



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

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

УСТРАНЕНИЕ ПРОБЕЛА: РАЗРАБОТКА СТАНДАРТИЗИРОВАННЫХ РУКОВОДЯЩИХ ПРИНЦИПОВ ПСИХОМЕТРИЧЕСКОЙ ОЦЕНКИ ПРИ ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ ПИЛОТАМ В ЦЕЛЯХ ПОВЫШЕНИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(Представлено Казахстаном)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Психометрическая пригодность является критически важным, но недостаточно стандартизированным аспектом компетентности пилотов. Хотя в Приложении I *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*, *Руководстве по авиационной медицине* (Дос 8984) и связанных с ними инструктивных материалах всесторонне рассматриваются вопросы возраста, медицинской пригодности и практических навыков, в глобальном масштабе по-прежнему существует значительный пробел в стандартизированной оценке психологических качеств, необходимых для безопасной работы пилотов. В настоящем документе предлагается разработать под руководством ИКАО основанные на фактических данных глобальные руководящие принципы психометрической оценки пилотов в рамках стратегического усовершенствования существующего порядка выдачи свидетельств.

Пилоты работают в уникальной сложной среде, которая требует здравого суждения, эмоциональной стабильности, способности принимать решения в условиях стресса и устойчивости. Даже высококвалифицированные пилоты могут демонстрировать небезопасное поведение, если их психометрические показатели не оцениваются должным образом. Поскольку авиация представляет собой глобально взаимосвязанную отрасль, а обеспечение безопасности полетов является общей ответственностью, международному сообществу необходимо рассмотреть вопрос о разработке единообразного глобального подхода к психометрической оценке.

Предлагаемая инициатива направлена не на введение жесткой унификации, а скорее на предоставление согласованного инструктивного материала, с тем чтобы помочь государствам интегрировать проверенные научно обоснованные психометрические инструменты в свои системы выдачи свидетельств и осуществления надзора. Это позволит укрепить трансграничную систему обеспечения безопасности и будет способствовать достижению стратегических целей ИКАО в рамках Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и инициативы "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP).

Действия: Ассамблее предлагается: а) признать важность психометрической пригодности как одного из ключевых элементов компетентности пилотов и обеспечения безопасности полетов; б) предложить Совету ИКАО приступить к разработке глобального инструктивного материала по психометрической оценке при выдаче свидетельств пилотам; с) рекомендовать государствам-членам обмениваться национальным опытом и участвовать в процессе разработки руководящих принципов; д) поддержать создание междисциплинарной экспертной группы в рамках ИКАО для руководства реализацией этой инициативы в соответствии с ГПБП.	
<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> Дос 10004 <i>"Глобальный план обеспечения безопасности полетов издания 2023–2025 гг."</i> Дос 8984 <i>"Руководство по авиационной медицине"</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Авиационные специальности, особенно профессия пилота, требуют высоких когнитивных способностей, стрессоустойчивости, быстроты принятия решений и поведенческой надежности. Эти качества не могут быть в полной мере оценены только с помощью традиционных методов оценки, основанных на знаниях и навыках.

1.2 Хотя Приложение 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*, *Руководство по авиационной медицине* (Дос 8984) и связанные с ними документы ИКАО содержат подробные материалы по оценке медицинской и технической пригодности, не существует согласованного на глобальном уровне стандарта для оценки психологической готовности и личностных качеств, критически важных для работы пилота.

1.3 В авиационной отрасли были зафиксированы редкие, но значительные инциденты, которые, по крайней мере частично, можно объяснить недиагностированными или неконтролируемыми психометрическими состояниями. Это подчеркивает острую необходимость в разработке согласованного международного подхода.

1.4 Многие государства внедрили на национальном уровне психометрические оценки в различных формах, но они не согласованы, не стандартизированы и не прошли глобальную валидацию. В результате эффективность таких оценок сильно варьируется.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Глобальный характер гражданской авиации означает, что пилоты часто работают в разных юрисдикциях с различными культурными особенностями и условиями эксплуатации. При этом оценка психологических и поведенческих компетенций остается непоследовательной.

2.2 ИКАО успешно содействовала достижению глобального консенсуса по вопросам медицинской пригодности, владения языком и выдачи свидетельств членам летного экипажа. Установление руководящих принципов в отношении психометрии было бы логичным и полезным продолжением этих усилий.

2.3 При правильном применении психометрическая оценка позволяет оценить личностные качества, когнитивные способности, стрессоустойчивость, эмоциональную стабильность и поведенческие тенденции. Все это имеет ключевое значение для обеспечения безопасности полетов как в нормальных, так и в экстремальных условиях.

2.4 Отсутствие стандартизированного инструктивного материала привело к проблемам во взаимном признании свидетельств, надзоре и обеспечении стабильного уровня безопасности полетов. Принятые на глобальном уровне руководящие принципы способствовали бы не только принятию решений в отношении выдачи свидетельств, но и обучению, отбору и постоянному мониторингу эффективности.

3. ПРЕДЛОЖЕНИЕ

3.1 ИКАО предлагается инициировать разработку признанных на глобальном уровне, основанных на фактических данных, руководящих принципов для психометрической оценки пилотов, которые:

- a) определяют основные психологические качества, важные с точки зрения компетентности пилотов;
- b) содержат рекомендации о проверенных психометрических инструментах и методиках оценки;
- c) предлагают стратегии внедрения, учитывающие культурное и эксплуатационное разнообразие;
- d) могут быть адаптированы для использования на различных этапах выдачи свидетельств (первоначальное, повторное, возвращение к работе).

3.2 Руководящие принципы должны быть разработаны в консультации с государствами-членами, авиационными психологами и соответствующими международными организациями, такими как Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА).

3.3 Цель состоит не в том, чтобы предписать обязательное универсальное психометрическое тестирование, а в том, чтобы предложить научно обоснованную эталонную модель, которая может быть добровольно принята или адаптирована государствами.

4. СТРАТЕГИЯ РЕАЛИЗАЦИИ

4.1 ИКАО может рассмотреть возможность создания либо междисциплинарной экспертной группы в рамках Группы экспертов по подготовке персонала и выдаче свидетельств (PTLP), либо специальной целевой группы. Группа проведет глобальный обзор текущей практики,

оценит доступные научные данные и разработает проект руководящих принципов в координации с признанными экспертами.

4.2 Рекомендуется поэтапный подход:

Этап 1. Техничко-экономическое обоснование и консультации с экспертами.

Этап 2. Разработка проекта базовых руководящих принципов.

Этап 3. Добровольное внедрение заинтересованными государствами на экспериментальной основе.

Этап 4. Доработка и публикация в качестве инструктивного материала ИКАО.

4.3 ИКАО также может оказать поддержку государствам-членам, проводя семинары и предоставляя шаблоны и инструктивный материал по внедрению, особенно тем государствам-членам, которые имеют ограниченные ресурсы или опыт в области проведения психологической оценки.

5. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

5.1 Обеспечение психометрической пригодности пилотов необходимо для усовершенствования контроля за обеспечением безопасности полетов и является важным дополнением к существующим критериям выдачи свидетельств.

5.2 Лидерство ИКАО в этой области поможет устранить имеющийся критический пробел, повысить согласованность стандартов выдачи свидетельств и сформировать более безопасную и устойчивую глобальную авиационную систему.

5.3 Казахстан полагает, что создание таких руководящих принципов стало бы важной вехой, соответствующей стратегическим целям ИКАО, и призывает тщательно рассмотреть это предложение.

— КОНЕЦ —