



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 18 повестки дня. Нарращивание потенциала и поддержка внедрения. Политика и деятельность

РЕШЕНИЕ ГЛОБАЛЬНОЙ ПРОБЛЕМЫ НЕХВАТКИ КВАЛИФИЦИРОВАННОГО ПЕРСОНАЛА, ВЫПОЛНЯЮЩЕГО КОНТРОЛЬНЫЕ ФУНКЦИИ В ВЕДОМСТВАХ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ: УКРЕПЛЕНИЕ ПОТЕНЦИАЛА В СФЕРЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

(Представлено Объединенными Арабскими Эмиратами)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе обращается внимание на растущую глобальную проблему нехватки квалифицированного персонала в ключевых функциональных областях деятельности ВГА, включая технический надзор и контроль за обеспечением безопасности полетов, экономическое регулирование, организацию воздушного пространства и экологический менеджмент, авиационную безопасность, расследование авиационных происшествий, наблюдение и интеграцию новых авиационных технологий и средств контроля.

В документе определяются коренные причины этой нехватки и предлагается предпринять три стратегические меры, основанные на Стратегии ИКАО "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP) и Глобальном плане обеспечения безопасности полетов (ГПБП) на 2023–2025 годы.

Ассамблее предлагается одобрить эти меры и поддержать их включение в программы ИКАО по осуществлению.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) признать глобальную проблему нехватки персонала, выполняющего контрольные функции в технической сфере и в области безопасности полетов и авиационной безопасности в ВГА, и последствия этой проблемы;
- б) настоятельно призвать ИКАО и государства-члены включить комплексное планирование кадровых ресурсов регулирующих органов в национальные программы по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности;
- в) настоятельно призвать ИКАО и государства-члены активизировать региональное сотрудничество в области обучения, наращивания потенциала и обмена знаниями;
- г) призвать ИКАО расширить доступ к передовым цифровым технологиям и платформам обучения на основе компетенций, таким как TRAINAIR PLUS;
- е) поддержать включение этих мер в существующие рамочные механизмы ИКАО, включая NGAP, ГПБП, ГПИАБ и Программу глобальной подготовки авиационных специалистов (GAT).

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями и высокоприоритетным механизмом реализации NGAP
<i>Финансовые последствия</i>	Предлагаемые меры, как ожидается, будут осуществляться в рамках имеющихся бюджетных ассигнований ИКАО и дополняться добровольными взносами и поддержкой в натуральной форме со стороны государств-членов и отраслевых партнеров, если это будет сочтено целесообразным
<i>Справочный материал</i>	Дос 10070 "Руководство по компетенциям инспекторов по безопасности полетов гражданской авиации" Дос 10140 "Действующие резолюции Ассамблеи" Стратегия NGAP ИКАО Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО на 2023–2025 гг. Результаты проверок по линии УППКБП ИКАО, 2023 г. Обзор NGAP ИКАО, 2022–2023 гг. Годовой доклад об учебной подготовке GAT, 2023 г.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Национальные авиационные полномочные органы (НАА) осуществляют контроль за обеспечением безопасности полетов, что включает функции лицензирования, сертификации, надзора и обеспечения соблюдения требований. Выполнение этих обязанностей зависит от наличия подготовленного, квалифицированного и обеспеченного необходимыми ресурсами персонала. Однако все больше государств сталкиваются с нехваткой такого персонала, что подрывает их способность выполнять свои обязательства согласно Конвенции о международной гражданской авиации и Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) ИКАО.

1.2 Результаты применения механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) ИКАО показывают, что в 42 % проверенных государств показатель эффективной реализации составил менее 60 % в критически важных областях, непосредственно зависящих от людских ресурсов, включая выдачу свидетельств авиационному персоналу (58 % в среднем по миру), организацию контроля (55 % в среднем по миру) и контроль за выполнением операций (62 % в среднем по миру). Нехватка персонала была признана основным фактором, повлиявшим на 67 % существенных результатов, при этом нехватка инспекторов и ненадлежащее планирование замещения кадров были отмечены в 78 % координируемых миссий по валидации (CVM), проведенных в период с 2021 по 2023 год.

2. ИЗЛОЖЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ

2.1 Сочетание долгосрочных структурных проблем и сильного внешнего давления привело к критической нехватке квалифицированного персонала, выполняющего контрольные функции в ведомствах гражданской авиации (ВГА) во всем мире. В число основных факторов, повлиявших на эту ситуацию, входят старение кадров (средний возраст соответствующих сотрудников в развитых странах составляет 52 года), ненадлежащая практика набора персонала, трудности, с которыми сталкиваются ВГА при привлечении квалифицированных кандидатов, неконкурентоспособные условия оплаты труда, при

которых заработная плата в среднем ниже, чем в частном секторе, и ограниченные возможности карьерного роста ввиду особенностей нормативной базы.

2.2 Пандемия COVID-19 ускорила отток кадров в результате замораживания найма персонала, досрочного выхода на пенсию и изменения профессиональных приоритетов. В рамках обзора, проведенного ИКАО в 2023 году с участием 70 государств, почти 50 % респондентов сообщили, что более трети их технического персонала, как ожидается, выйдет на пенсию или уволится в течение следующих 10 лет, при этом официального плана замещения кадров не существует.

2.3 Особенно остро нехватка кадров ощущается в таких специализированных областях, как летная годность, обеспечение полетов и аэронавигационное обслуживание. Новые направления контроля, включая беспилотные авиационные системы (БАС), кибербезопасность и регулирование устойчивого развития авиации, требуют новых компетенций, которыми многие ведомства гражданской авиации (ВГА) в настоящее время не располагают.

3. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ

3.1 Нехватка персонала приводит к задержкам в проведении сертификации и осуществлении надзора, снижению оперативности реагирования на риски для безопасности полетов и недостаточному применению подходов, предусматривающих контроль на основе характеристик. В ходе нескольких координируемых миссий ИКАО по валидации (СVM), проведенных в период с 2021 по 2023 год, отсутствие квалифицированных инспекторов непосредственно повлияло на выводы, касающиеся ненадлежащего надзора и контроля за системой управления безопасностью полетов (СУБП).

3.2 Нехватка квалифицированного персонала также задерживает интеграцию новых эксплуатантов и технологий в авиационную систему, препятствуя инновациям и замедляя внедрение цифровых и устойчивых решений в сфере авиации. Это сказывается на осуществлении на государственном уровне инициатив ИКАО, таких как долгосрочная желательная цель (LTAG) в области климата и интеграция новых участников в контролируемое воздушное пространство.

4. СТРАТЕГИЧЕСКИЙ КОНТЕКСТ

4.1 Стратегия ИКАО "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP) и Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) на 2023–2025 годы содержат всеобъемлющие рамки для разработки политики в целях достижения устойчивости кадровых ресурсов. Они включают инструктивные материалы по обучению на основе компетенций, повышению осведомленности, укреплению институционального сотрудничества и содействию инклюзивности. Особое внимание уделяется цифровой трансформации, в частности регулируемому контролю на основе данных и растущей роли цифровых технологий, включая ИИ, в совершенствовании обучения, повышении эффективности контроля и содействии инициативной оценке рисков.

4.2 Несмотря на наличие этих рамок, их внедрение остается непоследовательным. В ходе обзора осуществления NGAP, проведенного в 2022 году, было установлено, что только в 27 % государств имеется официальная национальная стратегия

развития кадровых ресурсов, охватывающая их авиационные полномочные органы. Эффективность существующих программ обучения снижается из-за нехватки ресурсов и неравномерности доступа, особенно в развивающихся странах и малых островных развивающихся государствах (МОРАГ).

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

5.1 Наблюдаемая во всем мире нехватка квалифицированного персонала, выполняющего контрольные функции, представляет собой структурную угрозу для безопасности полетов, авиационной безопасности и устойчивости регулирования. Решение этой проблемы крайне важно для достижения стратегических целей ИКАО и создания условий для инноваций и роста в секторе воздушного транспорта.

5.2 Рекомендуемые стратегические меры носят практический характер, основаны на фактических данных и согласованы с существующими программами ИКАО. Их принятие и интеграция в NGAP, ГПБП и GAT позволят государствам-членам получить в свое распоряжение необходимые инструменты для формирования устойчивых и ориентированных на будущее кадровых ресурсов в сфере регулирования.

— КОНЕЦ —