

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

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

МЕРЫ ПО УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ СТАНДАРТОВ/СПЕЦИФИКАЦИЙ В ОБЛАСТИ ПОДГОТОВКИ ПЕРСОНАЛА С УЧЕТОМ ТИПА ВОЗДУШНОГО СУДНА

(Представлено Китаем)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе, основанном на практике государств-членов в области управления квалификацией персонала с учетом конкретного типа воздушного судна, представлено предложение о процессе усовершенствования стандартов/спецификаций по подготовке персонала с учетом типа воздушного судна (включая подготовку пилотов и персонала по техническому обслуживанию) и соответствующих положений Приложений 1, 6 и 8.

Необходимо прояснить роль владельца сертификата типа (ТСН) в процессе разработки стандартов/спецификаций в области подготовки персонала с учетом типа воздушного судна и создать соответствующие системы управления.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) поручить Аэронавигационной комиссии внести изменения в Приложение 1, с тем чтобы четко определить стандарты/спецификации в области подготовки персонала с учетом отметок о типе воздушного судна и ужесточить требование о выполнении ТСН функций по разработке таких стандартов;
- б) поручить Аэронавигационной комиссии внести изменения в Приложение 8, с тем чтобы уточнить обязанности ТСН по разработке и представлению предложений по стандартам/спецификациям в области подготовки персонала с учетом типа воздушного судна (включая подготовку пилотов и персонала по техническому обслуживанию).

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Упомянутая в настоящем документе деятельность будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2022–2025 годы
<i>Справочный материал</i>	Приложение 8 "Летная годность воздушных судов" Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу"

¹ Версии на английском и китайском языках представлены Китаем.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В рамках сложившейся международной практики некоторые государства-члены, как правило, придерживаются подхода, согласно которому разработка требований к квалификационным отметкам о типе пилотируемых воздушных судов и спецификаций по подготовке персонала с учетом конкретных типов воздушных судов осуществляется совместно с ТСН, что соответствует процедурам Совета по стандартизации полетов (FSB), принятым Федеральным авиационным управлением (ФАУ) и Управлением гражданской авиации Китая (СААС), процедурам в отношении данных о пригодности к эксплуатации – данных о летном экипаже (OSD-FCD), разработанным Европейским агентством по безопасности полетов (ЕАБП), а также процедурам Совета по оценке производства полетов (ОЕВ), принятым Управлением гражданской авиации Министерства транспорта Канады (ТССА) и Национальным агентством гражданской авиации Бразилии (АНАС). Однако эти процедуры не упомянуты в документах ИКАО (за исключением частичного упоминания в некоторых пунктах документа Дос 9379, касающихся перекрестной подготовки экипажей).

1.2 В п. 2.1 главы 2 Приложения 1 изложены общие правила, касающиеся свидетельств и квалификационных отметок пилотов, в которых содержится требование о разработке квалификационных отметок о типе воздушного судна для некоторых типов воздушных судов, однако отсутствуют требования о разработке стандартов/спецификаций в области подготовки персонала с учетом таких квалификационных отметок. Вместо этого требования об организации подготовки и квалификационных проверок для летных экипажей с учетом квалификационных отметок о типе воздушного судна приводятся в Приложении 6. В этой связи государства-члены в основном оформляют такие квалификационные отметки посредством подтверждения соответствующих квалификационных отметок в свидетельствах, однако стандарты/спецификации в области подготовки персонала с учетом квалификационных отметок о типе воздушного судна не согласованы. Даже упомянутые выше процедуры FSB, OSD и ОЕВ не полностью согласованы с точки зрения ожидаемых результатов.

1.3 Что касается воздействия на безопасность полетов, то данные о категориях воздушных судов и квалификационные отметки, вносимые в свидетельства пилотов, являются основой для обеспечения их компетентности в вопросах безопасного выполнения полетов, однако особые квалификационные отметки о типе воздушного судна могут более наглядно отражать уровень компетентности пилотов. В отношении комбинированных типов воздушных судов следует особо отметить, что подготовка персонала, основанная на компетенциях, должна соответствовать типу воздушного судна, однако расхождения в требованиях и стандартах государств-членов, касающихся квалификационных отметок о типе воздушного судна, должны вызывать озабоченность.

1.4 Аналогичные проблемы отмечаются и в области выдачи свидетельств персоналу по техническому обслуживанию. Лишь некоторые государства-члены разработали совместно с ТСН требования по подтверждению квалификационных отметок о типе воздушного судна и спецификации по подготовке персонала, такие как процедуры ЕАБП в отношении данных о пригодности к эксплуатации – данных о персонале по техническому обслуживанию (OSD - MCD) и процедуры Совета по вопросам технического обслуживания (MRB), принятые СААС...

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Ключевое значение для решения указанных выше проблем имеет ужесточение требования о выполнении ТСН функций по разработке стандартов в области подготовки персонала с учетом типа воздушного судна (включая подготовку пилотов и персонала по техническому обслуживанию). Это обусловлено тем, что ТСН находятся в наиболее благоприятном положении для разработки предложений по стандартам в области подготовки персонала с учетом типа воздушного судна и отвечают за доработку представленных ими предложений по аналогии с инструкциями по поддержанию летной годности (ICA) согласно требованиям Приложения 8 и положениям Руководства по летной годности (Doc 9760).

2.2 Будучи приняты национальными полномочными органами гражданской авиации по итогам пересмотра процедур FSB, OSD или OEB в качестве стандартов и спецификаций в области подготовки персонала с учетом типа воздушных судов для использования эксплуатантами воздушных судов, предложения ТСН также могут использоваться для решения проблемы несоответствия результатов осуществления процедур, принятых полномочными органами гражданской авиации различных государств.

2.3 В результате ужесточения требования о выполнении ТСН функций по разработке стандартов в области подготовки персонала с учетом типа воздушного судна ТСН потребуется создать группу специалистов, четко определить их обязанности и установить порядок взаимодействия с персоналом, занимающимся научно-исследовательскими и опытно-конструкторскими работами. Это также является слабым местом многих ТСН/изготовителей в контексте частых изменений конструкции и их суммарных последствий, особенно при отсутствии новых вариантов решения данной проблемы, что приводит к повышению риска для безопасности полетов в связи с ненадлежащей подготовкой персонала. Эту проблему нельзя обходить вниманием.

2.4 В директивных документах СААС изложены соответствующие требования, предъявляемые к ТСН/изготовителям воздушных судов на национальном уровне. Аналогичный подход будет использоваться также и в отношении импортируемых воздушных судов, особенно применительно к обязанностям ТСН/изготовителей по созданию соответствующих систем управления.

3. ПРЕДЛОЖЕНИЕ

3.1 Единственный возможный способ реализации взаимовыгодных и стандартизированных спецификаций по подготовке персонала с учетом типа воздушного судна заключается в повышении всеми государствами-членами ответственности ТСН за выполнение функции разработки стандартов в области такой подготовки.