

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 13 повестки дня. Программы проверок. Механизм непрерывного мониторинга****НЕОБХОДИМЫЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ КАЧЕСТВА ЛИЦ, НАДЕЛЕННЫХ
ПЕРЕДАННЫМИ ПОЛНОМОЧИЯМИ**

(Представлено Перу и поддержано перечисленными ниже государствами региона SAM ИКАО и государствами – членами ЛАКГА)²

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе Ассамблее представляется предложение о стандартизации критериев, используемых специалистами по вопросам летной годности, осуществляющими проверки в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), задачей которых является рассмотрение квалификации и опыта инспекторов по летной годности, которым переданы полномочия на основании соглашения, подписанного одним государством с другими государствами в этом регионе.

Действия: Ассамблее предлагается принять меры к обеспечению применения проверяющими УППКБП стандартизованных и объективных критериев при рассмотрении аналогичных вопросов протокола (ВП), с учетом всей подтверждающей документации, предоставленной государством, а также потенциальных последствий для региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO).

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none">• Вопрос протокола МНМ 5.037• <i>Руководство по летной годности</i> (Doc 9760)

¹ Документ на испанском языке представлен Перу.

² Белиз, Боливия, Венесуэла, Гайана, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор, Уругвай, Чили и Эквадор.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В условиях высокой степени глобализации отрасли международной авиации организации по техническому обслуживанию приобретают статус транснациональных субъектов, контроль и надзор за деятельностью которых должен осуществляться нормативными органами многих государств, что обусловлено значительным количеством предъявляемых к этим организациям требований к квалификации. Это привело к расширению масштабов надзорной деятельности; естественно, проверки являются крайне важным аспектом контроля за обеспечением безопасности полетов, однако увеличение их количества не обязательно влечет за собой повышение уровня безопасности полетов. В этой связи государства рассматривают вопрос о других более эффективных средствах осуществления контроля.

1.2 Соответственно, в рамках региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) разработаны региональные механизмы сотрудничества, определяемые многонациональным Соглашением о техническом сотрудничестве в области утвержденных организаций по техническому обслуживанию (АМО) (LAR 145), подписанным 11 из 12 государств – членом этой системы.

1.3 Вспомогательная документация разработана на основе многонационального Соглашения о техническом сотрудничестве в области утвержденных организаций по техническому обслуживанию (АМО) (LAR 145), в частности в ее состав входит Руководство по сертификации инспекторов, работающих в составе многонациональных групп, определяющее профессиональные качества специалистов, которыми должны обладать инспектора, работающие в составе многонациональных групп; они должны иметь не менее пяти (5) лет опыта работы в ведомстве гражданской авиации (ВГА) и участвовать в проведении проверок, как минимум в течение последних трех (3) лет.

1.4 Более того, в Руководстве для инспекторов по летной годности (MIA) изложены требования к опыту, которые должны соблюдаться государством при приеме на работу технических специалистов по инженерному обеспечению и техническому обслуживанию.

1.5 В ходе проведения в 2018 году проверки в рамках МНМ был сделан вывод относительно ВП 5.037, касающегося передачи функций другим государствам в регионе в рамках многонационального Соглашения о техническом сотрудничестве в области утвержденных организаций по техническому обслуживанию (АМО) (LAR 145), т. е. Соглашения, руководство реализацией которого осуществляется в рамках Региональной системы сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVSOP) (RSOO); были приведены доводы, свидетельствующие о том, что инспектора других государств, работающие в составе многонациональных групп и осуществляющие в рамках Соглашения контроль за деятельностью многонациональных организаций по техническому обслуживанию не имеют предыдущего опыта работы в отрасли и в этой связи не обладают достаточными профессиональными навыками для выполнения функций надзора.

2. АНАЛИЗ

2.1 Государства Южноамериканского региона разработали требования к квалификации и опыту персонала и в этой связи следуют политике, согласно которой сотрудники должны иметь авиационное свидетельство или диплом, а весь технический персонал должен проходить подготовку, включая первоначальную, специализированную или повышение квалификации, подготовку на рабочих местах (ОТ) и периодическую подготовку. Более того, в отношении

технического персонала эти государства ввели такие требования, как подготовка по вопросам выполнения конкретных функциональных обязанностей и учебные программы. В результате функции инспектора по летной годности могут выполнять только те специалисты, которые успешно прошли соответствующую подготовку.

2.2 В рамках SRVSOP были рассмотрены требования к профессиональной пригодности, согласно которым инспектор, работающий в составе многонациональной группы, должен иметь пять (5) лет опыта работы в ВГА и принимать участие в проведении инспекций по крайней мере в течение последних трех (3) лет.

2.3 Традиционно инспектора по летной годности по существу являются техническими экспертами, привлекаемыми из авиационной отрасли, в рамках которой они могли выполнять функции руководителей среднего звена. Однако ИКАО считает, что генеральные директораты гражданской авиации должны привлекать и поддерживать надлежащее соотношение инспекторов ВГА в целях обеспечения надлежащих уровней безопасности полетов.

2.4 Важно осознавать тот факт, что технический персонал, привлекаемый из ВГА, всегда обладает свидетельствами специалистов по самолетам и двигателям. Однако, поскольку инженеры по самолетам или связанной с ними технике по окончании обучения получают диплом о высшем образовании и соответствующую квалификацию, то для выполнения авиационных задач им необязательно иметь свидетельство.

2.5 Вышеупомянутое гарантирует, что специалисты по техническому обслуживанию, привлекаемые для работы в ВГА, имеют предыдущий опыт работы в отрасли. Однако, если ВГА принимает решение о приеме на работу авиационного инженера, недавно закончившего обучение, то для получения опыта, необходимого для выполнения функций, связанных с проведением инспекций, сертификации и надзора, им должна быть предоставлена возможность прохождения соответствующей подготовки и получения практических навыков.

2.6 В разделе 4.5.4 главы 4 части II *Руководства по летной годности* (Doc 9760 ИКАО), касающемся инспекторов департамента инспекции (AID), квалификация которых осуществляется по академическому образованию, говорится о том, что:

4.5.4 Квалификация инспекторов AID по академическому образованию

4.5.4.1 В идеальном случае инспектор AID должен иметь ту же квалификацию, что и персонал, который он инспектирует или контролирует. Обычно это достигается инспекторами, которые имеют предшествующий инженерный опыт или опыт работы в области ТО авиационной техники. Могут иметь место случаи, когда будет нехватка инспекторов AID такой высокой квалификации, описанной в п. 4.5.3. В качестве альтернативы в отдельных случаях инспекторы AID могут считаться квалифицированными при успешном прохождении соответствующего курса академического авиационного образования в признанных учебной организации в области ТО или университете.

4.5.4.2 Для успешного выполнения должностных обязанностей такими вновь принятыми инспекторами важно, чтобы они прошли всеобъемлющую программу технической подготовки на рабочем месте, которая позволит инспектору приобрести необходимые знания, опыт и навыки для выполнения предписанных инспектору AID задач. Вновь принятый инспектор должен работать совместно с опытным инспектором, который обеспечит проведение и документирование подготовки на рабочем месте. Назначение

инспектора AID, обладающего только академическим образованием без предшествующего опыта работы в области ТО авиационной техники, допускается только в исключительных обстоятельствах.

2.7 Документом Doc 9760 предусматриваются два конкретных сценария, а именно: а) идеальный случай и б) исключительные обстоятельства.

2.8 В идеальном сценарии инспекторы AID могут считаться квалифицированными при успешном прохождении соответствующих авиационных курсов в признанном учебном центре или университете; в этой связи в рамках идеального сценария специалисты, отвечающие вышеупомянутым требованиям, будут рассматриваться в качестве имеющих соответствующую квалификацию. Более того, п. 4.5.4.2 предусматриваются средства закрепления профессиональных навыков специалистов, классифицированных в соответствии с положениями п. 4.5.4.1, подчеркивающего важность прохождения всеобъемлющей программы технической подготовки на рабочем месте, которая позволит инспектору приобрести необходимый опыт для выполнения задач, предусмотренных его должностью.

2.9 Согласно второму сценарию назначение инспектора в качестве квалифицированного специалиста, обладающего только академическим образованием без предшествующего опыта работы допускается только в исключительных случаях и при экстраординарных обстоятельствах.

3. ВЫВОД, СДЕЛАННЫЙ В ХОДЕ ПРОВОДИВШЕЙСЯ В 2018 ГОДУ ПРОВЕРКИ В РАМКАХ МНМ

3.1 В ходе проводившейся в Перу в августе 2018 года проверки в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) был сделан вывод о непризнании квалификации авиационных инженеров или соответствующего персонала других государств, которые на основе национального Соглашения о техническом сотрудничестве в области утвержденных организаций по техническому обслуживанию (АМО) (LAR 145) осуществляли надзор за деятельностью организаций, сертификаты которым были выданы другими государствами – участниками этого Соглашения.

3.2 В феврале 2019 года государство Перу представило в соответствии с документом Doc 9735 *"Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов"* подтверждающую документацию, сославшись при этом на рекомендации, содержащиеся в Doc 9760, согласно которым для проведения инспекции, сертификации и надзора государство может привлекать специалистов с университетским образованием, прошедших всеобъемлющую программу подготовки на рабочем месте. После оценки, проведенной Секцией проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов и аэронавигации (OAS), данное заявление было признано необоснованным, вывод остался в силе, а статус ВП 5.037 сохранился на уровне неудовлетворительного.

3.3 Как можно видеть, назначение государством Перу специалистов с академическим образованием, которые впоследствии прошли всеобъемлющую программу подготовки, охватывается предусмотренным Doc 9760 сценарием идеальной ситуации, поэтому можно сделать вывод о том, что в этом государстве имеется квалифицированный персонал.

4. ПОСЛЕДСТВИЯ ФОРМУЛИРОВАНИЯ ВЫВОДОВ БЕЗ СОБЛЮДЕНИЯ КРИТЕРИЕВ ПРОВЕДЕНИЯ ПРОВЕРОК

4.1 Все проверяющие должны обеспечивать объективность и соблюдать критерии, предусмотренные процедурами УППКБП, посредством оценки всей подтверждающей документации, представленной государством, и понимать последствия неправильно сделанных неудовлетворительных выводов в отношении ВП, что будет подрывать решения ИКАО относительно деятельности, осуществляемой RSOO, и деятельность в рамках соглашений, подписанных государствами региона.

4.2 Неудовлетворительный вывод в отношении ВП в контексте положений пункта, приведенного выше, нарушает соглашения, подписанные государствами, подрывая кредит доверия к RSOO и степень их признания в качестве действенного механизма, обеспечивающего эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов в государствах.

5. ВЫВОД

5.1 Ассамблее предлагается настоятельно рекомендовать инспекторам УППКБП поддерживать стандартизированные и объективные критерии при рассмотрении аналогичных ВП, с учетом всей предоставленной государством подтверждающей документации, а также потенциальных последствий для RSOO, которые являются поддерживаемым ИКАО механизмом реализации целей, непосредственно связанных с устранением недостатков в области обеспечения безопасности полетов во входящих в состав этих организаций государствах-членах.

— КОНЕЦ —