



A37-WP/369
TE/180
2/10/10

АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 45 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый материал по пункту 45 повестки дня представляется для рассмотрения Технической комиссией.

Пункт 45 повестки дня. Следующее поколение авиационных специалистов

45.1 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ A37-WP/64, в котором рассматриваются масштабы инициатив, касающихся следующего поколения авиационных специалистов (NGAP), и результаты 1-го Симпозиума по вопросам NGAP. Комиссия выразила свою поддержку деятельности Целевой группы NGAP и одобрила предложение о необходимости разработки материалов для включения в Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО и инструктивный материал в целях гармонизации и стандартизации требований к подготовке авиационных специалистов.

45.2 Комиссия рассмотрела представленный Соединенными Штатами Америки документ A37-WP/86, в котором подчеркивается необходимость международного согласования задач и стандартов эффективности для пилотов после проведения обзора глобальных программ подготовки авиационных специалистов; в документе содержится предложение о необходимости разработки определений терминов "компетенция" и "профессионализм", которые должны также охватывать описание предполагаемых задач пилота и соответствующие стандарты эффективности применительно к каждой задаче.

45.3 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/110, представленный Бельгией от имени Европейского союза и входящих в его состав государств-членов и другими государствами – членами Европейской комиссии гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛем, в котором рассматривается вопрос о необходимости адаптации используемых в настоящее время методов подготовки персонала к новым условиям, характеризующимся значительным развитием новых технологий, реализуемых в конструкциях воздушных судов и процессе их изготовления, и их практическим применением. В документе также содержится предложение о включении Ассамблей ссылки на требование к владельцам сертификатов типа воздушного судна предоставлять минимальное содержание программ подготовки применительно к типу для пилотов и специалистов, осуществляющих сертификацию в сфере технического обслуживания воздушных судов.

45.4 Межгосударственный авиационный комитет представил документ A37-WP/111, в котором рассматривается вопрос о новой политике в области подготовки следующего поколения авиационных специалистов. В документе содержится предложение о необходимости разработки национальных программ, соответствующих международным стандартам и требованиям, включающих новые подходы и требования к сертификации высших и средних профессиональных учебных заведений и центров подготовки и переподготовки авиационного персонала.

45.5 Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов (ИАОПА) представил документ A37-WP/138, в котором содержатся предложения о признании и сертификации ИКАО следующего поколения легких воздушных судов (NGLA) (весом менее 600 кг). По мнению ИАОПА, категория NGLA с экономической точки зрения будет более рентабельной для подготовки пилотов и, соответственно, более привлекательной для популяризации авиационных профессий в среде следующего поколения специалистов.

45.6 Международная федерация ассоциаций по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ИФАТСЕА) представила документ A37-WP/160,

в котором рассматривается необходимость гармонизации подготовки персонала ATSEP и содержится предложение о включении персонала по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ATSEP) в Приложении 1 ИКАО *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*.

45.7 В отношении требования о предоставлении владельцами сертификатов типов воздушных судов минимального содержания программы подготовки применительно к типу для пилотов и персонала в сфере сертификации технического обслуживания воздушных судов, было высказано мнение, что ответственность владельца сертификата типа не должна распространяться на весь жизненный цикл воздушного судна и что ответственность за программу подготовки должен по-прежнему нести эксплуатант, а надзор должно осуществлять государство эксплуатанта, как предусмотрено Приложением 6 *"Эксплуатация воздушных судов"*.

45.8 Были также высказаны другие замечания, а именно: в отношении документа A37-WP/160 высказано мнение о том, что выдача свидетельств не является единственным средством демонстрации компетенции ATSEP; новые положения, разработанные Целевой группой NGAP, не должны иметь чрезмерных последствий для развивающихся государств, и в случае новых требований следует рассмотреть вопрос о переходных мерах; сферу деятельности NGAP следует своевременно расширить, с тем чтобы включить в нее разработку требований к компетенции специалистов по аэродромам.

45.9 Была выражена некоторая обеспокоенность относительно концепции аккредитации и признания, упомянутой в документе A37-WP/64, и высказана просьба пояснить ее, поскольку ее реализация может вступить в противоречие с ответственностью государств за утверждение подготовки. Была также высказана просьба о том, чтобы ИКАО уделяла особое внимание новым концепциям, таким как свидетельство пилота многочленного экипажа (MPL) и инициатива ИАТА в области подготовки и квалификации персонала (ITQI) до их глобального внедрения; предпринимаемые в этой области усилия не должны привести к ухудшению стандартов подготовки в целях снятия остроты проблемы прогнозируемой нехватки специалистов.

45.10 Учитывая далеко идущие последствия различных предложений, был согласован вопрос о том, что все они будут переданы Совету для дополнительного рассмотрения и чтобы Совет в срочном порядке рассмотрел эти результаты. Комиссию проинформировали о том, что Генеральный секретарь принял политику ИКАО в области подготовки персонала гражданской авиации. В этой политике определяются масштабы деятельности ИКАО в области признания.

45.11 Информационные документы были представлены Республикой Корея (A37-WP/232) и Оманом и АРКГА (A37-WP/336 и A37-WP/337).