

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 25 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией****ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВЫДАЧИ СВИДЕТЕЛЬСТВ ИНЖЕНЕРАМ ПО ЭЛЕКТРОННЫМ
СРЕДСТВАМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ATSEP)
И РАЗРАБОТКА СООТВЕТСТВУЮЩИХ СТАНДАРТОВ ИКАО**

(Представлено Казахстаном)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе рассматривается критический пробел в глобальной системе обеспечения безопасности полетов: отсутствие положений ИКАО о выдаче свидетельств инженерам по электронным средствам обеспечения безопасности воздушного движения (ATSEP), которые обеспечивают надежность систем связи, навигации и наблюдения (CNS), а также организации воздушного движения (ОрВД). Эти системы имеют решающее значение для безопасного и эффективного управления воздушным движением.

Подобно тому, как имеющие свидетельства инженеры по техническому обслуживанию воздушных судов (АМЕ) поддерживают летную годность воздушных судов, инженеры ATSEP обеспечивают работу инфраструктуры, от которой зависит обслуживание воздушного движения. В условиях все более цифровой и ориентированной на характеристики среды, их типовая квалификация и контроль имеют решающее значение. Однако без гармонизированных требований к выдаче свидетельств различия между государствами создают риски для глобальной безопасности воздушного движения, взаимодействия и ответственности. Хотя документ Дос 10057 "Руководство по основанной на компетенциях системе подготовки и оценки персонала по электронным средствам обеспечения безопасности воздушного движения (ATSEP)" содержит инструктивный материал по компетентно-ориентированной подготовке, отсутствие обязательных положений в Приложении 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" приводит к тому, что государства не имеют единой системы выдачи свидетельств. Некоторые страны, включая Казахстан, внедрили национальные системы, что подтверждает как осуществимость, так и ценность официальной выдачи свидетельств персоналу ATSEP.

В настоящем документе предлагается, чтобы ИКАО инициировала разработку Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и соответствующего инструктивного материала в рамках Приложения 1 для обеспечения единообразия квалификаций, поддержки государственного надзора, содействия трансграничной мобильности и повышения общей безопасности и эффективности аэронавигационного обслуживания.

Действия: Ассамблее предлагается:

- признать важнейшую роль инженеров по электронным средствам обеспечения безопасности воздушного движения (ATSEP) в обеспечении функционирования и целостности систем CNS/ATM;
- просить Совет ИКАО инициировать процесс внесения поправок в Приложение 1 с целью включения положений о выдаче свидетельств инженерам ATSEP;
- рекомендовать разработку новых SARPS и инструктивных материалов ИКАО для поддержки внедрения выдачи свидетельств персоналу ATSEP, опираясь на существующие ресурсы, такие как документ Дос 10057;
- призвать государства-члены и соответствующие заинтересованные стороны внести свой вклад в эту инициативу через Аэронавигационную комиссию и соответствующие экспертные группы.

Стратегические цели	Данный рабочий документ связан со стратегической целью <i>Каждый полет безопасен и защищен</i>
Финансовые последствия	Финансовые последствия будут зависеть от утвержденных решений

<i>Справочный материал</i>	Приложение 1 <i>"Выдача свидетельств авиационному персоналу"</i> Дос 10057 <i>"Руководство по основанной на компетенциях системе подготовки и оценки персонала по электронным средствам обеспечения безопасности воздушного движения (ATSEP)"</i> Дос 9868 <i>"Правила аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала"</i> (PANS-TRG)
----------------------------	---

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Безопасность аэронавигационных систем обеспечивается не только эксплуатационным персоналом, таким как диспетчеры управления воздушным движением и пилоты, но и высококвалифицированным техническим персоналом, отвечающим за проектирование, обслуживание и целостность критически важных систем. Этих специалистов обычно называют персоналом по электронным средствам обеспечения безопасности воздушного движения (ATSEP).

1.2 Инженеры ATSEP обслуживают системы связи, навигации, наблюдения (CNS) и организации воздушного движения (ОрВД) и управляют ими. По мере развития авиации и с учетом все большей сложности и взаимозависимости технологий потребность в стандартизированных квалификациях и контроле функций персонала ATSEP становится все более неотложной.

1.3 В настоящее время Приложение 1 ИКАО *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"* не содержит положений о выдаче свидетельств персоналу ATSEP, что приводит к различиям в подходах к выдаче свидетельств в разных государствах и отсутствию международной стандартизации. Это может поставить под угрозу единообразное применение мер обеспечения безопасности полетов и ослабить глобальную интероперабельность.

2. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

2.1 Документ Дос 10057 *"Руководство по основанной на компетенциях системе подготовки и оценки персонала по электронным средствам обеспечения безопасности воздушного движения (ATSEP)"* содержит ценные рекомендации по подготовке персонала ATSEP и оценке их квалификации. Однако без официального включения в Приложение 1 эти рекомендации остаются необязательными.

2.2 Несколько государств – членов ИКАО, включая Казахстан, осознали этот пробел и инициировали разработку национальных систем выдачи свидетельств персоналу ATSEP. Эти усилия отражают растущее понимание важности функций ATSEP для обеспечения безопасности полетов.

2.3 С учетом развития навигации, основанной на характеристиках, цифровых систем и роста обеспокоенности в области кибербезопасности обязанности персонала ATSEP теперь напрямую влияют на безопасность эксплуатации воздушных судов и обслуживания воздушного движения. Поэтому их компетентность должна быть подтверждена официальным механизмом.

2.4 Другие категории авиационного персонала, такие как инженеры по техническому обслуживанию воздушных судов, уже пользуются преимуществами глобально согласованной системы выдачи свидетельств в соответствии с Приложением 1. Аналогичная структура необходима для персонала ATSEP, который играет сопоставимую роль в обеспечении безопасности полетов.

3. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

3.1 Среди государств и заинтересованных сторон отрасли растет единое мнение о том, что выдача свидетельств инженерам ATSEP повысит безопасность, надежность и эффективность глобального аэронавигационного обслуживания.

3.2 Преимущества выдачи свидетельств инженерам ATSEP в соответствии с Приложением 1 включают:

- a) установление минимальных стандартов квалификации и компетенций;
- b) улучшение надзора и ответственности за техническую деятельность, связанную с обеспечением безопасности полетов;
- c) содействие гармонизации и взаимному признанию между государствами;
- d) обеспечение трансграничного признания и мобильности квалифицированного персонала;
- e) укрепление внедрения систем управления безопасностью полетов (СУБП).

3.3 В Казахстане уже приняты национальные правила, классифицирующие инженеров ATSEP как авиационный персонал и устанавливающие обязательные требования к обучению на основе оценки компетенций. Несмотря на то, что официальный механизм выдачи свидетельств пока не реализован, внедрение структурированных стандартов обучения способствовало улучшению контроля, повышению качества обучения и улучшению технических показателей.

3.4 Необходима ведущая роль ИКАО для глобального распространения этой практики путем инициирования работы по включению персонала ATSEP в Приложение 1 и разработки соответствующих SARPS и инструктивного материала.

3.5 Эта инициатива соответствует целям Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО, особенно в области создания надежных возможностей государственного контроля за безопасностью полетов и повышения уровня компетентности персонала.

4. ДАЛЬНЕЙШИЕ ШАГИ

4.1 Шаги по разработке и внедрению положений о выдаче свидетельств персоналу ATSEP:

- a) признание персонала ATSEP отдельной категорией авиационного персонала, которому выдаются свидетельства;
- b) внесение поправок в Приложение 1 для определения сферы действия требования о выдаче свидетельств персоналу ATSEP;
- c) разработка минимальных стандартов обучения, проведения экзаменов и определения годности по состоянию здоровья;
- d) интеграция с компетентностно-ориентированными системами подготовки, такими, какие приведены в документе Doc 10057;

е) сотрудничество с отраслевыми организациями, такими как Международная федерация ассоциаций по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ИФАТСЕА), для обеспечения соответствия эксплуатационным реалиям.

4.2 ИКАО может рассмотреть возможность создания специальной экспертной рабочей группы под эгидой Группы экспертов по подготовке персонала и выдаче свидетельств (PTLP) для разработки положений о выдаче свидетельств персоналу ATSEP. В эту группу могли бы войти профильные эксперты из государств, международных организаций и заинтересованных сторон из отрасли для разработки всеобъемлющих и практических рекомендаций.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

5.1 Предлагаемые действия обобщают призыв к глобальному признанию необходимости выдачи свидетельств персоналу ATSEP и ее стандартизации. Внося поправки в Приложение 1 и разрабатывая соответствующие SARPS, ИКАО может укрепить систему контроля в области безопасности полетов и обеспечить единообразие квалификации для этой критически важной категории авиационных специалистов. Государствам-членам рекомендуется поддержать эту инициативу и принять в ней участие.

— КОНЕЦ —