически важное значение. Кроме того, крайне важно наконец признать таких специалистов на уровне ИКАО, а также разработать стандарты и учебные материалы с участием мирового сообщества ОВД. Внедрение третьей группы профессиональных специалистов, вовлеченных в управление воздушным движением (АТОС), позволит международному сообществу повысить стандарты безопасности за счет введения требований о стандартах обучения и компетентности в сфере ОВД, внести ясность для государств-членов и поставщиков услуг, а также наконец признать многочисленных специалистов ОВД во всем мире.

— КОНЕЦ —