



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 31 повестки дня. Стандартизация в области безопасности полетов и аэронавигации

ВЕРХНИЙ ПРЕДЕЛ ВОЗРАСТНОГО ОГРАНИЧЕНИЯ ДЛЯ ПИЛОТОВ

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Согласно Приложению 1 "*Выдача свидетельств авиационному персоналу*" к Чикагской конвенции "Договаривающееся государство, выдающее свидетельства пилотам, не допускает их обладателей к выполнению функций пилота воздушного судна, занятого в международных коммерческих воздушных перевозках, если обладатели свидетельств достигли 60-летнего возраста или, в случае выполнения полетов более чем с одним пилотом 65-летнего возраста".

До пандемии нехватка квалифицированной рабочей силы уже считалась потенциальным препятствием для долгосрочного развития авиационного сектора. По мере восстановления сектора после COVID-19 становится очевидным, что существующие кадровые ограничения также могут привести к задержке восстановления отрасли в краткосрочной перспективе.

Увеличение продолжительности жизни и сохраняющееся снижение риска потери трудоспособности в полете означают, что настало время пересмотреть ограничения, предусмотренные в Приложении 1, чтобы убедиться, что они актуальны и не создают ненужных препятствий для трудоустройства пилотов.

Действия: обратиться к ИКАО с просьбой оценить при поддержке отрасли последние научные данные, касающиеся ограничений по возрасту для пилотов многочисленных экипажей коммерческой авиации.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями: "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	Минимальные: при поддержке отрасли
<i>Справочный материал</i>	HLCC 2021-WP/251 Дос 10160, Доклад Конференции высокого уровня по Covid-19

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

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Верхний предел возрастного ограничения для пилотов, впервые введенный Международной аэронавигационной комиссией (МАНК) в 1919 году и установленный на уровне 45 лет, был принят ИКАО в момент ее создания в 1947 году. В 1963 году была принята Рекомендация, содержащая возрастное ограничение в 60 лет для командира воздушного судна (КВС) без упоминания второго пилота. В 1978 году верхний предел в 60 стал стандартом для КВС и рекомендацией для вторых пилотов.

1.2 Действующий сейчас верхний предел возрастного ограничения, указанный в Приложении 1, равный 65 годам как для КВС, так и для второго пилота, действует с ноября 2006 года. Это последнее повышение предела было основано на ряде исследований, включая результаты обширных исследований на симуляторах, проведенных в 1984 году². Данные исследования показали, что риск для безопасной эксплуатации воздушного судна, связанный с незначительной потерей пилотом трудоспособности на критической стадии полета, был очень низким.

1.3 Ожидается, что сохраняющаяся тенденция по увеличению продолжительности жизни, связанная со снижением вероятности внезапной потери трудоспособности пилотом, наряду с обширной подготовкой по вопросам потери трудоспособности, использованием современных тренажеров для подготовки и оценки работы пилотов, а также расширением и доступностью средств автоматизации кабины пилота еще больше снизят остаточный риск потери трудоспособности пилота.

1.4 Применяется принудительное сокращение предоставляемых свидетельством привилегий, несмотря на требование к пилотам продолжать проходить строгие медицинские обследования и проверки на тренажерах вплоть до дня, предшествующего их 65-летию. Более того, это возрастное ограничение не распространяется на внутреннюю авиацию, и во многих государствах пилотам воздушного транспорта (с многочисленными экипажами) разрешается выполнять внутренние рейсы в возрасте старше 65 лет.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Недостаточное количество квалифицированного авиационного персонала в настоящее время ограничивает возможности авиационного сектора по восстановлению после пандемии. Это согласуется с долгосрочной обеспокоенностью, возникшей еще до COVID-19, по поводу того, что нехватка пилотов и другого квалифицированного персонала может ограничить способность сектора соответствовать спросу, удвоение которого прогнозировалось на ближайшие 20 лет.

2.2 С учетом прогнозов того, что спрос на авиаперевозки вернется к уровню 2019 года в 2023 году, а затем продолжит расти, ожидается, что спрос на пилотов коммерческой авиации превысит предложение. Поэтому настало время пересмотреть устаревшие требования об ограничении возраста, чтобы удостовериться, что они по-прежнему соответствуют назначению, не представляют собой неоправданного препятствия для трудоустройства этих критически важных работников и *фактически* представляют собой дискриминацию по возрасту.

² Chapman, P.J., "The consequences of in-flight incapacitation in civil aviation," журнал "Aviation, Space, and Environmental Medicine", июнь 1984 года, выпуск 55, № 6, стр. 497-500

3. **ДЕЙСТВИЯ**

3.1 Ассамблее предлагается обратиться к ИКАО с просьбой оценить при поддержке отрасли последние научные данные, касающиеся ограничений по возрасту для пилотов многочленных экипажей коммерческой авиации.

— КОНЕЦ —