



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 24 повестки дня. Первоочередные инициативы в области авиационной безопасности и аэронавигации

**ПРОДВИЖЕНИЕ НАУЧНО ОБОСНОВАННОЙ ПОЛИТИКИ ПУТЕМ
СТАНДАРТИЗИРОВАННОГО СБОРА ДАННЫХ ОБ АВИАЦИОННОМ ПЕРСОНАЛЕ**

(Представлено Канадой совместно с Австралией, Новой Зеландией и
Соединенным Королевством)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Опрос в области авиационной медицины, результаты которого представлены в письме государствам AN5/16.1–24/77, выявил отсутствие последовательных и значимых данных в отношении обладающего свидетельствами авиационного персонала. В этом рабочем документе рассматриваются возможные последующие шаги по продвижению принятия научно обоснованных решений при разработке Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPS), включая сбор минимального набора данных в стандартизированном формате в отношении авиационного персонала. Сбор согласованных данных создаст возможности для изменения политики и правил на основе реальных данных и тенденций, включая верхний возрастной предел для пилотов.

Действия: Ассамблее предлагается обратиться к Совету ИКАО с просьбой:

- а) просить ИКАО поручить существующим экспертным группам, таким как Рабочая группа по авиационной медицине, определить базовый набор ключевых данных, необходимых для поддержки научно обоснованных решений, касающихся выдачи свидетельств пилотам и их медицинской годности;
- б) просить ИКАО разработать стандартизированный и удобный для пользователя процесс сбора этих данных у государств-членов с учетом требований государств, регулирующих сбор и распространение такой информации;
- в) просить государства-члены принять участие в соответствии с применимыми государственными требованиями в сборе и представлении данных по графику, который будет установлен ИКАО.

<i>Стратегические цели</i>	Этот рабочий документ относится к стратегической цели <i>"Каждый полет безопасен и защищен"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Ожидается, что деятельность ИКАО, упомянутая в настоящем документе, будет осуществляться в рамках ресурсов, имеющихся в бюджете Регулярной программы на 2026–2028 гг.

Справочный материал	Письмо государствам AN 5/16.1–24/77
---------------------	-------------------------------------

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Принятие научно обоснованных решений устраняет разрыв между исследованиями и практикой, чтобы обеспечить развитие сообщества гражданской авиации на основе актуальных, эффективных и надежных политических решений и правил.

1.2 При разработке Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) в отношении персонала и выдачи свидетельств ИКАО и ее государства-члены имеют возможность опираться на обширные экспертные знания в данной области, однако в некоторых сферах не хватает реальных данных для принятия обоснованных решений.

1.3 В письме государствам AN 5/16.1-24/77 *"Пересмотр верхнего возрастного предела для пилотов воздушных судов, занятых в коммерческих воздушных перевозках"* государствам-членам предлагается представить медицинские данные для пересмотра верхнего возрастного предела для пилотов, осуществляющих международные коммерческие воздушные перевозки. В этом письме государствам к государствам-членам была обращена просьба заполнить вопросник в области авиационной медицины, в котором будут рассмотрены методы сбора/регистрации данных, процессы медицинской оценки и данные о медицинских результатах с разбивкой по возрасту пилотов.

1.4 По итогам опроса был сделан вывод о том, что нет достаточных согласованных данных для выработки рекомендаций по изменению глобального верхнего возрастного предела для пилотов коммерческой авиации. Хотя намеченные результаты опроса не были получены, это мероприятие предоставило ИКАО возможность рассмотреть рекомендации по сбору данных для поддержки будущей деятельности по разработке политики в части, относящейся к Приложению 1.

2. ВОЗМОЖНОСТИ И ПРОБЛЕМЫ СБОРА ДАННЫХ

2.1 ИКАО обладает потенциалом для сбора большого объема данных об обладающем свидетельствами авиационном персонале у своих государств-членов; однако, как показал опрос в области авиационной медицины, существуют проблемы с обеспечением последовательности сбора данных и соответствующими значительными усилиями, необходимыми для преобразования имеющихся данных в значимые, практические выводы. Для изменения SARPS в области выдачи свидетельств и авиационной медицины с использованием научно обоснованного подхода ИКАО необходима широкая база значимых данных для понимания специфики авиационного персонала, включая данные, касающиеся демографических тенденций и тенденций в области авиационной медицины. Определение стандартизированных методов сбора данных значительно повысит качество и расширит объем информации, доступной ИКАО.

2.2 Для обеспечения эффективного сбора и анализа данных разработка минимального набора данных в стандартизированном формате должна сочетаться с упрощенным, практическим методом сбора, а также механизмом передачи данных. Необходимо будет рассмотреть вопрос о соблюдении законов государств-членов о неприкосновенности частной жизни и сборе только согласованной, агрегированной и обезличенной информации.

3. МИНИМАЛЬНЫЙ НАБОР ДАННЫХ ДЛЯ РАЗРАБОТКИ ПОЛИТИКИ И РЕГУЛЯТИВНАЯ ПЕСОЧНИЦА

3.1 Подготовка минимального набора данных для авиационного персонала должна быть сосредоточена на двух ключевых приоритетах: 1) устранение пробелов в данных, выявленных в ходе проведения Опроса в области авиационной медицины, особенно данных, связанных с возрастом пилотов, и 2) поддержка будущей работы по SARPS, касающимся выдачи свидетельств. Существующие экспертные группы ИКАО располагают хорошими возможностями для определения этих элементов данных.

3.2 Опрос в области авиационной медицины позволил определить несколько соответствующих категорий данных, включая распределение по возрасту, медицинские условия, причины дисквалификации и нетрудоспособности, которые были распределены по типам свидетельств. Эти области обеспечивают прочную основу для создания стандартизированного набора данных.

3.3 Создание согласованного и широко принятого набора данных позволит ИКАО и государствам-членам с большей уверенностью и ясностью изучить инновационные политические подходы, такие как регулятивная песочница. Это позволило бы пересмотреть возраст пилотов после нескольких лет сбора данных обоснованным образом, что помогло бы гарантировать, что политика в области гражданской авиации будет и далее продолжать развиваться на основе научно обоснованных данных.

— КОНЕЦ —