



АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

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

ПИЛОТЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ВЕРТИКАЛЬНОГО ВЗЛЕТА И ПОСАДКИ (VTOL) И ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ ПЕРСОНАЛА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ. ОБСУЖДЕНИЕ И ЭВОЛЮЦИЯ ТРЕБОВАНИЙ

(Представлено Бразилией при поддержке 19 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации¹ (ЛАКГА))

ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ВАРИАНТ № 1

КРАТКАЯ СПРАВКА

Настоящим рабочим документом предлагается начать в Группе экспертов по подготовке персонала и выдаче свидетельств (PTLP) обсуждение вопроса о создании стандартизированной структуры для разработки и/или повышения требований к освидетельствованию специалистов, занятых в эксплуатации воздушных судов, способных выполнять вертикальный взлет и посадку (VTOL).

Действия: Ассамблее предлагается:

- принять к сведению информацию, представленную в настоящем рабочем документе;
- рекомендовать Ассамблее создать новую рабочую карту для PTLP, уделив особое внимание разработке новых Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), относящихся к воздушным судам VTOL.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Каждый полет безопасен и защищен"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу"

¹ Аргентина, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Новые технологии, появляющиеся благодаря достижениям в области перспективной аэромобильности, тесно связаны с национальными системами гражданской авиации и внедряются в рамках этих систем.

1.2 Эти технологии подталкивают к разработке новых сценариев производства полетов, выявляющих пробелы в регулировании, которые ведомства гражданской авиации (ВГА) необходимо заполнять.

1.3 Каждое государство-член начинает создавать свою собственную нормативно-правовую базу для решения этой проблемы, что может привести к существенным различиям в процессах освидетельствования персонала. Эта ситуация подвергает риску устоявшийся порядок технического согласования, предусмотренный Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) Приложения 1.

1.4 Обсуждения стандартов освидетельствования персонала пока не начинались в Исследовательской группе по перспективной аэромобильности (AAM SG), а Группа экспертов по подготовке персонала и выдаче свидетельств (PTLP) продолжает ждать замечания от AAM SG.

1.5 Учитывая эти нормотворческие обстоятельства, необходимо приложить усилия для поддержания текущих уровней стандартизации и международного доверия к каждой национальной системе освидетельствования персонала, выпускающей свидетельства и квалификационные отметки специалистам, работающим в контексте VTOL.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Некоторые производители воздушных судов VTOL начали процессы сертификации своих воздушных судов. Более того, все существующие коммерческие обоснования указывают на то, что полеты воздушных судов VTOL начнут выполняться к 2026 году.

2.2 Учитывая такую перспективу, некоторые ВГА испытывают давление, вызванное необходимостью создания нормативной базы, охватывающей полеты воздушных судов VTOL в их воздушном пространстве. Однако, из-за высокой степени инновационности каждого судна VTOL, существует значительный риск введения несогласованных нормативных положений в разных государствах-членах, особенно в отношении процесса освидетельствования персонала.

2.3 Тем не менее, как видно из нормативных предложений, опубликованных Федеральным авиационным управлением (ФАУ) ([Federal Register: Integration of Powered-Lift: Pilot Certification and Operations; Miscellaneous Amendments Related to Rotorcraft and Airplanes](https://www.federalregister.gov/documents/2023/06/14/2023-11497/integration-of-powered-lift-pilot-certification-and-operations-miscellaneous-amendments-related-to)), Агентством Европейского союза по безопасности полетов (EASA) ([NPA 2022-06](https://www.easa.europa.eu/en/document-library/notices-of-proposed-amendment/npa-2022-06)) и Бразилией (<https://www.gov.br/anac/pt-br/acao-a-informacao/participacao-social/consultas-setoriais/consultas/2024/cs-03-2024/CS032024regulatoryproposal.pdf>), на обсуждение и доработку предлагаются различные решения. <https://www.federalregister.gov/documents/2023/06/14/2023-11497/integration-of-powered-lift-pilot-certification-and-operations-miscellaneous-amendments-related-to><https://www.easa.europa.eu/en/document-library/notices-of-proposed-amendment/npa-2022-06><https://www.gov.br/anac/pt-br/acao-a-informacao/participacao-social/consultas-setoriais/consultas/2024/cs-03-2024/CS032024regulatoryproposal.pdf>

2.4 Такое разнообразие может поставить под угрозу текущий уровень доверия к процессу освидетельствования в каждом государстве-члене, особенно в отношении нового набора свидетельств и квалификационных отметок, связанных с эксплуатацией воздушных судов VTOL. Еще одним побочным последствием отсутствия стандартизированного подхода к нормативной базе и процессу освидетельствования персонала воздушных судов VTOL является то, что интегрированные процессы сертификации не будут признаваться другими государствами-членами, что приведет к повышению затрат и снижению эффективности.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Гармонизированная нормативно-правовая база имеет решающее значение для международной авиационной системы. Несмотря на продолжающиеся процессы сертификации воздушных судов и ожидаемое начало эксплуатации к 2026 году, ИКАО еще не начала обсуждение рамок и процесса освидетельствования персонала воздушных судов VTOL.

3.2 В отсутствие конкретных SARPS может быть поставлен под угрозу наблюдаемый в настоящее время уровень доверия к процессам освидетельствования персонала в государствах. Кроме того, под угрозой могут оказаться процессы сертификации воздушных судов VTOL, что может повлиять на предложенные сроки начала эксплуатации воздушных судов VTOL.

— КОНЕЦ —