



Международная организация гражданской авиации

A42-WP/311

TE/120

29/7/25

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

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

ГЛОБАЛЬНАЯ СТАНДАРТИЗАЦИЯ БАЗ ДАННЫХ ПО ЭКЗАМЕНАЦИОННЫМ ВОПРОСАМ, СВЯЗАННЫМ С ВЫДАЧЕЙ СВИДЕТЕЛЬСТВ, ДЛЯ ПИЛОТОВ, ДИСПЕТЧЕРОВ УВД И ИНЖЕНЕРОВ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

(Представлено Казахстаном)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В соответствии с Глобальным планом обеспечения авиационной безопасности (ГПБП), в котором особое внимание уделяется компетентности, гармонизации и системной безопасности, в этом рабочем документе подчеркивается острая необходимость глобального согласования оценок теоретических знаний при выдаче свидетельств авиационному персоналу. В нем предлагается разработать под руководством ИКАО базы данных по общим экзаменационным вопросам для пилотов, диспетчеров УВД (АТСО) и инженеров по техническому обслуживанию воздушных судов (АМЕ).

Хотя Приложение 1 ИКАО *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"* и другие соответствующие документы содержат инструктивный материал, в методах оценки государствами уровня знаний сохраняются значительные различия. В отличие от глобально стандартизированных требований в отношении годности по состоянию здоровья, возрастных пределов и оценки квалификации, критерии оценки теоретических знаний остаются непоследовательными.

Казахстан утверждает, что, поскольку мы "разделяем одно и то же небо", важно обеспечить, чтобы весь персонал, обладающий свидетельствами согласно Приложению 1 ИКАО, соответствовал единому базовому стандарту теоретических знаний независимо от того, какое государство выдало свидетельство. Это обеспечило бы равный уровень знаний и компетентности во всех Договаривающихся государствах. Создание под руководством ИКАО защищенных глобальных баз данных по стандартным экзаменационным вопросам повысило бы справедливость, последовательность и надежность систем выдачи свидетельств авиационному персоналу во всему мире.

Действия: Ассамблее предлагается: a) признать исключительную важность согласованных на глобальном уровне стандартов теоретических знаний для выдачи свидетельств авиационному персоналу; b) одобрить разработку под руководством ИКАО баз данных по общим экзаменационным вопросам для пилотов, диспетчеров УВД и инженеров по техническому обслуживанию воздушных судов; c) просить Совет ИКАО инициировать подготовку технико-экономического обоснования и создать рабочую группу для оценки разработки и поэтапного внедрения предлагаемой системы; d) рекомендовать государствам-членам и соответствующим заинтересованным сторонам, включая Международную федерацию ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международную федерацию ассоциаций диспетчеров УВД (ИФАТКА), активно участвовать в разработке, рассмотрении и экспериментальном тестировании баз данных; e) поддержать принятие глобального критерия уровня сложности экзаменационных модулей, предоставив при этом государствам возможность гибко повышать уровни сложности в соответствии с утвержденной ИКАО методикой.	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью <i>"Каждый полет безопасен и защищен"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Финансовые последствия будут зависеть от утвержденных решений
<i>Справочный материал</i>	Приложение 1 <i>"Выдача свидетельств авиационному персоналу"</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В современной глобально интегрированной авиационной системе пилоты регулярно пересекают международные границы, предоставляя услуги не только своим странам, но и пассажирам и пользователям воздушного пространства во всем мире. Диспетчеры УВД контролируют широкий круг иностранных воздушных судов и экипажей, часто взаимодействуя с многоязычными, мультикультурными и мультистандартными эксплуатантами. Инженеры по техническому обслуживанию воздушных судов (АМЕ), обычно базирующиеся в своих государствах, часто обслуживают воздушные суда, выполняющие международные полеты, и работают в многонациональных организациях по техническому обслуживанию. Вместе эти специалисты образуют глобально взаимозависимую рабочую силу, что повышает потребность в единых стандартах выдачи свидетельств и согласованной оценке знаний.

1.2 Хотя ИКАО предоставляет надежные Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) для выдачи свидетельств в соответствии с Приложением 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*, в последовательной оценке теоретических знаний сохраняется заметный пробел. ИКАО успешно стандартизировала такие аспекты, как минимальный возраст, годность по состоянию здоровья и оценка на основе квалификации. Однако экзаменационные вопросы для проверки теоретических знаний, являющиеся важнейшей предпосылкой демонстрации компетентности, нуждаются в глобально стандартизированном критерии.

1.3 В настоящем документе предлагается разработать согласованную на глобальном уровне базу данных по экзаменационным вопросам, связанным с выдачей свидетельств, для пилотов, диспетчеров УВД и инженеров по техническому обслуживанию воздушных судов в целях согласования теоретических оценок и обеспечения соответствия обладателей свидетельств во всех государствах единому глобальному базовому уровню знаний.

2. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ И КОНТЕКСТ

2.1 В отсутствие согласованного на глобальном уровне критерия проверки знаний государства разработали изолированные списки вопросов, которые значительно различаются по объему, сложности и качеству. Такая непоследовательность создает проблемы при оценке и сравнении компетентности персонала в разных юрисдикциях.

2.2 Предлагаемая инициатива является естественным продолжением текущих усилий ИКАО в рамках инициативы "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP) и Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП). Путем разработки глобального банка вопросов для проверки предметных знаний обладателей свидетельств пилотов (CPL/ATPL), диспетчеров УВД и инженеров по техническому обслуживанию воздушных судов:

- a) во всех государствах – членах ИКАО может быть обеспечен надежный стандартный уровень знаний;
- b) можно способствовать достижению справедливости и прозрачности в оценках;
- c) можно расширить международное признание свидетельств;
- d) может быть обеспечена глобальная мобильность авиационных специалистов;
- e) могут быть усилены государственные механизмы контроля за обеспечением безопасности полетов.

3. ПРЕДЛАГАЕМАЯ СТРУКТУРА

3.1 ИКАО предлагается создать три отдельные, но взаимосвязанные базы данных по стандартным вопросам, охватывающие:

- a) пилотов (теоретические знания CPL и ATPL);
- b) диспетчеров УВД (в соответствии с Приложением 1 и *Руководством по утверждению учебных организаций* (Doc 9841));
- c) инженеров по техническому обслуживанию воздушных судов (в соответствии с Приложением 1 и *Руководством по обучению* (Doc 7192)).

3.2 Базы данных должны быть модульными, основанными на стандартах компетентности и надежно поддерживаться под контролем ИКАО. Подготовка вопросов предполагает сотрудничество с государствами-членами, Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), Международной федерацией ассоциаций диспетчеров УВД (ИФАТКА) и другими международными заинтересованными сторонами для обеспечения эксплуатационной надежности и репрезентативности.

3.3 Каждая база данных должна включать:

- a) утвержденные вопросы с несколькими вариантами ответов, относящиеся к указанным ИКАО областям знаний;
- b) стандартизированные уровни сложности и показатели компетентности;
- c) рассмотренные экспертами процедуры постоянного обновления, обеспечения качества и контроля версий.

4. СТРАТЕГИЯ ВНЕДРЕНИЯ

4.1 ИКАО может инициировать подготовку технико-экономического обоснования, охватывающего все три специальности при выдаче свидетельств авиационному персоналу (пилоты, АТСО и АМЕ), для оценки технических требований, моделей управления и систем защиты данных.

4.2 Хотя технико-экономическое обоснование будет охватывать все три области, первоначальный экспериментальный проект может начаться с разработки и тестирования банка вопросов, касающихся пилотов ATPL/CPL (выдача свидетельств пилотам), учитывая глобальную эксплуатационную потребность и зрелость систем подготовки пилотов.

4.3 ИКАО также должна обеспечить:

- a) создание защищенной цифровой платформы для размещения банка вопросов с контролируемым доступом, предоставляемым назначенным национальным должностным лицам (например, NCMC);
- b) обучение и ориентацию национальных полномочных органов по выдаче свидетельств и персонала, проводящего экзамены;
- c) интеграцию и согласование с Универсальной программой ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП).

4.4 С учетом стратегической и технической сложности Казахстан почтительно предлагает ИКАО создать специальную рабочую группу для руководства исследованием и разработкой инструктивного материала. В состав этой группы должны входить эксперты из государств-членов и международных профессиональных организаций, таких как ИФАЛПА, ИФАТКА, а также другие заинтересованные стороны. Их коллективное понимание обеспечит глобальную репрезентативность системы, ее техническую надежность и эксплуатационную значимость.

4.5 Кроме того, ИКАО предлагается определить и опубликовать глобальный критерий уровня сложности экзаменов для каждой категории свидетельств. Это будет способствовать обеспечению согласованности и прозрачности во всех государствах-членах. Принимая во внимание национальные особенности, государства должны сохранить за собой право повышать уровень сложности экзаменов по сравнению с глобальным критерием, следуя предписанной и стандартизированной ИКАО методике. Такой подход обеспечивает гармонизацию при сохранении гибкости регулирования.

5. **ВЫВОД**

5.1 Согласование процессов оценки теоретических знаний авиационного персонала посредством глобальных баз данных, управляемых ИКАО, является своевременной и эффективной инициативой по укреплению безопасности полетов международной авиации.

5.2 Обеспечив соответствие всех обладателей свидетельств общим стандартам знаний (точно так же, как и единым требованиям в отношении квалификации, возраста и годности по состоянию здоровья), ИКАО может поддержать появление более гармоничных и надежных трудовых ресурсов мировой гражданской авиации, обеспечивающих безопасность полетов.

— КОНЕЦ —