



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 31 повестки дня : Стандартизация в области безопасности полетов и аэронавигации

**ОПТИМИЗАЦИЯ СИСТЕМЫ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ ПЕРСОНАЛА ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ
ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

(Представлено Китаем)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В данном рабочем документе, исходя из многолетней практики государств-членов в области лицензирования и профессиональной подготовки персонала технического обслуживания воздушных судов и в сочетании с Приложением 1 "*Правила аэронавигационного обслуживания – Подготовка персонала*" (Дос 9868) и "*Руководства по компетентностно-ориентированной подготовке и оценке персонала по техническому обслуживанию воздушных судов*" (Дос 10098) предлагается оптимизировать систему лицензирования персонала по техническому обслуживанию воздушных судов, с тем чтобы способствовать совместному использованию ресурсов в области подготовки персонала и взаимному признанию личной квалификации.

Государства-члены могут создавать аналогичные универсальные системы лицензирования для полноправного проведения компетентностно-ориентированной подготовки в соответствии с документом Дос 10098.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) поручить Аэронавигационной комиссии пересмотреть SARPS Приложения 1 в целях оптимизации системы выдачи свидетельств, с тем чтобы она отвечала требованиям технического обслуживания воздушных судов;
- b) поручить Аэронавигационной комиссии дать задание Группе экспертов по летной годности обсудить разделы Приложения 1 и Дос 10098, касающиеся свидетельств и подготовки персонала по техническому обслуживанию, и сделать систему лицензирования и подготовки персонала по техническому обслуживанию более прагматичной.

<i>Стратегические цели:</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов".
<i>Финансовые последствия:</i>	Деятельность, упомянутая в настоящем документе, будет осуществляться при наличии средств в бюджете Регулярной программы 2022–2025 гг.

¹ Тексты на английском и китайском языках представлены Китаем

<i>Справочный материал:</i>	Приложение 1, "Выдача свидетельств авиационному персоналу" Дос 9868, "Правила аэронавигационного обслуживания – Подготовка персонала" Дос 10098, "Руководство по компетентностно-ориентированной подготовке и оценке персонала по техническому обслуживанию воздушных судов".
-----------------------------	---

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Требования к выдаче свидетельств персоналу по техническому обслуживанию были определены в первом издании Приложения 1, выпущенном в 1948 году. Однако, в отличие от выдачи свидетельств другому персоналу, отличному от персонала по техническому обслуживанию (как, например, членам летного экипажа), глобальная универсально схожая система выдачи свидетельств персоналу по техническому обслуживанию на протяжении многих лет не была создана. Даже категории и цели свидетельств для персонала по техническому обслуживанию различаются в государствах-членах. В то же время Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" и Приложение 8 "Летная годность воздушных судов" требуют, чтобы лицо, подписывающее свидетельство о техническом обслуживании, имело на это соответствующее свидетельство согласно Приложению 1, которое представляется единым стандартом, но на самом деле имеет много различий.

1.2 Вышеизложенная ситуация обусловлена сложностью технического обслуживания воздушных судов, а именно:

1.2.1 Может проводиться техническое обслуживание планеров или двигателей или конкретных систем и оборудования. Оно также может сводиться только к базовой текущей проверке и поиску и устранению неисправностей или к сложному техническому обслуживанию в ангаре.

1.2.2 Базовые текущие проверки и поиск и устранение неисправностей могут быть выполнены персоналом технического обслуживания индивидуально, а свидетельство о техническом обслуживании в основном является техническим допуском. Однако для сложного технического обслуживания в ангаре оно должно быть организовано организацией по техническому обслуживанию, что предполагает сотрудничество с многопрофильным и многофункциональным персоналом по техническому обслуживанию, и свидетельство о техническом обслуживании больше похоже на проверку ответственности, чем на простой технический документ, из-за большой рабочей нагрузки, длительного срока выполнения и сложности процессов.

1.2.3 Персонал по техническому обслуживанию должен иметь определенный уровень знаний о конкретном типе воздушного судна, двигателя, системы или оборудования, руководствоваться соответствующими инструкциями о поддержании летной годности и иметь предварительные базовые знания и навыки в области авиационно-технического обслуживания.

1.2.4 Для технического обслуживания конкретных воздушных судов, двигателей, систем или оборудования никакая подготовка не может заменить собой фактической практики. Организациям по техническому обслуживанию не следует непосредственно предоставлять право выполнять работы тем, кто не имеет опыта технического обслуживания, даже при наличии у них соответствующего свидетельства, полученного в результате обучения.

1.2.5 Работа персонала, отличного от персонала по техническому обслуживанию, может иметь некоторые вышеупомянутые особенности, но в полном объеме такие особенности присущи

только персоналу по техническому обслуживанию. В результате для свидетельств персонала по техническому обслуживанию сложно сформировать унифицированные категории, похожие на категории другого персонала.

1.3 Без унифицированных категорий свидетельств персонала по техническому обслуживанию невозможно обеспечить совместное использование учебных ресурсов для лицензирования и взаимного признания личной квалификации, как это существует применительно к членам летного экипажа. При этом между государствами-членами вряд ли имеются какие-либо двусторонние или многосторонние соглашения о взаимном признании свидетельств персонала по техническому обслуживанию, что препятствует глобальному признанию разрешений, выдаваемых организациями по техническому обслуживанию.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Ключ к решению вышеуказанных задач лежит в оптимизации системы выдачи свидетельств персоналу, учитывающей особенности технического обслуживания воздушных судов.

2.2 В *"Правилах аэронавигационного обслуживания – Подготовка персонала"* (Дос 9868) и в *"Руководстве по компетентностно-ориентированной подготовке и оценке персонала по техническому обслуживанию воздушных судов"* (Дос 10098), фактически основанных на базовом свидетельстве и квалификационной отметке о типе воздушного судна (подробнее см. добавление А к настоящему рабочему документу), уже описаны основные принципы категорий свидетельств персонала по техническому обслуживанию. Однако соответствующие поправки не были внесены в Приложение 1.

2.3 Кроме того, в Приложении 1 предусматривается, что по состоянию на 3 ноября 2022 года персонал по техническому обслуживанию воздушных судов должен проходить компетентностно-ориентированную подготовку в уполномоченных учебных организациях, и указывается, что инструктивным документом является документ Дос 10098. Компетентностно-ориентированная подготовка, описанная в Дос 10098, охватывает обучение персонала, имеющего или не имеющего свидетельства, и четко отмечается, что она должна проводиться организациями по техническому обслуживанию (подробно см. добавление В к настоящему рабочему документу), что более целесообразно указать в Приложениях 6 и 8.

2.4 Вышеупомянутые базовое свидетельство и квалификационная отметка о типе воздушных судов предназначены главным образом для удовлетворения квалификационных требований к персоналу по техническому обслуживанию для подписания свидетельства о техническом обслуживании воздушного судна, и они могут использоваться в качестве универсальной общей системы лицензирования во всех государствах-членах. Что касается технического обслуживания компонентов, а не воздушного судна в целом, то персонал по техническому обслуживанию может для подписания свидетельства о техническом обслуживании иметь только базовое свидетельство или просто пройти компетентностно-ориентированную подготовку.

2.5 Управление гражданской авиации Китая (СААС) определило вышеуказанную систему лицензирования в части 66 ССАР, в которой базовые свидетельства разбиты на четыре категории: воздушные суда с газотурбинными двигателями (ТА), поршневые воздушные суда (РА), винтокрылые с газотурбинными двигателями (ТR) и винтокрылы с поршневыми двигателями (PR), и в которой требуется указать квалификационную отметку о типе воздушного судна для персонала, подписывающего свидетельство о техническом обслуживании сложных воздушных судов.

Персонал по техническому обслуживанию для подписания свидетельства о техническом обслуживании двигателя и других компонентов может просто иметь любой вид базового свидетельства. Персонал по техническому обслуживанию, который желает быть квалифицированным для получения базового свидетельства и квалификационной отметки о типе воздушного судна, должен пройти обучение в учебных организациях, утвержденных в соответствии с частью 147 CCAR.

2.6 На основе вышеупомянутой системы лицензирования в части 145 CCAR требуется, чтобы организации по техническому обслуживанию обеспечивали компетентностно-ориентированную подготовку всего персонала по техническому обслуживанию, исходя из их рабочих функций и создавали систему получения разрешений.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

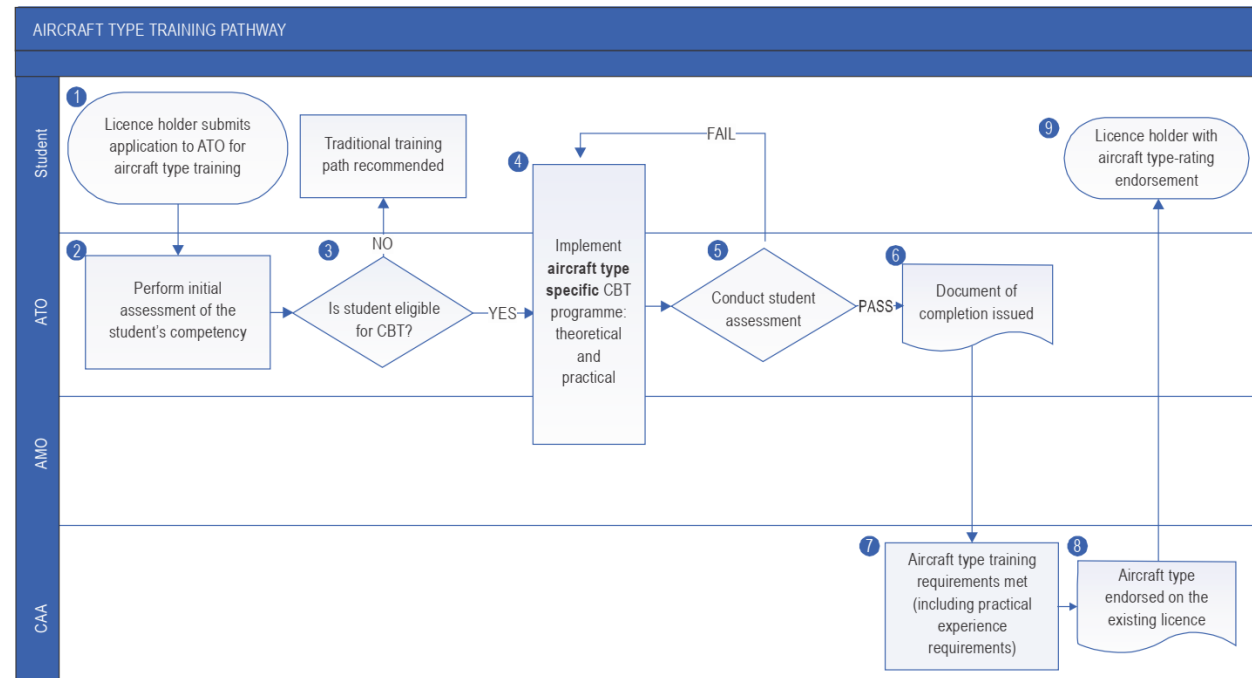
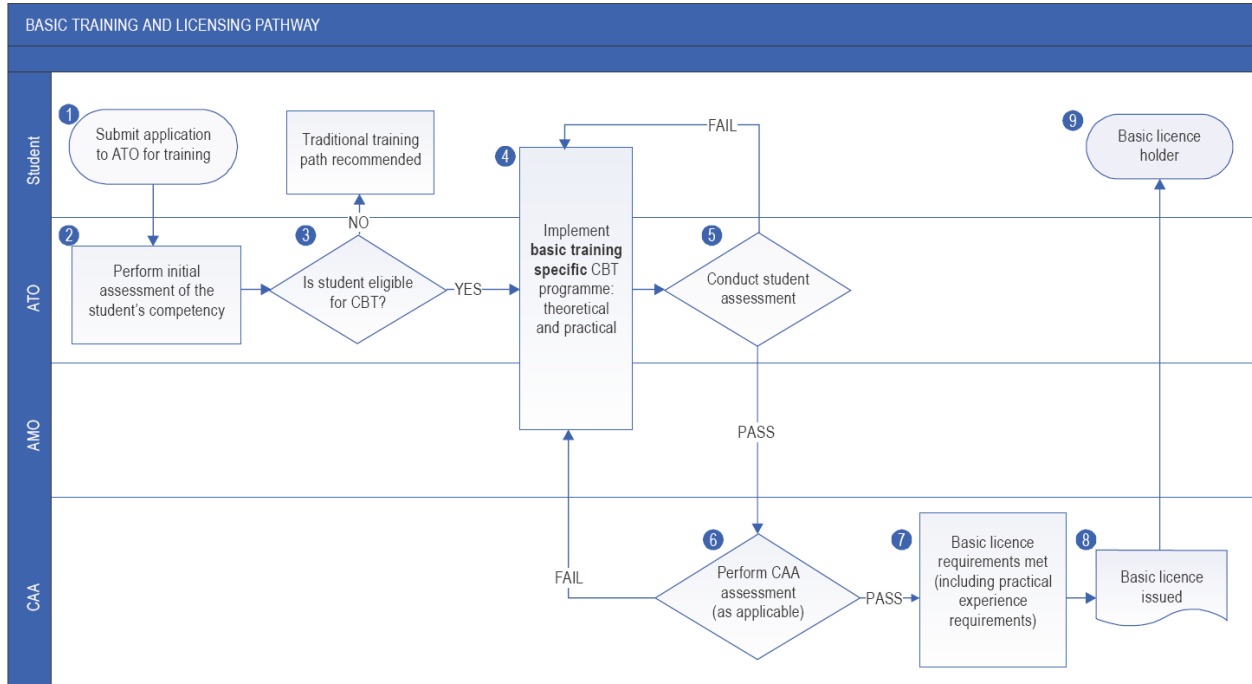
3.1 Только в том случае, если все государства-члены создадут универсально схожую систему лицензирования, мы сможем действительно осуществлять компетентностно-ориентированную подготовку персонала, как того требует документ Doc 10098, и содействовать совместному использованию учебных ресурсов в целях выдачи свидетельств и взаимного признания квалификации персонала по техническому обслуживанию.

4. ДЕЙСТВИЯ

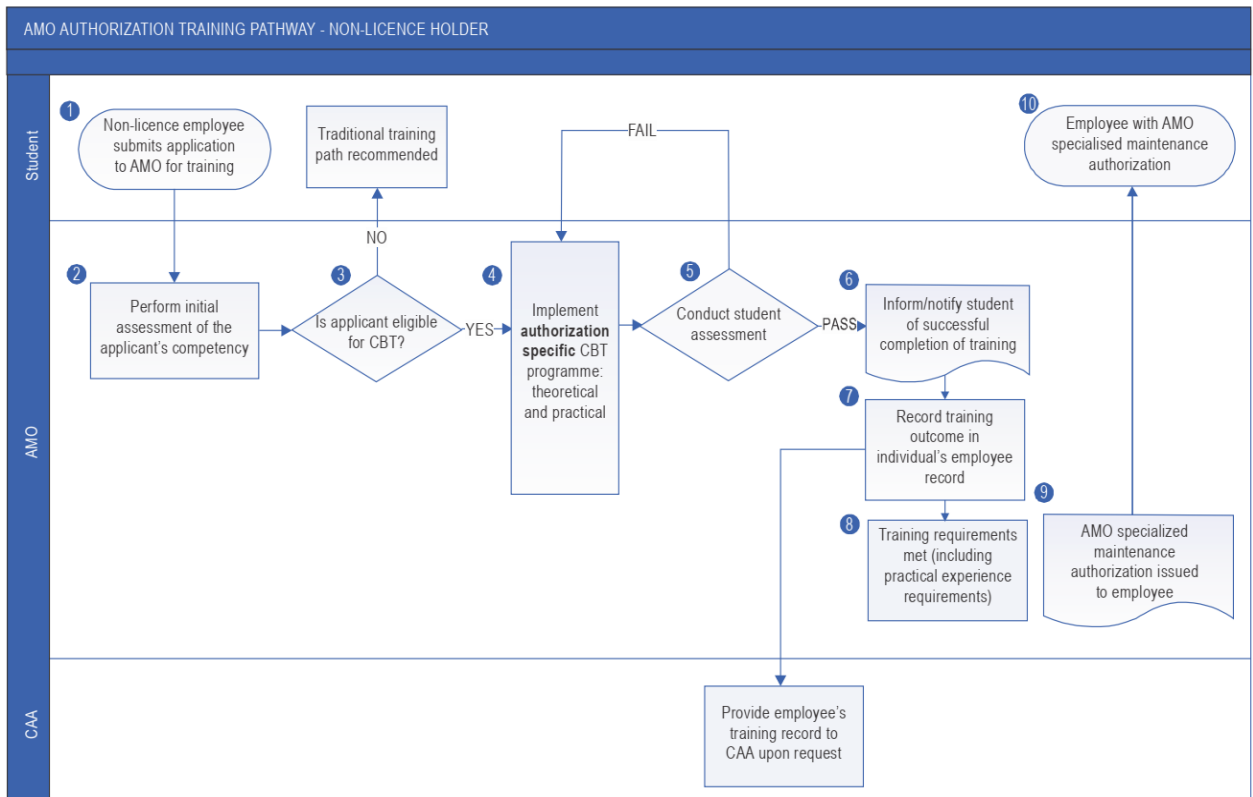
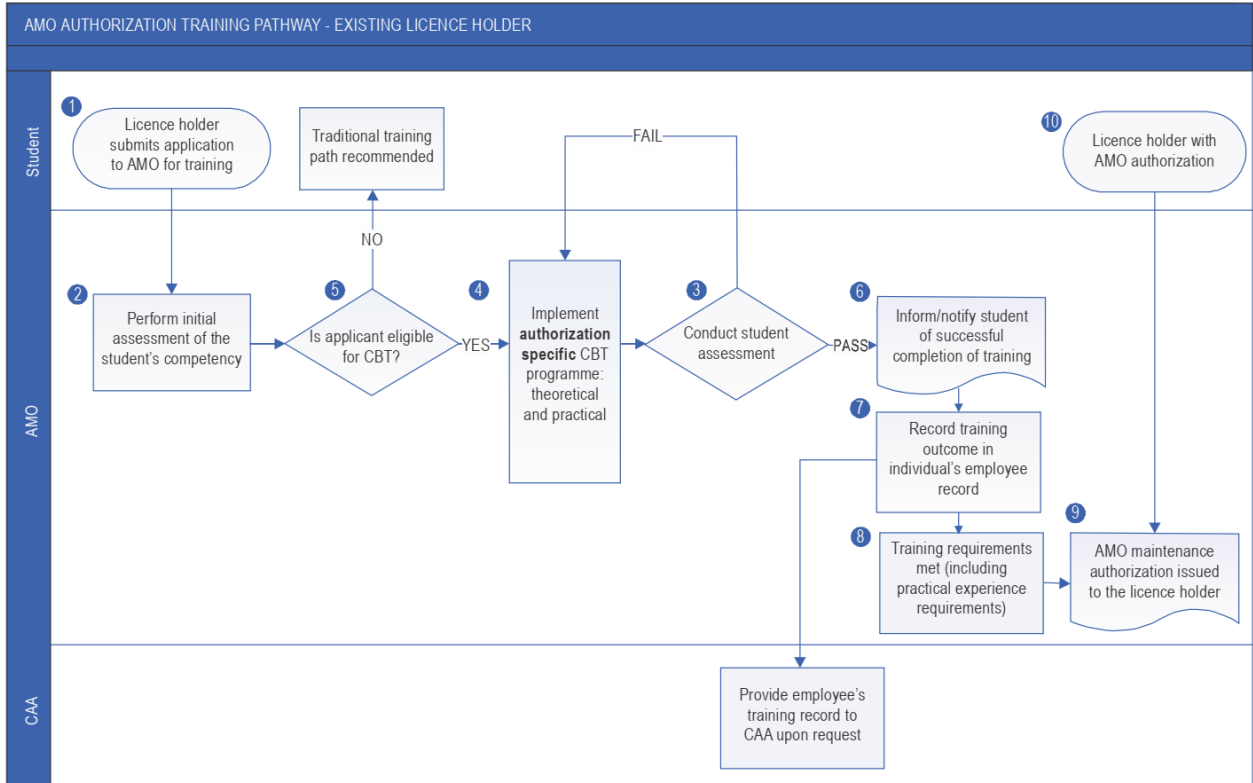
4.1 Ассамблее предлагается:

- a) поручить Аэронавигационной комиссии пересмотреть SARPS Приложения 1 в целях оптимизации системы выдачи свидетельств, с тем чтобы она отвечала требованиям технического обслуживания воздушных судов;
- b) поручить Аэронавигационной комиссии дать задание Группе экспертов по летной годности обсудить разделы Приложения 1 и Doc 10098, касающиеся выдачи свидетельств и подготовки персонала по техническому обслуживанию, и сделать систему лицензирования и подготовки персонала по техническому обслуживанию более прагматичной.

APPENDIX A



APPENDIX B



A41-WP/xx
TE/xx
Приложение А

- КОНЕЦ -