



Международная организация гражданской авиации

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

A38-WP/134

EX/51

21/08/13

(Information paper)

English and Russian only<sup>1</sup>

**АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ**

**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**Пункт 12 повестки дня. Техническое сотрудничество. Политика и деятельность в области технического сотрудничества и оказания технической помощи**

**НОВЫЕ ПОДХОДЫ К РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ИКАО-МАК RER/01/901  
(COSCAP-CIS)**

(Представлено Межгосударственным авиационным комитетом)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем документе содержится краткая информация о новых подходах к реализации практической компоненты проекта ИКАО-МАК RER/01/901 (COSCAP-CIS) "Повышение безопасности полетов и поддержание летной годности".

<i>Стратегические цели</i>	Данный документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Без финансовых последствий
<i>Справочный материал</i>	Проект RER/01/901 (COSCAP-CIS)

(3 страницы)

<sup>1</sup> Тексты на русском и английском языках представлены Межгосударственным авиационным комитетом (МАК).  
13-2985

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Проект ИКАО-МАК RER/01/901 (COSCAP-CIS) "Повышение безопасности полетов и поддержание летной годности" (далее – Проект) представляет собой один из важных элементов регионального сотрудничества государств – участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (далее – Соглашение).

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Проект, реализуемый с 2001 г., является одним из самых продолжительных Проектов COSCAP в Программе технического сотрудничества ИКАО, при реализации которого ведущими специалистами партнеров ИКАО в реализации Проекта – компанией Эрбас, Боинг, FAA США – достаточно успешно использовались традиционные методы подготовки авиационных специалистов в форме семинаров, курсов, конференций, симпозиумов, проводимых в МАК.

2.2 После принятия 37-й сессией Ассамблеи ИКАО резолюции в части перехода на новый уровень организации подготовки авиационных специалистов и требований к ним, стало очевидным, что традиционные методы не смогут в полной мере обеспечить применение полученных теоретических знаний на практике.

2.3 В этой связи с партнером ИКАО по реализации Проекта Эрбас и авиационными администрациями государств – участников Соглашения был определен методически и экономически более рациональный подход к подготовке авиационных специалистов, основанный на проведении семинаров-практикумов в субрегионах на специально выделенных воздушных судах для специалистов авиационных администраций и авиакомпаний государств этих субрегионов.

2.4 Первоочередной целью указанного подхода было привлечение к подготовке максимально возможного, без потери качества, количества инспекторского, летного и инженерно-технического состава, непосредственно занятого эксплуатацией конкретного типа воздушных судов с учетом специфики его эксплуатации именно в этом субрегионе.

2.5 Таким образом, в 2011–2013 гг. специалистами Эрбас при поддержке МАК и авиационных администраций были запланированы и проведены семинары-практикумы для инспекторов по надзору за безопасностью полетов в Республике Казахстан (для специалистов Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Республики Таджикистан), в Украине (для специалистов Украины, Республики Армении, Республики Беларусь, Грузии и Республики Молдова), в Азербайджанской Республике (для специалистов Азербайджанской Республики, Туркменистана, Республики Узбекистан). В Российской Федерации семинары-практикумы будут проведены в конце 2013 года в центрах максимальной концентрации авиаперевозчиков – аэропортах Шереметьево и Домодедово.

2.6 Особо следует отметить организацию запланированного на октябрь 2013 года в Сургуте семинара-практикума по противообледенительной обработке воздушных судов типа Эрбас и АTR для авиакомпаний, эксплуатирующих эти типы воздушных судов и базирующихся в регионах Сибири, Крайнего Севера и Дальнего Востока.

2.7 Вышеуказанный подход к подготовке авиационных специалистов был оценен авиационными администрациями государств – участников Соглашения как более эффективный применительно к практике эксплуатации конкретных типов воздушных судов, более продуктивный и экономичный в связи с возможностью привлечения к подготовке большего количества авиационных специалистов. В этой связи в плане реализации Проекта на 2014 г. предусмотрено продолжение подобной практики проведения мероприятий, связанных с подготовкой авиационных специалистов по наиболее актуальным для государств – участников Соглашения направлениям эксплуатации авиационной техники и обеспечения безопасности полетов.

— КОНЕЦ —