



Руководство по созданию государственной системы выдачи свидетельств авиационному персоналу и управлению этой системой

**Агентство Гражданской Авиации
Республики Узбекистан**

Код документа:

Редакция / Ревизия:

Дата вступления в силу:

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>
Глоссарий	(xi)
Издания	(xv)
 ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ И ОРГАНИЗАЦИЯ 	
Глава 1. Деятельность, связанная с выдачей свидетельств авиационному персоналу	I-1-1
1.1 Общие положения	I-1-1
1.2 Определение термина "выдача свидетельств авиационному персоналу"	I-1-2
1.3 Компоненты государственной системы выдачи свидетельств авиационному персоналу	I-1-3
Глава 2. Полномочный орган по выдаче свидетельств	I-2-1
2.1 Общие положения	I-2-1
2.2 Задачи отдела PEL	I-2-2
2.3 Организационная структура отдела PEL	I-2-5
2.4 Укомплектование штатов и квалификация основного персонала	I-2-11
2.5 Вспомогательный административный персонал	I-2-12
2.6 Подготовка персонала и контроль качества	I-2-12
2.7 Средства и оборудование	I-2-12
2.8 Ведение учета	I-2-13
2.9 Библиотека и справочная документация	I-2-14
Глава 3. Нормативная система, регулирующая выдачу свидетельств авиационному персоналу	I-3-1
3.1 Обязанности государств	I-3-1
3.2 Организация и содержание нормативных положений государства	I-3-1
3.3 Разработка и обеспечение актуальности нормативных положений	I-3-3
3.4 Различия между национальными правилами и требованиями Приложения 1 ИКАО	I-3-8
3.5 Обеспечение выполнения правил	I-3-9
3.6 Консультативные циркуляры, циркуляры аэронавигационной информации и NOTAM	I-3-10
3.7 Пояснительные брошюры	I-3-11
3.8 Полезные веб-сайты для ознакомления с государственными правилами, распоряжениями и консультативными циркулярами	I-3-11
3.9 Положения ИКАО	I-3-12
Глава 4. Какая деятельность требует наличия свидетельства?	I-4-1
4.1 Свидетельства ИКАО	I-4-1
4.2 Свидетельства, не связанные с ИКАО	I-4-3

Глава 5. Медицинское заключение.....	I-5-1
5.1 Общие положения	I-5-1
5.2 Классы медицинских заключений.....	I-5-2
5.3 Члены врачебной комиссии	I-5-3
5.4 Медицинские эксперты.....	I-5-4
5.5 Главный медицинский специалист	I-5-4
Глава 6. Передача функций и обязанностей	I-6-1
6.1 Общие положения	I-6-1
6.2 Передача функций, связанных с выдачей свидетельств авиационному персоналу, другому государству.....	I-6-1
6.3 Передача функций и обязанностей по выдаче свидетельств авиационному персоналу другому государству в соответствии со статьей 83 <i>bis</i> Чикагской конвенции.....	I-6-2
6.4 Передача функций, связанных с выдачей свидетельств, региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов.....	I-6-2
6.5 Передача функций, связанных с выдачей свидетельств авиационному персоналу, поставщикам обслуживания	I-6-4
6.6 Передача функций, связанных с выдачей свидетельств, организациям.	I-6-5

ДОБАВЛЕНИЯ К ЧАСТИ I

Добавление А. Примеры служебных обязанностей и квалификационных требований на должностях основного персонала	I-Доб А-1
Добавление В. Памятка об уведомлении о различиях с Приложением 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" и форма уведомления	I-Доб В-1
Добавление С. Пример соглашения между двумя государствами	I-Доб С-1
Добавление D. Передача функций, связанных с выдачей свидетельств авиационному персоналу, поставщику обслуживания	I-Доб D-1

ЧАСТЬ II. ПРОЦЕДУРЫ

Глава 1. Процедуры выдачи свидетельств авиационному персоналу.....	II-1-1
1.1 Общие положения	II-1-1
1.2 Важное значение процедур	II-1-1
1.3 Организация части II настоящего руководства	II-1-2
Глава 2. Выдача свидетельств	II-2-1
2.1 Общие положения	II-2-1
2.2 Стандартные свидетельства и квалификационные отметки, установленные Приложением 1	II-2-1
2.3 Выдача свидетельств Договаривающимся государством	II-2-9
2.4 Выбор метода выдачи.....	II-2-12
2.5 Признание квалификации и опыта военнослужащих.....	II-2-13
2.6 Электронные свидетельства авиационного персонала (EPL)	II-2-18

Дополнение А к главе 2. Пример правил, касающихся сертификата разрешения на проведение инспекций	II-2-A-1
Дополнение В к главе 2. Пример нормативных требований государства, касающихся учета полетного времени	II-2-B-1
Дополнение С к главе 2. Пример применения перекрестного зачета с учетом требований к общему летному опыту обладателя свидетельства пилота коммерческой авиации	II-2-C-1
Дополнение D к главе 2. Пример процесса выдачи	II-2-D-1
Дополнение Е к главе 2. Примеры правил/процедур конверсии свидетельств летных экипажей	II-2-E-1
Дополнение F к главе 2. Примеры норм/правил/процедур придания силы свидетельствам летных экипажей	II-2-F-1
Дополнение G к главе 2. Пример процедур признания квалификации военных пилотов	II-2-G-1
Глава 3. Правила выдачи свидетельств или конкретные эксплуатационные регламенты	II-3-1
3.1 Общие положения	II-3-1
3.2 Действительность свидетельств	II-3-1
3.3 Перекрестная подготовка экипажей (осуществление полетов на смешанном парке воздушных судов)	II-3-1
3.4 Сменный пилот на крейсерском этапе полета (требования Приложения 1 и Приложения 6)	II-3-3
Дополнение к главе 3. Пример правил выдачи свидетельств	II-3-A-1
Глава 4. Процедуры	II-4-1
Общие положения	II-4-1
Дополнение к главе 4. Пример внутренних процедур ведения учета выдачи свидетельств	II-4-A-1
Глава 5. Принципы проведения экзаменов	II-5-1
5.1 Общие положения	II-5-1
5.2 Теоретические экзамены	II-5-2
5.3 Летные и другие практические экзамены	II-5-8
5.4 Квалификация экзаменаторов	II-5-10
Глава 6. Процедуры оценки владения языками	II-6-1
6.1 Общие положения и требования	II-6-1
6.2 Демонстрация владения	II-6-2
6.3 Планирование и разработка методики оценки	II-6-6
6.4 Процедуры оценки владения авиационным языком	II-6-9

Дополнение А к главе 6. Примеры отметок в свидетельствах об уровне владения языком.....	II-6-A-1
Дополнение В к главе 6. Пример процедур проведения тестов на владение авиационным языком.....	II-6-B-1
Глава 7. Подготовка персонала	II-7-1
7.1 Общие положения	II-7-1
7.2 Требования к обеспечению качества (ОК) и системам управления безопасностью полетов (СУБП)	II-7-2
7.3 Утверждение учебных программ	II-7-3
7.4 Утвержденные учебные организации	II-7-4
7.5 Тренажерные устройства имитации полета (FSTD) и другие комплексные тренировочные устройства	II-7-5
7.6 Надзор за подготовкой персонала	II-7-7
Глава 8. Процедуры, связанные с медицинским освидетельствованием	II-8-1
8.1 Организация.....	II-8-1
8.2 Квалификационные требования к членам врачебной комиссии.....	II-8-2
8.3 Процесс выдачи медицинского заключения.....	II-8-3
8.4 Сроки действия медицинских заключений	II-8-6
8.5 Гибкость	II-8-8
8.6 Обязанности обладателей свидетельств	II-8-9
8.7 Административные процедуры и процедуры ведения учета	II-8-10
8.8 Небольшие медицинские отделы.....	II-8-11
8.9 Управление авиационным риском в контексте управления безопасностью полетов	II-8-12
Глава 9. Квалификационная система подготовки и оценки	II-9-1
9.1 Общие положения	II-9-1
9.2 Квалификационная система подготовки и оценки	II-9-2
Глава 10. Надзор за деятельностью авиационного персонала, имеющего свидетельства	II-10-1
10.1 Общие положения	II-10-1
10.2 Процесс оценки риска	II-10-1
10.3 Периодические инспекции и проверки своевременности возобновления	II-10-2
10.4 Надзор и правоприменительные действия.....	II-10-3

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ II

Добавление к части II. Пример контрольного перечня вопросов полномочного органа по выдаче свидетельств для оценки теста на владение языком в соответствии с критериями ИКАО.....	II-Доб-1
---	----------

ГЛОССАРИЙ

СОКРАЩЕНИЯ И АКРОНИМЫ

ВГА	ведомство гражданской авиации
ВЧ	высокая частота
ГВС	государство выдачи свидетельства
ЕАБП	Европейское агентство по безопасности полетов
ИАТА	Международная ассоциация воздушного транспорта
ИКАО	Международная организация гражданской авиации
КК	контроль качества
КУО	контроль факторов угрозы и ошибок
ОВД	обслуживание воздушного движения
ОК	обеспечение качества
ОРЭ	оптимизация работы экипажа
РОКБП	региональная организация по контролю за обеспечением безопасности полетов
СУБП	система управления безопасностью полетов
СЭ	сертификат эксплуатанта
СЭП	стандартные эксплуатационные правила
УВД	управление воздушным движением
УППКБП	Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов
УУО	утвержденная учебная организация
ФАУ	Федеральное авиационное управление
AFIS	аэродромная служба полетной информации
AIC	циркуляр аэронавигационной информации
AIP	сборник аэронавигационной информации
ATPL	свидетельство линейного пилота авиакомпании
CCQ	профильная квалификация экипажей
СМО	главный медицинский специалист
COSCAP	Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации
CPL	свидетельство пилота коммерческой авиации
CPL/IR	свидетельство пилота коммерческой авиации с квалификационной отметкой о праве на полеты по приборам
EFOD	электронная система представления информации о различиях
EPL	электронное свидетельство авиационного персонала
CPL	электронное свидетельство авиационного персонала
FCL	выдача свидетельств летным экипажам
FE	бортинженер
FSB	Комитет по стандартизации полетов
FSTD	тренажерное устройство имитации полета
ISD	система организации обучения
JAR	совместные авиационные требования
LOFT	летная подготовка в условиях, приближенных к реальным
МСТOM	максимальная сертифицированная взлетная масса
MFF	полеты на смешанном парке воздушных судов

MPL	свидетельство пилота многочленного экипажа
NCMC	национальный координатор по непрерывному мониторингу
OEB	Комитет по оценке производства полетов
PEL	выдача свидетельств авиационному персоналу
PIC	командир воздушного судна
PIC/US	командир воздушного судна под наблюдением
PPL	свидетельство пилота-любителя
PPL/IR	свидетельство пилота-любителя с квалификационной отметкой о праве на полеты по приборам
RAeS	Королевское авиационное сообщество
RTF	радиотелефонная связь
SARPS	Стандарты и Рекомендуемая практика
TCDS	карты данных сертификатов типа

РАЗЪЯСНЕНИЕ ТЕРМИНОВ

В тех случаях, когда в настоящем руководстве употребляются приведенные ниже термины, они имеют следующее значение:

Ab initio. Буквально означает “с начала”. Относится к курсантам, не обладающим предварительными знаниями по изучаемому предмету или виду деятельности или не знакомым с ними.

Воздушное судно с системой увеличения подъемной силы. Воздушное судно тяжелее воздуха, способное выполнять вертикальный взлет, вертикальную посадку и полет на малой скорости, что в основном обеспечивается приводимой в действие двигателем механизацией крыла или тягой двигателя, используемых для создания подъемной силы на этих режимах полета, а также невращающимися аэродинамическими поверхностями, создающими подъемную силу при выполнении горизонтального полета.

Государство выдачи свидетельства (ГВС). Государство, выдающее свидетельство в соответствии с Приложением 1.

Директор. Старшее должностное лицо, возглавляющее авиационную администрацию и полномочный орган по выдаче свидетельств государства.

Кандидат. Лицо, подающее заявку на получение свидетельства или права, которое будет указано в свидетельстве.

Качество. Совокупность свойств или характеристик продукта или обслуживания, которые влияют на его способность удовлетворить установленные или подразумеваемые потребности.

Квалификационная отметка. Запись, сделанная в свидетельстве или имеющая к нему отношение и являющаяся его частью, в которой указываются особые условия, права или ограничения, относящиеся к этому свидетельству.

Командир воздушного судна под наблюдением (PIC/US). Второй пилот, выполняющий под наблюдением командира воздушного судна обязанности и функции командира воздушного судна в соответствии с методикой наблюдения, приемлемой для полномочного органа по выдаче свидетельств.

Контроль качества (КК). Система проверки и поддержания желательного уровня качества продукта, обслуживания или процесса посредством эффективного осуществления документально подтвержденных процедур инспекции и испытаний.

Контроль ошибок. Процесс обнаружения ошибок и реагирования на них с помощью контрмер, которые уменьшают или устраняют последствия ошибок и снижают вероятность ошибок или нежелательных состояний.

Контроль факторов угрозы. Процесс обнаружения угроз и реагирования на них с помощью контрмер, которые уменьшают или устраняют последствия угроз и снижают вероятность ошибок или нежелательных состояний.

Медицинское заключение. Является доказательством того, что Договаривающееся государство подтверждает соответствие обладателя свидетельства конкретным требованиям, предъявляемым к годности по состоянию здоровья.

Надзор. Деятельность государства, посредством которой государство с помощью инспекций и проверок в инициативном порядке контролирует, что обладатели авиационных свидетельств, удостоверений, разрешений или утверждений продолжают соответствовать установленным требованиям и функционировать на уровне компетентности и безопасности, требуемом государством.

Обеспечение качества (ОК). Все запланированные и систематические действия, необходимые для создания достаточной уверенности в том, что все виды деятельности отвечают определенным стандартам и требованиям, включая стандарты и требования, указанные утвержденной учебной организацией в соответствующих руководствах.

Отдел PEL. Отдел в составе ведомства гражданской авиации, ответственный за выполнение функций и процессов, связанных с выдачей свидетельств авиационному персоналу.

Официальное медицинское заключение. Сделанное применительно к конкретному случаю одним или несколькими медицинскими экспертами заключение, приемлемое для полномочного органа по выдаче свидетельств, с привлечением при необходимости специалистов по производству полетов или других экспертов.

Перекрестная подготовка экипажей. Подготовка на основе использования курса переподготовки для получения квалификационной отметки о типе, в рамках которого пилот получает учебный зачет за сходные технические элементы и общие правила эксплуатации и пилотирования воздушного судна другого типа, для выполнения полетов на котором он/она обладает соответствующей квалификацией.

Примечание. Учебный зачет допускает санкционированное сокращение курса подготовки для получения квалификационной отметки о типе по сравнению с аналогичным курсом подготовки, используемым для присвоения квалификации пилотам, не получающим такого зачета.

Подготовка по утвержденной программе. Подготовка, осуществляемая под контролем и по специальной программе, утвержденной Договаривающимся государством.

Примечание 1. Приложение 1 требует, чтобы подготовка по утвержденной программе членов летного экипажа и диспетчеров воздушного движения с целью получения свидетельства или квалификационной отметки проводилась в утвержденной учебной организации. Приложение 1 также требует, чтобы квалификационная подготовка по утвержденной программе персонала по техническому обслуживанию воздушных судов проводилась в утвержденной учебной организации.

Примечание 2. Даже не подпадая под критерии подготовки конкретно для выдачи свидетельства или квалификационной отметки, члены летного экипажа, проходящие подготовку по утвержденной программе для поддержания квалификации или получения эксплуатационного допуска, которая не подпадает под критерии подготовки, указанные в п. 9.3 главы 9 части I "Международный коммерческий воздушный транспорт".

Самолеты" или в п. 7.3 главы 7 раздела II части III "Международные полеты. Вертолеты" Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов", должны получать такую подготовку в утвержденной учебной организации.

Полномочный орган по выдаче свидетельств. Полномочный орган, на который Договаривающимся государством возложена ответственность за выдачу свидетельств авиационному персоналу.

Признание свидетельства. Удостоверение того, что свидетельство выдано или ему придана сила Договаривающимся государством в соответствии со статьей 33 Конвенции о международной гражданской авиации.

Проверка качества. Систематический и независимый анализ с целью определить, соответствуют ли деятельность по обеспечению качества и связанные с ней результаты запланированным мероприятиям и эффективно ли осуществляются эти мероприятия и подходят ли они для достижения целей.

Проверка свидетельства. Подтверждение того, что лицо, представившее свидетельство для проверки, является обладателем свидетельства и соблюдает квалификационные отметки, права и ограничения, указанные в свидетельстве, которое выдано или которому придана сила полномочным органом по выдаче свидетельств.

Производство полетов на смешанном парке воздушных судов (MFF). Производство полетов, при котором эксплуатант назначает квалифицированных пилотов для выполнения полетов в качестве членов летного экипажа на более чем одном типе или варианте воздушных судов в соответствии с процедурами и условиями, приемлемыми для государства эксплуатанта.

Свидетельство на бумажном носителе. Свидетельство, выданное на первосортной бумаге или другом подходящем материале, включая пластиковые карточки.

Управление качеством. Принцип управления с акцентом на средства достижения целей в отношении качества продукта или обслуживания путем использования его четырех ключевых компонентов: планирование качества, контроль качества, обеспечение качества и повышение качества.

Утвержденная учебная организация (УУО). Организация, утвержденная Договаривающимся государством и функционирующая под его контролем в соответствии с требованиями Приложения 1 для проведения подготовки по утвержденной программе.

Электронное свидетельство авиационного персонала. Электронное свидетельство, выведенное на автономное мобильное электронное устройство визуального отображения информации.

ИЗДАНИЯ

(на которые делаются ссылки в настоящем руководстве)

ИЗДАНИЯ ИКАО

Конвенция о международной гражданской авиации (Doc 7300).

Приложения к Конвенции о международной гражданской авиации

Приложение 1. *Выдача свидетельств авиационному персоналу.*

Приложение 6. *Эксплуатация воздушных судов.*

Часть I. *Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты.*

Часть II. *Международная авиация общего назначения. Самолеты.*

Часть III. *Международные полеты. Вертолеты.*

Приложение 9. *Упрощение формальностей.*

Приложение 10. *Авиационная электросвязь.*

Том II. *Правила связи, включая правила, имеющие статус PANS.*

Приложение 17. *Безопасность.*

Правила аэронавигационного обслуживания (PANS)

Производство полетов воздушных судов (PANS-OPS, Doc 8168).

Том I. *Правила производства полетов.*

Том II. *Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам.*

Подготовка персонала (PANS-TRG, Doc 9868).

Руководства

Технические требования к внедрению и контролю EPL (Doc XXXXX, в процессе подготовки)

Руководство по обучению в области человеческого фактора (Doc 9683).

Машиносчитываемые проездные документы (Doc 9303)

Руководство по авиационной медицине (Doc 8984).

Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета (Doc 9625).

Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора (Дос 8335).

Руководство по предотвращению связанного с риском употребления психоактивных веществ на рабочих местах в авиации (Дос 9654).

Руководство по утверждению учебных организаций (Дос 9841).

Руководство по внедрению требований ИКАО к владению языком (Дос 9835).

Руководство по управлению безопасностью полетов (Дос 9859).

Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов (Дос 9734).

Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Дос 9284).

Руководство по обучению (Дос 7192).

Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (Дос 9735).

Циркуляры

Циркуляр по аэродромной службе полетной информации (AFIS) (Cir 211).

Рекомендации по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации (Cir 295).

Контроль факторов угрозы и ошибок (КУО) при управлении воздушным движением (Cir 314).

ИЗДАНИЯ ДРУГИХ ГОСУДАРСТВ И ОРГАНИЗАЦИЙ

Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)

Требования к проектированию пилотажных тренажеров и к их техническим характеристикам, 7-е издание.

Имитация условий наземного и воздушного движения для летной подготовки, Rev. 2.

Королевское авиационное сообщество (RAeS)

Справочник по оценке самолетных пилотажных тренажеров.

Часть I

ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ И ОРГАНИЗАЦИЯ

Глава 1

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, СВЯЗАННАЯ С ВЫДАЧЕЙ СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ

1.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1.1 Необходимость иметь соответствующее разрешение на выполнение определенных функций в авиации является общепринятым принципом с ранних лет существования авиации. Первое свидетельство пилота было выдано в январе 1909 года, всего через несколько лет после совершения первого полета с использованием двигателя, а спустя 10 лет, в 1919 году, были изданы первые международные стандарты по выдаче свидетельств.

1.1.2 Сегодня деятельность, связанная с выдачей свидетельств авиационному персоналу, осуществляется на основе принципов, зафиксированных в Конвенции о международной гражданской авиации¹, и Международных стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), содержащихся в Приложении 1 к Конвенции.

1.1.3 Основные принципы выдачи свидетельств авиационному персоналу установлены Чикагской конвенцией:

- a) Государством, несущим ответственность за выдачу свидетельств летному экипажу, является государство регистрации эксплуатируемого воздушного судна (статья 32 а)). Эта ответственность может быть передана государству эксплуатанта в том случае, когда между государством эксплуатанта и государством регистрации существует соглашение в соответствии со статьей 83 *bis* Чикагской конвенции.
- b) Государство может придавать силу свидетельствам, выданным другими Договаривающимися государствами (статья 32 а)), для использования на воздушных судах, зарегистрированных в его регистре.
- c) Договаривающиеся государства признают свидетельства, выданные другими Договаривающимися государствами, при условии, что свидетельства выданы в полном соответствии со Стандартами ИКАО и используются на воздушных судах, зарегистрированных в государстве, которое выдало свидетельство или придало ему силу (статья 33).
- d) В свидетельство должны вноситься детали, по которым Стандарты не выполняются (статья 39).
- e) Международный полет выполняется обладателем свидетельства только с разрешения государств, обладающих юрисдикцией над используемым воздушным пространством (статья 40).

1. Именуется также "Чикагской конвенцией".

1.1.4 Кроме того, Чикагская конвенция содержит несколько статей, которые не направлены непосредственно на выдачу свидетельств авиационному персоналу, но которые, тем не менее, имеют к этому отношение:

- a) Договаривающиеся государства могут без необоснованной задержки воздушных судов при их прибытии или убытии проверять удостоверения и другие документы, предусмотренные Чикагской конвенцией (статья 16);
- b) каждое государство старается в максимально возможной степени выполнять Стандарты и процедуры ИКАО и обязуется уведомлять ИКАО о любом различии, которое может существовать между его практикой и Стандартами ИКАО (статьи 37 и 38).

1.2 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТЕРМИНА "ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ"

1.2.1 ИКАО дает следующее определение термина "выдача свидетельств авиационному персоналу": "Свидетельство – это средство, с помощью которого государство разрешает обладателю свидетельства осуществлять конкретную деятельность, которая при отсутствии должного исполнения может поставить под угрозу безопасность международной авиации. Свидетельство является доказательством того, что выдавшее его государство убедилось в том, что данный обладатель свидетельства продемонстрировал приемлемый в международном плане уровень квалификации."²

1.2.2 Первая часть определения ясно указывает, что свидетельства персонала охватывают только ту деятельность, которая имеет важнейшее значение для безопасности авиации. Вторая часть определения указывает, что свидетельство является доказательством квалификации в том смысле, что обладатель свидетельства продемонстрировал требуемое сочетание умения, знания и установок. Однако квалификация сама по себе является результатом отбора и подготовки, а не выдачи свидетельства.

1.2.3 В Приложении 1 содержатся SARPS, охватывающие как минимальные, так и общие требования к выдаче свидетельств авиационному персоналу. Цель Приложения 1 заключается в стандартизации практики и методики для того, чтобы государство могло выдавать свидетельства по единому стандарту. Принимая положения Приложения 1, каждое Договаривающееся государство будет содействовать соблюдению принципов статьи 37 Конвенции, которая гласит: "Каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее".

1.2.4 Выдача свидетельств в том смысле, в котором она используется в настоящем руководстве, представляет собой процесс предоставления официального разрешения какому-либо лицу на выполнение конкретной деятельности, осуществление которой без такового запрещается либо законом, либо обычаем и при отсутствии должного исполнения может поставить под угрозу безопасность международной авиации. Свидетельство является подтверждением того, что выдающее его государство убедилось в том, что данный обладатель свидетельства продемонстрировал приемлемый в международном плане уровень квалификации, отвечающий требованиям Приложения 1 (за исключением случаев, когда указано иное). В связи с этим процесс выдачи свидетельств заключается в предоставлении прав кандидатам, которые отвечают установленным

2. Это определение размещено на общедоступном веб-сайте ИКАО в Интернете (<http://legacy.icao.int/anb/FLS/flslicence.html>) и теперь включено в настоящий документ.

требованиям. Термин "свидетельство" широко используется для обозначения разрешения, которое выдается по завершении процесса выдачи свидетельства. Привилегии, которыми пользуется обладатель свидетельства и которых лишены лица, не имеющие такового, названы в Приложении 1 "правами". В зависимости от типа выдаваемого свидетельства срок их действия может ограничиваться. Они могут ограничиваться с точки зрения подлежащих выполнению функций и могут зависеть от определенных условий, которые должны быть соблюдены прежде, чем пользоваться определенными правами. Если такие условия существуют, их можно назвать "обязательствами обладателя свидетельства". Далее в руководстве будет показано, в какой форме такие обязательства обычно фиксируются в законах и правилах государств.

1.3 КОМПОНЕНТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СИСТЕМЫ ВЫДАЧИ СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ

Прежде чем выдать свидетельство, государство должно убедиться в том, что кандидат во всех отношениях отвечает установленным требованиям к опыту, знаниям и навыкам и прочим требованиям для того, чтобы квалифицированно осуществлять разрешенную деятельность или пользоваться предоставляемыми данным свидетельством правами. Кроме того, многие свидетельства требуют, чтобы кандидат или обладатель отвечал определенным требованиям в отношении годности по состоянию здоровья. Чтобы выполнить свою обязанность по обеспечению соответствия кандидата всем разнообразным условиям, государство должно создать свою собственную систему выдачи свидетельств. Такая система может существенно варьироваться как по масштабам, так и по сложности в зависимости от уровня и вида авиационной деятельности государства. Однако независимо от своих масштабов система выдачи свидетельств каждого государства включает в себя два основных компонента:

- a) нормативную структуру;
- b) организацию, имеющую полномочия и технические возможности для осуществления регулирования.

Эти два основных компонента государственной системы выдачи свидетельств авиационному персоналу подробно рассматриваются в последующих главах.

Глава 2

ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН ПО ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ

2.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1.1 В зависимости от объема и сложности авиационной деятельности государства и его административной структуры функции управления в области гражданской авиации в различных государствах осуществляются на различных уровнях. Например, в некоторых государствах может существовать отдельное министерство гражданской авиации; в других руководство гражданской авиацией может осуществляться департаментом или директоратом, входящим в министерство связи, министерство транспорта или какое-либо другое министерство, либо полуавтономным полномочным органом. Организация, отвечающая за управление деятельностью авиации, именуется в настоящем документе ведомством гражданской авиации (ВГА). Старшее должностное лицо, выполняющее функции руководителя ВГА, часто называется генеральным директором гражданской авиации или директором гражданской авиации и в настоящем документе упоминается как "директор".

2.1.2 В Приложении 1 делаются ссылки на полномочный орган по выдаче свидетельств, который является "полномочным органом, на который Договаривающимся государством возложена ответственность за выдачу свидетельств авиационному персоналу". Во многих государствах полномочным органом по выдаче свидетельств, упоминаемым в Приложении 1, является ведомство гражданской авиации. В таком случае круг полномочий директора должен включать в себя ответственность за выдачу свидетельств авиационному персоналу, осуществляющему эксплуатацию или техническое обслуживание воздушных судов, зарегистрированных в государстве, или предоставляющему услуги по управлению воздушным движением. Как правило, эта ответственность в большей или меньшей степени возлагается на работающий под руководством директора отдел выдачи свидетельств, который осуществляет функции и административные процессы выдачи свидетельств, квалификационных отметок или других удостоверений авиационному персоналу. Лицо, возглавляющее отдел выдачи свидетельств, именуется в настоящем документе "начальником отдела выдачи свидетельств авиационному персоналу".

2.1.3 В современных ВГА отдел выдачи свидетельств авиационному персоналу (PEL) может иметь разные названия, например, отделение, секция, департамент или отдел подготовки кадров и выдачи свидетельств или отделение по проведению экзаменов и выдаче свидетельств. В настоящем руководстве термин "отдел PEL" будет использоваться в тех случаях, когда имеется в виду подразделение, ответственное за выдачу свидетельств и осуществление деятельности, о которой подробно говорится в этом руководстве.

2.1.4 Аналогично ВГА, которое может создаваться на различных уровнях и занимать разное место в общей административной структуре государства, отдел PEL может функционировать на различных уровнях. В каждом государстве следует установить наиболее целесообразную для него структуру. Независимо от выбранной организационной структуры предполагается, что отдел PEL будет выполнять функции и обязанности, указанные в разделе 2.2.

2.2 ЗАДАЧИ ОТДЕЛА PEL

2.2.1 Общие положения

2.2.1.1 Чтобы выполнять свои обязанности отдел PEL должен решать много задач, которые как правило формируются в пяти основных функциональных областях: проведение экзаменов (летные экипажи, персонал по техническому обслуживанию воздушных судов, диспетчеры управления воздушным движением и т. д.), подготовка персонала, регулирование и административное управление. В некоторых государствах организационная структура базируется на этих функциях. В других государствах могут иметь место иные названия и сочетания обязанностей. Однако каждый отдел PEL должен прямо или косвенно выполнять эти функции.

2.2.1.2 Кроме того, отдел PEL может быть призван сотрудничать или помогать в проведении расследования авиационного происшествия или инцидента. В настоящем руководстве эта задача дополнительно не уточняется, но она обычно подпадает под пять основных функциональных областей, описываемых в разделах 2.2.2–2.2.6, в зависимости от характера расследования.

2.2.2 Задачи, связанные с проведением экзаменов

Задачи, связанные с проведением экзаменов, являются сложными и требуют большого опыта и высокого уровня экспертных знаний в различных областях выдачи свидетельств (как правило, летные экипажи, персонал по техническому обслуживанию воздушных судов и диспетчеры управления воздушным движением). Выполнение этих задач требует также высокой степени технической точности и профессиональной этики, а также здравого суждения. Поскольку таких специалистов высокой квалификации часто не хватает, некоторые государства для проведения экзаменов и, в частности, летных и практических испытаний используют сотрудников департаментов производства полетов, летной годности и управления воздушным движением. Эти сотрудники являются экзаменаторами ВГА, обученными и обладающими квалификацией для проведения экзаменов. Задачи, связанные с проведением экзаменов, под надзором ВГА могут быть также возложены на внешнюю организацию или соответствующего внешнего специалиста (на "назначенного экзаменатора", обладающего должной квалификацией). Экзаменационные задачи включают в себя:

- a) разработку программ письменных экзаменов для членов летного экипажа, персонала по техническому обслуживанию воздушных судов, диспетчеров управления воздушным движением и персонала по наземным операциям, которые обращаются за получением или продлением действия свидетельств или за внесением новых типов воздушных судов, квалификационных отметок или разрешений в свои свидетельства;
- b) проверку, оценку письменных тестов и выставление отметок;
- c) организацию проведения необходимых устных экзаменов по различным специальностям;
- d) организацию проведения летных экзаменов и испытаний на тренажерах с последующей подготовкой необходимых докладов об их результатах;
- e) организацию проведения требуемых практических тестов и подготовку необходимых докладов об их результатах;
- f) согласование с главным медицинским специалистом ВГА аспектов, касающихся медицинского освидетельствования и выдачи медицинских заключений в соответствии с положениями Приложения 1 и вспомогательным инструктивным материалом, содержащимся в документе Дос 8984;

- g) организацию проведения необходимых экзаменов на владение языком;
- h) участие в деятельности комитетов и консультативных групп в целях рассмотрения и внесения рекомендаций по совершенствованию программ проведения экзаменов, экзаменационных вопросов, практических тестов и вопросов выдачи свидетельств.

2.2.3 Задачи, связанные с выдачей свидетельств

К таким задачам относятся обычные задачи, связанные с фактической выдачей и обновлением свидетельств авиационного персонала, и они включают в себя:

- a) разработку подробных процедур для сотрудников по выдаче свидетельств как главного отдела, так и региональных отделений;
- b) проведение оценки свидетельств и удостоверений других государств, а также квалификации военных летчиков и выполнение соответствующих действий, включая проведение консультаций с государством выдачи свидетельства (ГВС), при необходимости;
- c) рассмотрение ограничений и опыта последнего времени членов летного экипажа, персонала по техническому обслуживанию, диспетчеров управления воздушным движением и сотрудников по наземным операциям и выполнение необходимых действий;
- d) рассмотрение и изучение заявлений о выдаче свидетельств и связанных с ними документов и внесение рекомендаций относительно действий, которые должны быть предприняты соответствующими подразделениями;
- e) выдачу и возобновление действия свидетельств, внесение квалификационных отметок и предоставление временных утверждений или специальных разрешений.

2.2.4 Задачи, связанные с подготовкой персонала

Эти задачи охватывают деятельность, связанную с сертификацией и утверждением учебных организаций (или училищ) и программ подготовки персонала и надзором за ними, а также проведением начальной подготовки и переподготовки персонала ВГА. Данные задачи включают в себя:

- a) изучение стандартов подготовки персонала и внесение необходимых рекомендаций по совершенствованию отечественных и иностранных учебных программ и надзор за ними;
- b) разработку и выполнение планов наблюдения за различными видами деятельности в области авиационной подготовки;
- c) рассмотрение учебных планов и программ, представляемых на утверждение, и выполнение соответствующих действий;
- d) утверждение учебных организаций и учебных подразделений в эксплуатационных организациях и организациях по техническому обслуживанию, органах управления воздушным движением, предприятиях-изготовителях и других утвержденных учреждениях, в зависимости от конкретного случая;

- e) квалификационную оценку тренажерных устройств имитации полета, их периодическую переоценку и санкционирование их использования для выполнения определенных учебных задач;
- f) ведение, при необходимости, постоянного надзора за деятельностью утвержденных учебных организаций совместно с другими Договаривающимися государствами;
- g) организацию соответствующей начальной подготовки и переподготовки персонала ВГА;
- h) создание и ведение журналов учета подготовки персонала.

Примечание. Организация подготовки персонала ВГА и ведение журналов учета подготовки, указанные в подпунктах g) и h), могут контролироваться отдельным учебным департаментом ВГА или совместно несколькими департаментами ВГА при условии надлежащего проведения начальной подготовки и переподготовки.

2.2.5 Задачи, связанные с регулированием

Задачи, связанные с регулированием, охватывают разработку и поддержание нормативного обеспечения выдачи свидетельств авиационному персоналу и включают в себя:

- a) составление и доработку нормативных положений и правил (или конкретных эксплуатационных регламентов), касающихся подготовки и выдачи свидетельств авиационному персоналу, и внесение поправок в них;
- b) обеспечение соблюдения законов и нормативных положений в области выдачи свидетельств;
- c) разработку процедур с учетом передовой практики и применимых стандартов качества.

2.2.6 Административные задачи

Административные задачи включают в себя:

- a) поддержание современной, эффективной и надежной системы регистрации выдачи свидетельств, сертификации, назначений, утверждений и разрешений;
- b) ведение реестров экзаменаторов ВГА и назначенных экзаменаторов;
- c) ведение библиотеки отдела PEL;
- d) обеспечение отдела PEL принадлежностями, оборудованием и приспособлениями;
- e) поддержание актуальности всех нормативных материалов и документов PEL, используемых сотрудниками;
- f) составление и распространение графиков проведения экзаменов совместно с главным экзаменатором (экзаменаторами);
- g) при проведении экзаменов с использованием печатной документации – печатание и сверку экзаменационных работ и своевременное распространение их согласно опубликованным графикам;

- h) ведение обычной переписки по таким вопросам, как учебно-инструктивный материал, сроки проведения экзаменов, формы заявлений и плата за сдачу экзамена;
- i) контакты с общественностью, при необходимости, по вопросам, касающимся:
 - 1) запланированных экзаменов;
 - 2) просьб о предоставлении пояснительных брошюр и запросов относительно организации экзаменов;
 - 3) заявлений о выдаче свидетельств, квалификационных отметок и разрешений или о допуске к сдаче экзаменов;
 - 4) просьб о разъяснении нормативных положений;
- j) ведение обычной переписки, касающейся заявлений о выдаче свидетельств или квалификационных отметок, летных экзаменов, или по другим типичным административным вопросам;
- k) обработку всех заявлений о выдаче свидетельств и подготовку материала для рассмотрения и принятия решений техническими сотрудниками по выдаче свидетельств;
- l) заполнение форм свидетельств и подготовку свидетельств к официальному подписанию;
- m) управление компьютерной системой отдела PEL.

2.3 ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА ОТДЕЛА PEL

2.3.1 Общие положения

2.3.1.1 Чтобы эффективно выполнять свои функции, отдел PEL должен быть соответствующим образом организован и укомплектован квалифицированным персоналом. Штат сотрудников отдела будет зависеть от объема осуществляемой в государстве деятельности в области гражданской авиации и количества выдаваемых свидетельств. Государство, выдающее небольшое количество свидетельств, может выполнять положения Приложения 1 путем приведения масштабов своей деятельности в соответствие с теми потребностями в сфере выдачи свидетельств, которые оно может удовлетворять в пределах имеющихся у него ресурсов, или путем обращения к другим государствам или организациям за помощью в предоставлении услуг, которые в данный момент могут выходить за рамки его возможностей. В крупной организации повседневная работа отдела PEL может выполняться в отдельных региональных зонах.

2.3.1.2 Чтобы проиллюстрировать широкий ряд возможных вариантов организации отдела PEL, ниже приводятся примеры организационных структур и функций для трех различных уровней деятельности. Структуры многих отделов PEL не будут точно такими, какие здесь описываются, но могут занимать место где-то между тремя нижеуказанными примерами и иметь уникальное сочетание функций.

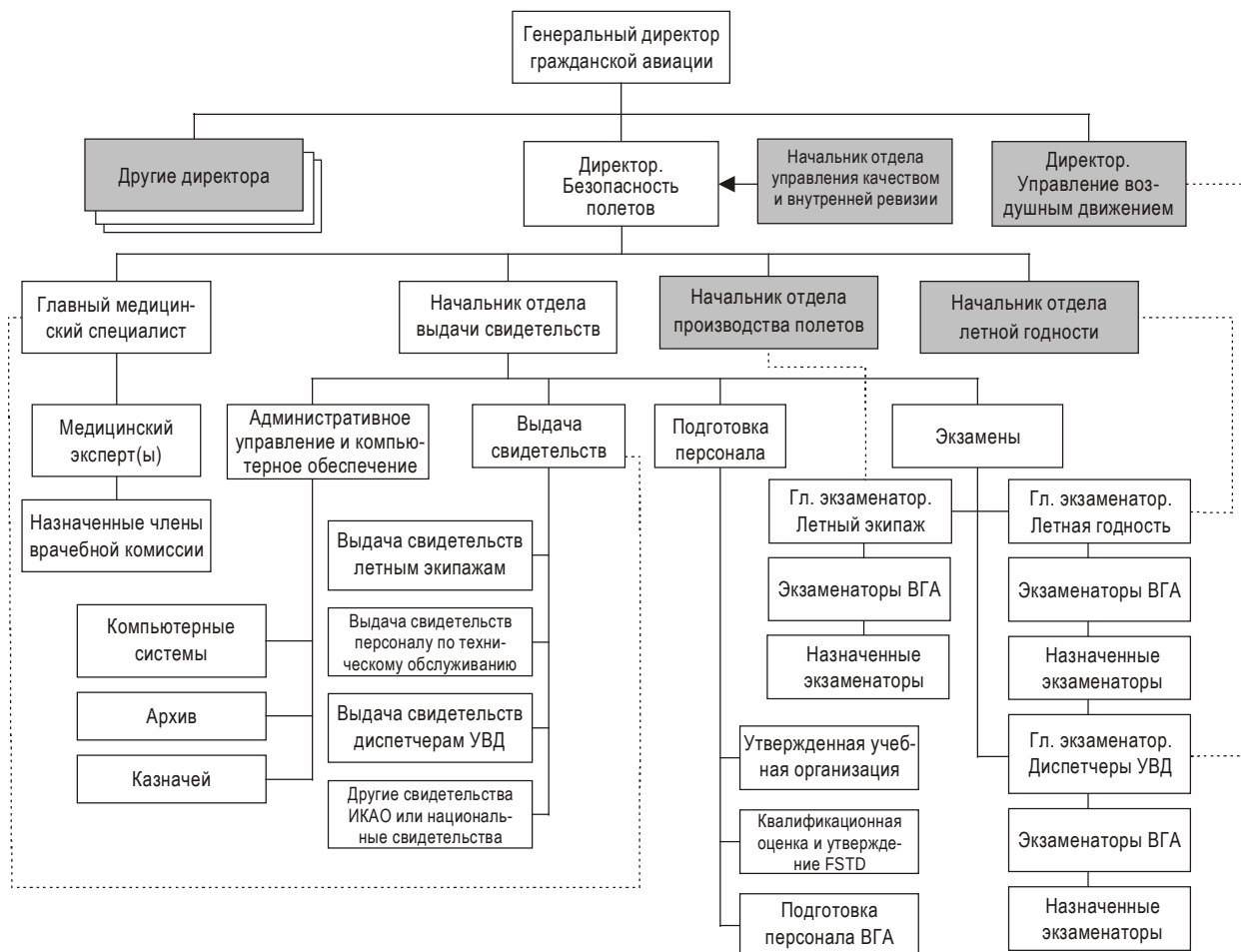


Рис. I-2-1. Организационная структура типичного крупного отдела PEL и его взаимосвязи с другими директоратами и отделами ВГА

2.3.2 Крупный отдел PEL

2.3.2.1 Крупный отдел PEL – это отдел, который уполномочен и способен выполнять все задачи и функции, указанные в разделе 2.2. Отдел такого типа обычно организуется таким образом, чтобы охватывать эти функциональные области, и он может также иметь одно или несколько региональных отделений. Обязанности в таком случае обычно распределяются: например, головной отдел PEL может отвечать за разработку политики и процедур, касающихся требований к кандидатам на получение свидетельств в отношении знаний и умения, а региональные отделения могут организовывать проведение летных и практических тестов и конкретных экзаменов.

2.3.2.2 На рис. I-2-1 иллюстрируется организационная структура типичного крупного отдела PEL и его взаимосвязи с другими директоратами и отделами ВГА.

Примечание 1. В этом примере упомянутые в разделе 2.2.5 задачи отдела PEL, связанные с регулированием, выполняются в соответствующих случаях департаментами выдачи свидетельств,

подготовки персонала, проведения экзаменов и административного управления и компьютерного обеспечения. Задача проведения внутренней ревизии и контроля качества, упомянутая в разделе 2.6, должна выполняться другим директором ВГА (например, директором управления качеством и внутренней ревизии).

Примечание 2. Пунктирная линия между двумя рамками на рис. I-2-1 указывает на необходимость тесной координации между функциональными областями, обозначаемыми этими рамками.

2.3.3 Отдел PEL среднего размера

Отдел PEL среднего размера может непосредственно выдавать все свидетельства¹ или, в зависимости от масштабов и структуры своей авиационной отрасли, выдавать некоторые типы свидетельств путем конверсии свидетельств других государств. Некоторые государства считают более эффективным не укомплектовывать полностью штаты различных подразделений по проведению экзаменов, а пользоваться услугами инспекторов по производству полетов, инспекторов по летной годности, инспекторов по УВД или уполномоченных организаций/назначенных лиц для выполнения некоторых или всех задач, связанных с проведением экзаменов. Медицинские заключения обычно делаются внешними назначенными членами врачебной комиссии под контролем медицинского эксперта ВГА. Ниже указаны общие функции отдела PEL среднего размера:

а) Функции, связанные с проведением экзаменов:

- письменные экзамены (проводимые отделом PEL или другим утвержденным подразделением) с целью обеспечения непосредственной выдачи различных типов свидетельств;
- летные или практические экзамены, проводимые экзаменаторами ВГА или назначенными экзаменаторами;
- медицинские заключения, производимые назначенными членами врачебной комиссии.

б) Функции, связанные с выдачей свидетельств:

- подробные процедуры выдачи, конверсии или подтверждения действительности свидетельств, при необходимости;
- система назначения экзаменаторов и надзора за их деятельностью (для проведения летных или практических экзаменов и подготовки медицинских заключений по согласованию с медицинским отделом).

с) Функции, связанные с подготовкой персонала:

- утверждение ограниченных местных программ подготовки персонала;
- утверждение иностранных учебных программ и учебных организаций (возможно, на основе утверждения государством, в котором проводится подготовка);
- начальная подготовка и переподготовка персонала ВГА с ведением соответственного учета (выполнение этой функции координируется с другими директоратами).

д) Административные функции и функции, связанные с компьютерным обеспечением:

- правильное и надежное ведение учета;

1. Т. е. соответствующие экзамены организуются и проводятся на местном уровне.

- периодическое проведение экзаменов;
- ведение библиотеки, содержащей применимые текущие национальные и иностранные правила в области PEL и документы ИКАО (SARPS и инструктивный материал).

е) Необходимые законы и правила:

- авиационный закон, наделяющий ВГА полномочиями на разработку, внедрение и обеспечение выполнения правил в области PEL (включая правила подготовки медицинского заключения);
- правила PEL высокого уровня с указанием свидетельств, квалификационных отметок, удостоверений и разрешений, которые могут выдаваться государством, наряду со связанными с ними правами;
- подробные правила PEL, содержащие требования к выдаче свидетельства, квалификационной отметки, утверждения, удостоверения или разрешения, а также условия сохранения их действительности. Правила должны также разрешать директору конвертировать в национальное свидетельство или признавать действительным выданное другим Договаривающимся государством свидетельство, которое отвечает требованиям Приложения 1 ИКАО и национальным требованиям;
- подробные правила PEL по проведению медицинского освидетельствования и выдаче медицинского заключения.

ф) Основные обязанности сотрудников:

- следовать документально подтвержденным процедурам выдачи свидетельств;
- следить за тем, чтобы свидетельства других государств, представленные для придания им силы или конверсии, были подлинными, действительными и отвечали требованиям ИКАО;
- понимать права и ограничения свидетельств и квалификационных отметок других государств, представленных для придания им силы или конверсии;
- устанавливать соответствующие ограничения в отношении подтверждения действительности или конверсии свидетельства другого государства (например, права, дата истечения срока действия);
- выдавать квалификационные отметки о типе;
- вести надлежащий учет всех действий;
- назначать и контролировать экзаменаторов;
- организовывать письменные и летные экзамены на получение свидетельств пилота-любителя (самолет) и прочих типов непосредственно выдаваемых свидетельств и квалификационных отметок, а также подготовку медицинских заключений по всем выдаваемым свидетельствам;
- продлевать действие свидетельств и квалификационных отметок (применительно к свидетельствам с ограниченным сроком действия);
- обеспечивать соблюдение законов и правил;
- координировать с главным медицинским специалистом действия по проведению медицинского освидетельствования и выдаче медицинских заключений.

2.3.4 Небольшой отдел PEL

2.3.4.1 Деятельность небольшого отдела PEL обычно ограничивается приданием силы иностранным свидетельствам. Такая ситуация подходит для государств, имеющих лишь небольшую авиационную отрасль и не располагающих авиацией общего назначения (или имеющих весьма ограниченный уровень деятельности авиации общего назначения). Основным преимуществом такой организации дел является то, что государству нет необходимости устанавливать какой-либо тип технически сложной функции проведения экзаменов,

требующей привлечения экспертов и опытных специалистов, которые могут отсутствовать на местном уровне. Небольшой отдел PEL не утверждает программы подготовки персонала и учебные организации. Ниже указаны общие функции небольшого отдела PEL:

a) Функции, связанные с проведением экзаменов:

- письменные экзамены государством не проводятся, кроме проверки знания национального авиационного законодательства.

b) Функции, связанные с выдачей свидетельств:

- выполняются только процедуры, необходимые для придания силы иностранным свидетельствам.

c) Функции, связанные с подготовкой персонала:

- первоначальная подготовка и переподготовка персонала ВГА с ведением соответствующего учета.

d) Административные вспомогательные функции:

- правильное и надежное ведение учета.

e) Необходимые законы и правила:

- авиационный закон, наделяющий ВГА полномочиями на разработку, внедрение и обеспечение выполнения правил PEL (включая правила подготовки медицинского заключения);
- правила PEL высокого уровня, указывающие свидетельства и квалификационные отметки, которым государство может придавать силу наряду со связанными с ними правами;
- подробные правила PEL, содержащие требования к приданию силы свидетельству, которые могут быть весьма простыми и только гласить, что директор может подтверждать действительность свидетельства, выданного другим Договаривающимся государством и отвечающего требованиям Приложения 1 ИКАО.

f) Основные обязанности сотрудников:

- следить за тем, чтобы свидетельства, представленные для придания им силы, были подлинными и отвечали требованиям ИКАО;
- понимать права и ограничения иностранных свидетельств, представленных для придания им силы;
- устанавливать соответствующие ограничения в отношении придания силы иностранному свидетельству (например, права, дата истечения срока действия);
- вести надлежащий учет всех действий.

2.3.5 Медицинский отдел

2.3.5.1 Во всех крупных и некоторых средних полномочных органах по выдаче свидетельств имеется отдельный медицинский отдел, обеспечивающий выполнение необходимых медицинских тестов, проведение медицинского освидетельствования и выдачу медицинских заключений. Медицинский отдел обычно функционирует независимо от отдела PEL, однако между ними должна осуществляться тесная координация

действий и взаимосвязь. Медицинский отдел обычно входит в состав директората по безопасности полетов, как показано на рис. I-2-1.

2.3.5.2 Главный медицинский специалист (СМО) возглавляет медицинский отдел и, несмотря на то, что он подчиняется директору по безопасности полетов, принимает окончательные решения относительно годности кандидатов по состоянию здоровья. СМО руководит подготовкой и рассмотрением подробных предписаний и условий, связанных с медицинскими заключениями по кандидатам. Кроме того, СМО назначает медицинских экспертов и членов врачебной комиссии. В небольших организациях СМО может быть единственным медицинским экспертом.

2.3.5.3 Некоторые квалифицированные и опытные врачи, не входящие в состав полномочного органа по выдаче свидетельств, могут привлекаться в качестве "назначенных членов врачебной комиссии" (или специалистов под сходным названием) для оказания помощи в удовлетворении потребностей, связанных с подготовкой медицинских заключений. В целом под термином "член врачебной комиссии" в настоящем руководстве имеется в виду либо член врачебной комиссии, работающий в ВГА, либо назначенный член врачебной комиссии. Государство, считающее создание медицинского отдела нецелесообразным, может передавать свои медицинские функции другим государствам путем признания медицинских заключений, выдаваемых определенными государствами. Инструктивный материал по процедурам небольших медицинских отделов содержится в главе 8 части II. Ниже указаны общие функции медицинского отдела:

a) Функции, связанные с освидетельствованием:

- медицинские освидетельствования, проводимые членами врачебной комиссии.

b) Функции, связанные с выдачей свидетельств:

- заключения, выдаваемые членами врачебной комиссии или медицинским экспертом(ами).

c) Функции, связанные с подготовкой персонала:

- квалификация членов врачебной комиссии должна быть продемонстрирована до их назначения;
- члены врачебной комиссии должны пройти начальную подготовку и периодически проходить переподготовку.

d) Административные вспомогательные функции:

- хранение конфиденциальных медицинских документов отдельно от документов PEL.

e) Требуемые законы и правила:

- подробные медицинские правила выполнения медицинских стандартов Приложения 1 с использованием инструктивного материала, содержащегося в документе Doc 8984.

f) Основные обязанности сотрудников:

- выполнение документально подтвержденных процедур выдачи медицинских заключений;
- обеспечение полного и надлежащего документального подтверждения и учета всех решений;
- назначение членов врачебной комиссии, работающих в ВГА, и внешних членов врачебной комиссии и надзор за их деятельностью;
- проверки медицинских заключений членов врачебной комиссии (напр. выборочные).

2.4 УКОМПЛЕКТОВАНИЕ ШТАТОВ И КВАЛИФИКАЦИЯ ОСНОВНОГО ПЕРСОНАЛА

2.4.1 Предоставление предусмотренных свидетельствами прав участникам авиационной системы не может осуществляться удовлетворительно, если квалификация лица, принимающего решение, не будет по крайней мере равна квалификации, требуемой от кандидата на получение свидетельства. Некоторые государства могут делегировать определенные виды деятельности в области PEL другому утвержденному персоналу и/или другим утвержденным организациям для оказания помощи в некоторых специальностях, чтобы выполнить требования, которые не могут быть удовлетворительно выполнены отделом PEL. В некоторых государствах функции отдельных секций в структуре, проиллюстрированной на рис. I-2-1, осуществляются независимо от отдела PEL. В небольших государствах функции различных секций, указанных в структуре, могут объединяться или передаваться по договору внешним сторонам. Тем не менее основной персонал отдела PEL должен обладать нижеуказанной минимальной квалификацией:

- a) *Начальник отдела выдачи свидетельств авиационному персоналу* должен по крайней мере обладать технической квалификацией и экспертными знаниями члена летного экипажа или инженера по летной годности или диспетчера ОВД и хорошо разбираться в других сферах выдачи свидетельств. Это лицо должно обладать глубокими знаниями правил, практики и процедур выдачи свидетельств в сочетании с административными способностями и качествами руководителя.
- b) *Начальник секции проведения экзаменов и главные экзаменаторы* должны обладать большим опытом работы в качестве уполномоченного экзаменатора в конкретной специальности, а также глубокими знаниями правил, практики и процедур выдачи свидетельств в сочетании с административными способностями и качествами руководителя.
- c) *Начальник секции выдачи свидетельств* должен обладать большим опытом работы в качестве уполномоченного лица и/или обладателя свидетельства в конкретной специальности, а также глубокими знаниями правил, практики и процедур выдачи свидетельств в сочетании с административными способностями и качествами руководителя.
- d) *Начальник секции подготовки персонала* должен обладать большим опытом работы в качестве уполномоченного инструктора в конкретной специальности, а также глубокими знаниями правил, практики и процедур выдачи свидетельств в сочетании с административными способностями и качествами руководителя.
- e) *Главный медицинский специалист* должен обладать большим опытом работы в области нормативной авиационной медицины, а также глубокими знаниями медицинских требований и передовой медицинской практики. Это лицо должно обладать качествами руководителя, административными навыками и способностью самостоятельно принимать решения, касающиеся годности кандидатов по состоянию здоровья.
- f) *Начальник административной секции* должен обладать большим опытом работы в области административного управления производственной деятельностью, а также глубокими знаниями правил, практики и процедур выдачи свидетельств в сочетании с качествами руководителя.

2.4.2 В добавлении А к настоящей части содержатся примеры обязанностей начальника отдела выдачи свидетельств авиационному персоналу, главного экзаменатора, экзаменаторов, инспекторов учебных организаций и различного другого персонала, а также указываются квалификационные требования для некоторых из этих должностей.

2.5 ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ АДМИНИСТРАТИВНЫЙ ПЕРСОНАЛ

Многие из задач, связанных с выдачей свидетельств авиационному персоналу, носят административный характер. Вспомогательный административный персонал должен обладать квалификацией, аналогичной той, которая требуется для выполнения других административных функций. Персонал должен хорошо разбираться в оргтехнике и знать административные процедуры. Вспомогательный административный персонал играет важную роль в обеспечении эффективности и целостности государственной системы выдачи свидетельств авиационному персоналу. В связи с этим важно обеспечить, чтобы вспомогательный административный персонал обладал высокими моральными качествами и требуемыми знаниями для выполнения своих обязанностей. В идеальной ситуации каждый новый сотрудник должен пройти подготовку по применению средств и процедур отдела PEL и ознакомиться с концепцией и правилами, регулирующими выдачу свидетельств авиационному персоналу. Признается, что проводить официальную подготовку по конкретному предмету не всегда целесообразно, поэтому большинство сотрудников, относящихся к вспомогательному административному персоналу, проходят подготовку на рабочих местах. Тем не менее, важно обеспечить, чтобы начальная подготовка действительно имела место, что можно легко проверить, используя контрольный перечень элементов подготовки, в котором указываются все из требуемых учебных вопросов. После удовлетворительного выполнения каждого элемента подготовки контрольный перечень визируется как начальником, так и лицом, проходящим подготовку.

2.6 ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА И КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА

2.6.1 В целях обеспечения высокой квалификации сотрудников, занимающихся выдачей свидетельств авиационному персоналу, государства должны создать учебные программы, предоставляющие сотрудникам возможность пройти требуемую в их специальности начальную подготовку, специфическую подготовку и переподготовку, наряду со специальной подготовкой по соответствующим стандартам и внутренним процедурам, а также по специальным прикладным программам.

2.6.2 Следует создать внутреннюю систему проверки качества и контроля качества с целью обеспечения функционирования сотрудников по выдаче свидетельств авиационному персоналу на приемлемых уровнях и постоянного соблюдения стандартов и процедур государства.

2.6.3 Следует проводить анализ среднего времени, требуемого для выполнения каждого вида работы, и его результаты следует отражать в ежемесячных и ежегодных планах работы с целью предотвращения перегруженности отдельных сотрудников.

2.7 СРЕДСТВА И ОБОРУДОВАНИЕ

2.7.1 Средства и оборудование отдела PEL зависят в основном от уровня деятельности отдела. Независимо от масштабов средства должны отвечать следующим требованиям:

- a) *Свободный доступ публики.* Если это возможно, одну секцию отдела PEL следует полностью отделить от остальных подразделений ВГА, оборудовав отдельный вход, открывающий доступ широкой публике с минимальным, по возможности, уровнем охраны. Зона приема публики должна включать зал ожидания, где клиенты могут заполнять документы и формы и ждать вызова или завершения оформления своих документов.
- b) *Создание хороших условий работы для сотрудников.* Отдел PEL должен находиться в достаточно спокойном месте, чтобы позволить выполнять техническую и прочую работу,

требующую высокой концентрации (например, подготовка экзаменационных вопросов и т. д.). Должен также предоставляться свободный доступ к документам.

- с) *Надежное хранение конфиденциальных документов.* Большинство хранящихся в отделе PEL документов носят конфиденциальный характер и в целях обеспечения сохранности документов и контроля доступа к ним должны быть приняты надлежащие меры. Это требует хранения документации в запираемых шкафах, которые должны располагаться в безопасной зоне. Право доступа к различным документам в электронном и бумажном формате должно быть определено для каждого сотрудника и должны быть созданы соответствующие вспомогательные процедуры. Особенно это относится к экзаменационному материалу (если официально не требуется его размещение в общедоступном домене), конфиденциальность которого должна сохраняться на всех этапах, начиная с разработки, включая выпуск и распространение, и кончая доставкой.

2.7.2 Практический способ выполнения этих противоречивых требований заключается в четком разделении общедоступных и закрытых зон отдела PEL.

2.7.3 Процесс выдачи свидетельств требует широкого взаимодействия с кандидатами, эксплуатантами, учебными организациями, поставщиками обслуживания и полномочными органами гражданской авиации других государств. В связи с этим крайне важно, чтобы отдел PEL имел свободный доступ к средствам телефонной (внутренней и международной) и факсимильной связи и к электронной почте. Необходимо также иметь подключение к Интернету, поскольку он не только предоставляет возможности электронной почты, но и открывает доступ к новейшей информации, например, о правилах и процедурах других стран, которая часто необходима в процессе выдачи свидетельств. Создание веб-сайта, предоставляющего всю соответствующую информацию (правила, процедуры, размеры платы, часы работы, формы, адреса), может существенно повысить качество обслуживания и одновременно уменьшить загруженность сотрудников.

2.8 ВЕДЕНИЕ УЧЕТА

Примечание. Пример процедур внедрения системы учета в соответствии разделом 2.8 приводится в дополнении А главы 4 части II.

2.8.1 Содержание и целостность документации

Каждый полномочный орган по выдаче свидетельств должен вести документацию в подтверждение любого действия по выдаче свидетельства, предпринятого полномочным органом в отношении каждого кандидата на получение свидетельства и обладателя свидетельства. Основные характеристики хорошей системы учета:

- а) *Полнота.* Документы, хранящиеся полномочным органом по выдаче свидетельств, должны быть достаточным документальным подтверждением каждого действия по выдаче свидетельства и позволять отслеживать историю выдачи каждого свидетельства.
- б) *Целостность.* Важно обеспечивать целостность документов путем недопущения их несанкционированного удаления или изменения. Обычно это требует надлежащей регистрации каждого внесенного в файл документа и наличия соответствующей процедуры контроля доступа к файлам. Это относится как к бумажным, так и к компьютеризированным документам.

- с) *Свободный доступ уполномоченного персонала.* Уполномоченный персонал всех подразделений полномочного органа по выдаче свидетельств должен иметь свободный доступ к информации, содержащейся в документах, касающихся выдачи свидетельств. Поскольку это требование, возможно, трудно согласуется с требованием об обеспечении целостности документации, соответствующие процедуры предоставления доступа должны разрабатываться и внедряться весьма тщательно.

2.8.2 Организация учетной документации

2.8.2.1 Традиционно документы, имеющиеся у полномочного органа по выдаче свидетельств, включают в себя письменный реестр персональных свидетельств, дополненный индивидуальными файлами, в которых содержатся резюме всех предпринятых действий по выдаче свидетельств и все личные документы кандидата, такие, например, как медицинское заключение (за исключением личных медицинских подробностей), результаты летных экзаменов и письменных тестов и корреспонденция в хронологическом порядке. Однако в тех случаях, когда количество действующих свидетельств превышает несколько сотен, компьютерная система становится необходима либо для дополнения, либо для замены бумажной документации.

2.8.2.2 Важно также иметь систему резервного копирования документации в целях обеспечения непрерывности работы в случае крупного бедствия. При полной компьютеризации документов дублировать данные на регулярной основе (путем, например, ежедневного инкрементного дублирования и полного дублирования на еженедельной основе) и надежно хранить резервные данные вне объекта весьма легко. Если система учета полностью или частично основана на бумажной документации, то создание всеобъемлющей системы резервного копирования и ее регулярное обновление может быть очень сложной задачей. Тем не менее дублирование такой важной информации, как реестр персональных свидетельств, включая важные подробности о всех выданных свидетельствах и квалификационных отметках, необходимо производить в любом случае.

2.8.3 Архивное хранение документов

Каждый полномочный орган по выдаче свидетельств должен установить правила сдачи в архив недействующих личных документов. Недействующие документы рекомендуется хранить по крайней мере пять лет, а затем уничтожать. Правила архивного хранения документов должны также соответствовать общим требованиям государства к ведению архивов.

2.9 БИБЛИОТЕКА И СПРАВОЧНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

Экзаменаторам потребуется ряд нормативно-правовых документов государства и доступ к библиотеке материалов, содержащих соответствующую современную техническую информацию. Начальник отдела выдачи свидетельств авиационному персоналу и главные экзаменаторы, инструкторы и инспектора отдела PEL при необходимости должны будут иметь доступ к подборкам документов ИКАО, нормативным материалам других государств и другой необходимой технической документации. Среди технических сотрудников полезно распространять соответствующие авиационные журналы.

Глава 3

НОРМАТИВНАЯ СИСТЕМА, РЕГУЛИРУЮЩАЯ ВЫДАЧУ СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ

3.1 ОБЯЗАННОСТИ ГОСУДАРСТВ

Как участник Чикагской конвенции, каждое Договаривающееся государство принимает на себя определенные обязательства и обязанности. В области выдачи свидетельств авиационному персоналу основные обязанности вытекают из положений статей 32, 33, 37, 38 и 39 Конвенции и их можно резюмировать следующим образом:

- a) обязательство выдавать или придавать силу свидетельствам летных экипажей, выполняющих полеты на воздушных судах, зарегистрированных в государстве (статья 32);
- b) обязательство признавать действительными на своей территории свидетельства, которые выданы или которым придана сила другими Договаривающимися государствами в тех случаях, когда они полностью отвечают требованиям Приложения 1 и используются на воздушном судне, зарегистрированном в государстве, которое выдало их или придало им силу (статья 33);¹
- c) обязательство обеспечивать максимально достижимую степень единообразия международных стандартов, рекомендуемой практики и процедур (статья 37);
- d) обязательство уведомлять ИКАО о любом различии между Стандартами ИКАО и собственными правилами и практикой (статья 38);
- e) обязательство вносить в любое свидетельство, не удовлетворяющее полностью условиям, установленным применимыми Стандартами ИКАО, перечень данных, по которым эти условия не соблюдаются (статья 39).

3.2 ОРГАНИЗАЦИЯ И СОДЕРЖАНИЕ НОРМАТИВНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ ГОСУДАРСТВА

3.2.1 Государства отвечают за принятие законов и нормативных положений и за составление правил (конкретных эксплуатационных регламентов) и процедур. Организация и иерархическая структура системы регулирования зависят от правовой системы государства, однако в целом базируются на следующей модели, используемой в настоящем руководстве:

- a) *законы* – наивысший или первичный уровень законодательства; они обычно предлагаются правительством и принимаются парламентом;

1. Каждое Договаривающееся государство сохраняет за собой право отказаться признать для целей выполнения полета над его собственной территорией удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные любому из его граждан другим Договаривающимся государством (статья 32 b)).

- b) *нормативные положения* – второй уровень законодательства; обычно вводятся в действие на министерском уровне;
- c) *правила* (конкретные эксплуатационные регламенты) – третий уровень; обычно вводятся в действие директором;
- d) *процедуры* (к ним относятся также распоряжения, инструкции или приемлемые средства обеспечения соответствия) – обычно вводятся в действие на уровне директората с санкции директора.

Примечание. Первичное авиационное законодательство, составляющее основу критического элемента КЭ-1 системы контроля за обеспечением безопасности полетов, включает в себя законы и нормативные положения в области PEL, упомянутые в пп. 3.2.1 а) и b) выше. Конкретные эксплуатационные регламенты, составляющие основу критического элемента КЭ-2 системы контроля за обеспечением безопасности полетов, включают в себя правила PEL, упомянутые в п. 3.2.1 c) выше. Технический инструктивный материал, инструменты и важная с точки зрения безопасности полетов информация, которые составляют основу критического элемента КЭ-5 системы контроля за обеспечением безопасности полетов, включают в себя процедуры, упомянутые в п. 3.2.1 d) выше. Инструктивный материал по системам контроля за обеспечением безопасности полетов содержится в документе Doc 9734.

3.2.2 Типичное распределение различных элементов государственной системы регулирования в области выдачи свидетельств авиационному персоналу иллюстрируется в таблице I-3-1. Фактическое распределение зависит от правовой системы государства. Однако при подготовке нормативных положений и определении уровня, на котором они должны быть установлены, следует учитывать следующие элементы:

- a) Процедура внесения поправок в законодательство (законы) высшего (первичного) уровня и законодательство (нормативные положения) второго (вторичного) уровня (подзаконные нормативные акты) нередко является сложной и длительной. Таким образом, первичное и вторичное законодательство и аналогичные правовые документы не подходят для использования в качестве подробных нормативных положений, в которые регулярно должны вноситься поправки, чтобы идти в ногу с динамичным характером развития гражданской авиации.
- b) В качестве общего принципа рекомендуется выбирать самый низкий уровень законодательства, подходящий для достижения цели конкретного требования.
- c) Полномочия на выпуск законодательных актов любого уровня следует устанавливать законодательным актом более высокого уровня. Например, если директор наделяется полномочиями на установление правил, эти полномочия должны быть ясно оговорены в нормативном положении или законе.
- d) Основные элементы системы регулирования (по крайней мере Стандарты ИКАО) должны быть полностью обеспечены правовой санкцией. Невыполнение обеспеченных правовой санкцией нормативных положений должно быть основанием для уголовного или административного преследования. Во многих государствах нормативные положения более низкого уровня(ей) (процедуры, консультативные и пояснительные материалы) установлены в качестве инструктивного материала или в целях описания приемлемых средств обеспечения выполнения требований законодательства более высокого уровня. В результате они вовсе не обязательно являются обеспеченным правовой санкцией средством достижения целей, установленных первичным законодательством и нормативными положениями.

3.3 РАЗРАБОТКА И ОБЕСПЕЧЕНИЕ АКТУАЛЬНОСТИ НОРМАТИВНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ

3.3.1 Разработка и обеспечение актуальности нормативных положений, необходимых для государственной системы выдачи свидетельств авиационному персоналу, – сложный и требующий значительных усилий процесс. Это может быть проблемой для небольших государств или государств с ограниченными техническими и/или финансовыми ресурсами. У государств имеется три варианта разработки и обеспечения актуальности национальных нормативных положений. Первый вариант заключается в разработке полного комплекта нормативных положений; второй – в принятии Приложения 1 в качестве национальных правил, регулирующих выдачу свидетельств авиационному персоналу, а третий вариант заключается в принятии нормативных положений другого Договаривающегося государства. Каждый вариант имеет свои преимущества и недостатки, которые резюмируются в таблице I-3-2.

Таблица I-3-1. Распределение различных элементов государственной системы регулирования выдачи свидетельств авиационному персоналу между различными уровнями законодательства

<i>Уровень государственного регулирования</i>	<i>Соответствующие документы ИКАО</i>	<i>Основное содержание</i>
Законы или высший уровень авиационного законодательства	Чикагская конвенция	Требование о том, чтобы каждый член летного экипажа имел свидетельство, которое выдано или которому придана сила государством регистрации (или государством эксплуатанта при наличии соглашения согласно статье 83 bis Чикагской конвенции) для выполнения полетов в национальном воздушном пространстве. Положения о принятии правил выдачи свидетельств соответствуют положениям Приложений к Чикагской конвенции
Авиационные нормативные положения или прочее основное авиационное законодательство	Приложения 1 и 6	Права, относящиеся к каждому свидетельству, и полномочия директора на установление требований к выдаче свидетельства. Полномочия директора: • разрабатывать, издавать и изменять правила (конкретные эксплуатационные регламенты), распоряжения, процедуры, бюллетени и т. д., в соответствии с нормативными положениями государства; • предоставлять освобождения от некоторых требований, предусмотренных нормативными положениями, если такие действия, по мнению директора, отвечают общественным интересам; • обеспечивать выполнение правил выдачи свидетельств; • выдавать, изменять, возобновлять, аннулировать, приостанавливать действие или подтверждать действительность свидетельств, квалификационных отметок или разрешений авиационного персонала; • обеспечивать, при необходимости, предоставление уполномоченному персоналу в любое время неограниченного доступа к таким местам и/или документам, необходимым для выполнения функций выдачи свидетельств авиационному персоналу, которые предусмотрены нормативными положениями государства; • передавать полномочия на выполнение функций выдачи свидетельств сотрудникам ВГА и другому персоналу, эксплуатантам, организациям по техническому обслуживанию и учебным организациям; • предпринимать необходимые действия по прекращению небезопасной для гражданской авиации деятельности, осуществляемой уполномоченными или имеющими разрешение персоналом и организациями (например, эксплуатантами, организациями по техническому обслуживанию и учебными организациями);

<i>Уровень государственного регулирования</i>	<i>Соответствующие документы ИКАО</i>	<i>Основное содержание</i>
		• заключать соглашения с другими ведомствами гражданской авиации о передаче, при необходимости, некоторых из функций полномочного органа по выдаче свидетельств
Правила или конкретные эксплуатационные регламенты	Приложение 1 и инструктивный материал	Подробные требования к выдаче свидетельств и квалификационных отметок. Требования к утверждению учебных организаций и программ подготовки персонала
Процедуры	Инструктивный материал	Руководство по летным экзаменам. Руководства по процедурам выдачи свидетельств авиационному персоналу. Консультативные циркуляры

Таблица I-3-2. Выгоды/недостатки трех вариантов разработки и обновления национальных нормативных положений государствами

<i>Варианты</i>	<i>Выгоды</i>	<i>Недостатки</i>
Нормативные положения разрабатываются на национальном уровне	• Нормативные положения соответствуют национальным требованиям и национальной правовой системе. • Изменения могут вноситься, если и когда они требуются. • Приложения ИКАО, типовые нормативные положения и/или иностранные нормативные положения могут использоваться в качестве основы национальных нормативных положений	• Разработка национальных нормативных положений требуют привлечения значительного числа экспертов. • Нормативная система требует постоянного обновления и приведения в соответствие с Приложениями ИКАО
Принятие Приложений ИКАО	• Национальные нормативные положения могут ограничиваться коротким текстом о применении Приложения 1 ИКАО, подкрепленного дополнительными положениями (см. следующую колонку). • Национальные нормативные положения обновляются автоматически по мере внесения изменений в Приложения, однако изменения должны контролироваться, чтобы дополнительных нормативных положений не требовалось	• Необходимо разрабатывать и обновлять дополнительные нормативные положения, так как Приложение 1 не охватывает всех аспектов выдачи свидетельств авиационному персоналу и не предоставляет государствам вариантов для их определения (см. таблицу I-3-3). • В нормативных положениях должна быть прямо указана каждая принятая и не принятая государством Рекомендуемая практика Приложения 1. • Необходимо издать правила обеспечения выполнения требований (не включены в Приложение 1), учитывая должным образом, что поскольку Приложения ИКАО сформулированы как Стандарты, обеспечить их выполнение как нормативных положений может быть сложно или даже невозможно. • Необходимо обеспечить, чтобы ВГА и пользователи были ознакомлены с действующим изданием Приложения 1 и имели доступ к нему.

<i>Варианты</i>	<i>Выгоды</i>	<i>Недостатки</i>
		- Приложения ИКАО содержат минимальные требования, не соответствующие конкретным национальным требованиям, которые должны быть определены и изданы в виде дополнительных нормативных положений. - Приложения ИКАО, возможно, потребуются переводить на национальный язык(и), чтобы обеспечить их понимание всеми сторонами
Принятие нормативных положений другого государства	- Национальные нормативные положения могут ограничиваться коротким текстом о применении положений другого государства. - Национальные нормативные положения обновляются автоматически по мере внесения изменений во вспомогательные нормативные положения	- Иностранные нормативные положения, возможно, потребуются переводить на национальный язык(и), чтобы обеспечить их понимание всеми сторонами. - Иностранные нормативные положения не соответствуют конкретным национальным требованиям, которые должны быть определены и изданы в виде дополнительных нормативных положений. - Иностранные нормативные положения могут быть чрезмерно сложными для удовлетворения потребностей государства. - Некоторые из положений, возможно, нельзя будет осуществить в силу местных условий. - Необходимо обеспечить, чтобы ВГА и пользователи были ознакомлены с действующим вариантом вспомогательных нормативных положений и имели доступ к нему.

Таблица I-3-3. Дополнительные нормативные положения, которые необходимо разработать и обновлять для выполнения Приложения 1

<i>Ссылки на Приложение 1*</i>	<i>Дополнительные нормативные положения</i>
Все пункты Рекомендуемой практики	Указать в нормативных положениях каждую принятую и непринятую государством Рекомендуемую практику
1.2.2.1	Установить условия придания силы иностранному свидетельству
1.2.3	Ограничить права только теми, которые предоставляются свидетельством
1.2.4.4	Назначить членов врачебной комиссии, имеющих соответствующую квалификацию и разрешение на медицинскую практику
1.2.5.1	Установить требования в отношении опыта последнего времени и подтверждения сохранения квалификации
1.2.8	Установить требования к утверждению учебных организаций и программ подготовки персонала
2.1.1.3.1, 3.1.1.1 и 4.1.2	Установить способ, с помощью которого демонстрируется соответствие требованиям к знаниям и умению для выдачи свидетельств или квалификационных отметок
2.1.3.2 с)	Составить список воздушных судов для полетов с одним пилотом, для которых требуется иметь квалификационную отметку о типе

<i>Ссылки на Приложение 1*</i>	<i>Дополнительные нормативные положения</i>
2.1.5.2 с)	Определить объем знаний на уровне ATPPL, требуемых от обладателя CPL, желающего получить квалификационную отметку о типе для полетов на воздушном судне с многочленным экипажем
2.1.6	Утвердить использование тренажерного устройства имитации полета для приобретения опыта и демонстрации умения
2.2.1	Установить требования, которым должен отвечать пилот-курсант
2.3.3.1.1, 2.3.4.1.1, 2.4.3.1.1, 2.4.4.1.1, 2.4.5.1.1, 2.6.3.1.1, 2.6.4.1.1, 2.6.5.1.1 и 3.3.1.3.1	Определить, какой зачет может получить кандидат за опыт работы в качестве члена летного экипажа под руководством инструктора на тренажерном устройстве имитации полета
2.3.3.1.1.1, 2.3.4.1.1.1, 2.4.3.1.2, 2.4.4.1.2, 2.4.5.1.3, 2.6.3.1.2, 2.6.4.1.2, 2.6.5.1.3 и 2.9.1.3.1.1	Определить, какой зачет может получить кандидат за опыт работы в качестве пилота воздушных судов других видов
3.2.1.3.1.1 и 3.3.1.3.1.1	Определить, какой зачет может получить кандидат за опыт работы в качестве пилота
4.3.1	Определить соответствующие меры по обеспечению того, чтобы диспетчеры воздушного движения-курсанты не создавали опасности для аэронавигации
4.5.2.2.3 и 4.5.2.4	Определить, какой зачет может получить кандидат, имеющий квалификационную отметку диспетчера УВД другой категории или запрашивающий одновременную выдачу двух квалификационных отметок
Глава 5	Нормативных положений не требуется, однако необходимо выполнять требования главы 5
Добавление 2**	Требовать в рамках государственной программы по безопасности полетов, чтобы утвержденная учебная организация, подверженная рискам для безопасности полетов, связанных с эксплуатацией воздушных судов, при предоставлении своих услуг внедряла приемлемую для государства систему управления безопасностью полетов, которая как минимум: a) определяет риски для безопасности полетов; b) обеспечивает принятие коррективных мер, необходимых для поддержания приемлемого уровня безопасности полетов; c) предусматривает проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки обеспечиваемого уровня безопасности полетов; d) имеет целью постоянное совершенствование общего функционирования системы управления безопасностью полетов
* Ссылки на Приложение 1 основаны на 11-м издании, включающем все поправки вплоть до поправки 170. ** Требования добавления 2, касающиеся управления безопасностью полетов, будут перенесены в новое Приложение 19 "Управление безопасностью полетов" в ноябре 2013 года.	

3.3.2 Один из вариантов, указанных в п. 3.3.1, состоит во включении Приложения 1 в национальные нормативные положения. Этот вариант весьма привлекателен, поскольку он обеспечивает полное соответствие международным стандартам. Однако, как указано в таблице I-3-3, в этом случае необходимо разработать и обновлять дополнительные нормативные положения, поскольку Приложение 1 не охватывает всех аспектов выдачи свидетельств авиационному персоналу.

3.3.3 Независимо от способа разработки национальных нормативных положений следует принимать во внимание следующие аспекты:

- a) К разработке новых нормативных документов необходимо привлекать пользователей. Это дает много выгод: обеспечивается полный учет всех аспектов и последствий новых положений до их введения в действие; облегчаются проблемы внедрения и гарантируется, что пользователи будут знать новые нормативные положения, когда они будут внедряться.
- b) Если государство принимает систему освобождений от своих требований, то в своих нормативных положениях ему следует ясно определить пункты, по которым могут предоставляться освобождения, а в официальных руководствах по процедурам ВГА следует пояснить условия и правила освобождения. Не предоставляются освобождения, допускающие отклонение от Стандартов ИКАО без предварительного уведомления ИКАО о различиях и оценки итогового влияния на международное признание свидетельств и квалификационных отметок. В любом свидетельстве, затрагиваемом освобождением, которое допускает отклонение от Стандартов Приложения 1, делается отметка в соответствии со статьей 39 Чикагской конвенции.
- c) Рекомендуются опубликовать ясный и краткий пояснительный материал, содержащий обоснования закона, нормативных положений и правил.
- d) Употребляемые формулировки должны быть ясными и краткими.
- e) В тех случаях, когда нормативные положения, правила и процедуры издаются на каком-либо другом языке помимо английского, целесообразно подготовить перевод на английский язык в целях облегчения международного взаимодействия.
- f) Положения, носящие обязательный характер, обозначаются (на английском языке) путем употребления слова "shall", а слово "should" употребляется в тексте для введения диспозитивных или рекомендательных положений.
- g) В случае ссылки на какой-либо документ, ее следует делать на текущее издание (учитывающее все поправки к документу, включая самую последнюю).
- h) Используемая система нумерации должна быть хорошо составлена для облегчения процесса поиска и наведения справок.
- i) Для предоставления перечня охватываемых вопросов следует иметь подробное оглавление.
- j) При первоначальном выпуске нового раздела на каждой странице этого раздела следует указывать дату выпуска.
- k) Поправки к существующему разделу следует обозначать порядковым номером и датой изменения или поправки на каждой измененной странице данного раздела.
- l) В тех случаях, когда в документе имеются измененные разделы или части, вместе с документом следует предоставлять список действующих страниц. Каждую страницу документа следует включать в список вместе с порядковым номером и датой изменения.
- m) Поправку, внесенную в любом пункте, на любой странице или в любом разделе, целесообразно таким-либо способом обозначить, чтобы упростить сравнение и соблюдение.
- n) В любых опубликованных новых изданиях или поправках следует указывать фактическую дату начала применения.

3.3.4 Наконец, нормативные положения следует регулярно обновлять, чтобы они соответствовали тенденциям развития и, в частности, поправкам к Приложениям к Чикагской конвенции.

3.4 РАЗЛИЧИЯ МЕЖДУ НАЦИОНАЛЬНЫМИ ПРАВИЛАМИ И ТРЕБОВАНИЯМИ ПРИЛОЖЕНИЯ 1 ИКАО

3.4.1 Общие положения

Статья 38 требует, чтобы каждое государство уведомляло ИКАО о любых различиях между Стандартами и процедурами ИКАО и своими собственными правилами и практикой. В свою очередь ИКАО публикует сведения о различиях в дополнении к Приложению 1, с тем чтобы другие государства могли знать о таких различиях. В прошлом дополнения выпускались в печатном виде, что затрудняло обновление информации. Начиная с 2012 года сведения о различиях с Приложением 1 будут представляться государствами в электронном формате, а дополнение будет публиковаться в Интернете (см. п. 3.4.2 ниже), что упростит своевременный выпуск информации о различиях и обеспечит ее актуальность и соответствие последним поправкам к Приложению.

3.4.2 Определение различий и уведомление о них ИКАО

3.4.2.1 Инструктивный материал о том, что является различием и как о нем следует уведомлять ИКАО опубликован ИКАО в "Памятке об уведомлении о различиях", которая прилагается к письму государствам ИКАО, в котором государства информируются о принятии поправки к Приложению. Есть два метода уведомления ИКАО о различиях: старый метод, заключающийся в представлении государствами письменных уведомлений с использованием формы в печатном виде (должен быть прекращен в 2012 году по истечении переходного периода), и новый метод электронного уведомления (с подписанным письменным подтверждением), который начал применяться в марте 2011 года. Оба метода описываются в добавлении В, которое содержит также сокращенный вариант памятки об уведомлении о различиях. Хотя в памятке говорится об уведомлении о различиях или соблюдении после принятия поправки к Приложению 1, она в равной степени применима к ситуации, когда различия существуют в связи с изменениями в национальных правилах. В случае поправки к Приложению 1 уведомление должно поступить в ИКАО как можно раньше, но не позднее 30 дней до начала применения поправки (обычно это 6–8 мес после ее принятия). В случае различий, обусловленных изменениями в национальных правилах, согласно статье 38 Чикагской конвенции уведомление должно быть сделано незамедлительно.

3.4.2.2 Директор должен ясно определить обязанности персонала ВГА, на который возлагается задача проведения анализа любой поправки к SARPS ИКАО или к национальным правилам и определение различий между SARPS ИКАО и национальными правилами. Директор должен внедрить соответствующие процедуры рассмотрения писем ИКАО государствам о поправках к Приложениям, представления, при необходимости, информации о различиях и возможного своевременного включения поправок к Приложениям ИКАО в национальные правила.

3.4.3 Влияние различий на международное признание свидетельств

Как отмечено в главе 1, статьи 33, 39 и 40 Чикагской конвенции касаются влияния различий на международное признание свидетельств. Основная идея этих трех статей заключается в том, что международное признание свидетельства зависит от соответствия обладателя свидетельства всем применимым минимальным Стандартам ИКАО. В тех случаях, когда правила государства являются более

требовательными, чем Стандарты ИКАО, об этом должно быть сообщено ИКАО с учетом п. 3.4.2 выше, однако согласно Чикагской конвенции такие свидетельства признаются на международном уровне, поскольку они отвечают всем применимым минимальным требованиям ИКАО.

3.4.4 Ситуации, когда необходимо проводить оценку различий

Статус различий между национальными правилами и Приложением 1 ИКАО следует оценивать всякий раз, когда:

- а) вносятся изменения в национальные правила выдачи свидетельств авиационному персоналу; оценку рекомендуется проводить в рамках процесса регулирования, с тем чтобы соблюдение Стандартов ИКАО оставалось высокоприоритетной задачей;
- б) ИКАО вносит поправку в Приложение 1; в официальном уведомительном письме ИКАО, которое рассылается за несколько месяцев до вступления поправки в силу, содержатся инструкции о том, каким образом и когда следует уведомлять ИКАО о любых различиях.

3.5 ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ПРАВИЛ

3.5.1 Выполнение правил – крайне важная часть системы обеспечения безопасности гражданской авиации. Большинство пользователей понимают необходимость и цель правил и принимают их безоговорочно. Однако поскольку правила выполняются не везде и не всегда, будут иметь место случаи, требующие привоприменительных действий. Важным элементом любой системы регулирования является понимание того, что выполнение правил будет обеспечиваться последовательно, неукоснительно и справедливо. В этой связи полномочному органу по выдаче свидетельств необходимо разработать эффективный механизм обеспечения выполнения.

3.5.2 Как правило проводится различие между административным и уголовно-процессуальным правоприменением. Административное правоприменение обычно осуществляется на уровне полномочного органа по выдаче свидетельств, а уголовно-процессуальное правоприменение – через суд или судебную систему.

3.5.3 Типичным правонарушением является невыполнение правил в области гражданской авиации. Такие правонарушения обычно рассматриваются директором на основе административных мер путем осуществления им своего права налагать гражданско-правовые санкции, такие, например, как штраф или приостанавливать действие, аннулировать или изменять такие авиационные документы, как свидетельства.

3.5.4 Более серьезные правонарушения как правило связаны с нарушениями первичного законодательства и обычно рассматриваются ВГА через суд. Этот раздел касается только административного правоприменения.

3.5.5 Любая система обеспечения выполнения правил требует наличия следующих компонентов:

- а) *Ясно определенные полномочия.* Полномочия лица, ответственного за обеспечение выполнения правил, должны быть ясно определены в самих правилах или в каком-либо правовом документе более высокого уровня. Таким лицом обычно является директор.

- b) *Ясно определенный процесс в рамках ВГА.* После выявления проблемы она должна быть доведена по управленческой цепи до сведения директора со всеми подробностями, чтобы можно было предпринять соответствующие действия.
- c) *Ясно определенные правоприменительные меры.* Возможные правоприменительные меры должны быть ясно определены; как правило, они включают право:
- 1) приостанавливать действие, отменять или аннулировать свидетельства, квалификационные отметки, разрешения или утверждения;
 - 2) препятствовать тому, чтобы лицо сдавало экзамен или обращалось за получением свидетельства, квалификационной отметки, разрешения или утверждения в течение определенного периода времени;
 - 3) налагать гражданско-правовые санкции; хотя правовыми системами некоторых стран это может не разрешаться, наложение штрафа нередко является весьма полезным средством принуждения, поскольку приостановление действия свидетельства, квалификационной отметки, разрешения или утверждения не всегда может быть практичной или подходящей мерой.
- d) *Последовательное, справедливое и твердое применение принудительных мер.* Как правило, это требует установления процедур, предусматривающих следующее:
- 1) указания относительно типа правоприменительных действий, соответствующих характеру правонарушения;
 - 2) процесс, позволяющий лицу, в отношении которого проводится расследование, изложить свои доводы;
 - 3) своевременные действия по обеспечению незамедлительного проведения расследования; принцип "задержка правосудия есть отказ в правосудии" здесь вполне применим.

3.6 КОНСУЛЬТАТИВНЫЕ ЦИРКУЛЯРЫ, ЦИРКУЛЯРЫ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ И NOTAM

Время от времени необходимо опубликовывать некоторую подробную информацию административного характера, например, расписания экзаменов, предлагаемые изменения к распоряжениям и другие сведения, касающиеся выдачи свидетельств. Это может делаться с помощью циркуляров аэронавигационной информации (AIC) или, если эта информация имеет достаточно важный и срочный характер, с помощью сообщений NOTAM. Информационные циркуляры по вопросам выдачи свидетельств могут издаваться в виде отдельных публикаций или в рамках AIC. В последнем случае целесообразно присваивать каждому из них соответствующий номер или придавать им другой легко различимый вид, например, использовать цветные страницы, с тем чтобы можно было легко найти циркуляры, касающиеся выдачи свидетельств авиационному персоналу. Информационные циркуляры могут публиковаться в Сборнике аэронавигационной информации (AIP) государства. Например, в AIP государства может быть включена информация по вопросам, касающимся обладателей свидетельств, выданных другими государствами.

3.7 ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ БРОШЮРЫ

ВГА может рассмотреть вопрос об опубликовании пояснительной брошюры, содержащей подробную информацию о процессе обращения за получением свидетельства и перечень соответствующих документов, необходимых кандидату для выполнения данного процесса, с указанием деталей публикации и предоставлением соответствующих форм заявлений. Брошюра может быть опубликована на общедоступном веб-сайте ВГА. В таком документе следует указать, что он предназначен только для сведения и его, возможно, потребуется обновлять при внесении изменений в процесс. В нем следует также ясно указать, что он является только информационным справочником.

3.8 ПОЛЕЗНЫЕ ВЕБ-САЙТЫ ДЛЯ ОЗНАКОМЛЕНИЯ С ГОСУДАРСТВЕННЫМИ ПРАВИЛАМИ, РАСПОРЯЖЕНИЯМИ И КОНСУЛЬТАТИВНЫМИ ЦИРКУЛЯРАМИ

Многие государства публикуют в Интернете свои законы, нормативные документы, правила, распоряжения, инструкции и прочие информационные бюллетени и бюллетени по вопросам безопасности полетов. Ниже приводится ряд полезных веб-сайтов, которые были легко доступны на момент подготовки настоящего раздела:

- a) сайт Европейского агентства по безопасности полетов (ЕАБП):
http://www.easa.europa.eu/ws_prod/index.html.

Страница с обзором документов: <http://www.easa.europa.eu/regulations/regulations-structure.php>, здесь вы можете получить доступ к основному постановлению EC216/2008 и к различным другим правилам и документам. Используйте меню "Legislation" (сверху), чтобы иметь другие опции.

Доступ к библиотеке вспомогательных документов Комитета по оценке производства полетов (ОЕВ) ЕАБП можно получить на сайте:

<http://www.easa.europa.eu/certification/experts/OEB-reports.php>;

- b) сайт Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки:
<http://www.faa.gov/>.

Страница с указанием документов: http://www.faa.gov/regulations_policies/. ФАУ также разработало типовые правила, которые приводятся на странице: http://www.faa.gov/about/initiatives/iasa/model_aviation/;

- c) сайт Министерства транспорта Канады:
<http://www.tc.gc.ca/>.

Страница с указанием документов: <http://www.tc.gc.ca/eng/civilaviation/regserv/cars/menu.htm>;

- d) сайт полномочного органа гражданской авиации Соединенного Королевства:
<http://www.caa.co.uk/>;

- e) сайт полномочного органа гражданской авиации Австралии:
<http://www.casa.gov.au/>.

Страница с указанием документов:

http://www.casa.gov.au/scripts/nc.dll?WCMS:STANDARD::pc=PC_90900;

- f) сайт полномочного органа гражданской авиации Новой Зеландии:
<http://www.caa.govt.nz>.

Законодательные акты и правила приводятся на странице: <http://www.caa.govt.nz/rules/rules.htm>;

- g) сайт полномочного органа гражданской авиации Южной Африки:
<http://www.caa.co.za/>.

3.9 ПОЛОЖЕНИЯ ИКАО

3.9.1 Положения ИКАО и другие соответствующие документы, как правило, содержатся в библиотеке отдела PEL (как указано в разделе 2.2.6 "Административные задачи" главы 2) на основе использования соответствующих процедур.

3.9.2 Каждому Договаривающемуся государству предоставляется, как минимум, два экземпляра каждого документа ИКАО. Кроме того, Договаривающиеся государства имеют доступ к веб-сайту сети ICAO-Net, где содержится электронная библиотека действующих документов ИКАО за исключением документов для служебного пользования. Адрес веб-сайта: <http://portal.icao.int>.

3.9.3 Отдельные лица или организации могут приобретать документы ИКАО в печатном виде или в электронном формате. Цены и условия продажи указаны на общедоступном веб-сайте ИКАО <http://www.icao.int>.

3.9.4 Большинство документов ИКАО имеется на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках.

Глава 4

КАКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТРЕБУЕТ НАЛИЧИЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА?

4.1 СВИДЕТЕЛЬСТВА ИКАО

4.1.1 Что такое свидетельство ИКАО?

В авиационном сообществе нередко делаются ссылки на "свидетельство ИКАО", в связи с чем многие полагают, что ИКАО действительно выдает свидетельства. Это не так. Термин "свидетельство ИКАО" является неофициальным, но широко используемым способом обозначения свидетельств, которые выдаются Договаривающимися государствами на основе SARPS, содержащихся в Приложении 1. В контексте настоящего руководства они включают в себя все свидетельства авиационного персонала, по которым в этом Приложении существуют положения.

4.1.2 Свидетельства членов летного экипажа

4.1.2.1 Статья 32 а) Чикагской конвенции требует, чтобы члены летного экипажа каждого воздушного судна, занятого в международной навигации, имели свидетельство, которое выдано или которому придана сила государством регистрации. Таким образом, государства должны выдавать свидетельства членов летного экипажа сразу после внесения воздушного судна в свой регистр. Это не означает, что государствам надлежит внедрять все классы свидетельств, предусмотренные Приложением 1; им необходимо внедрять только те свидетельства, которые требуются для обеспечения деятельности своей национальной авиации. Например, государствам, не разрешающим деятельность, связанную с использованием планеров или свободных аэростатов, ввиду отсутствия планеров или свободных аэростатов в их регистре или по другим причинам, нет необходимости устанавливать соответствующее свидетельство.

4.1.2.2 Свидетельства членов летного экипажа, предусмотренные Приложением 1:

а) свидетельства пилотов (глава 2 Приложения 1,)

- 1) свидетельство пилота-любителя (самолеты, дирижабли, вертолеты и воздушные суда с системой увеличения подъемной силы);
- 2) свидетельство пилота коммерческой авиации (самолеты, дирижабли, вертолеты и воздушные суда с системой увеличения подъемной силы);
- 3) свидетельство пилота многочленного экипажа применительно к самолету;
- 4) свидетельство линейного пилота авиакомпании (самолеты, дирижабли, вертолеты и воздушные суда с системой увеличения подъемной силы);
- 5) свидетельство пилота-планериста;
- 6) свидетельство пилота свободного аэростата;

b) свидетельства членов летного экипажа, кроме пилотов (глава 3 Приложения 1)

- 1) свидетельство бортинженера;
- 2) свидетельство штурмана;
- 3) свидетельство бортрадиста-радиотелефониста.

Примечание. В тех случаях, когда кандидат отвечает требованиям свидетельства бортрадиста-радиотелефониста, это может быть подтверждено в уже имеющемся у кандидата свидетельстве или может повлечь за собой выдачу отдельного свидетельства, в зависимости от ситуации.

4.1.2.3 Приложением 1 предусматривается также ряд квалификационных отметок (вид, класс, тип, право полетов по приборам и пилот-инструктор), которые дополняют свидетельства членов летного экипажа.

4.1.3 Свидетельства авиационного персонала, кроме членов летного экипажа

4.1.3.1 Приложение 1 включает в себя требования к следующим свидетельствам авиационного персонала, кроме членов летного экипажа:

- a) свидетельству сотрудника по техническому обслуживанию воздушных судов (техник/инженер/механик);
- b) свидетельству диспетчера управления воздушным движением и связанные с ним квалификационные отметки;
- c) свидетельству сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера;
- d) свидетельству оператора авиационной станции.¹

4.1.3.2 Свидетельства наземного персонала носят иной характер, чем свидетельства членов летного экипажа, поскольку обладание свидетельством наземного персонала не является требованием Чикагской конвенции в отличие от свидетельств членов летного экипажа, иметь которые требуется согласно статье 32. Положения о наземном персонале были разработаны в рамках мандата на разработку международных стандартов в соответствии со статьей 37 Чикагской конвенции. Целью таких стандартов является обеспечение "максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее".

4.1.3.3 Ввиду иного характера свидетельств наземного персонала Приложение 1 предусматривает альтернативы выдаче свидетельств такому персоналу. Конкретные условия по каждому свидетельству резюмируются в таблице I-4-1.

1. Это свидетельство предназначено для персонала, осуществляющего связь между воздушными судами и органами УВД в районах, где ВЧ-связь не используется. Оно не предназначено для персонала, предоставляющего обслуживание аэродромной службы полетной информации (AFIS), в отношении которого не существует требований к выдаче свидетельств. ИКАО опубликовала инструктивный материал о требуемой квалификации персонала AFIS в циркуляре 211.

Таблица I-4-1. Перечень условий, при которых иметь свидетельство наземного персонала не требуется

<i>Свидетельство</i>	<i>Условия</i>
Диспетчер УВД	Государственные служащие не нуждаются в свидетельстве (п. 4.4.1 Приложения 1)
Техническое обслуживание воздушных судов (техник/инженер/механик)	Персоналу, работающему в утвержденной организации по техническому обслуживанию, свидетельство не требуется (п. 4.2.2.4 Приложения 1)
Сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер	Свидетельство не требуется в тех случаях, когда диспетчерская система, утвержденная государством, не требует использования полетных диспетчеров, имеющих свидетельства (п. 10.2 части I или п. 8.2 раздела II части III Приложения 6)
Оператор авиационной станции	Государство может разрешать лицам, не имеющим свидетельства, выполнять функции оператора авиационной станции (п. 4.7.1.1 Приложения 1)

4.1.3.4 Важно отметить, что Приложение 1 требует, чтобы в тех случаях, когда свидетельство не требуется, лица, осуществляющие предусмотренные свидетельством права, отвечали тем же требованиям, которым отвечают обладатели свидетельства. Это согласуется с основной идеей ИКАО в сфере выдачи свидетельств, состоящей в том, что свидетельство – это средство подтверждения квалификации, а сама квалификация является результатом подготовки.

4.2 СВИДЕТЕЛЬСТВА, НЕ СВЯЗАННЫЕ С ИКАО

4.2.1 Общие положения

Требования Чикагской конвенции и Приложения 1 охватывают не все виды деятельности, а только те, которые относятся к международным полетам. Чтобы охватить виды деятельности, не рассматриваемые ИКАО, государства могут принять решение устанавливать свидетельства на национальной основе. Такие национальные свидетельства иногда называют "свидетельствами, не связанными с ИКАО".

4.2.2 Как определить, требует ли конкретная деятельность наличия свидетельства

4.2.2.1 Решение государства требовать наличия свидетельства для осуществления конкретной деятельности в значительной степени зависит от культурных, отраслевых и социальных аспектов, характерных для каждого государства. Фактически по количеству и сфере применения "свидетельств, не связанных с ИКАО" между государствами существуют значительные различия. Одни государства выдают только свидетельства ИКАО, а другие выдают свидетельства ряду категорий персонала, не охватываемых Приложением 1.

4.2.2.2 Помимо культурных и социальных аспектов, имеют место технические соображения, которые должны учитываться при принятии решения об установлении свидетельства для осуществления конкретной деятельности, как указано ниже.

4.2.2.3 В определении термина "выдача свидетельств авиационному персоналу", содержащимся в разделе 1.2 главы 1, подчеркивается, что свидетельство должно охватывать важные с точки зрения безопасности полетов функции и являться доказательством квалификации. Существует два основных критерия, которые используются для определения того, требует ли конкретная авиационная деятельность привлечения персонала, имеющего свидетельства. Свидетельство требуется, когда лицо занимается важной для безопасности полетов деятельностью и когда необходимо представить доказательство квалификации в виде свидетельства.

4.2.2.4 *Оценка степени важности функции для безопасности полетов авиации.* Общепринято, что важнейшие с точки зрения безопасности полетов функции – это функции, охватывающие виды деятельности, в которых допущенные ошибки имеют незамедлительные и негативные последствия для безопасности полетов. Как правило, эти функции выполняются персоналом, находящимся на "последнем рубеже обороны" в системе; к такому персоналу относятся, например, члены летного экипажа, диспетчеры УВД и сотрудники по техническому обслуживанию воздушных судов.

4.2.2.5 *Оценка необходимости подтверждения квалификации в виде свидетельства.* Обычно это наиболее спорный вопрос, в котором играют роль вышеупомянутые культурные и социальные аспекты. Цель выдачи свидетельств авиационному персоналу заключается в представлении доказательства того, что важный для безопасности полетов персонал прошел соответствующую подготовку и обладает надлежащей квалификацией. Тем не менее существуют альтернативы выдаче свидетельств для представления такого доказательства. Это относится, например, к персоналу, работающему в такой учрежденной структуре, как эксплуатант, выполняющий коммерческие воздушные перевозки, утвержденная организация по техническому обслуживанию, поставщик аэродромного обслуживания или диспетчерского обслуживания воздушного движения. Эти организации обычно сертифицируются или утверждаются ВГА и подвергаются строгому надзору. Условия сертификации или утверждения неизменно требуют от таких организаций обеспечения надлежащей квалификации и подготовки важного для безопасности полетов персонала. В таких ситуациях ВГА может прийти к выводу об отсутствии необходимости требовать наличия свидетельства, поскольку оно имеет средства обеспечения надлежащей квалификации важного для безопасности полетов персонала этих организаций посредством своих собственных систем сертификации/утверждения и надзора.

4.2.2.6 С другой стороны, существуют ситуации, когда необходимо представить доказательство квалификации в виде свидетельства. Ниже указаны наиболее типичные ситуации, когда:

- a) требуется Чикагской конвенцией (см. раздел 4.1.2 настоящей главы);
- b) речь идет о персонале, который может осуществлять свою деятельность вне учрежденной структуры и/или работать в местах, находящихся далеко от этой структуры (например, члены летного экипажа или персонал по техническому обслуживанию);
- c) важность функции такова, что дублирование доказательства квалификации посредством свидетельства и посредством учрежденной структуры считается необходимым; это относится к членам летного экипажа.

4.2.3 Типичные свидетельства, не связанные с ИКАО

4.2.3.1 Несмотря на различия, которые могут существовать между Договаривающимися государствами в отношении выдачи свидетельств, не связанных с ИКАО, такие свидетельства могут быть разделены на три разные категории.

Развлекательные полеты

4.2.3.2 Требования ИКАО в отношении пилота-любителя призваны обеспечить, чтобы обладатель такого свидетельства имел соответствующую квалификацию для выполнения международного полета. Некоторые государства считают, что имеется необходимость в менее требовательном свидетельстве пилота для людей, желающих получить летные права только для локальной развлекательной деятельности на сверхлегких воздушных судах или более простых самолетах авиации общего назначения. В таких случаях государства обычно выдают свидетельства, которые базируются исключительно на национальных требованиях и которые можно использовать только в национальном воздушном пространстве.

4.2.3.3 В качестве альтернативы выдаче свидетельств, не связанных с ИКАО, некоторые государства возложили обязанности по надзору за развлекательными полетами на независимые руководящие органы, такие, например, как федерации авиационного спорта. Эти органы несут ответственность за обеспечение поддержания квалификации пилотов, как правило, посредством применения ряда требований к подготовке и определенной системы выдачи разрешений. Передача обязанностей по надзору может включать деятельность, связанную с полетами на планерах и свободных аэростатах, в отношении которой существуют Стандарты ИКАО по выдаче свидетельств. Преимуществом такого порядка является то, что он уменьшает административное бремя полномасштабной системы выдачи свидетельств. Недостаток же заключается в том, что разрешения, выдаваемые руководящим органом в соответствии с переданными государством полномочиями, действительны только в воздушном пространстве данного государства.

Категории воздушных судов, не включенных в Приложение 1

4.2.3.4 В некоторых случаях объем и тип осуществляемой государствами деятельности с использованием конкретной категории воздушных судов недостаточны для того, чтобы оправдать разработку международных стандартов выдачи свидетельств своим летным экипажам. Типичными примерами в этом отношении являются небольшой дирижабль² или автожир. В такой ситуации государство может выдать национальное свидетельство, однако ввиду того, что это свидетельство не признано на международном уровне, обладатель свидетельства должен получить разрешение каждого из государств, чье воздушное пространство будет использоваться, до вхождения в это воздушное пространство.

Виды деятельности, не охватываемые Стандартами ИКАО по выдаче свидетельств

4.2.3.5 Как отмечалось ранее, некоторые государства выдают свидетельства значительному числу категорий авиационного персонала. Раздел 4.2.2 выше содержит некоторые рекомендации относительно определения того, требует ли конкретная деятельность наличия свидетельства. Следует также отметить, что Приложения ИКАО требуют, чтобы некоторые категории авиационного персонала отвечали определенным стандартам подготовки, даже несмотря на то, что свидетельства не требуется. Хорошим примером является функция обеспечения безопасности полетов, выполняемая членами летного экипажа, в связи с которой в Приложении 6 существуют требования к подготовке и квалификации, но не существует требований к выдаче свидетельств.

4.2.4 Статус свидетельств, не связанных с ИКАО

Не связанные с ИКАО свидетельства, независимо от того, выданы ли они непосредственно или на основе передачи обязанностей по надзору, не пользуются международным признанием, обеспечиваемым

2. Дирижабль объемом 4600 куб. м или менее.

Чикагской конвенцией, и, следовательно, действительны только в воздушном пространстве выдавшего их государства. Международные полеты с такими свидетельствами могут предприниматься только с разрешения тех государств, чье воздушное пространство будет использоваться. Поэтому важно, чтобы государство, выдающее свидетельства, позаботилось о том, чтобы обладатели свидетельств в полной мере осознавали, что их свидетельства действительны только в национальном воздушном пространстве данного государства и, поскольку внутренние и международные полеты часто осуществляются в одном и том же воздушном пространстве, приняло меры к тому, чтобы внутренняя авиационная деятельность не создавала опасности для международной авиации.

Глава 5

МЕДИЦИНСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ

5.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

5.1.1 Свидетельства пилотов, некоторых других членов летного экипажа и диспетчеров управления воздушным движением не могут использоваться для выполнения авиационных обязанностей, если обладатели свидетельств не являются годными по состоянию здоровья. Доказательство того, что обладатель свидетельства отвечает конкретным медицинским требованиям, представляется в различных формах:

- a) Многие Договаривающиеся государства выдают медицинские сертификаты (свидетельства), действительные только в течение ограниченного периода времени и предназначенные для хранения вместе со свидетельством. Медицинский сертификат может быть выдан СМО или, в рамках переданных полномочий, членом врачебной комиссии. Само свидетельство обычно имеет более длительный срок действия (иногда неограниченный) или является действительным только до даты достижения обладателем свидетельства верхнего возрастного предела, указанного в национальных правилах в отношении типа имеющегося свидетельства.
- b) Другие государства вписывают в авиационные свидетельства дату медицинского освидетельствования и слово "пройдено", делая таким образом свидетельство действительным в течение ограниченного периода времени до даты следующего медицинского освидетельствования.
- c) Некоторые государства выдают авиационные свидетельства только кандидатам, прошедшим медицинское освидетельствование, если срок действия свидетельства совпадает со сроком действия медицинского освидетельствования. Доказательством соответствия медицинским требованиям в таком случае является само свидетельство. Когда срок действия свидетельства истекает, выдается новое свидетельство при условии, что обладатель по-прежнему годен по состоянию здоровья.

5.1.2 Процесс установления и выдачи доказательства, гарантирующего, что обладатель свидетельства отвечает конкретным медицинским требованиям, часто называют "медицинской сертификацией", однако различные административные методы, используемые полномочными органами по выдаче свидетельств, означают, что этот конкретный термин не является общеприменимым. В связи с этим ИКАО определяет понятие "медицинское заключение" как "доказательство того, что Договаривающееся государство подтверждает соответствие обладателя свидетельства конкретным требованиям, предъявляемым к годности по состоянию здоровья".

5.1.3 Во избежание путаницы и недоразумений следует отметить, что термин "свидетельство" употребляется только, когда имеется в виду документ, подтверждающий техническую квалификацию обладателя, а термин "медицинское заключение" употребляется, когда имеется в виду медицинский сертификат (в тех случаях, когда такой документ выдается) или надпись в свидетельстве о том, что обладатель отвечает медицинским требованиям, или авиационное свидетельство, когда годность по состоянию здоровья подразумевается в силу самого обладания действующим свидетельством.

5.1.4 Уровень годности по состоянию здоровья, требуемый для возобновления медицинского заключения, является таким же, как и для первоначального заключения, если конкретно не оговорено иное.

5.1.5 Даже при наличии действующего медицинского заключения обладатели свидетельств не должны пользоваться правами, предусмотренными свидетельствами, когда они узнают об ухудшении состояния здоровья, что может сделать их неспособными безопасно и надлежащим образом осуществлять эти права. Поэтому весьма важно, чтобы полномочные органы по выдаче свидетельств также давали обладателям свидетельств ясные инструкции относительно заболеваний, которые могут иметь отношение к безопасности полетов.

5.2 КЛАССЫ МЕДИЦИНСКИХ ЗАКЛЮЧЕНИЙ

5.2.1 Различные медицинские требования к безопасному осуществлению прав различных свидетельств признаются путем установления трех следующих классов медицинского заключения:

- a) *Медицинское заключение первого класса*, которое применяется к кандидатам на получение и обладателям:
 - 1) свидетельств пилота коммерческой авиации (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы);
 - 2) свидетельств пилота многочленного экипажа (самолет);
 - 3) свидетельств линейного пилота авиакомпании (самолет, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы).
- b) *Медицинское заключение второго класса*, которое применяется к кандидатам на получение и обладателям:
 - 1) свидетельств штурмана;
 - 2) свидетельств бортинженера;
 - 3) свидетельств пилота-любителя (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы) и к пилотам-курсантам, выполняющим самостоятельные полеты;
 - 4) свидетельств пилота-планериста;
 - 5) свидетельств пилота свободного аэростата.
- c) *Медицинское заключение третьего класса*, которое применяется к кандидатам на получение и обладателям свидетельств диспетчера управления воздушным движением и к диспетчерам УВД – курсантам, проходящим подготовку в эксплуатационных условиях.

5.2.2 При оценке годности кандидата по состоянию здоровья к выполнению авиационных обязанностей в рамках каждого из вышеуказанных классов медицинского заключения применяются два основных принципа:

- a) по своему физическому и психическому состоянию кандидат способен выполнять обязанности, предусмотренные свидетельством или квалификационной отметкой, которые кандидат запрашивает или которыми кандидат обладает;
- b) отсутствует какая-либо медицинская причина, по которой кандидат может потерять трудоспособность при выполнении своих обязанностей.

5.3 ЧЛЕНЫ ВРАЧЕБНОЙ КОМИССИИ

5.3.1 Членами врачебной комиссии являются врачи, которые прошли начальную подготовку и периодически повышают свою квалификацию в области авиационной медицины и практически знакомы с условиями, в которых обладатели свидетельств и квалификационных отметок выполняют свои обязанности. Примерами практических знаний и опыта служат летный опыт, опыт налета на тренажере, стажировка на рабочих местах и любой другой практический опыт, который, по мнению полномочного органа по выдаче свидетельств, отвечает этому требованию.

5.3.2 Члены врачебной комиссии назначаются полномочным органом по выдаче свидетельств с учетом их опыта и знаний в авиационной области для проведения медицинского освидетельствования годности кандидатов к выдаче или возобновлению свидетельств или квалификационных отметок, в отношении которых установлены медицинские требования. Перед назначением члены врачебной комиссии демонстрируют надлежащий уровень квалификации в области авиационной медицины.

5.3.3 Итогом медицинского освидетельствования кандидата, проводимого членом врачебной комиссии, является вывод о его годности или негодности по состоянию здоровья. Если кандидат не годен, то в выдаче медицинского заключения ему следует отказать. Если годен, то медицинское заключение ему выдается в соответствии с национальными правилами и положениями Приложения 1. Медицинское заключение готовится и направляется в ВГА для оценки медицинским экспертом, а также в целях регистрации и проверки. Следует отметить, что проводить оценку или проверять каждое представленное заключение нет необходимости.

5.3.4 SARPS по медицинским заключениям сами по себе не могут быть в достаточной степени подробными, чтобы охватывать все возможные отдельные ситуации. В силу необходимости многие решения, касающиеся оценки годности по состоянию здоровья, должны приниматься по усмотрению отдельного члена врачебной комиссии. Поэтому оценка должна базироваться на медицинском освидетельствовании, полностью проведенном в соответствии с наивысшими стандартами медицинской практики. В Приложении 1 предусматривается гибкость, состоящая в том, что член врачебной комиссии может передать медицинскому эксперту историю болезни кандидата, который не отвечает в полной мере медицинскому стандарту, но состояние которого не может представлять угрозы для безопасности полетов.

5.3.5 Гибкость может применяться только в исключительных случаях, а не как нечто само собой разумеющееся. Член врачебной комиссии докладывает полномочному органу по выдаче свидетельств о любом отдельном случае, когда, по мнению члена комиссии, несоответствие кандидата какому-либо требованию, обозначенному или не обозначенному соответствующим номером, является таковым, что осуществление прав, предусмотренных свидетельством, которое запрашивается или которое имеется у кандидата, не может угрожать безопасности полетов. Затем дело передается медицинскому эксперту для принятия решения с точки зрения авиационной медицины (см. раздел 5.4).

5.3.6 От члена врачебной комиссии требуется, чтобы он представлял полномочному органу по выдаче свидетельств достаточно информации для проведения этим полномочным органом проверок медицинских заключений.

5.3.7 Сотрудники медицинского отдела, имеющие доступ к документации, и член(ы) врачебной комиссии постоянно соблюдают конфиденциальность медицинской информации о кандидате.

5.4 МЕДИЦИНСКИЕ ЭКСПЕРТЫ

5.4.1 Медицинские эксперты – это врачи, назначенные полномочным органом по выдаче свидетельств, обладающие квалификацией и опытом практической работы в области авиационной медицины, а также квалификацией в области определения и оценки медицинских показаний, которые могут затрагивать безопасность полетов.

5.4.2 Медицинский эксперт может по усмотрению полномочного органа по выдаче свидетельств быть назначен членом врачебной комиссии при условии соблюдения положений раздела 5.3, касающихся подготовки, знаний, опыта, демонстрации квалификации, а также оценки и проверки медицинских заключений (другим экспертом).

5.4.3 Медицинские эксперты (под руководством СМО) проводят оценки медицинских заключений, представленных полномочному органу по выдаче свидетельств членами врачебной комиссии. В целях проверки должна проводиться оценка достаточной выборки заключений, а также всех заключений в тех случаях, когда Стандарт 1.2.4.9¹ Приложения 1, вводящий определенную степень гибкости на основе оценки риска, может применяться. Медицинский эксперт, проверяющий заключения по результатам медицинского освидетельствования, должен быть знаком с принципами и практическими процедурами проверки.

5.4.4 Медицинский эксперт принимает решение с точки зрения авиационной медицины, когда Стандартом 1.2.4.9¹ Приложения 1 допускается определенная степень гибкости в ситуациях, при которых установленные стандарты в отношении конкретного свидетельства не соблюдаются. Для оказания помощи в этом процессе иногда, возможно, потребуется созывать медицинскую ревизионную комиссию, включающую в себя соответствующих медицинских специалистов. Во всех случаях ответственность за принятие окончательного технического решения с точки зрения авиационной медицины следует возлагать на СМО.

5.4.5 Медицинский эксперт следит за тем, чтобы члены врачебной комиссии прошли надлежащую подготовку, были практически знакомы с условиями, в которых обладатели свидетельств и квалификационных отметок выполняют свои обязанности, и чтобы уровень их квалификации как членов врачебной комиссии был адекватным. Медицинский эксперт отвечает за периодическую оценку квалификации членов врачебной комиссии. В небольших полномочных органах по выдаче свидетельств он может занимать должность главного медицинского специалиста.

5.4.6 Медицинские эксперты в связи с выполняемыми ими функциями служащих или консультантов полномочного органа по выдаче свидетельств, а также супервайзеров назначенных членов врачебной комиссии, как правило, проходят продвинутые курсы подготовки по авиационной медицине и обладают богатым опытом работы в области нормативной и клинической авиационной медицины.

5.4.7 Наконец, важной обязанностью медицинского эксперта является обеспечение медицинской конфиденциальности; тем не менее медицинский эксперт может передавать соответствующую медицинскую информацию другим должностным лицам полномочного органа по выдаче свидетельств, когда это оправдано эксплуатационными проблемами или когда требуется получение официального медицинского заключения.

1. Этот Стандарт часто называют Стандартом "гибкости", и до 18 ноября 2010 года он фигурировал под номером 1.2.4.8.

5.5 ГЛАВНЫЙ МЕДИЦИНСКИЙ СПЕЦИАЛИСТ

5.5.1 СМО играет главную роль в системе авиационной медицины. СМО в конечном итоге просматривает все медицинские заключения, в том числе и те, по которым кандидаты не отвечают SARPS во всех отношениях, несмотря на то, что он/она полагается на соответствующие медицинские и эксплуатационные рекомендации разных экспертов. Медицинские заключения могут выдаваться СМО или назначенными членами врачебной комиссии.

5.5.2 СМО должен обладать богатым опытом работы в области нормативной авиационной медицины и досконально знать медицинские требования и передовую медицинскую практику. Он должен обладать качествами руководителя, административными навыками и способностью принимать независимые решения относительно годности кандидатов по состоянию здоровья.

5.5.3 По мере возможности ИКАО поощряет использование объективной оценки риска при принятии авиационно-медицинских решений относительно годности по состоянию здоровья, так как этим признается невозможность достижения нулевого риска и предоставляется критерий, который обеспечивает безопасность полетов и в то же время является справедливым и транспарентным по отношению к затрагиваемому обладателю свидетельства или кандидату на его получение. Приемлемый уровень риска может определяться ревизионной комиссией с участием СМО, другого медицинского и эксплуатационного персонала ВГА, других медицинских экспертов и представительных органов аттестованного авиационного персонала, благодаря чему авиационному сообществу будет предоставляться возможность вносить определенный вклад в процесс принятия решений. Повсеместное принятие такого подхода повысит уровень глобальной гармонизации авиационно-медицинских решений.

5.5.4 СМО также дает основные руководящие указания членам врачебной комиссии и руководит сотрудниками медицинского отдела. Во многих небольших организациях СМО является единственным медицинским экспертом. Взаимосвязи между СМО, медицинскими экспертами и членами врачебной комиссии показаны на рис. I-5-1.

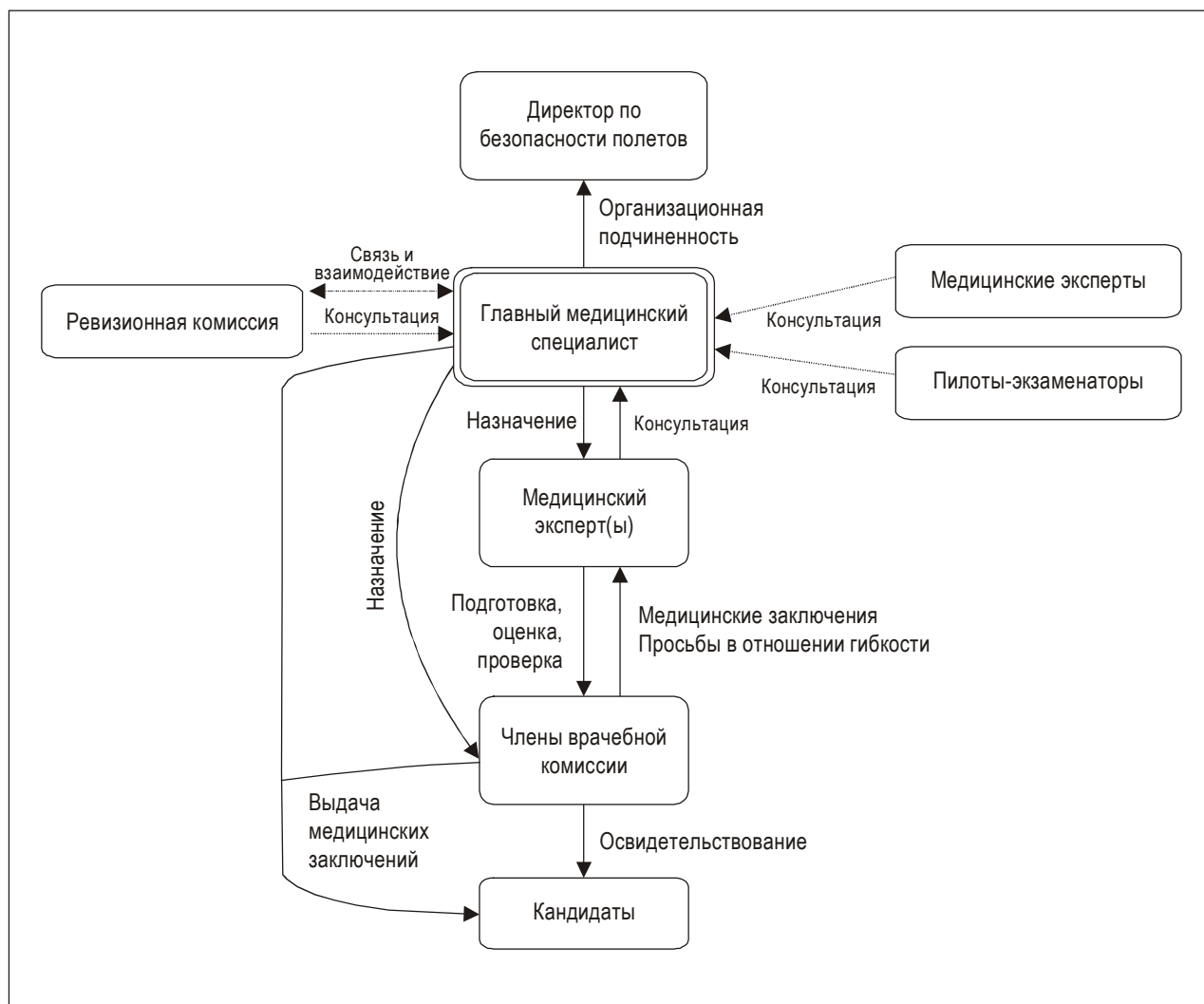


Рис. I-5-1. Взаимосвязи между СМО, медицинскими экспертами и членами врачебной комиссии

Глава 6

ПЕРЕДАЧА ФУНКЦИЙ И ОБЯЗАННОСТЕЙ

6.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

6.1.1 Чикагская конвенция возлагает на государство регистрации определенные функции, которые это государство уполномочено и обязано выполнять. Однако государство регистрации может счесть невозможным или нецелесообразным непосредственно выполнять некоторые из обязательств в области выдачи свидетельств авиационному персоналу. В таком случае государство регистрации может заключать соглашения с другими Договаривающимися государствами, организациями или поставщиками обслуживания для выполнения некоторых из своих обязательств.

6.1.2 Основные причины, по которым полномочный орган по выдаче свидетельств может пожелать передать некоторые из своих функций другому Договаривающемуся государству или поставщику обслуживания:

- а) отсутствие необходимых людских, технических или материальных ресурсов или
- б) воздушные суда, зарегистрированные в национальном регистре, сдаются в аренду за рубежом; в этой ситуации государство регистрации может счесть целесообразной передачу некоторых из своих функций государству эксплуатанта, которое имеет более легкий доступ к воздушным судам и членам экипажей.

6.1.3 Важно понимать, что, за исключением оговоренного ниже, полномочный орган по выдаче свидетельств государства регистрации продолжает нести ответственность за выдачу свидетельств авиационному персоналу, даже если он передает некоторые или все из своих функций.

6.1.4 Государство регистрации может передать полностью или частично свои функции и обязанности по выдаче свидетельств авиационному персоналу, касающиеся конкретного воздушного судна, только в том случае, когда эти функции и обязанности передаются другому Договаривающемуся государству в соответствии с положениями соглашения, предусмотренного статьей 83 *bis* Чикагской конвенции, как указано в разделе 6.3 ниже. В этом случае государство регистрации освобождается от ответственности в отношении переданных функций и обязанностей.

6.2 ПЕРЕДАЧА ФУНКЦИЙ, СВЯЗАННЫХ С ВЫДАЧЕЙ СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ, ДРУГОМУ ГОСУДАРСТВУ

6.2.1 Государства могут передавать некоторые из своих функций, связанных с выдачей свидетельств авиационному персоналу, другим государствам. Часто это делается на неофициальной основе путем фактического признания некоторых свидетельств авиационного персонала, выдаваемых другими государствами, таких, например, как свидетельства о сдаче теоретического экзамена, свидетельства о сдаче летного экзамена или свидетельства о медицинском заключении. В большинстве случаев такие договоренности являются менее чем удовлетворительными, поскольку полномочный орган по выдаче свидетельств не обладает достаточным знанием оснований и условий, на которых выдаются эти свидетельства, чтобы быть в состоянии проследить за тем, чтобы кандидат отвечал национальным и международным требованиям. Такие договоренности, тем не

менее, полезны и приемлемы в тех случаях, когда полномочный орган по выдаче свидетельств убедился в том, что свидетельства, выданные в других государствах, полностью соответствуют его собственным правилам и Стандартам ИКАО и удостоверился в подлинности свидетельств. На практике это ограничивает использование иностранных свидетельств только свидетельствами, выдаваемыми конкретными государствами.

6.2.2 Предпочтительный подход состоит в оформлении передачи функций посредством заключения соглашения между двумя государствами. В таком соглашении следует подробно описать соответствующие обязанности двух сторон, правила, которые будут использоваться для выполнения функций, тип обслуживания (характер и охватываемый период), предоставляемого государству регистрации, механизм контроля качества и финансовые аспекты соглашения.

6.2.3 Пример соглашения между двумя государствами о передаче функций, связанных с выдачей свидетельств авиационному персоналу, приводится в добавлении С к настоящей части.

6.3 ПЕРЕДАЧА ФУНКЦИЙ И ОБЯЗАННОСТЕЙ ПО ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ ДРУГОМУ ГОСУДАРСТВУ В СООТВЕТСТВИИ СО СТАТЬЕЙ 83 *bis* ЧИКАГСКОЙ КОНВЕНЦИИ

6.3.1 Статья 83 *bis* Чикагской конвенции допускает передачу государством регистрации государству эксплуатанта некоторых функций и обязанностей, в том числе по выдаче свидетельств летным экипажам, в отношении конкретных воздушных судов. Это единственный случай, когда Чикагская конвенция предоставляет механизм, разрешающий государству регистрации освободиться от ответственности за выдачу свидетельств посредством передачи своих функций и обязанностей, связанных с выдачей свидетельств. Рекомендации по выполнению статьи 83 *bis* содержатся в циркуляре Cir 295.

6.3.2 Статья 83 *bis* является важным средством упрощения контроля и надзора за арендованными воздушными судами. Однако она не предназначена для того, чтобы использоваться в качестве механизма передачи всей ответственности за выдачу свидетельств из одного государства в другое. Ответственность может передаваться на основании соглашения, предусмотренного статьей 83 *bis*, только государством регистрации государству эксплуатанта в отношении воздушного судна, указанного в таком авиационном соглашении. Это соглашение регистрируется в ИКАО или доводится до сведения полномочных органов всех других заинтересованных государств (обычно при краткосрочной аренде).

6.4 ПЕРЕДАЧА ФУНКЦИЙ, СВЯЗАННЫХ С ВЫДАЧЕЙ СВИДЕТЕЛЬСТВ, РЕГИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПО КОНТРОЛЮ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Примечание. Дополнительный инструктивный материал о том, как может функционировать совместная система выдачи свидетельств и сертификации в региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (РОКБП) содержится в части В "Создание региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и управление этой организацией" документа Doc 9734.

6.4.1 Государствам, способным выделить лишь ограниченные ресурсы на осуществление контроля за обеспечением безопасности полетов, рекомендуется на основе соглашений о сотрудничестве с другими государствами одного и того же региона или субрегиона стремиться к определению общих решений по устранению недостатков в области безопасности полетов, создавать более прочные системы контроля за обеспечением безопасности полетов и оказывать взаимную помощь в выполнении своих обязательств перед ИКАО. Результатом этого является принятие ряда региональных инициатив, таких как проекты в рамках

программ совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) или более организационно оформленные РОКБП.

6.4.2 Даже в том случае, когда государства отдельного региона или субрегиона уже имеют прочно установившиеся и обеспеченные ресурсами национальные полномочные органы гражданской авиации, создание РОКБП в целях достижения более высокой степени общности и региональной интеграции правил и эксплуатационных стандартов может быть весьма полезным и экономически эффективным решением.

6.4.3 РОКБП отличаются друг от друга по сложности, масштабам деятельности и уровню полномочий, переданных их государствами-членами в отношении функций и обязанностей по выдаче свидетельств авиационному персоналу. При этом РОКБП может взять на себя ряд видов деятельности, связанных с выдачей свидетельств авиационному персоналу и сертификацией, начиная с разработки согласованных или общих сводов правил выдачи свидетельств и эксплуатационных стандартов и осуществления надзора за их выполнением государствами и кончая фактически прямым участием в процессах выдачи свидетельств, утверждения и сертификации.

6.4.4 Тем не менее ответственность за осуществление контроля в сфере безопасности полетов всегда сохраняется за государством, как участником Чикагской конвенции. Аналогичным образом государство остается ответственным за выполнение своих обязательств по выдаче свидетельств, установленных соответствующими статьями Чикагской конвенции. Так обстоит дело даже в тех случаях, когда РОКБП является регулирующим или устанавливающим стандарты органом, а национальные авиационные полномочные органы являются учреждениями, обеспечивающими их внедрение и выполнение.

6.4.5 В тех случаях, когда РОКБП назначается в качестве регулирующего органа, важно, чтобы передаваемые ей функции и обязанности по выдаче свидетельств авиационному персоналу были ясно определены в документе соглашения о РОКБП. Кроме того, если масштабы деятельности по выдаче свидетельств, осуществляемой РОКБП от имени государств-членов, в государствах не одинаковы, то соответствующие различия должны быть ясно указаны в вспомогательном документе, заключаемом между каждым государством-членом и РОКБП. Естественно, что сама РОКБП должна иметь адекватные ресурсы для выполнения переданных ей задач и функций, связанных с выдачей свидетельств авиационному персоналу.

6.4.6 На базовом уровне документ соглашения об РОКБП может предусматривать только разработку типового комплекта не имеющих обязательной силы требований и стандартов по выдаче свидетельств, которые будут использоваться государствами-членами для гармонизации или стандартизации своих различных национальных требований. В этом случае РОКБП может проводить подготовку персонала и выполнять функции надзора за обеспечением безопасности полетов, в частности, проверять систему выдачи свидетельств авиационному персоналу своих государств-членов, или может проводить другие мероприятия, такие как инспекции, экзамены и практические тесты, влекущие за собой выдачу свидетельств или квалификационных отметок. Правовые рамки такого типа РОКБП обычно определяются меморандумом о взаимопонимании или меморандумом о сотрудничестве или, в некоторых случаях, более подробным документом соглашения, в котором указываются конкретные цели и функции, переданные государствами-членами. Однако на базовом уровне, который рассматривается в этом пункте, РОКБП обычно не имеет полномочий на осуществление регулирования.

6.4.7 На более сложном уровне РОКБП будет иметь свой мандат, установленный учредительным уставом, нормативным актом или законом, ясно определяющим ее цели, сферу деятельности и обязанности. РОКБП может нести ответственность за разработку общих правил выдачи свидетельств и эксплуатационных стандартов, имеющих силу закона. Она может также иметь исполнительные полномочия в отношении некоторых видов деятельности, связанных с выдачей свидетельств и сертификацией, таких, например, как утверждение авиационных учебных организаций от имени своих государств-членов. В этом случае РОКБП, уполномоченная региональным законодательным органом, действует в качестве законного регулирующего органа.

6.4.8 В соответствии с таким типом соглашения отдельные государства-члены могут оставаться ответственными за фактическую выдачу свидетельств и квалификационных отметок и за обеспечение выполнения требований. Однако мандат РОКБП может уполномочить ее быть организацией, разрабатывающей правила и устанавливающей стандарты для всех своих государств-членов. В этом случае отдельные национальные авиационные полномочные органы по выдаче свидетельств будут по-прежнему нести ответственность за выдачу свидетельств и квалификационных отметок, а также за выдачу утверждений и разрешений при условии мониторинга и стандартизации со стороны РОКБП.

6.5 ПЕРЕДАЧА ФУНКЦИЙ, СВЯЗАННЫХ С ВЫДАЧЕЙ СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ, ПОСТАВЩИКАМ ОБСЛУЖИВАНИЯ

6.5.1 Государства могут также передать некоторые из своих функций, связанных с выдачей свидетельств, поставщикам обслуживания. Например, некоторые государства передали полномочия на частичную или полную разработку и проведение письменных и/или практических экзаменов компаниям, обладающим необходимыми экспертными знаниями, или заключили с ними договоры на оказание таких услуг. Масштабы такой передачи зависят от государства. В одних государствах передается только функция проведения письменных экзаменов, а в других – подрядчику предоставляется право на обеспечение экзаменационной системы в полном объеме. Причинами передачи таких функций могут быть:

- a) нехватка экспертных знаний в ВГА или
- b) обеспечение более качественного и/или более эффективного обслуживания потребителя, когда оно предоставляется поставщиком обслуживания в рамках переданных ему функций.

6.5.2 За государственным полномочным органом по выдаче свидетельств сохраняется ответственность за выдачу свидетельств авиационному персоналу, даже если он передает некоторые из своих функций поставщику обслуживания. Он следит за переданными видами деятельности по выдаче свидетельств обычно посредством проведения проверок. Передача функций может быть произведена посредством соглашения, договора, разрешения или с помощью какого-либо другого подходящего средства, однако при этом важно четко определить следующее:

- a) соответствующие обязанности сторон;
- b) правила, которые будут использоваться для выполнения функций;
- c) тип обслуживания (содержание и охватываемый период), предоставляемый государству регистрации;
- d) механизм контроля качества;
- e) финансовые аспекты.

6.5.3 В контрактных соглашениях между ВГА и поставщиком обслуживания обычно подробно описываются все аспекты передачи функций. В связи с этим представить исчерпывающий пример невозможно. Тем не менее в добавлении D содержится схема фактического документа о передаче функций, который заключается между полномочным органом по выдаче свидетельств и компанией, предоставляющей услуги по проведению экзаменов и летных испытаний.

6.6 ПЕРЕДАЧА ФУНКЦИЙ, СВЯЗАННЫХ С ВЫДАЧЕЙ СВИДЕТЕЛЬСТВ, ОРГАНИЗАЦИЯМ

6.6.1 Некоторые государства передали функцию надзора за выполнением развлекательных полетов, в том числе за квалификацией пилотов, таким независимым органам, как федерациям авиационного спорта. Такая передача функций в большинстве случаев совместима с обязательствами государства по Чикагской конвенции при условии, что:

- а) разрешения на полеты, выдаваемые независимыми органами, ограничиваются национальным воздушным пространством;
- б) такая деятельность не создает опасности для гражданской авиации.

6.6.2 Передача функций для осуществления полетов на планерах и свободных аэростатах ставит особые задачи, поскольку в отношении свидетельств пилота-планериста и пилота свободного аэростата существуют Стандарты ИКАО. В таких видах деятельности полномочный орган по выдаче свидетельств может пожелать сохранить за собой ответственность за выдачу свидетельств пилота-планериста или пилота свободного аэростата тем лицам, которые нуждаются в осуществлении предусмотренных свидетельством прав на международном уровне, и одновременно использовать систему разрешений, выдаваемых в рамках переданных функций на выполнение внутренних полетов. Передача независимому органу функции выдачи "свидетельства ИКАО", которое будет признаваться в международном масштабе, технически вполне осуществима. Однако применять такой подход не рекомендуется, поскольку он устраняет гибкость, которой обладают организации¹, наделенные переданными полномочиями, а полномочному органу по выдаче свидетельств придется осуществлять определенный надзор за выполнением независимой организацией функций, связанных с выдачей свидетельств, что будет обременительно для обеих сторон.

1. Гибкость заключается в возможности разработки национальных требований к выдаче разрешений на внутренние полеты, отвечающих национальным потребностям. Эти требования могут отличаться от требований ИКАО к выдаче свидетельств.

Добавление А к части I

ПРИМЕРЫ СЛУЖЕБНЫХ ОБЯЗАННОСТЕЙ И КВАЛИФИКАЦИОННЫХ ТРЕБОВАНИЙ НА ДОЛЖНОСТЯХ ОСНОВНОГО ПЕРСОНАЛА

В настоящем добавлении приводятся примеры обязанностей и, при необходимости, квалификационных требований на должностях основного персонала. Эти примеры являются репрезентативными и не охватывают всего спектра соответствующих описаний должностных обязанностей.

1. НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА ВЫДАЧИ СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ

Обязанности:

- a) разрабатывать и поддерживать стандарты, рекомендуемую практику и процедуры, касающиеся выдачи свидетельств членам летного экипажа, персоналу по техническому обслуживанию воздушных судов, диспетчерам воздушного движения, сотрудникам по обеспечению полетов/полетным диспетчерам и другим специалистам. Обеспечивать, чтобы эти стандарты, рекомендуемая практика и процедуры отвечали требованиям ИКАО и, при необходимости, были совместимы с зарубежной практикой выдачи свидетельств;
- b) обнародовать в правилах гражданской авиации, распоряжениях в области гражданской авиации и требованиях к летной годности гражданских воздушных судов утвержденные и периодически изменяемые стандарты по выдаче свидетельств и обеспечивать опубликование инструктивного материала в циркулярах аэронавигационной информации (AIC);
- c) обеспечивать соблюдение утвержденных стандартов и применение рациональных практики и процедур посредством регулярного инспектирования персоналом ВГА утвержденных учебных организаций;
- d) обеспечивать выполнение правил гражданской авиации, распоряжений в области гражданской авиации и требований к летной годности гражданских воздушных судов, касающихся выдачи свидетельств и поддержания квалификации членов летного экипажа, персонала по техническому обслуживанию воздушных судов, диспетчеров управления воздушным движением, сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров и других специалистов и, при необходимости, представлять директору рекомендации относительно мер по приостановлению действия, аннулированию или изменению свидетельств или разрешений;
- e) поддерживать стандартизацию и поощрять координацию действий между региональными бюро и подразделениями штаб-квартиры путем предоставления адекватных указаний и инструктивного материала, регулярного проведения визитов и совещаний и по крайней мере ежегодного выполнения штаб-квартирой официальной проверки региональной деятельности и представления доклада о ней;

- f) обеспечивать адекватность укомплектования персоналом, средств и подготовки кадров и подготавливать прогнозы в целях содействия дальнейшему надлежащему функционированию отдела выдачи свидетельств авиационному персоналу;
- g) регулярно извещать директора по безопасности полетов о состоянии работ и о значительных событиях и мероприятиях в отделе выдачи свидетельств авиационному персоналу;
- h) поддерживать взаимодействие с начальниками медицинского отдела, отдела по производству полетов, отдела летной годности и т.д. по вопросам стандартов выдачи свидетельств и содействовать выполнению инспекционных функций их сотрудниками, исполняющими обязанности по выдаче свидетельств;
- i) обеспечивать координацию деятельности по выдаче свидетельств с другими подразделениями ВГА;
- j) обеспечивать, чтобы сотрудники департаментов и другие лица, утвержденные или выделенные для проведения летных экзаменов или практических тестов от имени директора, были надлежащим образом назначены, обучены, проинструктированы и снабжены адекватным инструктивным материалом и документацией для выполнения своих задач и обеспечивать ведение эффективной системы учета деятельности таких утвержденных или назначенных лиц и всех действий, связанных с выдачей свидетельств;
- k) организовывать деятельность по выдаче и изменению:
 - 1) свидетельств и квалификационных отметок авиационного персонала;
 - 2) утверждений авиационных учебных организаций и программ подготовки персонала;
 - 3) списков утвержденных или назначенных лиц;
- l) обеспечивать надлежащее ведение и предоставление общественности реестров таких свидетельств, квалификационных отметок, утверждений и списков;
- m) поддерживать взаимодействие с Международной организацией гражданской авиации и в соответствующих случаях с авиационными полномочными органами других государств по вопросам, касающимся стандартов, применимых к свидетельствам и квалификационным отметкам и к методам проведения экзаменов и тестов, предназначенных для членов летного экипажа, персонала по техническому обслуживанию воздушных судов, диспетчеров управления воздушным движением, сотрудников по обеспечению полетов, полетных диспетчеров и других специалистов;
- n) действовать в качестве заместителя директора по безопасности полетов при получении таких указаний;
- o) инициировать и направлять проведение исследований и научных разработок по вопросам выдачи свидетельств, касающимся членов летного экипажа, персонала по техническому обслуживанию воздушных судов, диспетчеров управления воздушным движением, полетных диспетчеров и других специалистов;
- p) выполнять такие обязанности, которые могут время от времени возлагаться;
- q) надлежащим образом выполнять все переданные полномочия.

2. ГЛАВНЫЙ ЭКЗАМЕНАТОР

Обязанности:

- a) направлять, поддерживать и, при необходимости, совершенствовать организацию проверки знаний кандидатов на получение всех категорий свидетельств и квалификационных отметок авиационного персонала, предусмотренных правилами и распоряжениями в области гражданской авиации;
- b) руководить подготовкой и рассмотрением подробных предписаний и условий в отношении проведения экзаменов по различным категориям свидетельств и квалификационных отметок авиационного персонала, предусмотренных распоряжениями в области гражданской авиации, в соответствии с предоставляемыми ими правами;
- c) руководить подготовкой, рассмотрением и организацией выпуска информационных циркуляров и требований, касающихся проведения экзаменов и тестов с целью выдачи свидетельств и квалификационных отметок авиационному персоналу, разрешений на выполнение функций пилота-инструктора и удостоверений о квалификации, предусмотренных распоряжениями в области гражданской авиации;
- d) руководить деятельностью экзаменаторов при подготовке экзаменационных работ и выставлении оценок кандидатам за ответы на экзаменационные вопросы в целях обеспечения установления и сохранения стандартов, соответствующих современной практике, и прав, предоставляемых данными свидетельствами или квалификационными отметками;
- e) поддерживать, при необходимости, тесное взаимодействие с экзаменаторами региональных отделений в целях обеспечения согласования действий и получения от них ответной информации, касающейся приема устных, письменных и практических экзаменов у кандидатов на получение свидетельств, квалификационных отметок, утверждений, разрешений на выполнение функций инструктора и удостоверений о квалификации;
- f) инициировать и поддерживать в соответствующих случаях взаимодействие с авиационными полномочными органами других государств для обмена информацией о содержании экзаменационных программ и методах и нормах проведения экзаменов, имеющих отношение к поддержанию эффективных стандартов по выдаче свидетельств, включая соблюдение Стандартов, Рекомендуемой практики и инструктивного материала Международной организации гражданской авиации;
- g) устанавливать и поддерживать систему, обеспечивающую эффективность методов проведения устных, письменных и практических экзаменов и их соответствие текущей эксплуатационной обстановке в авиации;
- h) устанавливать и поддерживать эффективную систему подготовки и учета докладов о проведении экзаменов или тестов;
- i) руководить работой экзаменаторов при определении степени проверки знаний, которую должны проходить кандидаты для подтверждения или конверсии свидетельств, утверждений или разрешений, выданных другими государствами;
- j) в отношении утвержденных учебных организаций и утвержденных курсов подготовки:
 - 1) устанавливать и поддерживать требования к утверждению, предусмотренные распоряжениями в области гражданской авиации, включая требования к признанию утвержденных иностранных учебных организаций;

- 2) руководить проведением оценки заявок на утверждение;
 - 3) устанавливать и поддерживать нормы знаний и мастерства обучения в отношении уполномоченных инструкторов в соответствии с уровнем и объемом требований к данной квалификации лица, проходящего подготовку;
 - 4) руководить проведением экзаменов и собеседованиями с кандидатами, желающими получить квалификационную отметку инструктора или разрешение на выполнение функций инструктора;
 - 5) руководить регулярной официальной проверкой объектов и документации утвержденных учебных организаций на предмет определения их соответствия стандартным требованиям и рекомендовать предпринимать такие действия, которые считаются необходимыми, в случае несоответствия;
 - 6) осуществлять программу инспектирования в целях непосредственного наблюдения за текущей подготовкой персонала и практикой и проведения соответствующей оценки;
- k) руководить проведением оценки заявлений об освобождении от экзаменов на получение квалификационной отметки о типе, поступающих от кандидатов, прошедших утвержденный курс подготовки;
- l) руководить проведением оценки экзаменов в рамках учебных курсов изготовителей и экзаменов на получение квалификационных отметок о типе в рамках учебных курсов, утвержденных или требуемых ВГА других государств, с целью предоставления освобождения от экзаменов на получение квалификационной отметки о типе кандидатам, успешно прошедшим такие курсы подготовки и сдавшим экзамены;
- m) руководить проведением оценки специализированных учебных курсов по техническому обслуживанию воздушных судов и методов испытаний, которые должны успешно проходить кандидаты на получение квалификационной отметки по этой специальности;
- n) разрабатывать, поддерживать и определять стандарты, приемлемые для утверждения инспекторов летательных аппаратов любительской постройки;
- o) развивать и поддерживать эффективное взаимодействие с другими организациями, проводящими подготовку и/или принимающими экзамены у персонала гражданской авиации;
- p) поддерживать тесное взаимодействие с супервайзерами на экзаменах в целях обеспечения адекватности и правильности надзора и поддержания системы отчетности о проведении экзаменов;
- q) проводить подготовку экзаменаторов в целях обеспечения эффективного выполнения возложенных на них обязанностей;
- r) наблюдать за подготовкой и работой назначенных экзаменаторов;
- s) действовать в качестве начальника отдела выдачи свидетельств авиационному персоналу.

3. ЭКЗАМЕНАТОР (ИНСПЕКТОР ИЛИ ТЕХНИЧЕСКИЙ ЭКСПЕРТ В КОНКРЕТНОЙ ОБЛАСТИ, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ЧЛЕНА ВРАЧЕБНОЙ КОМИССИИ)

Обязанности штата экзаменаторов, включая обязанности отдельного экзаменатора:

- a) подготавливать и периодически пересматривать программы приема экзаменов у авиационного персонала на получение свидетельств и квалификационных отметок в их областях специализации, определяя квалификационные условия и стандарты;
- b) подготавливать к выпуску соответствующие брошюры и информационные циркуляры для инструктирования кандидатов на получение свидетельств и квалификационных отметок;
- c) разрабатывать технические руководства, учебные справочники, стандарты на проведение тестов, тестовые задания и связанные с ними материалы для осуществления подготовки и тестирования при выдаче свидетельств авиационному персоналу;
- d) подготавливать экзаменационные работы для проверки знаний при проведении экзаменов на получение свидетельств и квалификационных оценок и ставить отметки на работах кандидатов с их ответами;
- e) вести статистический обзор с целью определения эффективности экзаменов на получение свидетельств и квалификационных отметок;
- f) оценивать квалификационные сведения о технических знаниях, представляемые в подтверждение заявлений об освобождении от экзаменов на получение свидетельств и квалификационных отметок;
- g) оценивать уровень технических знаний и квалификации, обеспечиваемый свидетельствами и квалификационными отметками других государств;
- h) определять степень проверки технических знаний и/или квалификации, которую должны проходить кандидаты для подтверждения или конверсии свидетельств и квалификационных отметок других государств;
- i) инструктировать супервайзеров на экзаменах и взаимодействовать с ними и вести надзор за экзаменами, при необходимости;
- j) выполнять другие обязанности, которые могут периодически возлагаться.

Квалификационные требования:

- a) обладать высокими моральными качествами;
- b) хорошо знать систему выдачи свидетельств;
- c) знать правила, политику и инструктивный материал государства и уметь применять и толковать их;
- d) не иметь личного или профессионального конфликта интересов в связи с выполнением функции проведения экзаменов;
- e) быть опытным и действующим специалистом-практиком в области своей специализации;

- f) иметь соответствующий ранг и уровень лицензии для назначенного экзаменационного предмета;
- g) иметь богатый опыт работы в области обучения и проведения оценки;
- h) обладать прекрасными навыками письменного языка;
- i) уметь пользоваться компьютером в соответствующих случаях.

4. СУПЕРВАЙЗЕР НА ЭКЗАМЕНАХ (ИНСПЕКТОР)

Обязанности:

- a) устанавливать личность каждого кандидата на проверку знаний, следить за представлением надлежащего разрешения на прохождение теста и обеспечивать должное выполнение процедур регистрации кандидатов в испытательном центре;
- b) до начала проверки знаний проинструктировать каждого кандидата о правилах поведения во время проведения теста и отведенном на тест времени;
- c) предоставить кандидату соответствующий план проверки знаний и любой дополнительный материал, необходимым для проведения теста;
- d) вести наблюдение за кандидатом в течение всего времени проведения теста, в том числе во время перерыва;
- e) по завершении теста собирать любые дополнительные материалы, предоставленные кандидату для прохождения теста;
- f) если требуется, ставить отметки в экзаменационных работах кандидатов с их ответами (если тесты проводятся вручную, они могут также оцениваться экзаменатором);
- g) предоставлять кандидатам оцененные результаты проверки знаний (если ведомости генерируются компьютером).

Квалификационные требования:

- a) обладать высокими моральными качествами;
- b) не иметь отметок о дисквалификации в отношении проведения официальных экзаменов;
- c) обладать приемлемым зрением и слухом;
- d) обладать способностью следовать инструкциям, но действовать решительно, когда необходимо;
- e) желательно иметь опыт работы преподавателем или супервайзером;
- f) не иметь личного или профессионального конфликта интересов в связи с выполнением функции надзора за проведением экзаменов;
- g) уметь пользоваться компьютером в соответствующих случаях .

5. ИНСПЕКТОР ПО УЧЕБНЫМ ОРГАНИЗАЦИЯМ

Обязанности:

- a) оценивать заявки на утверждение учебной организации;
- b) оценивать программы наземной подготовки персонала и изучать материалы, представляемые утвержденными учебными организациями в подтверждение заявок на проведение курсов подготовки по утвержденной программе;
- c) устно экзаменовать по предметам их специализации и прослушивать в учебных помещениях инструкторов наземной подготовки, желающих получить разрешение на преподавание в утвержденных учебных организациях, или, если это соответствует квалификации инструктора, утверждать программы подготовки и аттестации, выполняемые утвержденными учебными организациями;
- d) проверять учебные средства, процедуры и методы в утвержденных учебных организациях;
- e) определять сильные и слабые стороны программ наземной подготовки, практической подготовки, подготовки на рабочих местах и летной подготовки в утвержденных учебных организациях и рекомендовать меры по устранению недостатков в целях поддержания стандартов и совершенствования методов разработки учебных курсов;
- f) оценивать эффективность системы обеспечения качества и, при необходимости, системы управления безопасностью полетов;
- g) выполнять другие обязанности, которые могут периодически возлагаться.

Для крупного отдела PEL в пп. 6–8 приводятся дополнительные примеры обязанностей и квалификационных требований в поддержку секции проведения экзаменов при осуществлении большого числа проверок знаний по комплексу свидетельств.

6. ОБУЧАЮЩИЙ ЭКЗАМЕНАТОР

Обязанности:

- a) выполнять многочисленные, разнообразные и сложные задания, касающиеся разработки тестов на профессиональные знания и подготовки, пересмотра и обеспечения качества вопросов;
- b) применять накопленный опыт и глубокое знание систем тестирования в целях планирования, анализа и проведения оценки тестовых заданий и тестов в целом, а также их взаимосвязей с общими образовательными и контрольными целями программы;
- c) сотрудничать со специалистами по вопросам статистики при рассмотрении тестовых заданий и всех результатов выполнения тестов в целях обеспечения выполнения процедур отдела PEL и приведения в соответствие с целями организации;
- d) разрабатывать решения многосторонних проблем и подготавливать управленческие доклады с рекомендациями относительно повышения эффективности работы; определять, мобилизовать и оптимально использовать ресурсы для выполнения программных мероприятий в установленные сроки;

- e) действовать в качестве специалиста, содействующего проведению оценки ранее созданных тестовых заданий и разработке новых тестовых заданий;
- f) давать указания специалистам по авиационным вопросам относительно определения проблем обучения, рекомендовать решения и внедрять их;
- g) действовать в качестве контактного лица для экспертов в конкретной области и представителей научных кругов и отрасли в целях получения и определения правильности вводимых данных и рекомендаций и внесения усовершенствований в программы тестирования;
- h) действовать в качестве контактного лица секции проведения экзаменов при ведении дискуссий, совещаний и брифингов с внутренними и внешними организациями, касающихся эффективности, статуса и планов системы тестирования, а также текущих и будущих бизнес-требований;
- i) разрабатывать и представлять на рассмотрение главному экзаменатору подходы к применению или приобретению новаторских методик тестирования, включая возможные модификации существующих систем или принятие атрибутов и усовершенствований новых систем тестирования.

Квалификационные требования:

- a) обладать высокими моральными качествами;
- b) знать систему обучения и принципы разработки тестов, теорию профессионального обучения и образовательные стандарты;
- c) обладать умением проводить исследования и применять выводы в стратегиях профессионального обучения и подготовки персонала, включая знание методов оценки и тестирования;
- d) обладать навыками межличностного общения и коммуникативными способностями для создания эффективных рабочих отношений;
- e) иметь по крайней мере пятилетний опыт работы, связанной с проектированием, формулированием, доработкой, оценкой, подтверждением, пересмотром и усовершенствованием отдельных элементов проверки знаний и всех инструментов тестирования.

7. СПЕЦИАЛИСТ ПО СТАТИСТИЧЕСКОМУ АНАЛИЗУ

Обязанности:

- a) применять опыт и углубленные технические знания методов и техники проведения анализов статистических данных, процедур сбора данных и компьютерных статистических программ в целях обработки и анализа данных по программам тестирования и выдачи свидетельств авиационному персоналу;
- b) нести ответственность за управление базой данных, проведение статистических анализов и представление данных об отдельных тестовых заданиях и показателях, а также других данных о тенденциях с целью оценки фактической и потенциальной эффективности системы проверки знаний при выдаче свидетельств авиационному персоналу;

- c) проводить статистические анализы с использованием стандартных приемов и методов анализа;
- d) разрабатывать, внедрять и поддерживать базы данных и системы слежения; собирать, компилировать, организовывать, анализировать и интерпретировать для отдела PEL информацию и данные об эффективности системы проверки знаний;
- e) готовить продукцию обработки данных, такую как таблицы, схемы и графики, в целях документального подтверждения анализа данных и оценки улучшения характеристик отдельных тестовых заданий и тестовых показателей;
- f) представлять результаты анализа статистических данных на брифингах, в рабочих документах, в докладах и прочих информационных документах, когда они запрашиваются, в целях оказания помощи руководству при принятии решений, касающихся программ тестирования и выдачи свидетельств;
- g) управлять базой данных об утвержденных учебных организациях (УУО), чтобы она включала в себя список УУО, в том числе организаций, обращающихся с просьбами об утверждении, и списки их выпускников. Проводить статистические анализы показателей работы отдельных УУО;
- h) участвовать в форумах отрасли и авиационных учебных учреждений по процедурам тестирования.

Квалификационные требования:

- a) детально знать методы и технику проведения анализа статистических данных, процедуры сбора данных и компьютерные статистические программы, используемые для обработки и анализа данных, и обладать опытом в этой области;
- b) обладать опытом представления результатов анализа статистических данных на брифингах, в рабочих документах, в докладах и прочих информационных документах;
- c) обладать опытом управления базами данных.

8. МЕНЕДЖЕР ПО КОМПЬЮТЕРНОМУ ТЕСТИРОВАНИЮ

Обязанности:

- a) определять, разрабатывать, внедрять и контролировать компьютерную поставляющую систему для проведения проверок знаний при выдаче свидетельств авиационному персоналу;
- b) оценивать появляющиеся технологии, процессы, процедуры и виды деятельности, связанные с оценкой документов, касающихся проверки знаний и квалификации при выдаче свидетельств авиационному персоналу;
- c) вносить рекомендации относительно приобретения оборудования информационных технологий и программных средств, а также принятия или модификации оборудования в целях обеспечения проведения тестирования на основе использования компьютеров;
- d) руководить группой специалистов и экспертов в работе по программированию системы для охвата элементов контрольных вопросов, проведения компьютерных тестов, форматированных в соответствии с экзаменационными схемами ВГА, и выдачи отметок и распечаток ведомостей проверки знаний в соответствии с требованиями ВГА;

- е) действовать в качестве контактного лица ВГА при проведении обсуждений, совещаний и брифингов с внутренними и внешними заинтересованными сторонами по вопросам проведения тестов на основе использования компьютеров.

Квалификационные требования:

- а) обладать экспертными знаниями современных принципов, процессов и технологий управления и применяемых методов сбора, анализа и оценки важной и/или противоречивой информации об управленческих процессах ;
- б) знать программы выдачи свидетельств авиационному персоналу ВГА и понимать их взаимосвязь с другими департаментами ВГА;
- с) знать в деталях информационную технологию в части, касающейся компьютерного тестирования, и обладать опытом работы в этой области;
- д) обладать превосходными аналитическими навыками, уметь давать экспертные советы и указания и играть ведущую роль при разработке, внедрении и организации программ и/или исследований и методов управления на национальном уровне.

Добавление В к части I

ПАМЯТКА ОБ УВЕДОМЛЕНИИ О РАЗЛИЧИЯХ С ПРИЛОЖЕНИЕМ 1 "ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ" И ФОРМА УВЕДОМЛЕНИЯ

(Подготовлена и выпущена в соответствии с указаниями Совета)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Рассматривая вопрос об уведомлении государствами о различиях в соответствии со статьей 38 Чикагской конвенции, Ассамблея и Совет неоднократно отмечали, что положение дел с таким уведомлением является не вполне удовлетворительным.

1.2 Настоящая памятка выпускается с расчетом на то, что она будет способствовать получению более полных сведений. Она поможет выявлять различия и сообщать о них. В ней также указана цель этих сообщений.

1.3 Основная цель сообщений о различиях состоит в том, чтобы повысить безопасность и эффективность аэронавигации, в связи с чем необходимо, чтобы правительственные и другие ведомства, а также эксплуатанты, занимающиеся вопросами международной гражданской авиации, знали о всех национальных правилах и практике, которые расходятся с положениями, записанными в Стандартах ИКАО.

1.4 В связи с этим просьба к Договаривающимся государствам обратить особое внимание на необходимость уведомления до [указанная дата] о различиях со Стандартами Приложения 1. Совет также предлагает Договаривающимся государствам уведомлять о различиях с Рекомендуемой практикой.

1.5 Просьба к Договаривающимся государствам обратить внимание на необходимость четко указать, намерены ли они выполнять упомянутые положения Приложения, и если нет, то сообщить о различии или различиях, которые будут иметь место. Это указание следует сделать в отношении не только последней поправки, но и всего Приложения, включающего эту поправку.

1.6 Если в отношении этого Приложения такие уведомления уже направлялись ранее, то можно избежать повторения деталей, если это осуществимо, путем указания, что предыдущее уведомление остается в силе. В соответствующих случаях после каждой поправки государствам предлагается обновлять информацию о различиях, уведомления о которых представлялись ранее, до тех пор, пока различия не будут устранены.

2. УВЕДОМЛЕНИЕ О РАЗЛИЧИЯХ С ПРИЛОЖЕНИЕМ 1, ВКЛЮЧАЯ ПОПРАВКУ [НОМЕР ПОСЛЕДНЕЙ ПОПРАВКИ]

2.1 Прошлый опыт свидетельствует о том, что сообщения о различиях с Приложением 1 в некоторых случаях были слишком пространными, поскольку некоторые из различий представляли собой разные формы выражения одной и той же цели.

2.2 Указания Договаривающимся государствам в отношении сообщения о различиях с Приложением 1 могут быть даны лишь в самых общих чертах. В тех случаях, когда национальные правила государств

предусматривают применение процедур, которые не являются совершенно аналогичными, но по сути дела не отличаются от процедур, предусматриваемых в Приложении, сообщать о различиях не следует, так как подробная информация о применяемых процедурах подлежит уведомлению с помощью сборников аэронавигационной информации. Хотя, согласно статье 38 Конвенции, о различиях с Рекомендуемой практикой не сообщается, Договаривающимся государствам предлагается уведомлять Организацию о различиях между их национальными правилами и практикой и любой соответствующей Рекомендуемой практикой, содержащейся в Приложении. Государствам следует классифицировать каждое различие, о котором предоставляется уведомление, определив, является ли соответствующее национальное правило:

- a) *Более жестким или превышает требования Стандарта или Рекомендуемой практики (SARP) ИКАО (категория А).* Эта категория используется в тех случаях, когда национальное правило является более жестким, чем соответствующие SARP, или вводит в рамках какого-либо Приложения обязательство, которое не оговорено SARP. Это имеет особое значение в тех случаях, когда государство требует соблюдения более жесткого стандарта, что влияет на эксплуатацию воздушных судов других Договаривающихся государств на его территории и над ней.
- b) *Отличается по своему характеру или соблюдение обеспечивается другими средствами (категория В).*¹ Эта категория применяется в тех случаях, когда национальное правило отличается по своему характеру от соответствующих SARP ИКАО или когда национальное правило, хотя и не налагает дополнительного обязательства, отличается в принципе по типу и структуре от соответствующих SARP.
- c) *Обеспечивает меньшую защиту или частично выполняется/не выполняется (категория С).* Эта категория применяется в тех случаях, когда национальное правило обеспечивает меньшую защиту, чем соответствующие SARP, или когда национальное правило, учитывающее соответствующие SARP, в целом или частично не введено в действие.

2.3 Если Договаривающееся государство считает, что Стандарт ИКАО, касающийся воздушных судов, производства полетов, оборудования, персонала или аэронавигационных средств и служб, не применим к нынешней авиационной деятельности государства, уведомлять о различии не требуется. Например, Договаривающемуся государству, не нужно уведомлять о различиях с положениями Приложения 8, касающимися проектирования и конструкции какого-либо воздушного судна, если оно не является государством разработчика или государством-изготовителем и не имеет соответствующих национальных правил.

2.4 Государствам, которые уже сообщили полностью о различиях с Приложением 1, или об отсутствии таких различий, сообщение о каких-либо других различиях, возникших вследствие введения поправки, не представит затруднений; однако при этом следует обратить внимание на п. 1.5, в котором указывается, что такое сообщение необходимо делать в отношении не только последней поправки, но и всего Приложения, включая эту поправку.

1. Выражение "отличается по своему характеру или соблюдение обеспечивается другими средствами" в подпункте b) относится к национальному правилу, которое другими средствами добивается той же цели, что и соответствующие SARPS ИКАО, и поэтому не может классифицироваться в соответствии с подпунктами a) или c).

3. ФОРМА УВЕДОМЛЕНИЯ О РАЗЛИЧИЯХ (ПОСРЕДСТВОМ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ В ИКАО ПИСЬМЕННОЙ ФОРМЫ)

3.1 О различиях следует уведомлять следующим образом:

- a) *Ссылка*: номер пункта или подпункта измененного Приложении 1, содержащего Стандарт или Рекомендуемую практику, к которым относится различие.
- b) *Категория*: указать категорию различия (А, В или С) в соответствии с п. 2.2 выше.
- c) *Изложение сути различия*: ясно и кратко изложить суть различия и его последствия.
- d) *Замечания*: в разделе "Замечания" указать причины различия и намерения, включая любую планируемую дату устранения.

3.2 Представленные различия будут включены в дополнение к Приложению, как правило, в той формулировке, которую Договаривающееся государство использовало при уведомлении. Для того чтобы сделать это дополнение как можно более полезным, просьба давать сведения ясно, но по возможности кратко, касаясь только принципиальных вопросов. В соответствии с п. 4 b) 2) резолюции о принятии замечания о применении не следует объединять с замечаниями о различиях. Представление выдержек из национальных правил не может рассматриваться в качестве достаточной меры по выполнению обязательства, касающегося уведомления о различиях. Общие замечания, не относящиеся к конкретным различиям, в дополнениях публиковаться не будут.

УВЕДОМЛЕНИЕ О СОБЛЮДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЙ ПРИЛОЖЕНИЯ 1 ИЛИ О РАЗЛИЧИЯХ С НИМИ (включая все поправки, в том числе поправку [номер поправки])

Кому: The Secretary General
International Civil Aviation Organization
999 University Street
Montréal, Quebec
Canada H3C 5H7

1. Никаких различий на [дата] между национальными правилами и/или практикой [государство] и положениями Приложения 1, включая все поправки, в том числе поправку [номер] не имеется.

ИЛИ

2. На [дата] существуют следующие различия между правилами и/или практикой [государство] и положениями Приложения 1, включая поправку [номер] (см. примечание 3 ниже).

а) Положение в Приложении	б) Категория различия	с) Подробная информация о различиях	д) Замечания
(просьба сделать точную ссылку на пункт)	(просьба указать А, В или С)	(просьба дать ясное и краткое описание различий)	(просьба указать причины существования различий)

3. К срокам, которые указаны ниже, [государство] будет выполнять положения Приложения 1, включая все поправки, в том числе поправку [номер], уведомление о различиях с которыми содержится выше в п. 2.

а) Положение в Приложении	б) Дата	с) Замечания
(просьба сделать точную ссылку на пункт)		

ПРИМЕЧАНИЯ:

- 1) Если п. 1 имеет к вам отношение, просьба заполнить п. 1 и вернуть эту форму в Штаб-квартиру ИКАО. Если п. 2 имеет к вам отношение, просьба заполнить пп. 2 и 3 и вернуть форму в Штаб-квартиру ИКАО.
- 2) Просьба направить данную форму в Штаб-квартиру ИКАО до [один месяц до даты начала применения].
- 3) Подробного повторения ранее представленных различий, которые продолжают существовать, можно избежать, заявив о том, что в настоящее время эти различия сохраняются.
- 4) Инструктивные указания относительно уведомления о различиях с положениями Приложения 1 приведены в памятке об уведомлении о различиях в дополнении D.
- 5) Просьба направить экземпляр данного уведомления региональному директору ИКАО, аккредитованному при вашем правительстве.

4. ЭЛЕКТРОННАЯ СИСТЕМА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ О РАЗЛИЧИЯХ (EFOD)

4.1 Описание системы EFOD

4.1.1 Система EFOD состоит из двух компонентов:

- а) онлайн-интерфейс пользователя, позволяющий пользователям ВГА просматривать положения Приложений и указывать информацию о соблюдении государством положений и/или о ее различиях с ними;
- б) программа – менеджер Приложений, позволяющая ИКАО управлять информацией о поправках к Приложениям, обновлять онлайн-интерфейс пользователя, внося информацию о последних поправках, а также контролировать и анализировать глобальный уровень внедрения SARPS; она предоставляет ИКАО возможность генерировать электронные дополнения к Приложениям.

4.1.2 Положения Приложений, включая графики и таблицы, хранятся в виде отдельных записей в базе данных программы – менеджера Приложений, регулярно загружаются в онлайн-интерфейс пользователя и отображаются вместе с полем ввода данных для указания информации государств о соблюдении положений или о различиях с ними. Добавления к Приложениям, составляющие SARPS, до 2012 года в системе иметься не будут. Хотя интерфейс пользователя в настоящее время существует только на английском языке, система может принимать и обрабатывать данные, внесенные на английском, испанском, русском и французском языках. Предполагается, что система будет способна принимать информацию на китайском и арабском языках в 2012 году.

4.1.3 Онлайновый интерфейс пользователя имеется на веб-сайте УППКБП ограниченного пользования, к которому имеют доступ все государства-члены через своих национальных координаторов по непрерывному мониторингу (NCMC). Существуют три различных уровня прав доступа к каждому Приложению, которые могут предоставляться каждому пользователю, исходя из его роли и обязанностей:

- a) только для чтения;
- b) чтение/запись;
- c) чтение/запись/подтверждение.

4.1.4 Пользователь, имеющий право доступа для "чтения/записи/подтверждения" может просматривать положения Приложений, указывать информацию о соблюдении или о различиях и сообщать подробности. После ввода в систему всех соответствующих данных пользователь может получить из системы документ "Уведомление о соблюдении или о различиях", который должен быть подписан уполномоченным должностным лицом и направлен в ИКАО в качестве официального уведомления о соблюдении или о различиях.

4.1.5 В рамках онлайн-помощи предоставляется учебный видеоролик. Инструкции по использованию системы были направлены письмом государствам 1 апреля 2011 года, в котором государствам предлагается использовать систему EFOD для представления информации о различиях.

4.2 Внедрение системы EFOD

4.2.1 Система EFOD будет более эффективным и оперативным средством уведомления о различиях с SARPS и распространения такой информации.

4.2.2 *Внедрение системы применительно ко всем Приложениям, за исключением Приложений 9 и 17.* Государствам было предложено, начиная с апреля 2011 года, использовать систему в качестве альтернативного средства представления информации о различиях, существующих между их национальными правилами и SARPS, в отношении шестнадцати связанных с безопасностью полетов Приложений (все Приложения, за исключением Приложений 9 и 17). Когда система достигнет полной эксплуатационной зрелости и начнет функционировать на всех языках ИКАО, (возможно, в третьем квартале 2012 года), система станет официальным средством представления информации о различиях, заменив собой старый процесс уведомления, основанный на использовании бумажной документации.

4.2.3 *Генерирование дополнений.* Официальный перечень различий с Приложениями будет включать сведения только тех государств, которые представили документ "Уведомление о соблюдении или о различиях", подписанный соответствующим должностным лицом государства. Система будет генерировать электронные дополнения к каждому Приложению, заменяя собой печатные дополнения, которые издавались в прошлом. Текст различий будет предоставляться в том виде, в каком он был получен от государств, и на другие языки переводиться не будет. Государства будут иметь постоянный доступ (только для чтения) к информации других государств о соблюдении и различиях.

4.2.4 *Расширение системы для включения Приложений 9 и 17.* Система функционально готова к включению положений Приложений 9 и 17 и в будущем охватит эти два Приложения.

Добавление С к части I

ПРИМЕР СОГЛАШЕНИЯ МЕЖДУ ДВУМЯ ГОСУДАРСТВАМИ

(Ниже приводится пример соглашения между двумя государствами о передаче некоторых обязанностей по выдаче свидетельств авиационному персоналу)

**МЕМОРАНДУМ О ВЗАИМОПОНИМАНИИ МЕЖДУ ВЕДОМСТВОМ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
ГОСУДАРСТВА "А" И ВЕДОМСТВОМ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ГОСУДАРСТВА "В"
ОТНОСИТЕЛЬНО НОРМАТИВНОГО НАДЗОРА ЗА УЧЕБНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ В ГОСУДАРСТВЕ "А"
И ПРОВЕДЕНИИ ПОДГОТОВКИ ПЕРСОНАЛА В ГОСУДАРСТВЕ "В" ДЛЯ
ВЫДАЧИ СВИДЕТЕЛЬСТВА JAR-FCL ГОСУДАРСТВА "А"**

1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Совместными авиационными требованиями к выдаче свидетельств летным экипажам (JAR-FCL)¹ предусматривается, что государством выдачи свидетельства является государство, с санкции которого были проведены обучение и тестирование для выдачи свидетельства и первоначальное медицинское освидетельствование. С согласия комитета JAR-FCL любое государство – член JAA может заключить договоренность с другим государством – членом JAA, позволяющую выполнять некоторые (но не все) требования либо в этом государстве, либо в учебной организации, утвержденной этим государством.

2. МЕМОРАНДУМ

2.1 Ведомство гражданской авиации государства В [ВГА государства В] и ведомство гражданской авиации государства А [ВГА государства А] договорились о том, что некоторые требования к выдаче свидетельства или квалификационной отметки JAR-FCL государством А, как государством выдачи свидетельства, могут выполняться в учебных организациях, утвержденных ВГА государства В. В настоящем Меморандуме конкретизируются договоренности, которые будут обеспечивать такое выполнение. Меморандум не рассчитан на создание правовых отношений и ни одна из сторон не принимает на себя никакого юридического обязательства. Меморандум может быть изменен в любое время с взаимного согласия обеих сторон.

2.2 Договоренности ограничиваются следующими видами деятельности:

- а) Кандидат на получение предусмотренных JAR-FCL свидетельства пилота коммерческой авиации, свидетельства линейного пилота авиакомпании, квалификационной отметки о праве на полеты по приборам или квалификационной отметки инструктора, выдаваемых или включаемых в свидетельство ВГА государства А, могут проходить теоретическую и летную подготовку в любой организации, утвержденной ВГА государства В для проведения такой подготовки.

1. В настоящем примере в контексте исходной информации делается ретроспективная ссылка на требования к выдаче свидетельств летным экипажам Европейских объединенных авиационных администраций (JAA). JAA были расформированы 30 июня 2009 года.

- b) ВГА государства В может проводить теоретические экзамены на получение свидетельств и квалификационных отметок в государстве В или, по согласованию с государством А, на право обращения за получением свидетельств пилота, выдаваемых государством А. Результаты таких экзаменов будут доводиться до сведения ВГА государства А.
- c) Экзаменаторы, уполномоченные ВГА государством В, могут проводить проверки квалификации либо в государстве В, либо в государстве А в рамках свидетельств и квалификационных отметок, выдаваемых ВГА государством А.
- d) По запросу ВГА государства А ВГА государства В может утверждать и осуществлять нормативный надзор за деятельностью учебных организаций, находящихся в государстве В.
- e) По запросу ВГА государства А ВГА государства В может оказывать помощь или давать рекомендации относительно нормативного надзора за деятельностью зарегистрированных учреждений, проводящих подготовку для получения свидетельства пилота-любителя, которые находятся и зарегистрированы в государстве А.

3. УСЛОВИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ К МЕМОРАНДУМУ

Меморандум является предметом выполнения следующих условий:

- a) Обучение и тестирование, проводимые в соответствии с вышеуказанными договоренностями, могут идти в зачет требований к выдаче свидетельства или квалификационной отметки JAR-FCL ВГА государства А, как государства выдачи свидетельства.
- b) За ВГА государства А сохраняется ответственность за первоначальное медицинское освидетельствование кандидатов на получение свидетельства JAR-FCL в тех случаях, когда обучение проводится в соответствии с вышеуказанными договоренностями. ВГА государства В будет признавать без всяких формальностей медицинское заключение JAR-FCL первого или второго класса, выдаваемое ВГА государства А, как доказательство годности по состоянию здоровья для прохождения подготовки, включая выполнение самостоятельных полетов, в государстве В.
- c) По запросу и при условии согласия отдельного кандидата, ВГА государства В будет предоставлять ВГА государства А всю имеющуюся документацию, необходимую для выдачи свидетельства JAR-FCL, по студентам, проходящим обучение, практические тесты и теоретическую подготовку в организациях, утвержденных ВГА государства В, а также результаты таких тестов и экзаменов, необходимые для выдачи свидетельства ВГА государства А.

4. ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ

4.1 ВГА государства В будет, при необходимости, взимать соответствующие сборы за утверждение учебных организаций и зарегистрированных учреждений и/или осуществление нормативного надзора за их деятельностью в соответствии с опубликованной схемой сборов ВГА государства В, применимой на данный момент. Эти сборы будут взиматься с организаций или физических лиц, обращающихся за утверждением, и будут подлежать уплате ими. Дополнительные расходы, связанные с поездками и выплатой суточных, будут на

основе полного возмещения относиться на счет организаций или физических лиц, запрашивающих утверждение или обращающихся с просьбами о предоставлении таких удобств, как экзаменационные сессии за пределами территории государства В.

4.2 Отдельные кандидаты на прохождение теоретических экзаменов и проверок квалификации, проводимых ВГА государства В, должны будут покрывать расходы на проведение таких экзаменов и проверок, предусмотренные в опубликованной схеме сборов ВГА государства В.

4.3 Никакая финансовая компенсация между ВГА государства В и ВГА государства А в рамках этих договоренностей не предусматривается за тем исключением, что ВГА государства В может не согласиться на выполнение задачи, о котором просит ВГА государства А, в случае невозможности взимания им платы с кандидата на получение утверждения, свидетельства и т. д. или с их обладателя, если ВГА государства А не обязуется покрыть расходы ВГА государства В, связанные с выполнением этой задачи.

5. ДАТА ВСТУПЛЕНИЯ В СИЛУ И СРОК ДЕЙСТВИЯ МЕМОРАНДУМА

Настоящий Меморандум вступает в силу с даты подписания и может быть расторгнут любой из сторон в любое время без уведомления, однако каждая сторона будет прилагать все разумные усилия к тому, чтобы предоставить соответствующее уведомление другой стороне, с тем чтобы позволить ВГА государства А взять на себя необходимые дополнительные задачи.

Добавление D к части I

ПЕРЕДАЧА ФУНКЦИЙ, СВЯЗАННЫХ С ВЫДАЧЕЙ СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ, ПОСТАВЩИКУ ОБСЛУЖИВАНИЯ

Документ о передаче полномочным органам функций поставщику обслуживания обычно является обширным документом, в котором всесторонне рассматриваются все аспекты предоставляемых услуг. В связи с большим объемом реального документа о передаче функций представить здесь его полный образец невозможно. Ниже приводится в общих чертах схема документа о передаче полномочным органом по выдаче свидетельств функций компании, предоставляющей услуги по проведению экзаменов и летных испытаний.

ДОКУМЕНТ О ПЕРЕДАЧЕ ФУНКЦИЙ

В соответствии с разделом xx Закона о гражданской авиации я [имя директора], директор гражданской авиации, настоящим передаю:

[имя уполномоченного лица]
[должность уполномоченного лица]

некоторые из своих функций, связанных с проведением экзаменов и летных испытаний, указанных в приложениях к настоящему документу, на период до [дата окончания действия передачи] включительно.

Дата []

(подпись)

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Раздел А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Толкование
2. Условия передачи
3. Конфликт интересов
4. Проверка в сфере безопасности полетов
5. Плата
6. Изменение распределения долей участия
7. Конфиденциальность
8. Проведение экзаменов и летных испытаний
9. Ограничения в отношении уполномоченного лица
10. Поправки к изложению
11. Деятельность, связанная с развитием
12. Кодекс обслуживания

РАЗДЕЛ В. ТРЕБОВАНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ПЕРЕДАЧЕЙ

13. Требования к средствам
14. Требования к персоналу
15. Оборудование и материалы
16. Процедуры проведения экзаменов
17. Процедуры летных испытаний
18. Внутренние процедуры обеспечения качества

РАЗДЕЛ С. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

19. Бесперывное соблюдение
20. Засвидетельствование результатов экзаменов
21. Засвидетельствование результатов летных испытаний
22. Картотека персонала
23. Учетные документы по проведению экзаменов и летных испытаний
24. Представление докладов директору
25. Типы экзаменов
26. Типы летных испытаний

ПРИЛОЖЕНИЕ 2. УСЛОВИЯ ПЕРЕДАЧИ

1. Требования к средствам
2. Требования к персоналу
3. Процедуры проведения экзаменов и летных испытаний
4. Заверение результатов экзаменов и летных испытаний
5. Продолжительность письменных экзаменов
6. Независимая оценка жалоб

Часть II

ПРОЦЕДУРЫ

Глава 1

ПРОЦЕДУРЫ ВЫДАЧИ СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ

1.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1.1 Процедуры, содержащиеся в настоящем документе, соответствуют требованиям к выдаче свидетельств, установленным в Приложении 1. По ряду причин государство может быть не способно полностью выполнить Стандарты и процедуры Приложения 1 или может установить в своих национальных правилах более жесткие условия. В таком случае, однако, в соответствии со статьей 38 Конвенции государство обязано уведомить ИКАО о различиях между своими национальными правилами и требованиями Приложения 1.

1.1.2 Все ссылки в настоящем руководстве на Приложение 1 основаны на десятом издании Приложения 1, включающем в себя поправки 1–170, а ссылки на PANS-TRG (Doc 9868) основаны на первом издании PANS-TRG, включающем в себя поправку 2.

1.1.3 Как указано в части I настоящего руководства, Договаривающиеся государства имеют три основных варианта для выполнения своих обязанностей в области выдачи свидетельств авиационному персоналу. Они могут:

- a) непосредственно выдавать национальные свидетельства;
- b) выдавать национальные свидетельства путем конверсии свидетельств, выданных другим Договаривающимся государством;
- c) придавать силу свидетельствам, выданным другим Договаривающимся государством.

1.1.4 Кроме того, государства могут передавать некоторые из функций, связанных с выдачей свидетельств, другим государствам, региональным организациям по контролю за обеспечением безопасности полетов, поставщикам обслуживания и национальным органам по обеспечению развлекательных полетов или они могут передавать некоторые функции и обязанности, связанные с выдачей свидетельств, другому государству в соответствии со статьей 83 *bis* Чикагской конвенции.

1.2 ВАЖНОЕ ЗНАЧЕНИЕ ПРОЦЕДУР

Свидетельство является доказательством того, что его обладатель имеет конкретный опыт и квалификацию для безопасного осуществления предусмотренных свидетельством прав в государстве выдачи или во всем мире. Поскольку эта система основана на взаимном доверии между государствами, исключительно важно, чтобы государственные системы выдачи свидетельств авиационному персоналу обладали высокой степенью технической точности, последовательности и целостности. Это требует установления и внедрения надежных процедур выдачи свидетельств авиационному персоналу. В целях разработки и внедрения соответствующих процедур и постоянного совершенствования деятельности, связанной с выдачей свидетельств,

отделу PEL следует рассмотреть вопрос о внедрении системы управления качеством или, если это невозможно, вопрос о внедрении модели концепции управления качеством.

Примечание 1. Система управления качеством может быть установлена и внедрена ВГА для всех или для некоторых своих директоратов.

Примечание 2. Стандарты по управлению качеством 9001:2008 Международной организации по стандартизации (ИСО) предоставляют подходящую модель; они являются общими и предназначены для применения ко всем организациям, независимо от типа, размера и выдаваемой продукции.

1.3 ОРГАНИЗАЦИЯ ЧАСТИ II НАСТОЯЩЕГО РУКОВОДСТВА

1.3.1 Часть II настоящего руководства содержит инструктивный материал по разработке процедур выдачи свидетельств, требуемых государственной системой выдачи свидетельств авиационному персоналу. Здесь приводятся примеры правил и процедур, которые могут помочь государству при разработке его собственных нормативных положений, правил (или конкретных эксплуатационных регламентов) и процедур. Эти типовые правила и процедуры приводятся в дополнениях к соответствующей главе.

1.3.2 Эти примеры, взятые из практики различных государств, не рассчитаны на то, чтобы быть всеобъемлющими или отражать "передовую практику"; для удовлетворения конкретных потребностей государства в равной степени могут быть приемлемы альтернативные правила или процедуры. Последующие главы построены следующим образом:

- a) В главе 2 рассматриваются три метода выдачи стандартных свидетельств и квалификационных отметок, предусмотренных Приложением 1 к Чикагской конвенции: непосредственная выдача, конверсия и придание силы. Характеристики, выгоды и недостатки каждого метода описываются наряду с факторами, которые следует учитывать при выборе конкретного метода выдачи свидетельств. Охватывается также вопрос признания опыта работы в военной авиации при выдаче гражданского свидетельства.
- b) В главе 3 приводится ряд примеров законодательства третьего уровня (в этой главе именуется "правилами"), на котором могут основываться процедуры выдачи свидетельств. В ней рассматриваются примеры правил в отношении:
 - 1) свидетельств, квалификационных отметок и удостоверений пилота;
 - 2) других свидетельств членов летного экипажа;
 - 3) свидетельств и квалификационных отметок наземного персонала.
- c) В главе 4 описывается, почему государство нуждается в разработке процедур, направленных на толкование национальных правил для участников авиационной системы, и приводится один пример процедур.
- d) Глава 5 касается общих принципов проведения экзаменов в целях оценки как теоретических знаний, так и практических навыков. В ней говорится о важном значении целевых программ подготовки и правильного составления и проведения экзаменов/тестов; здесь перечисляются некоторые основные административные аспекты и указываются квалификационные требования к персоналу, принимающему экзамены.

- e) В главе 6 рассматриваются процедуры оценки уровня владения языками. Она касается:
- 1) критериев шкалы оценки и холистических критериев, соответствие которым должен продемонстрировать говорящий, чтобы выполнить требования ИКАО;
 - 2) аспектов разработки и проектирования системы тестирования;
 - 3) некоторых образцов процедур системы полупрямой оценки.
- f) В главе 7 рассматриваются вопросы утверждения и постоянного контроля за программами подготовки персонала и утвержденными учебными организациями (УУО). Более подробная информация о требованиях и функциях УУО приводится в документе Doc 9841.
- g) Глава 8 касается медицинских требований к организации системы авиационной медицины, назначения членов врачебной комиссии и процесса выдачи медицинских заключений, включая проявление гибкости и сроки действия медицинских заключений.
- h) В главе 9 рассматривается квалификационная система подготовки и оценки. В ней приводятся некоторые подробности подготовки и аттестации на получение свидетельства пилота многочленного экипажа в качестве первого применения квалификационной системы подготовки и оценки для получения свидетельств, выдаваемых в соответствии с Приложением 1. ИКАО рекомендует и поддерживает применение квалификационной системы подготовки и оценки для получения свидетельств Приложения 1 и в отношении другого авиационного персонала.
- i) Глава 10 касается надзора за деятельностью авиационного персонала, имеющего свидетельства. Полномочный орган по выдаче свидетельств должен быть уверен в том, что авиационный персонал, имеющий свидетельства, может действовать безопасно и умело в рамках прав, предоставляемых их свидетельствами и/или соответствующими квалификационными отметками. Риски, связанные с выдачей свидетельств, могут систематически идентифицироваться и оцениваться путем применения методов контроля факторов угрозы и ошибок. Полномочный орган по выдаче свидетельств может оценивать уровень поддержания квалификации обладателей свидетельств путем проведения разнообразных инспекций и обычных проверок правильности возобновления, тестов или проверок квалификации.

Глава 2

ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ

2.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1.1 Свидетельства авиационного персонала, описываемые в этой главе, – это свидетельства, выдаваемые на основе SARPS, содержащихся в Приложении 1.

2.1.2 Выдача свидетельств летным экипажам отличается по характеру от выдачи свидетельств наземному персоналу, поскольку требование иметь свидетельство члена летного экипажа установлено Чикагской конвенцией (статья 32 а)). Международное признание свидетельства члена летного экипажа имеет место при условии полного соблюдения Стандартов ИКАО (статья 33), и в любом выданном свидетельстве, обладатель которого не полностью отвечает стандартам Приложения 1, делается соответствующая отметка государством выдачи (статья 39 b)).

2.1.3 Никто не допускается к выполнению функций командира воздушного судна или второго пилота воздушных судов конкретных видов (указаны в п. 2.2.1 а)), если он/она не является обладателем свидетельства пилота. Вид воздушного судна указывается в названии самого свидетельства или вносится в свидетельство как квалификационная отметка о виде.

2.1.4 Хотя свидетельства наземного персонала Чикагской конвенцией конкретно не предусматриваются, Приложение 1 требует иметь такие свидетельства. Положения об этих свидетельствах разработаны в рамках мандата на разработку международных стандартов в соответствии со статьей 37 Чикагской конвенции.

2.2 СТАНДАРТНЫЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА И КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ, УСТАНОВЛЕННЫЕ ПРИЛОЖЕНИЕМ 1

2.2.1 Установленные свидетельства

Международные SARPS установлены для выдачи свидетельств следующему авиационному персоналу:

а) Летный экипаж

- 1) пилот-любитель (самолет, дирижабль, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы);
- 2) пилот коммерческой авиации (самолет, дирижабль, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы);
- 3) пилот многочленного экипажа (самолет);

- 4) линейный пилот авиакомпании (самолет, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы);
- 5) пилот-планерист;
- 6) пилот свободного аэростата;
- 7) штурман;
- 8) бортинженер;
- 9) бортрадист-радиотелефонист.

Примечание. Если эксплуатант продемонстрировал квалификацию в области радиотелефонии, Договаривающееся государство может сделать соответствующую отметку в имеющемся у кандидата свидетельстве или выдать отдельное свидетельство, в зависимости от конкретного случая. Требования к радиотелефонной связи являются составной частью всех свидетельств пилотов самолетов, дирижаблей, вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы.

В соответствии с главой 2 Приложения 1 пилот должен иметь свидетельство соответствующего вида для выполнения функций командира воздушного судна или второго пилота воздушного судна любого из следующих видов:

- самолет;
- вертолет;
- воздушное судно с системой увеличения подъемной силы;
- дирижабль объемом более 4600 куб. м;
- свободный аэростат;
- планер.

b) Прочий персонал

- 1) персонал по техническому обслуживанию воздушных судов (различные термины, используемые для выдачи свидетельств авиационному персоналу, такие как "инженер", "механик" или "техник", приемлемы для ИКАО);
- 2) диспетчер воздушного движения;
- 3) сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер;
- 4) оператор авиационной станции.

Примечание. Конкретные правила выдачи свидетельств с примерами приводятся в главе 3 настоящей части.

2.2.2 Различные уровни свидетельств пилотов

Свидетельства пилотов подразделяются на следующие уровни:

- a) *Свидетельство пилота-любителя* (п. 2.3 Приложения 1), которое позволяет его владельцу выполнять функции, но не за плату, командира или второго пилота воздушного судна соответствующего вида, не выполняющего полеты с целью получения доходов.

b) *Свидетельство пилота коммерческой авиации* (п. 2.4 Приложения 1), которое позволяет его владельцу:

- 1) осуществлять все права обладателя свидетельства пилота-любителя воздушного судна соответствующего вида;
- 2) выполнять функции командира воздушного судна соответствующего вида при полетах, не связанных с коммерческими воздушными перевозками;
- 3) выполнять функции командира воздушного судна соответствующего вида при коммерческих воздушных перевозках, сертифицированного для полетов с одним пилотом;
- 4) выполнять функции второго пилота на воздушном судне соответствующего вида, для эксплуатации которого требуется наличие второго пилота;
- 5) в случае дирижаблей: пилотировать дирижабль по ППП.

Примечание. Пункт 2.1.10 Приложения 1 ограничивает права пилотов, достигших 60-летнего возраста, и прекращает действие прав пилотов, достигших 65-летнего возраста, если они заняты в коммерческих воздушных перевозках.

c) *Свидетельство пилота многочленного экипажа* (п. 2.5 Приложения 1), которое предусматривает обучение курсантов, проходящих начальную подготовку, непосредственно выполнению обязанностей второго пилота с использованием современной методики системы организации обучения (ISD) и тренажерных устройств имитации полета (FSTD). Это свидетельство применяется только к самолету и позволяет обладателю:

- 1) осуществлять права согласно квалификационной отметке о типе самолета с несколькими газотурбинными двигателями;
- 2) осуществлять права согласно квалификационной отметке о праве на полеты по приборам в составе многочленного экипажа;
- 3) выполнять функции второго пилота при выполнении полетов на самолете, для эксплуатации которого требуется наличие второго пилота.

Примечание. Пункт 2.1.10 Приложения 1 ограничивает права пилотов, достигших 60-летнего возраста, и прекращает действие прав пилотов, достигших 65-летнего возраста, если они заняты в коммерческих воздушных перевозках.

d) *Свидетельство линейного пилота авиакомпании* (п. 2.6 Приложения 1), которое позволяет владельцу:

- 1) осуществлять все права обладателя свидетельства пилота-любителя и пилота коммерческой авиации воздушного судна соответствующего вида, а применительно к свидетельству для самолета и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы – права по квалификационной отметке о праве на полеты по приборам;
- 2) выполнять функции командира воздушного судна соответствующего вида при коммерческих воздушных перевозках и любого самолета, сертифицированного для полетов более чем с одним пилотом.

Примечание. Пункт 2.1.10 Приложения 1 ограничивает права пилотов, достигших 60-летнего возраста, и прекращает действие прав пилотов, достигших 65-летнего возраста, если они заняты в коммерческих воздушных перевозках.

- е) *Свидетельство пилота-планериста* (п. 2.9 Приложения 1), которое позволяет владельцу выполнять функции командира любого планера, если обладатель свидетельства имеет опыт применения используемого метода старта.
- ф) *Свидетельство пилота свободного аэростата* (п. 2.10 Приложения 1), которое позволяет обладателю выполнять функции командира любого свободного аэростата, если обладатель свидетельства имеет опыт полетов на аэростатах, в которых используется соответственно горячий воздух или газ.

Примечание. В п. 2.2 "Пилот-курсант" Приложения 1 не оговариваются требования к выдаче свидетельства пилота-курсанта. Однако в нем указано, что пилот-курсант должен отвечать требованиям, установленным соответствующим Договаривающимся государством, и чтобы при установлении таких требований к выдаче разрешений пилотам-курсантам Договаривающиеся государства принимали меры к тому, чтобы осуществление пилотами-курсантами предоставленных прав не приводило к созданию ими опасности для аэронавигации.

2.2.3 Квалификационные отметки

2.2.3.1 В каждом свидетельстве следует делать квалификационные отметки, указывающие или расширяющие права, предоставляемые свидетельством. Согласно определению квалификационная отметка – это запись, сделанная в свидетельстве или имеющая к нему отношение и являющаяся его частью, в которой указываются особые условия, права или ограничения, относящиеся к этому свидетельству.

2.2.3.2 Приложение 1 устанавливает определенное число квалификационных отметок, которые описываются в последующих пунктах. Кроме того, некоторые государства установили дополнительные квалификационные отметки с учетом специфических эксплуатационных условий (например, совершение посадки на посадочную полосу в горной местности) или специфических видов деятельности (например, осуществление полетов для выполнения сельскохозяйственных работ).

2.2.3.3 Процедуры выдачи квалификационных отметок пилотам и наземному персоналу рассматриваются соответственно в пп. 2 и 6 дополнения к главе 3 настоящей части.

2.2.4 Квалификационные отметки, вносимые в соответствии с Приложением 1

2.2.4.1 В главе 2 Приложения 1 установлены требования к выдаче следующих квалификационных отметок пилотам:

- а) *Квалификационные отметки о виде* (п. 2.1.2 Приложения 1), если таковые предусматриваются, относятся к видам воздушных судов, перечисленных в п. 2.2.1 а) настоящей главы.
- б) *Квалификационные отметки о классе* (п. 2.1.3.1 Приложения 1) устанавливаются для самолетов, сертифицированных для полетов с одним пилотом, и включают:
 - 1) с одним двигателем, сухопутный;

- 2) с одним двигателем, гидросамолет;
- 3) многодвигательный, сухопутный;
- 4) многодвигательный, гидросамолет;
- 5) другие классы, установленные полномочным органом по выдаче свидетельств, например, квалификационные отметки о классе применительно к тем вертолетам и воздушным судам с системой увеличения подъемной силы, которые сертифицированы для полетов с одним пилотом и которые имеют сопоставимые пилотажные, летно-технические и другие характеристики.

с) *Квалификационные отметки о типе* (п. 2.1.3.2 Приложения 1) устанавливаются для:

- 1) воздушного судна, сертифицированного для полета с минимальным экипажем, по крайней мере из двух пилотов;
- 2) вертолета и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы, сертифицированного для полета с одним пилотом за исключением случаев, когда отметка о классе внесена;
- 3) любого воздушного судна, когда полномочный орган по выдаче свидетельств считает это необходимым.

Требования к выдаче квалификационных отметок о классе и типе установлены в п. 2.1.5 Приложения 1.

d) *Квалификационная отметка о праве на полеты по приборам* (п. 2.1.7 Приложения 1) требуется для предоставления разрешения обладателю свидетельства пилота на выполнение функций командира воздушного судна или второго пилота воздушного судна, эксплуатируемого в соответствии с правилами полетов по приборам. Квалификационная отметка о праве на полеты по приборам является неотъемлемой частью свидетельства линейного пилота авиакомпании для самолета или воздушного судна с системой увеличения подъемной силы, свидетельства пилота многочленного экипажа и свидетельства пилота коммерческой авиации для дирижабля. Квалификационная отметка о праве на полеты по приборам, как правило, не вносится в свидетельство линейного пилота авиакомпании (вертолет), хотя это и не исключается Приложением 1. В п. 2.7 Приложения 1 установлены требования к выдаче квалификационной отметки о праве на полеты по приборам для самолета, дирижабля, вертолета и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы.

e) *Квалификационная отметка пилота-инструктора* (п. 2.8.2 Приложения 1) позволяет обладателю такой отметки контролировать самостоятельные полеты пилотов-курсантов и проводить летную подготовку, необходимую для выдачи свидетельства пилота-любителя, свидетельства пилота коммерческой авиации, внесения квалификационной отметки о праве на полеты по приборам и квалификационной отметки пилота-инструктора.

В п.2.1.8.1 Приложения 1 также предусматривается альтернатива квалификационной отметке пилота-инструктора, которой может быть:

- 1) специальное разрешение Договаривающегося государства или
- 2) разрешение на выполнение функции представителя УУО, которой полномочный орган по выдаче свидетельств поручил осуществлять летное обучение.

В п. 2.1.8.2 Приложения 1 говорится, что лицо не занимается обучением на пилотажном тренажере, необходимым для получения свидетельства или квалификационной отметки пилота, если такое лицо не имеет или не имело соответствующего свидетельства или не обладает соответствующей летной подготовкой и опытом и не получило соответствующего разрешения от Договаривающегося государства.

Важно отметить, что квалификационная отметка инструктора, предусмотренная Приложением 1, не касается подготовки на уровне авиакомпании ни для выдачи, ни для возобновления свидетельства линейного пилота авиакомпании или квалификационных отметок о типе. Приложение 1 требует (п. 2.1.8.1), чтобы пилоты, проводящие такое обучение, имели на это разрешение. Приложение 6 (п. 9.3.1 части I и п. 7.3.1 раздела II части III) также требует, чтобы эксплуатант коммерческого воздушного транспорта предоставлял с этой целью пилотов-инструкторов, обладающих надлежащей квалификацией, установленной государством эксплуатанта.

В п. 2.8 Приложения 1 установлены требования к внесению квалификационной отметки пилота-инструктора самолета, дирижабля, вертолета и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы. Конкретные положения, касающиеся пилотов-инструкторов, осуществляющих обучение для выдачи свидетельства пилота многочленного экипажа, содержатся в PANS-TRG (Doc 9868).

2.2.4.2 Приложение 1 не устанавливает требований к квалификационным отметкам членов летного экипажа кроме пилотов. Обладатель свидетельства штурмана может выполнять функции штурмана любого воздушного судна, а обладатель свидетельства бортинженера может выполнять функции бортинженера на воздушных судах тех типов, в отношении которых обладатель свидетельства продемонстрировал требуемый уровень знаний и навыков. Эти типы воздушных судов могут быть указаны в свидетельстве бортинженера или зафиксированы отдельно, однако данные записи как таковые не считаются "квалификационными отметками".

2.2.4.3 В главе 4 Приложения 1 установлены требования к свидетельствам персонала, кроме членов летного экипажа, однако в ней по существу ничего не говорится относительно того, что должно фиксироваться в качестве квалификационной отметки. Например:

- a) Хотя персонал по техническому обслуживанию воздушных судов, имеющий свидетельства, может удостоверять годность к полетам тех воздушных судов или их частей, которые указаны в его свидетельстве либо конкретно, либо по своей принадлежности к общему виду, объем их прав вовсе необязательно фиксируется как "квалификационная отметка".
- b) Аналогичным образом права, предоставляемые свидетельством сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера, ограничиваются сферами, в которых обладатель свидетельства отвечает требованиям, указанным в главе 10 части I или в главе 8 раздела II части III Приложения 6, однако эти конкретные сферы вовсе необязательно должны фиксироваться как "квалификационная отметка".
- c) Наконец, до осуществления прав, предоставляемых свидетельством оператора авиационной станции, обладатель свидетельства должен ознакомиться со всей необходимой последней информацией, касающейся типов оборудования и эксплуатационных правил, применяемых на данной авиационной станции, однако оборудование и эксплуатационные правила вовсе необязательно должны фиксироваться как "квалификационная отметка".

2.2.4.4 Единственными квалификационными отметками авиационного персонала, кроме членов летного экипажа, которые фактически установлены Приложением 1, являются указанные в п. 4.5 квалификационные отметки диспетчера УВД следующих категорий:

- a) отметка диспетчера аэродрома;
- b) отметка диспетчера процедурного контроля подхода;
- c) отметка диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения;
- d) отметка диспетчера посадочного радиолокатора;
- e) отметка диспетчера процедурного контроля района УВД;
- f) отметка диспетчера контроля района УВД с использованием средств наблюдения.

2.2.5 Отметки и разрешения

2.2.5.1 Статья 39 b) Чикагской конвенции требует, чтобы в свидетельство любого лица (с соответствующими квалификационными отметками), не удовлетворяющего полностью условиям, установленным международным стандартом относительно класса свидетельства или удостоверения, владельцем которого это лицо является, вносился или прилагался к нему полный перечень всех данных, по которым это лицо не отвечает таким условиям.

2.2.5.2 В главе 5 Приложения 1 установлены требования к свидетельствам авиационного персонала, которые включают "примечания, т. е. специальные отметки, касающиеся ограничений, и отметки о предоставляемых правах, включая с 5 марта 2008 года отметку об уровне владения языком, и другая информация, которую требуется указывать согласно статье 39 Чикагской конвенции".

2.2.5.3 Например, государство может разрешить пилоту, успешно прошедшему необходимую подготовку, получить от уполномоченного инструктора следующие отметки:

- a) отметку о праве на эксплуатацию комплексного самолета;
- b) отметку о праве на эксплуатацию самолета с высокими летными характеристиками или
- c) отметку о праве на эксплуатацию воздушного судна для полетов на большой высоте.

2.2.5.4 Если кандидат удовлетворительно выполняет требования, установленные в правилах государства в отношении запрашиваемого разрешения, полномочный орган по выдаче свидетельств может выдать следующие разрешения:

- a) разрешение пилоту-курсанту (п. 2.2.1 Приложения 1);
- b) разрешение пилоту-инструктору (п. 2.1.8.1 Приложения 1);
- c) разрешение инструктору заниматься обучением на FSTD (п. 2.1.8.2 Приложения 1) или
- d) разрешение на проведение инспекций, вносимое в свидетельство персонала по техническому обслуживанию воздушных судов.

2.2.5.5 Пример правил, касающихся удостоверения о разрешении на проведение инспекций, приводится в дополнении А к настоящей главе.

2.2.6 Учет полетного времени

2.2.6.1 Некоторое количество полетного времени может засчитываться для получения еще не имеющегося свидетельства или не имеющейся квалификационной отметки пилота. В п. 2.1.9 Приложения 1 указаны общие правила, касающиеся учета полетного времени при выдаче свидетельств и квалификационных отметок пилота:

- a) Пилоту-курсанту или обладателю свидетельства пилота засчитывается в налет полностью все время, в течение которого он выполнял полеты самостоятельно, с инструктором на самолете с двойным управлением и в качестве командира воздушного судна, которое включается в общее время полета, требующегося для получения первоначального свидетельства пилота или свидетельства пилота более высокого класса.
- b) Обладателю свидетельства пилота, выполняющему функции второго пилота на рабочем месте пилота на воздушном судне, сертифицированном для эксплуатации одним пилотом, но для эксплуатации которого согласно требованию Договаривающегося государства необходимо наличие второго пилота, засчитывается не более 50 % полетного времени в качестве второго пилота в суммарном времени полета, требующегося для получения свидетельства пилота более высокого класса. Договаривающееся государство может разрешить полностью засчитать это полетное время в суммарном времени полета, если воздушное судно оборудовано для выполнения полета вторым пилотом и эксплуатируется многочисленным экипажем.
- c) Полетное время, в течение которого обладатель свидетельства пилота выполняет функции второго пилота воздушного судна, сертифицированного для эксплуатации со вторым пилотом, засчитывается полностью в суммарном времени полета, требующегося для получения свидетельства более высокого класса.
- d) Полетное время, в течение которого обладатель свидетельства пилота выступает в качестве командира воздушного судна под наблюдением, засчитывается полностью в суммарном времени полета, требующегося для получения свидетельства более высокого класса.

2.2.6.2 Отдельные Договаривающиеся государства могут, следовательно, дополнить эти основные предписания подробностями относительно затрагиваемых классов свидетельств пилота, зачета времени выполнения полетов по приборам и т. д.

2.2.6.3 Пример нормативных требований государства, касающихся зачета полетного времени, приводится в дополнении В к настоящей главе.

2.2.6.4 Договаривающиеся государства могут также установить директивы в отношении перекрестного зачета летного опыта в качестве пилота воздушных судов других видов для выполнения лицензионных требований. Это допускается Приложением 1 (например, в п. 2.4.3.1.2), однако требует установления государством соответствующих конкретных правил выдачи свидетельств. Например, для выполнения требований, касающихся общего опыта обладателя свидетельства пилота коммерческой авиации, государство может позволить применение перекрестного зачета, как предусматривается в дополнении С к настоящей главе.

2.3 ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ ДОГОВАРИВАЮЩИМСЯ ГОСУДАРСТВОМ

2.3.1 Общие положения

2.3.1.1 Статья 32 а) Чикагской конвенции гласит, что "пилот каждого воздушного судна и другие члены летного экипажа каждого воздушного судна, занятого в международной навигации, обеспечиваются удостоверениями о квалификации и свидетельствами, которые выданы или которым придана сила государством, где это воздушное судно зарегистрировано".

2.3.1.2 Эта статья ясно устанавливает, что национальное свидетельство, выданное государством регистрации, и придание силы этим государством свидетельству, выданному другим Договаривающимся государством, предоставляют одни и те же права. Ответственность государства регистрации в обоих случаях одинакова. Эти два процесса (выдача или придание силы) дают государству три варианта выполнения своей функции выдачи свидетельств авиационному персоналу: непосредственная выдача свидетельства, выдача свидетельства путем конверсии или придание силы свидетельству.

2.3.1.3 Тем не менее существуют значительные различия между применяемыми процедурами выдачи свидетельств авиационного персонала и процедурами придания им силы. В настоящем разделе анализируются характеристики каждого варианта и даются указания относительно их наилучшего использования.

2.3.1.4 Выдача свидетельства требует от выдающего государства обеспечения выполнения кандидатом всех требований, содержащихся в его национальных правилах и соответствующих положениях Приложения 1 (например, в отношении возраста, знаний, опыта, навыков, подготовки и готовности по состоянию здоровья). Два варианта выдачи свидетельства – это непосредственная выдача свидетельства или конверсия свидетельства другого государства.

2.3.2 Непосредственная выдача

2.3.2.1 В тех случаях, когда государство устанавливает свою собственную систему обеспечения соблюдения каждого из требований к выдаче свидетельств авиационному персоналу до выдачи свидетельства, данный процесс называется "непосредственной выдачей свидетельства" или кратко "выдачей свидетельства". Методы обеспечения соблюдения могут быть разнообразными. Например, определение требований к знаниям может включать непосредственное экзаменование государством, использование назначенных экзаменаторов или принятие экзаменационной системы, управляемой независимым поставщиком обслуживания или другим государством. Однако основным критерием для непосредственной выдачи свидетельств является наличие в государстве системы обеспечения соблюдения всех требований, связанных с выдачей свидетельств авиационному персоналу, до выдачи свидетельства.

2.3.2.2 Непосредственная выдача обеспечивает наивысший уровень контроля со стороны выдающего государства. Она требует от полномочного органа по выдаче свидетельств разработки соответствующих правил и процедур и установления системы обеспечения соблюдения всех требований (в отношении возраста, знания, опыта, подготовки, владения языком, умения и годности по состоянию здоровья) до выдачи свидетельства или медицинского заключения.

2.3.2.3 На этапе выдачи инспектор ВГА по лицензированию или сотрудник отдела PEL подтверждает, что все этапы процесса выдачи свидетельства (этап подачи заявления, этап оценки, этап демонстрации (проверки) знаний, этап демонстрации (проверки) умения и этап выдачи) были успешно выполнены до выдачи свидетельства, квалификационной отметки или разрешения. Если установлено, что кандидат удовлетворяет требованиям и успешно продемонстрировал знания и умение, требуемые для свидетельства, такое свидетельство может быть выдано.

2.3.2.4 Любое свидетельство авиационного персонала, выданное Договаривающимся государством согласно соответствующим положениям Приложения 1, соответствует спецификациям (сведения, материал, язык, расположение пунктов), указанным в главе 5 Приложения 1. Выдавая свидетельство, Договаривающееся государство следит за тем, чтобы другие государства могли легко определять срок действия свидетельства и связанных с ним квалификационных отметок и предоставляемые ими права.

2.3.2.5 Пример процесса выдачи приводится в дополнении D к настоящей главе.

2.3.3 Конверсия

2.3.3.1 Государства могут также выдавать национальные свидетельства на основе иностранных свидетельств, признавая тем самым тот факт, что обладание свидетельством, выданным другим Договаривающимся государством, является способом демонстрации соблюдения своих собственных национальных правил выдачи свидетельств. Этот процесс называется "конверсией свидетельства".

2.3.3.2 Конверсия свидетельства другого Договаривающегося государства может производиться на индивидуальной основе путем проверки каждого иностранного свидетельства на предмет определения возможности выдачи конвертированного свидетельства. Другой метод состоит в заключении договоренности с другим Договаривающимся государством, если государство, конвертирующее свидетельство, полагается на систему выдачи свидетельств другого Договаривающегося государства. При осуществлении конверсии на индивидуальной основе государство должно установить систему обеспечения непрерывной действительности конвертированного свидетельства после его выдачи, а также предоставления дополнительных квалификационных отметок. Однако в тех случаях, когда государство заключает договоренность о конверсии свидетельств с другим Договаривающимся государством, это государство может также передать обязанности по поддержанию конвертированных свидетельств в надлежащем состоянии этому другому Договаривающемуся государству.

2.3.3.3 Если свидетельством предусматриваются права на эксплуатацию коммерческого воздушного транспорта, то государство подтверждает его действительность иностранному ВГА, которое выдало данное свидетельство. Полномочному органу по выдаче свидетельств следует обеспечить выполнение всех применимых национальных требований и требований ИКАО.

2.3.3.4 Примеры правил/процедур конверсии свидетельств летных экипажей приводятся в дополнении E к настоящей главе.

2.3.4 Придание силы

2.3.4.1 Государство может придавать силу свидетельствам, выданным другими Договаривающимися государствами, для использования на воздушных судах, зарегистрированных в его собственном регистре. Согласно определению в Приложении 1 придание силы иностранному свидетельству есть "действие, в результате которого Договаривающееся государство вместо выдачи собственного свидетельства признает свидетельство, выданное другим Договаривающимся государством, в качестве равноценного его собственному свидетельству".

2.3.4.2 Придание силы не может осуществляться без исходного свидетельства. Права, обусловленные приданием силы, всегда зависят от постоянной действительности исходного свидетельства и не могут превышать прав исходного свидетельства. Приложение 1 требует, чтобы полномочный орган по выдаче свидетельств подтверждал действительность иностранного свидетельства до выдачи разрешения на придание силы для использования при выполнении коммерческих авиаперевозок. Полномочному органу по выдаче свидетельств следует обеспечить выполнение всех применимых национальных требований и требований ИКАО.

2.3.4.3 Придание силы свидетельству другого Договаривающегося государства может производиться на индивидуальной основе. Каждое иностранное свидетельство должно проверяться на предмет определения возможности выдачи удостоверения о придании силы. Как и в случае с конверсией свидетельства, придание силы может также осуществляться путем заключения договоренности с другим Договаривающимся государством, если государство, придающее силу свидетельствам, полагается на систему выдачи свидетельств другого Договаривающегося государства.

2.3.4.4 Примеры правил/норм/процедур придания силы свидетельствам летных экипажей приводятся в дополнении F к настоящей главе.

2.3.5 Ответственность государства

2.3.5.1 Важно отметить, что метод, выбранный полномочным органом по выдаче свидетельств (непосредственная выдача, конверсия или придание силы), не изменяет ответственности государства за выполнение обязательств по Чикагской конвенции.

2.3.5.2 Выдавая свидетельство путем непосредственной выдачи или конверсии или придавая силу иностранному свидетельству, государство заверяет все другие Договаривающиеся государства в том, что лицо обладает квалификацией для осуществления прав, предоставляемых свидетельством, и что он/она отвечает всем применимым требованиям ИКАО и национальным требованиям. Поэтому весьма важно, чтобы даже в случае выдачи свидетельства на основе свидетельства, выданного другим Договаривающимся государством, полномочный орган по выдаче свидетельств обеспечивал выполнение всех применимых требований.

2.3.5.3 Чикагская конвенция возлагает ответственность за выдачу свидетельств летным экипажам на государство регистрации. Следовательно, государства отвечают за выдачу свидетельств летным экипажам только в том случае, если их воздушные суда зарегистрированы в их регистре. Некоторые Договаривающиеся государства решили не включать воздушные суда в свои регистры и, следовательно, в чисто практических целях освободились от обязанностей по выдаче свидетельств авиационному персоналу. Такое решение, как правило, является политическим и государствам не следует забывать о мерах, которые должны быть приняты в области выдачи свидетельств авиационному персоналу в случае изменения политики в отношении регистрации воздушных судов. В некоторых случаях для того, чтобы разрешить деятельность внутренней авиации на своей территории, государства, не имеющие регистра воздушных судов, часто заключают соглашения с другими государствами о регистрации воздушных судов, используемых при выполнении внутренних перевозок, и об осуществлении контроля за их эксплуатацией.

2.3.5.4 Если государство регистрации не способно или не желает брать на себя функции по выдаче свидетельств авиационному персоналу, оно может передать эти функции. Примеры причин, по которым полномочный орган может пожелать передать некоторые из своих функций, включают отсутствие необходимых людских, технических или материальных ресурсов или ситуации, когда воздушные суда, зарегистрированные в национальном регистре, арендуются за рубежом. В таких случаях государство регистрации может заключать с другими Договаривающимися государствами, организациями или поставщиками обслуживания соглашения о выполнении некоторых из своих обязанностей. Даже если государственный полномочный орган передает функции, он по-прежнему несет ответственность за выдачу свидетельств авиационному персоналу за исключением тех случаев, когда он освобождается от этой ответственности на основании соглашения, заключенного в соответствии со статьей 83 *bis* Чикагской конвенции (см. п. 6.3 главы 6 части I настоящего руководства).

2.4 ВЫБОР МЕТОДА ВЫДАЧИ

2.4.1 Общие положения

2.4.1.1 Три метода, изложенных в п. 2.3, в равной степени правомерны и многие государства с крупной системой PEL применяют их одновременно. Выбор между непосредственной выдачей свидетельств, конверсией свидетельств и приданием силы свидетельствам зависит от того, каким образом лучше всего оценивается квалификация кандидата для выдачи, конверсии, придания силы, возобновления действия или повторной выдачи свидетельства.

2.4.1.2 "Непосредственная выдача свидетельства" – это метод, обеспечивающий государству выдачи наивысший уровень контроля. Он требует от полномочного органа по выдаче свидетельств разработки надлежащих правил и процедур и создания системы оценки знаний, умения, годности по состоянию здоровья, опыта и полученной подготовки кандидата в отношении свидетельств, квалификационных отметок, разрешений и утверждений.

2.4.1.3 "Конверсия свидетельства" позволяет государству выдавать собственные свидетельства без создания полноценной системы выдачи свидетельств. Даже, если государство имеет такую систему, этот метод может ускорить процесс получения национального свидетельства обладателем иностранного свидетельства. В любом случае государство должно создать систему обеспечения постоянной действительности выданного свидетельства и внесения дополнительных квалификационных отметок.

2.4.1.4 "Придание силы" не предполагает создания системы оценки квалификации кандидатов. Однако этот метод требует создания системы оценки свидетельства другого государства, обеспечивающей придание силы этому свидетельству, в целях оценки его действительности и прав и гарантии того, что оно является подлинным и соответствует Стандартам ИКАО.

2.4.1.5 Выбор метода выдачи зависит от ряда факторов, в том числе от численности персонала отдела PEL. Обычно различные по штатам отделы PEL осуществляют функции по выдаче свидетельств, используя методики, изложенные в п. 2.3 главы 2 части I.

2.4.2 Характеристики каждого варианта

С точки зрения полномочного органа по выдаче свидетельств основные различия между непосредственной выдачей свидетельств, конверсией свидетельств и приданием силы свидетельствам заключаются в способе оценки квалификации кандидата для выдачи или возобновления действия свидетельства. Эти различия резюмируются в таблице II-2-1.

2.4.3 Преимущества и недостатки каждого варианта

В таблице II-2-2 приводятся некоторые преимущества и недостатки непосредственной выдачи, конверсии и придания силы и описывается ситуация, к которой наилучшим образом подходит каждый вариант.

2.5 ПРИЗНАНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ И ОПЫТА ВОЕННОСЛУЖАЩИХ

2.5.1 Общие положения

2.5.1.1 Чикагская конвенция не применяется к государственным воздушным судам, в частности к тем, которые используются на военной, таможенной и полицейской службах. Поэтому, в зависимости от требований государства, лицам, осуществляющим эксплуатацию государственных воздушных судов, нет необходимости иметь свидетельство ИКАО. В этом разделе говорится о том, каким образом такому персоналу (обычно действующим или бывшим военнослужащим) может быть выдано свидетельство ИКАО.

2.5.1.2 Приложение 1 требует, чтобы кандидаты на получение свидетельств отвечали конкретным требованиям в отношении возраста, знаний, опыта, умения и годности по состоянию здоровья. Однако каждый полномочный орган по выдаче свидетельств может определить способ демонстрации знаний и умения, необходимых для получения свидетельств или квалификационных отметок. Полномочный орган по выдаче свидетельств может признать определенную квалификацию и опыт военнослужащего эквивалентными некоторым или всем требованиям к знаниям и умению, которые должны демонстрироваться гражданскими кандидатами, и выдать свидетельство или квалификационную отметку на этой основе.

2.5.1.3 В целях обеспечения этой эквивалентности полномочный орган по выдаче свидетельств должен быть осведомлен о пройденной подготовке и о летной или другой деятельности кандидата из вооруженных сил. На практике это обычно означает, что особое значение придается квалификации и опыту, приобретенным в национальных (или приравненных к ним) вооруженных силах, которые могут быть удовлетворительно подтверждены.

Таблица II-2-1. Основные различия между непосредственной выдачей свидетельств, конверсией свидетельств и приданием силы свидетельствам

	<i>Непосредственная выдача</i>	<i>Конверсия</i>	<i>Придание силы</i>
Выдача	• Нет предварительного условия иметь свидетельство. • Полномочный орган по выдаче свидетельств создал систему обеспечения соблюдения всех требований (возраст, знания, опыт, умение, полученная подготовка, владение языком, годность по состоянию здоровья) до выдачи свидетельства.	• Обладатель должен иметь свидетельство, выданное другим Договаривающимся государством. • Полномочный орган по выдаче свидетельств признает, что обладание свидетельством этого Договаривающегося государства является приемлемым способом демонстрации соблюдения его собственных национальных правил выдачи свидетельств и требований ИКАО.	• Кандидат должен иметь свидетельство, выданное другим Договаривающимся государством. • Выдавая удостоверение о придании силы, полномочный орган по выдаче свидетельств признает, что иностранное свидетельство действует наравне с его собственным свидетельством.

	<i>Непосредственная выдача</i>	<i>Конверсия</i>	<i>Придание силы</i>
Действительность свидетельства	Действительность свидетельства зависит от сохранения квалификации обладателем и его соответствия требованиям к опыту последнего времени, установленным государством.	- Действительность свидетельства зависит от сохранения квалификации обладателем и его соответствия требованиям к опыту последнего времени, установленным государством. - После конверсии первоначальное свидетельство может утратить силу, без влияния на действительность конвертированного свидетельства.	- Обладатель должен сохранять квалификацию и отвечать требованиям к опыту последнего времени, установленным государством выдачи, с тем чтобы исходное свидетельство оставалось действительным. - Удостоверение о придании силы может быть более ограничительным (с точки зрения срока действия и прав), чем исходное свидетельство.
Расширение прав	Дополнительные квалификационные отметки могут вноситься в соответствии с национальными требованиями.	Дополнительные квалификационные отметки могут вноситься в конвертированное свидетельство в соответствии с национальными требованиями.	Дополнительные отметки должны быть внесены в исходное свидетельство, чтобы быть учтены при придании силы (удостоверение о придании силы не может предоставлять больше прав, чем исходное свидетельство).

Таблица II-2-2. Преимущества и недостатки непосредственной выдачи свидетельств, конверсии свидетельств и придания силы свидетельствам

	<i>Непосредственная выдача</i>	<i>Конверсия</i>	<i>Придание силы</i>
Преимущества	- Процесс выдачи свидетельств авиационному персоналу полностью контролируется государством. - Процесс может быть адаптирован с учетом конкретных потребностей государства.	- Не требует создания полноценной системы выдачи свидетельств авиационному персоналу. - Нет необходимости сохранять исходное иностранное свидетельство в силе после завершения конверсии. - Квалификационные отметки могут вноситься в конвертированное свидетельство.	Единственное требование к государству, выдающему удостоверение о придании силы – обеспечить, чтобы исходное свидетельство было подлинным и действительным и чтобы предоставляемые права и срок действия не превышали прав и срока действия исходного свидетельства.

	<i>Непосредственная выдача</i>	<i>Конверсия</i>	<i>Придание силы</i>
Недостатки	• Должны быть разработаны соответствующие правила и процедуры выдачи свидетельств. • Требуется наличия системы обеспечения соответствия кандидата требованиям к выдаче свидетельства или квалификационной отметки и к поддержанию обладателями действительности своих свидетельств и квалификационных отметок.	• Необходимость устанавливать требуемые процедуры оценки действительности иностранных свидетельств и их соответствия требованиям. • Необходимость предусмотреть возможность внесения новых квалификационных отметок в свидетельство. • Потенциальная сложность установления происхождения иностранного свидетельства, когда процесс конверсии повторяется несколько раз.	• Необходимость сохранения исходного свидетельства в силе в соответствии с требованиями государства выдачи. • Срок действия и права придания силы не могут превосходить срока действия и прав исходного свидетельства. • Сложнее дополнить придание силы новыми правами, поскольку они должны быть сначала включены в исходное свидетельство.
Наиболее подходящая ситуация	• Когда государство выдает достаточное количество свидетельств (например, более 100 действующих свидетельств) на одном и том же уровне в одной и той же категории.	• Для предоставления свидетельств гражданам, прошедшим подготовку за рубежом, давним экспатриантам (например, более одного года), или иностранным гражданам, желающим работать или заниматься летной деятельностью в государстве.	• Для предоставления краткосрочного разрешения на пилотирование воздушных судов, зарегистрированных в национальном регистре, обладателю свидетельства, выданного в другом Договаривающемся государстве.

2.5.1.4 Кандидаты, чьи права включают право на ведение радиотелефонной связи, должны отвечать требованиям Приложения 1 к демонстрации владения языками. Кроме того, в тех случаях, когда для осуществления прав, предоставляемых запрашиваемым свидетельством, требуется иметь действительное медицинское заключение, кандидат должен получить медицинское заключение соответствующего класса до выдачи свидетельства.

2.5.1.5 Чаще всего политика признания применяется к пилотам, но может также применяться и к другим членам летного экипажа или наземному персоналу.

2.5.2 Признание квалификации военных пилотов (неприменимо к MPL)

2.5.2.1 Приложение 1 требует, чтобы кандидаты на получение свидетельства пилота демонстрировали в соответствии с правами, предоставляемыми запрашиваемым свидетельством, уровень знаний и способность должным образом выполнять конкретные процедуры и маневры в качестве командира воздушного судна соответствующего вида.

2.5.2.2 Оно также требует, чтобы кандидаты имели налет не менее установленного количества полетного времени в качестве пилота воздушного судна соответствующего вида и/или, при необходимости, в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой для свидетельства. Кроме того, требуется иметь минимальный налет с инструктором на соответствующих воздушных судах с двойным управлением.

2.5.2.3 Полномочный орган по выдаче свидетельств должен установить степень, в которой различные военные квалификационные требования будут признаваться отвечающими вышеупомянутым минимальным требованиям, для каждого из следующих свидетельств:

- a) *пилот-любитель*: самолет, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы;
- b) *пилот коммерческой авиации*: самолет, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы;
- c) *линейный пилот авиакомпании*: самолет, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы.

2.5.2.4 Вопрос эквивалентности квалификации военнослужащих в отношении планеров, дирижаблей и свободных аэростатов в этом разделе не рассматривается, однако нет никаких оснований полагать, что полномочный орган по выдаче свидетельств не мог бы создать схему эквивалентности в соответствии с положениями Приложения 1 и принципами, изложенными в настоящем разделе.

2.5.2.5 Кандидаты на признание квалификации, приобретенной на военной службе, до выдачи свидетельства должны продемонстрировать приемлемым для полномочного органа по выдаче свидетельств способом соответствие требованиям Приложения 1 к владению языком.

2.5.2.6 Военные летчики могут быть обучены трактовать различные аспекты деятельности авиации иначе чем принято в гражданской авиации, включая правила и процедуры, расчеты летно-технических характеристик и оперативные методы планирования полетов, поэтому свобода действий при утверждении является нецелесообразной. Полномочный орган по выдаче свидетельств может счесть, что дифференцированный подход лучше всего отвечает требованиям государства; например, он может решить, что PPL (для самолета) может быть выдано действующему и опытному пилоту военного самолета без дополнительной необходимости проверять знания или умение, а военному летчику, не пилотирующему в настоящее время воздушные суда в составе многочленного экипажа, возможно, потребуется сдать экзамены по воздушному праву и планированию полетов и пройти проверку квалификации для получения ATPL (для самолета). Характер подготовки и операций в различных родах войск могут быть таковы, что каждый род войск необходимо будет рассматривать по-разному.

2.5.2.7 Единственный путь к адекватному подтверждению полномочным органом по выдаче свидетельств соответствующей эквивалентности – это хорошее понимание персоналом PEL авиационной теоретической (знания) и практической подготовки, получаемой различными группами военных пилотов, а также общих типов выполняемых полетов.

2.5.2.8 Полномочному органу следует также установить процедуры определения релевантности летного опыта. Они могут варьироваться в зависимости от различных уровней запрашиваемых свидетельств или квалификационных отметок, а также от отсутствия перерывов в полетах или от эксплуатационного опыта, как указано ниже:

- a) *В настоящее время является военнослужащим и состоит на действительной военной службе.* В зависимости от текущих обязанностей опыт летной работы может максимально учитываться при выдаче запрашиваемого свидетельства или квалификационной отметки.
- b) *В настоящее время является военнослужащим, но не состоит на действительной военной службе.* Это период, истекший после прохождения последней летной проверки на соответствующем виде воздушного судна или после завершения действительной военной службы. При этом в отношении PPL может применяться более свободный подход, чем в отношении CPL или ATPL.
- c) *Более не является военнослужащим.* Эта ситуация сходна с ситуацией военнослужащего, не состоящего на действительной военной службе, однако проверка квалификации и опыта в этом случае усложняется. Необходимое умение обычно требуется продемонстрировать путем успешного прохождения соответствующего летного экзамена.
- d) *Иностранные военные пилоты.* Помимо вышеупомянутых аспектов, следует учитывать национальные условия и требования. Например, местные метеорологические особенности и условия могут потребовать сдачи теоретического экзамена в области метеорологии или общий рельеф поверхности может потребовать обучения полетам в горной местности.

2.5.2.9 Опыт летной работы может полностью или частично учитываться при получении квалификационных отметок о праве на полеты по приборам или квалификационных отметок пилота-инструктора, однако при этом важно, чтобы полномочный орган по выдаче свидетельств учитывал различия между военными и гражданскими методами.

2.5.3 Признание квалификации прочего военного персонала

2.5.3.1 Принципы, изложенные в п. 2.5.2 в отношении военных пилотов, применяются к кандидатам-военнослужащим, претендующим на получение свидетельств штурманов или бортинженеров. Важно, чтобы сотрудники PPL понимали специфику подготовки и возможности военного персонала, с тем чтобы правильно определять эквивалентность квалификации.

2.5.3.2 От военных бортинженеров и штурманов следует требовать прохождения по крайней мере соответствующего экзамена по воздушному праву, и, если они не имеют текущей летной практики, прохождения проверки квалификации.

2.5.3.3 Военные бортинженеры и штурманы часто обращаются за получением свидетельств пилота и, в зависимости от индивидуальных уровней квалификации и обстоятельств, им могут определенным образом засчитываться продемонстрированные знания.

2.5.3.4 Военный персонал по техническому обслуживанию воздушных судов обычно работает согласно другим принципам технического обслуживания по сравнению с их гражданскими коллегами, что требует проявления осторожности при оценке эквивалентности. Должным образом подготовленные и опытные военные техники или инженеры обычно обладают достаточными знаниями науки, авиационной техники и возможностей человека и имеют соответствующую квалификацию для проведения проверок, обслуживания и поддержания летной годности воздушных судов и их компонентов, однако, возможно, не обладают достаточными знаниями и

опытом в области сертификации гражданских воздушных судов или законодательства по гражданской авиации. При проведении оценки квалификации персонала по техническому обслуживанию необходимо учитывать, что такой персонал часто специализируется на конкретных авиационных системах, компонентах, двигателях или структурах и вовсе не обязательно на воздушных судах в целом. Поэтому политика в отношении признания квалификации военных специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов должна учитывать национальные гражданские и военные практические методы и требования.

2.5.3.5 Если военные диспетчеры УВД не полностью знакомы с эксплуатационными правилами гражданской авиации и действуют в соответствии с военными законами и положениями, то прежде чем получить свидетельство, они должны продемонстрировать норму знаний, требуемую Приложением 1, а также в течение не менее трех месяцев успешно заниматься реальным управлением воздушным движением под контролем надлежащим образом аттестованного диспетчера УВД.

2.5.3.6 Офицеры, занимающиеся обеспечением полетов, работают в другой обстановке и их обязанности обычно не совпадают с обязанностями гражданских сотрудников по обеспечению полетов или полетных диспетчеров. Однако офицер, занимающийся обеспечением полетов, может иметь право на определенный учет продемонстрированных знаний. До получения свидетельства кандидат должен проработать под наблюдением гражданского сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера по крайней мере 90 рабочих дней.

2.5.4 Примеры процедур признания квалификации военных пилотов

Пункты 2.5.1 и 2.5.2 ясно дают понять, что степень признания умения и знаний действующих или бывших военных пилотов зависит от целого ряда факторов, включая вид и содержание военной первоначальной и эксплуатационной подготовки, тип пилотируемого воздушного судна, предыдущий опыт и национальные требования гражданской авиации. Никакая система признания не может быть одинаково подходящей для всех государств, однако в добавлении G к настоящей главе приводятся примеры процедур, соответствующих принципам, изложенным в п. 2.5.

2.6 ЭЛЕКТРОННОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА (EPL)

2.6.1 Общие положения

2.6.1.1 Многие государства рассматривают вопрос о переходе к системе выдачи электронных свидетельств и удостоверений. В связи с появлением новых цифровых технологий ИКАО включила в Приложение 1 Стандарты в отношении электронного свидетельства авиационного персонала (EPL).

2.6.1.2 Указанное Приложение устанавливает, что государство может принять решение о выдаче:

- a) свидетельств на первосортной бумаге или другом подходящем материале, включая пластиковые карточки (именуемые "на бумажном носителе"); или
- b) электронные свидетельства авиационного персонала на автономных мобильных электронных устройствах визуального отображения информации.

2.6.1.3 EPL представляет собой электронную версию свидетельства авиационного персонала, которая может безопасно храниться на автономных мобильных электронных устройствах визуального отображения информации, таких как мобильные телефоны или планшеты, либо представляться для онлайн-проверки на таких устройствах с помощью специального программного обеспечения, разработанного выдающим

свидетельство государством. Выдача EPL носит факультативный характер, и государства могут принять решение о выдаче EPL всему подлежащему лицензированию авиационному персоналу, отдельным группам персонала (например, пилотам коммерческой авиации, пилотам-любителям и/или диспетчерам воздушного движения) или определенным лицам. В этой связи государства могут принять решение о продолжении практики выдачи некоторых или всех свидетельств на бумажном носителе. Тем не менее, никакое лицо не должно одновременно иметь EPL и свидетельство на бумажном носителе, выданные для одной и той же цели. Например, обладатель свидетельства может иметь ATPL в виде EPL с квалификационной отметкой о пилотировании воздушных судов типа A320 и PPL на бумажном носителе о праве посадки на суше и на море с одним работающим двигателем. В то же время обладатель свидетельства не должен иметь одновременно EPL ATPL и ATPL на бумажном носителе с квалификационной отметкой на право управления самолетами типа A320.

2.6.1.4 В тех случаях, когда государство перешло к использованию электронных носителей при выдаче свидетельств авиационному персоналу, оно может рассматривать EPL в качестве "соответствующего разрешения" для придания силы свидетельству, выданному другим Договаривающимся государством, в соответствии с п. 1.2.2.1 главы 1 Приложения 1. Такое государство может придать силу свидетельству, выданному другим государством, которое выдает такие свидетельства только на бумажном носителе. В таких случаях обладатель свидетельства должен будет иметь при себе признанное EPL с подтверждающим свидетельством на бумажном носителе от оригинального государства выдачи.

2.6.1.5 EPL должно содержать ту же информацию, что и эквивалентное свидетельство на бумажном носителе, плюс дополнительные элементы, относящиеся только к EPL, такие как фотография, машиночитываемый код и дата и время последней синхронизации с полномочным органом выдачи свидетельств. Одно из преимуществ системы EPL заключается в том, что она дает государствам возможность проектировать систему EPL с учетом своих собственных требований, обеспечивая в то же время выдачу всех EPL в стандартном формате, позволяющем другим государствам признавать и проверять свидетельства. Система EPL также позволяет интегрировать медицинское заключение и другую относящуюся к свидетельству информацию в едином формате, обеспечивающем оперативный доступ ко всем данным, связанным с действительностью свидетельства. Наконец, такой формат является дополнительным средством проведения проверок свидетельства.

2.6.2 Ожидаемые выгоды EPL

2.6.2.1 Ожидается, что введение EPL позволит получить выгоды в области безопасности полетов, эффективности, финансовой и других областях. В частности, предполагаемые выгоды включают:

- a) **Выгоды в области безопасности полетов.** Введение EPL может повысить уровень безопасности полетов за счет уменьшения возможности подделок и благодаря внесению изменений в свидетельство более оперативно, чем это возможно при использовании бумажных носителей. Практика EPL может содействовать проверкам свидетельств в ходе операций по надзору, поскольку вся соответствующая информация о квалификационных отметках и удостоверениях обладателя свидетельства находится на автономном мобильном электронном устройстве визуального отображения информации. Кроме того, EPL могут содержать другую информацию, в том числе о медицинских заключениях или разрешениях, в том числе о знании языков.
- b) **Выгоды в области эффективности.** Благодаря использованию средств автоматизации EPL могут способствовать повышению эффективности благодаря уменьшению суммарного времени, требуемого для обработки заявок, выдачи свидетельства и проведения проверки свидетельств.
- c) **Финансовые выгоды.** Потенциальная экономия средств государств за счет уменьшения или исключения затрат на производство и обработку, связанных со свидетельствами на бумажных носителях, ручной обработки информации и ведением бумажных архивов. После введения

первоначальных процессов государства могут получить экономию средств благодаря экономии ресурсов в виде времени, затрачиваемого персоналом на обработку первоначальных заявок, внесение изменений в свидетельства/удостоверения, в том числе в случае приостановления действия, аннулирования, перевыпуска и т. д.

- d) **Прочие выгоды.** Оперативный доступ к свидетельству и обновляющей его информации для обладателя свидетельства и инспекторов, а также простота переноса информации на альтернативное устройство (например, в случае замены после утери устройства).

2.6.2.2 Авиационное сообщество понимает важность цифровых технологий и признает их потенциал, продемонстрированный в других секторах общества. Цифровые технологии обладают потенциалом обеспечения эффективного и надежного взаимодействия между государствами, поставщиками обслуживания и обладателями свидетельств.

2.6.3 Введение системы EPL государством

2.6.3.1 Система EPL представляет собой интегрированную систему, включающую аппаратные средства, сетевые средства и оборудование связи, компьютерное программное обеспечение, проверенные данные, пользователей, а также правила и нормы, регулирующие выдачу EPL и проведение мероприятий по надзору.

2.6.3.2 Система EPL должна быть соразмерной потребностям каждого государства, его поставщиков обслуживания, обладателей свидетельств и кандидатов. Эффективность системы EPL будет обеспечиваться за счет тщательного планирования и внедрения с учетом не только требований *Конвенции о международной гражданской авиации* ("Чикагская конвенция"; Doc 7300) и Приложений к ней, но также применимых национальных нормативов. Кроме того, следует принимать во внимание технические требования в отношении эксплуатационной надежности, технологичности и интероперабельности в той мере, которая требуется для обеспечения мероприятий по контролю, проводимых другими государствами.

2.6.3.3 При внедрении системы EPL следует также учитывать аспекты интеграции с уже существующими системами выдачи свидетельств, включая, в частности, следующие аспекты:

- a) первоначальная выдача свидетельства;
- b) конверсия, придание силы, обновление, отзыв, приостановление действия или перевыпуск свидетельств;
- c) регистрация медицинских заключений и данных о знании языков;
- d) интеграция с программным обеспечением, используемым полномочным органом по выдаче свидетельств;
- e) линии связи с другими необходимыми механизмами ИТ (например, с другими организациями, эксплуатантами государства), если применимо.

2.6.3.4 Прежде чем приступить к внедрению системы EPL, государствам необходимо рассмотреть следующие аспекты:

- a) **Нормативные рамки.** Государствам следует выяснить, позволяют ли действующие нормативные рамки внедрить систему EPL. В противном случае государствам может потребоваться изменить существующие нормы или ввести новые правила. Кроме того, государствам необходимо рассмотреть другие применимые национальные нормы (например, законодательство о неприкосновенности частной жизни, соответствующие нормативы по

информационным технологиям, законы о защите информации), которые следует учитывать при разработке системы EPL.

- b) **Классы свидетельств.** Государства могут принять решение выдавать EPL всему авиационному персоналу (например, членам летного экипажа и наземному персоналу), определенной группе (например, пилотам-любителям, пилотам коммерческой авиации, линейным пилотам авиакомпаний) или индивидуальным кандидатам. Тем не менее, никому не могут выдаваться одновременно одни и те же свидетельства в электронном формате и на бумажном носителе. Кроме того, при внедрении системы EPL государству не следует полностью включать все классы свидетельств. Например, государствам, в которых не разрешаются полеты планеров или свободных аэростатов из-за отсутствия в их регистре планеров или свободных аэростатов, нет необходимости выдавать соответствующие EPL.
- c) **Анализ риска.** Система EPL, несомненно, будет подвержена новым рискам. Для того, чтобы учесть такие новые риски, при внедрении системы EPL следует опираться на результаты оценки риска на каждом этапе проекта. Оценка риска должна быть составной частью интегрированной системы управления риском в государстве, которая позволит идентифицировать и оценить общие риски, а также разработать план действий по выявлению ключевых рисков и эффективному уменьшению этих рисков. Система EPL должна входить в систему управления информационной безопасностью полномочного органа по выдаче свидетельств или аналогичную ей систему, используемую полномочным органом по выдаче свидетельств. Инструктивный материал по проведению оценки риска содержится в *"Руководстве по управлению безопасностью полетов"* (Doc 9859).
- d) **Ресурсы.** Государствам следует обеспечить наличие достаточных ресурсов для внедрения и функционирования системы EPL. Сюда входят финансовые средства, а также людские ресурсы. В тех случаях, когда полномочный орган по выдаче свидетельств не располагает квалифицированным персоналом для разработки и эксплуатации системы EPL, некоторые элементы этой деятельности могут быть переданы на внешний подряд. Государству следует инвестировать время и ресурсы не только на внедрение, но также и на оборудование и технологию, рабочую среду, сотрудников и операционные системы. Государству следует быть готовым к инвестициям в системы, процессы и вырабатывать политику, которая обеспечивала бы оптимальные варианты глобальной интероперабельности и функционирования системы EPL.
- e) **Поставщики обслуживания и обладатели свидетельств.** Государствам следует рассматривать аспекты воздействия системы EPL на связанных с ней поставщиков обслуживания, обладателей свидетельств и кандидатов. Например, следует ли государству требовать от каждого обладателя свидетельства иметь в собственности соответствующие автономные мобильные электронные устройства визуального отображения информации. Государства могут консультироваться со своими поставщиками обслуживания и обладателями свидетельств по любым вопросам или проблемам, которые могут возникнуть в ходе внедрения системы EPL.
- f) **Проверка свидетельств.** В целях обеспечения согласованного подхода к аспектам проверки свидетельств и уменьшения потенциальной нагрузки на государства при внедрении инструментов и процедур проверки свидетельств EPL государствам, которые уже внедрили или планируют внедрить систему EPL, рекомендуется обращаться в ИКАО за обновленными данными о критериях и действиях по проверке свидетельств.
- g) **Признание свидетельств.** Для того, чтобы обеспечить наличие у других государств требуемой информации, необходимой для подтверждения надлежащей выдачи свидетельств EPL или

придания им силы, государствам, которые уже внедрили или планируют внедрить систему EPL, рекомендуется представить в ИКАО следующую информацию:

- 1) планируемая дата, с которой государство предполагает начать выдавать конкретные классы EPL (см. подпункт b) выше);
- 2) какой международный стандарт используется в отношении цифровой подписи сотрудника полномочного органа по выдаче свидетельств, который подписал свидетельство (см. пункт X стандартной формы в добавлении 4 Приложения 1);
- 3) активные меры защиты, используемые для проведения различия между отображаемыми данными свидетельства и статическим изображением;
- 4) максимальный разрешенный период времени после предыдущей синхронизации согласно пункту XIb стандартной формы в добавлении 4 Приложения 1.

2.6.3.5 Полномочному органу по выдаче свидетельств рекомендуется подготовить всеобъемлющий документ об инициации проекта с изложением его рамок, последствий для существующей системы выдачи свидетельств, результатов оценки риска, характеристик EPL и других элементов. Более подробная информация содержится в последующих разделах.

2.6.3.6 При разработке системы EPL представляется целесообразным учитывать потенциальную соразмерность системы с точки зрения ее возможного применения в других областях выдачи свидетельств или сертификации, с тем чтобы учитывать при этом уже проделанную работу и технологии других государств, использованные при внедрении системы EPL.

2.6.3.7 Также целесообразно проводить последующий анализ по результатам внедрения для оценки полученного опыта и преимуществ реализации проекта.

2.6.4 Минимальные характеристики системы EPL

2.6.4.1 Система EPL в государстве, как правило, должна состоять из следующих основных частей:

- серверная система управления свидетельствами с системой управления пользовательским интерфейсом;
- прикладные программы, установленные на автономных мобильных электронных устройствах визуального отображения информации;
- система для поддержки мероприятий по надзору собственными инспекторами государства и инспекторами других государств.

2.6.4.2 Цель программного обеспечения, установленного на автономном мобильном электронном устройстве визуального отображения информации, заключается в предоставлении обладателю свидетельства возможности представить информацию об утвержденных и обновленных правах, предоставленных данному лицу полномочным органом по выдаче свидетельств. Защищенная связь между системой полномочного органа по выдаче свидетельств и автономным мобильным электронным устройством визуального отображения информации может осуществляться по интернету или другими электронными средствами по усмотрению полномочного органа по выдаче свидетельств.

2.6.4.3 Кроме того, система EPL должна позволять инспекторам или другому персоналу выполнять действия по проверке. Информация о методах проверки содержится на веб-сайте EPL ИКАО¹.

2.6.5 Требуемый уровень характеристик

Государствам, планирующим ввести систему EPL, необходимо обеспечить следующее:

- высокий уровень защиты для предотвращения фальсификации, утечки данных и других событий в сфере безопасности (информация о характеристиках системы безопасности содержится в п. 2.6.9)²;
- высоконадежное средство представления достоверной информации в нужное время нужному лицу;
- способность обнаруживать искаженные данные и случаи прерывания обслуживания, а также своевременно предпринимать корректирующие действия;
- способность использовать систему в целях верификации в тех случаях, когда доступ к информации электронными средствами невозможен;
- надежные механизмы действий в чрезвычайных обстоятельствах для непредвиденных событий; например, в случае выхода из строя одного из основных компонентов системы EPL полномочного органа по выдаче свидетельств процесс перехода на резервные системы, позволяющие сохранять доступ к данным.

2.6.6 Требования к системе EPL

Система EPL должна включать следующее:

- **Инфраструктура** должна обеспечивать средства обработки, хранения, сетевой связи, обеспечения безопасности и работы других функциональных программных и аппаратных средств.
- **Доступ к данным** должен обеспечивать защищенные средства информационного ресурса о свидетельствах для служб EPL, обладателей свидетельств, инспекторов, проверяющих и медицинских экспертов, а также высокий уровень интеграции с системой управления нормативной информацией полномочного органа по выдаче свидетельств.
- **Прикладная компьютерная система** должна предоставлять услуги, связанные с выдачей, изменением, приданием силы, обновлением, перевыпуском, отзывом или приостановлением действия EPL, а также с отображением, запросами, проверкой, отчетностью и регистрацией данных.
- **Интерфейс пользователя** должен быть удобным для использования и предоставлять правильные данные в нужное время нужным лицам.

¹ <https://www.icao.int/safety/OPS/EPL/Pages/default.aspx>

² В настоящее время в ИКАО разрабатываются положения об информационной безопасности, которые будут учтены в следующем издании настоящего руководства.

- **Архитектура системы** должна поддерживаться многоуровневыми мерами контроля безопасности, обеспечивающими ролевой доступ к данным, а также обеспечивать оперативные и поддерживающие функции. Интеграция этих мер и функций контроля должна основываться на соответствующих стандартах и спецификациях, а также на стандартах и требованиях к интеграции регулирующей системы. Архитектура также должна не допускать появления отдельных критических точек на любом уровне.

2.6.7 Национальные нормативные требования

Правовые механизмы в разных государствах различаются. Если государство примет решение о внедрении системы EPL, оно должно учитывать применимые национальные нормативные положения.

2.6.8 Неприкосновенность частной информации и защита данных

Система EPL должна соответствовать применимым национальным нормативным положениям, включая законодательство о неприкосновенности частной информации и защите данных. При рассмотрении законодательства о неприкосновенности частной информации и защите данных необходимо учитывать следующие моменты:

- Что является частной информацией?
- Какая частная информация подлежит сбору и как она может быть использована?
- Как хранится частная информация?
- Каким образом обеспечивается доступ к частной информации или ее раскрытие?
- Как долго хранится частная информация?
- Существуют ли какие-либо средства международной передачи данных?
- Каким образом пользователи осуществляют доступ, обновление, удаление или исправление своей информации?
- Какие меры принимаются для обеспечения безопасности частной информации?
- К кому обращаться по вопросам политики в области защиты частной информации?
- Какой процесс обжалования предусмотрен?

2.6.9 Требования к обеспечению безопасности

2.6.9.1 Государствам, планирующим ввести систему EPL, следует обеспечить высокий уровень защиты для предотвращения фальсификации, утечки данных и других событий, связанных с безопасностью. Аспекты информационной безопасности следует учитывать на всех этапах (например, этапах выдачи, изменения, проверки, возобновления, перевыпуска, отзыва и приостановления действия) на предмет соответствия применимых национальных правил, относящихся к информационной безопасности.

2.6.9.2 Основные риски в области безопасности могут включать:

- утрату данных или их достоверности (например, данные утратили силу, фальсифицированы);
- поражение сети или устройства вредоносными программами;
- защиту данных частного характера.

2.6.9.3 Полномочному органу по выдаче свидетельств необходимо провести оценку риска для выявления основных рисков, связанных с системой EPL. Кроме того, рекомендуется вести регистрацию выявленных рисков, чтобы организация не упустила из виду известные риски.

2.6.10 Прочие национальные правила

2.6.10.1 В государствах могут быть приняты другие национальные правила, которые могут повлиять на разработку системы EPL. Они могут включать требование о необходимости учитывать интересы лиц с нарушением зрения.

2.6.10.2 Следует отметить важность учета применимых национальных правил при разработке национальной системы EPL при одновременном соблюдении государствами положений статьи 33 Чикагской конвенции в отношении иностранных эксплуатантов. Статья 33 устанавливает, что "удостоверения о квалификации, а также свидетельства, которые выданы или которым придана сила Договаривающимся государством, где зарегистрировано воздушное судно, признаются действительными другими Договаривающимися государствами при условии, что требования, в соответствии с которыми такие удостоверения или свидетельства выданы или которым придана сила, соответствуют минимальным стандартам, которые время от времени могут устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией, или превышают их".

2.6.11 Внедрение системы EPL

2.6.11.1 Рекомендуется при внедрении системы EPL использовать комплексную систему оперативного управления и оценки рисков для безопасности. Возможность проверки системы EPL позволит верифицировать характеристики безопасности полетов и авиационной безопасности, а также при необходимости предпринимать требуемые корректирующие действия.

2.6.11.2 Рекомендуется разработать учебные и вспомогательные материалы для всего персонала, который может взаимодействовать с системой EPL, соответственно их функциям и обязанностям. Такой персонал может включать, в частности, следующие категории лиц: кандидаты на получение свидетельств и обладатели свидетельств, экзаменаторы, медицинские эксперты, персонал полномочного органа по выдаче свидетельств, инспекторы (национальные и иностранные) и обслуживающий персонал системы EPL. Возможные темы и направления подготовки включают следующее:

- a) использование системы EPL, включая ее характеристики и возможности;
- b) онлайн- и офлайн-проверка, включая использование различных средств или программ, описание характеристик EPL (например, активные защитные характеристики в отличие от статического изображения);
- c) действия в непредвиденных обстоятельствах, включая случаи утери или повреждения автономных мобильных электронных устройств визуального отображения информации, используемых в системе EPL;
- d) любые другие области и направления подготовки, которые государство может считать необходимыми.

2.6.11.3 Помимо тематики, указанной в п. 2.6.11.2, рекомендуется, чтобы персонал, обязанности которого включают проверку, дополнение, исключение, изменение или утверждение изменений данных EPL, также проходил регулярно обновляемую подготовку по следующим вопросам:

- a) административное обеспечение системы EPL, включая ведение документации, техническое обслуживание и выявление неисправностей;
- b) подготовка и информированность в области безопасности;
- c) подготовка в области мониторинга новых факторов риска.

2.6.11.4 Также рекомендуется, чтобы сотрудники, играющие ключевую роль в функционировании системы EPL, прошли соответствующую подготовку по вопросам информационной безопасности.

2.6.12 Стандартная форма EPL

2.6.12.1 В свидетельствах на бумажном носителе, как правило, имеется одно изображение одной и той же информации. Электронный носитель позволяет получать разные изображения одной и той же информации. Нередко в EPL имеется "национальная" форма представления и "международная" форма представления. Для "международного" представления свидетельство должно соответствовать стандартной форме, представленной в добавлении 4 Приложения 1. Для получения международного представления национальное изображение в EPL должно сопровождаться сокращением "ИКАО" в качестве гиперссылки на электронное представление стандартной формы. Согласно Приложению 1 информация в стандартной форме должна представляться на английском языке.

2.6.12.2 Для EPL должны быть предусмотрены активные элементы защиты на стандартной форме в отличие от статического изображения. Примерами активных элементов являются прерывание изображения, если дотронуться до экрана пальцем, или фоновое изображение печати легализации, которая постоянно изменяется.

2.6.12.3 Требования к изображению для EPL должны обеспечивать оперативное отображение свидетельства и просмотр его на автономных мобильных электронных устройствах визуального отображения информации.

2.6.12.4 Приводимая ниже информация разъясняет требования к стандартной форме EPL и поясняет различия с эквивалентным свидетельством на печатном носителе.

2.6.12.4.1 Общие данные

Электронное свидетельство авиационного персонала		
Общие данные	I	Название государства (полужирным шрифтом). <i>Примечание. Та же информация, что и на эквивалентном свидетельстве на бумажном носителе</i>
	II	Название свидетельства (жирным шрифтом). <i>Примечание. Та же информация, что и на эквивалентном свидетельстве на бумажном носителе</i>
	III	Серийный номер свидетельства, присвоенный полномочным органом, выдающим свидетельства (арабскими цифрами). <i>Примечание. Та же информация, что и на эквивалентном свидетельстве на бумажном носителе</i>

Пункты I, II и III должны содержать те же данные, что и на эквивалентном свидетельстве на бумажном носителе.

2.6.12.4.2 Информация о персонале

Информация о персонале	IVa	Фотография обладателя. <i>Примечание. См. ниже п. 2.6.12.4.2 а)</i>
	IVb	Фамилия, имя, отчество обладателя (буквами латинского алфавита, если в национальном языке используется другой алфавит). <i>Примечание. Та же информация, что и на эквивалентном свидетельстве на бумажном носителе</i>
	IVc	Дата рождения (дд-мм-гггг). <i>Примечание. Та же информация, что и на эквивалентном свидетельстве на бумажном носителе</i>
	V	Адрес обладателя (по усмотрению государства). <i>Примечание. Та же информация, что и на эквивалентном свидетельстве на бумажном носителе</i>
	VI	Национальность обладателя. <i>Примечание. Та же информация, что и на эквивалентном свидетельстве на бумажном носителе</i>
	VII	Собственноручная подпись обладателя. <i>Примечание. См. ниже п. 2.6.12.4.2 с)</i>

а) Пункт IVa должен содержать фотографию обладателя свидетельства.

— Разрешающая способность фотографии должна позволять получить ясное и четкое изображение обладателя свидетельства, аналогичное используемому в таких проездных документах, как паспорта. Ее следует также обновлять по крайней мере один раз в 10 лет и обеспечивать соответствие техническим требованиям, содержащимся в части 3 "Спецификации, общие для всех МСПД" документа "Машиносчитываемые проездные документы" (Дос 9303).

б) Пункты IVb, IVc, V и VI должны содержать ту же информацию, что и эквивалентное свидетельство на бумажном носителе.

с) Пункт VII должен содержать ту же подпись, которая требуется для свидетельства на бумажном носителе.

- Упомянутая собственноручная подпись отличается от цифровой подписи, которая требуется в п. X. Собственноручную подпись можно отсканировать на EPL или получить с помощью таких электронных средств, как электронная ручка и планшет.

2.6.12.4.3 Выдавший полномочный орган

Выдавший полномочный орган	VIII	Основание и, где это необходимо, условия, на которых выдано свидетельство. <i>Примечание. Та же информация, что и на эквивалентном свидетельстве на бумажном носителе</i>
	IX	Отметка, касающаяся срока действия свидетельства и разрешения обладателю пользоваться правами, предусмотренными свидетельством. <i>Примечание. Та же информация, что и на эквивалентном свидетельстве на бумажном носителе</i>
	X	Цифровая подпись должностного лица, выдающего свидетельство, и дата и время выдачи. <i>Примечание. См. ниже п. 2.6.12.4.3 b)</i>
	XIa	Печать или штамп полномочного органа, выдавшего свидетельство. <i>Примечание. Та же информация, что и на эквивалентном свидетельстве на бумажном носителе</i>
	XIb	Дата и время последней синхронизации с сервером полного органа по выдаче свидетельств. <i>Примечание. См. ниже п. 2.6.12.4.3 d)</i>
	XIc	Машиносчитываемый код для получения данных проверки подлинности. <i>Примечание. См. ниже п. 2.6.12.4.3 e)</i>

- a) **Пункты VIII и IX** должны содержать ту же информацию, что и на эквивалентном свидетельстве на бумажном носителе.
- b) **Пункт X** должен содержать цифровую подпись должностного лица, выдавшего EPL, а также дату и время выдачи.
- Какого-либо конкретного типа цифровой подписи не требуется, однако она должна соответствовать признанному международному стандарту с соответствующим уровнем защиты.
- c) **Пункт XIa** должен содержать ту же информацию, что и на эквивалентном свидетельстве на бумажном носителе.

д) **Пункт XIb** должен содержать дату и время последней синхронизации с сервером полномочного органа по выдаче свидетельств.

— Цель заключается в том, чтобы показать, когда данные, содержащиеся в EPL, синхронизировались последний раз. Это позволит инспектору проверить его действительность, а также отсутствие изменений по сравнению с данными, содержащимися на сервере полномочного органа по выдаче свидетельств.

— Полномочным органам по выдаче свидетельств следует установить минимальные сроки синхронизации (например, не реже одного раза в год). Дата и время последней синхронизации информации на EPL и на серверах полномочного органа по выдаче свидетельств помогут разъяснить любые различия между изображением на EPL и информацией на сервере полномочного органа по выдаче свидетельств.

е) **Пункт XIc** должен содержать машиносчитываемый код, например, код QR или штриховой код, который может использоваться для онлайн- и офлайн-проверки.

2.6.12.4.4 Квалификационные отметки

Квалификационные отметки	XII	Квалификационные отметки (например, категория, класс, тип воздушного судна, планер, диспетчер аэродрома и т. д.) <i>Примечание. Та же информация, что и на эквивалентном свидетельстве на бумажном носителе</i>

Пункт XII должен содержать ту же информацию, что и на эквивалентном свидетельстве на бумажном носителе.

2.6.12.4.5 Примечания

Примечания	XIII	Примечания, т. е. специальные отметки относительно ограничений и разрешений использовать права, в том числе о знании языков, и другая информация, требуемая в соответствии со статьей 39 Чикагской конвенции. <i>Примечание. Та же информация, что и на эквивалентном свидетельстве на бумажном носителе</i>
	XIV	Любые другие данные по усмотрению государства, выдающего свидетельство. <i>Примечание. Та же информация, что и на эквивалентном свидетельстве на бумажном носителе</i>

Пункты XIII и XIV должны содержать ту же информацию, что и на эквивалентном свидетельстве на бумажном носителе.

2.6.12.4.6 Медицинское заключение

Медицинское заключение	XVa	Класс (1, 2 или 3). <i>Примечание. Та же информация, что и на эквивалентном медицинском заключении на бумажном носителе</i>
	XVb	Дата прекращения действия (дд-мм-гггг). <i>Примечание. Та же информация, что и на эквивалентном медицинском заключении на бумажном носителе</i>
	XVc	Специальные ограничения по состоянию здоровья, если имеются. <i>Примечание. Та же информация, что и на эквивалентном медицинском заключении на бумажном носителе</i>
	XVd	Другая информация, относящаяся к медицинскому заключению, по усмотрению медицинского полномочного органа. <i>Примечание. Та же информация, что и на эквивалентном медицинском заключении на бумажном носителе</i>

Пункты XVa, XVb, XVc и XVd должны содержать ту же информацию, что и на эквивалентном медицинском заключении на бумажном носителе.

2.6.12.4.7 Дополнительная вспомогательная информация

Дополнительная вспомогательная информация	XVIa	Прочая информация, относящаяся к свидетельству, по усмотрению полномочного органа по выдаче свидетельств. <i>Примечание. См. ниже</i>
	XVIb	Прочая информация, относящаяся к свидетельству, по усмотрению полномочного органа по выдаче свидетельств. <i>Примечание. См. ниже</i>
	XVIc	Прочая информация, относящаяся к свидетельству, по усмотрению полномочного органа по выдаче свидетельств. <i>Примечание. См. ниже</i>

Государства могут использовать пункты XVIa, XVIb и XVIc для любой дополнительной информации, относящейся к EPL.

- Она может включать такую информацию, как данные о подготовке обладателя свидетельства к осуществлению прав, предусмотренных EPL.

2.6.13 Технические спецификации для EPL и процесса его проверки

2.6.13.1 Инструктивный материал по техническим спецификациям для EPL и процесса его проверки содержится в отдельном документе *"EPL: технические спецификации для внедрения и проверки"* (Дос XXXXX, в процессе подготовки), который предлагает рекомендации для государств в отношении внедрения на долгосрочной основе.

2.6.13.2 Разрабатывается промежуточный вариант, охватывающий период между полным внедрением долгосрочного процесса проверки и датой начала применения поправки 178 к Приложению 1 (3 ноября 2022 года). Инструктивный материал в отношении промежуточного варианта размещен на веб-сайте ИКАО, посвященном EPL.³ За подробной информацией о технических спецификациях следует обращаться в Секретариат ИКАО по адресу: epl@icao.int.

2.6.14 Дополнительные соображения, относящиеся к EPL

2.6.14.1 Рекомендуется, чтобы государства учитывали возможные последствия действий инспекторов по работе с устройствами, которые будут использоваться для отображения EPL. Рекомендуется, чтобы государства вводили процедуры сведения к минимуму возможности утери, кражи или повреждения принадлежащих владельцу EPL автономных мобильных электронных устройств визуального отображения информации в процессе проверки свидетельств.

2.6.14.2 Как уже отмечалось в п. 2.6.3.4, государствам, которые уже ввели или планируют ввести систему EPL, рекомендуется связаться с ИКАО в целях согласования средств и процедур проверок EPL, что поможет другим государствам выполнять операции по признанию таких свидетельств. ИКАО установила веб-сайт для информации о внедрении EPL, на котором размещаются:

- учебные материалы, если внедряющее систему государство желает предоставить такой материал другим государствам;
- описание характеристик защиты EPL, которые выданы или которым придана сила внедряющим государством;
- информация, перечисленная в п. 2.6.3.4, обеспечивающая признание свидетельства;
- любая прочая информация, признанная целесообразной.

— — — — —

³ <https://www.icao.int/safety/OPS/EPL/Pages/default.aspx>

Дополнение А к главе 2

ПРИМЕР ПРАВИЛ, КАСАЮЩИХСЯ СЕРТИФИКАТА¹ РАЗРЕШЕНИЯ НА ПРОВЕДЕНИЕ ИНСПЕКЦИЙ

- a) Сертификат разрешения на проведение инспекций признает статус старших по рангу обладателей свидетельства инженера по техническому обслуживанию воздушных судов и наделяет этих лиц дополнительными правами и обязанностями, включая сертификацию ежегодных проверок летной годности и крупных модификаций и ремонтов.
- b) *Правомочность.* Чтобы иметь право на получение сертификата разрешения на проведение инспекций, лицо должно:
 - i) обладать классифицированным свидетельством инженера по техническому обслуживанию воздушных судов, выданным в соответствии с положениями настоящей части, в категориях самолет и двигатель или в категориях вертолет и двигатель, и на момент подачи заявления должно:
 - 1) иметь свидетельство в течение по крайней мере 60 мес;
 - 2) отвечать установленному директором требованию к предыдущему опыту (по крайней мере 60 мес);
 - ii) в течение непосредственно предшествующих 24 мес:
 - 1) осуществлять права, предоставляемые свидетельством инженера по техническому обслуживанию воздушных судов или
 - 2) осуществлять надзор в качестве руководителя за техническим обслуживанием воздушных судов;
 - iii) сдать экзамен по капитальному ремонту планера, приемлемый для директора;
 - iv) успешно пройти курс обучения и сдать письменный экзамен по проведению осмотра воздушного судна и его компонентов в соответствии с правилами, проведенный:
 - 1) обладателем сертификата авиационной учебной организации или
 - 2) директором.
- c) *Знания.* Кандидат на получение сертификата разрешения на проведение инспекций должен пройти письменный экзамен, проведенный директором, по следующим вопросам:

1. "Сертификат" в этом примере равноценен отметке в свидетельстве о дополнительных правах.

i) разрешение на проведение инспекций

требования в отношении правомочности
права и ограничения
истечение срока действия
требования к предыдущему опыту
условия

ii) летная годность

летная годность воздушных судов
сертификаты летной годности
процедуры сертификации изделий и частей
сертификаты типа
карты данных сертификатов типа (TCDS)
TCDS ФАУ
TCDS Соединенного Королевства
дополнительные сертификаты типа

iii) ежегодная проверка летной годности

идентификация воздушных судов
статус модификации
проверки соответствия сертификатов типа
директивы по летной годности
записи в формуляре
учетная документация по техническому обслуживанию
инспекции и продления
последовательные инспекции
утвержденные программы технического обслуживания
вес и центровка
руководства по летной эксплуатации
перечни оборудования воздушных судов
информация изготовителей по обслуживанию
проверка состояния воздушного судна
обязанности владельца воздушного судна согласно полномочиям на проведение инспекции

iv) крупные ремонты и модификации

крупная модификация
крупный ремонт
регистрация сертификации соответствия
утвержденные технические данные

v) прочие пункты

запасные части для воздушных судов
обязательные донесения о событиях
процедуры разработки правил
таблицы технических данных
обеспечение выполнения требований

авиационные статистические данные
информация о публикациях

vi) формы

форма ху1 ВГА "Изменение конструкции (заявка на утверждение технических данных)"
форма ху2 ВГА "Сертификат соответствия (крупная модификация, крупный ремонт)"
форма ху3 ВГА "Сертификат о разрешении выпуска"
форма ху4 ВГА "Маркировка деталей местного производства"
форма ху5 ВГА "Заявка на получение сертификата разрешения на проведение инспекций (первоначальная выдача и возобновление)"
формуляры
технические журналы

d) *Предыдущий опыт.* Обладатель сертификата разрешения на проведение инспекций осуществляет права, предоставляемые этим сертификатом, только в том случае, если в течение предшествующих 12 мес обладатель:

- i) провел 4 ежегодные проверки технического обслуживания воздушных судов в соответствии с правилами технического обслуживания, или
- ii) сертифицировал 4 воздушных судна или компонента на предмет соответствия данным, указанным в правилах технического обслуживания после проведения крупных ремонтов или крупных модификаций, или
- iii) выполнил сочетание работ, указанных в подпунктах i) и ii), или
- iv) успешно прошел по крайней мере 8-часовой курс повышения квалификации, приемлемый для директора, или
- v) успешно сдал экзамен, приемлемый для директора.

e) *Права и ограничения.* При условии соблюдения подпункта f) сертификат разрешения на проведение инспекций дает обладателю право:

- i) проводить ежегодные проверки технического обслуживания воздушных судов в соответствии с правилами технического обслуживания;
- ii) удостоверять соответствие техническим данным, указанным в правилах технического обслуживания после выполнения крупных ремонтов или крупных модификаций.

f) Лицо не осуществляет прав, указанных в подпункте e), если это лицо не располагает оборудованием, средствами и данными инспекторского контроля, необходимыми для надлежащего осмотра планеров, двигателей, пропеллеров и любых соответствующих частей или компонентов.

Дополнение В к главе 2

ПРИМЕР НОРМАТИВНЫХ ТРЕБОВАНИЙ ГОСУДАРСТВА, КАСАЮЩИХСЯ УЧЕТА ПОЛЕТНОГО ВРЕМЕНИ

- a) Обладателю действующего свидетельства пилота, выполняющему функции второго пилота на воздушном судне, для эксплуатации которого требуется наличие второго пилота, засчитывается не более 50 % полетного времени в качестве второго пилота в суммарном времени налета, требуемого для получения свидетельства линейного пилота авиакомпании.¹
- b) Обладателю свидетельства пилота коммерческой авиации, выполняющему функции второго пилота при осуществлении перевозок на воздушном судне, для эксплуатации которого требуется наличие второго пилота, засчитывается тренировочное полетное время в качестве командира воздушного судна, в течение которого второй пилот выполняет функции и обязанности командира воздушного судна под наблюдением командира воздушного судна, назначенного с этой целью эксплуатантом, но только если:
 - i) второй пилот несет ответственность за проверку и точность предложенного плана полета и грузовой манифест на рейс, включая расчет расхода топлива;
 - ii) второй пилот обеспечивает, чтобы каждый член экипажа выполнил все применимые контрольные проверки на нижеуказанных этапах полета в соответствии с системой проверки, установленной эксплуатантом в руководстве по производстве полетов и в других соответствующих документах: перед взлетом, при взлете, в полете, при посадке и в аварийной обстановке;
 - iii) во время полета второй пилот выполняет все функции и обязанности командира воздушного судна, насколько это практически возможно с рабочего места второго пилота;
 - iv) в случае выполнения полетов с применением средств автоматизации второй пилот принимает все решения относительно использования соответствующих бортовых и наземных систем;
 - v) второй пилот обеспечивает решение всех проблем, обусловленных метеорологическими условиями, средствами связи и процедурами УВД;
 - vi) командир воздушного судна, назначенный для наблюдения за действиями второго пилота, удостоверил соответствующую запись в летной книжке второго пилота или полет был зарегистрирован на постоянной основе эксплуатантом.
- c) Пилоту, который манипулирует органами управления воздушного судна в условиях реального полета по приборам или имитируемого полета по приборам на пилотажном тренажере исключительно по приборам без использования внешних ориентиров, засчитывается

1. Этот пример является более ограничительным, чем п. 2.1.9.2 Приложения 1.

набранное таким образом время полета по приборам в суммарном времени полета по приборам, необходимом для:

- i) получения свидетельства пилота более высокого класса, или
 - ii) получения квалификационной отметки о праве на полеты по приборам, или
 - iii) выполнения требования к предыдущему опыту в соответствии с уже имеющейся квалификационной отметкой о праве на полеты по приборам.
- d) Полетное время, в течение которого командир воздушного судна наблюдает за действиями второго пилота, манипулирующего органами управления воздушного судна с несколькими пилотами в реальных метеорологических условиях полета по приборам, засчитывается в его времени налета по приборам.
- e) Полетное время пилота-инструктора, в течение которого он наблюдает за действиями пилота, манипулирующего органами управления воздушного судна в реальных метеорологических условиях полета по приборам, засчитывается в его времени налета по приборам.
- f) Полетное время пилота-экзаменатора, в течение которого он проводит летный экзамен, засчитывается в его времени налета в качестве командира воздушного судна.
- g) Полетное время пилота-инструктора, в течение которого он проводит летный экзамен при выполнении полета по маршруту для выдачи свидетельства пилота коммерческой авиации, засчитывается в его времени налета в качестве командира воздушного судна.
- h) Полетное время пилота в качестве командира воздушного судна под наблюдением (PIC/US) может засчитываться в его времени налета, требуемом для получения свидетельства линейного пилота авиакомпании.
- i) Полетное время пилота, назначенного командиром воздушного судна для наблюдения за действиями пилота, приобретающего эксплуатационный опыт, не может засчитываться в его времени налета в качестве командира воздушного судна, требуемом для получения свидетельства линейного пилота авиакомпании, если наблюдение ведется на воздушном судне с одним пилотом.

— — — — —

Дополнение С к главе 2

ПРИМЕР ПРИМЕНЕНИЯ ПЕРЕКРЕСТНОГО ЗАЧЕТА С УЧЕТОМ ТРЕБОВАНИЙ К ОБЩЕМУ ЛЕТНОМУ ОПЫТУ ОБЛАДАТЕЛЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА ПИЛОТА КОММЕРЧЕСКОЙ АВИАЦИИ

В тех случаях, когда кандидат предоставляет приемлемое доказательство опыта пилотирования воздушных судов кроме самолетов, половина времени налета в качестве командира воздушного судна, набранного в течение непосредственно предшествующих 12 мес, вплоть до нижеуказанных максимальных пределов, может засчитываться в требуемом общем налете, но не в требуемом конкретном налете¹:

- i) на вертолетах – 60 ч;
- ii) на планерах или мотопланерах – 25 ч;
- iii) на трехостных сверхлегких летательных аппаратах – 20 ч;
- iv) на всех трех видах – 60 ч.

— — — — —

1. Например, налет в ночное время, налет при выполнении полетов по маршруту и т. д.

Дополнение D к главе 2

ПРИМЕР ПРОЦЕССА ВЫДАЧИ

- a) Выдача, возобновление и повторная выдача свидетельств, квалификационных отметок, разрешений, назначений и удостоверений производится в тех случаях, когда кандидат отвечает документально подтвержденным требованиям государства.
- b) Выдача, возобновление и повторная выдача свидетельств, квалификационных отметок, разрешений, назначений и удостоверений осуществляется полномочным органом по выдаче свидетельств.
- c) Заявление о выдаче, возобновлении и повторном возобновлении свидетельств, квалификационных отметок, разрешений, назначений или удостоверений полномочным органом по выдаче свидетельств подается путем представления полномочному органу по выдаче свидетельств надлежащим образом заполненной формы, которая может быть получена от полномочного органа по выдаче свидетельств.
- d) Заполненная форма заявления будет рассмотрена с целью определить, успешно ли пройдена проверка квалификации.
- e) Раздел формы заявления, относящийся к ВГА (полномочному органу по выдаче свидетельств), должен быть заполнен.
- f) Свидетельство будет подготовлено.
- g) Свидетельство будет выдано кандидату.
- h) Будет произведено взимание сбора.
- i) Квалификационная отметка или разрешение будут выданы, как указано ниже:
 - i) полномочный орган по выдаче свидетельств может выдать или повторно выдать квалификационную отметку или разрешение;
 - ii) в случае возобновления полномочный орган по выдаче свидетельств может выбрать систему, по которой назначенный экзаменатор может возобновить действие квалификационной отметки и/или разрешения после успешного прохождения обладателем проверки квалификации/ уровня профессиональной подготовки;
 - iii) если в соответствии с процедурами системы PCL отметки о некоторых разрешениях в свидетельстве не делаются, выдается отдельный документ о разрешении, например о разрешении для пилота-курсанта.

Та же самая процедура применяется к кандидатам, претендующим на получение дополнительной квалификационной отметки, сертификации или разрешения.

— — — — —

Дополнение Е к главе 2

ПРИМЕРЫ ПРАВИЛ/ПРОЦЕДУР КОНВЕРСИИ СВИДЕТЕЛЬСТВ ЛЕТНЫХ ЭКИПАЖЕЙ

ПРИМЕР ПРАВИЛ ДОГОВАРИВАЮЩЕГОСЯ ГОСУДАРСТВА, КАСАЮЩИХСЯ КОНВЕРСИИ СВИДЕТЕЛЬСТВ ЛЕТНЫХ ЭКИПАЖЕЙ

- a) *Конверсия иностранного свидетельства пилота для выдачи PPL государством.* Лицо, имеющее действующее и действительное свидетельство с правами как минимум PPL, выданное другим Договаривающимся государством в соответствии с Приложением 1 ИКАО, может подать заявление о конверсии и получить PPL для использования на воздушных судах, зарегистрированных в данном государстве, при условии соблюдения следующих требований:
- i) обладатель представляет полномочному органу по выдаче свидетельств иностранное свидетельство, доказательство требуемого опыта в виде учетного документа (например, летной книжки) и действующий медицинский сертификат;
 - ii) обладатель представляет полномочному органу по выдаче свидетельств доказательство владения языком, используемым в радиотелефонной связи в государстве, или английским языком, как предусмотрено Приложением 1 и правилами государства, или демонстрирует полномочному органу владение языком, как предусмотрено государством;
 - iii) обладатель получает медицинский сертификат второго класса, выдаваемый в соответствии с требованиями государства;
 - iv) обладатель демонстрирует удовлетворительным для полномочного органа образом знание национального воздушного права;
 - v) обладатель проходит полную проверку квалификации в рамках PPL;
 - vi) полномочный орган по выдаче свидетельств проверяет подлинность свидетельства, квалификационных отметок, разрешения и медицинского сертификата совместно с государством выдачи свидетельства прежде чем конвертировать свидетельство.
- b) *Конверсия PPL/IR, CPL, CPL/IR, MPL, ATPL или свидетельства бортинженера, которым придана сила.* Обладатель действующего и действительного иностранного PPL/IR, CPL, CPL/IR, MPL, ATPL или свидетельства бортинженера и соответствующего медицинского сертификата, выданных другим Договаривающимся государством в соответствии с Приложением 1, может подать заявление о конвертировании в соответствующее свидетельство или квалификационные отметки, выданные данным государством, при условии соблюдения следующих требований:
- i) кандидат является обладателем действующего удостоверения о придании силы, выданного в соответствии с процедурами государства;

- ii) осуществляя права, предоставляемые удостоверением о придании силы, кандидат налетал 200 ч на зарегистрированных в государстве воздушных судах, эксплуатацию которых осуществляет признанный в государстве эксплуатант;
- iii) кандидат на конверсию представляет полномочному органу по выдаче свидетельств иностранное свидетельство и доказательство (например, летную книжку) налета 200 ч;
- iv) кандидат имеет или получает медицинский сертификат, выданный в соответствии с процедурами государства, соответствующий уровню конвертируемого свидетельства.

Квалификационные отметки в свидетельстве лица, которым придана сила в соответствии с процедурами государства, могут быть внесены в конвертированное свидетельство лица.

ПРИМЕР ПРОЦЕДУР КОНВЕРСИИ СВИДЕТЕЛЬСТВ ЛЕТНЫХ ЭКИПАЖЕЙ НА ОСНОВЕ СИСТЕМЫ ВЫДАЧИ СВИДЕТЕЛЬСТВ ДРУГОГО ДОГОВАРИВАЮЩЕГОСЯ ГОСУДАРСТВА

- a) Полномочный орган по выдаче свидетельств, который выдает конвертированное свидетельство на основе свидетельства другого Договаривающегося государства, принимает на себя ответственность за конвертированное свидетельство.
- b) Полномочному органу по выдаче свидетельств следует до заключения любого соглашения (с другим Договаривающимся государством о признании свидетельств) убедиться в том, что другое Договаривающееся государство выдает свидетельства в соответствии с нормативными процедурами и правилами полномочного органа по выдаче свидетельств, проведя нормативное сравнение систем и требований в области выдачи свидетельств.
- c) Инспектор, юрисконсульт и/или эксперт по вопросам выдачи свидетельств может провести оценку системы PEF другого Договаривающегося государства, чтобы убедиться в том, что система выдачи свидетельств, применяемая в другом Договаривающемся государстве, соответствует системам и требованиям полномочного органа по выдаче свидетельств. Доклад с изложением основания для принятого решения и вышеупомянутого нормативного сравнения служит основой для межправительственного соглашения между двумя государствами об использовании или применении системы выдачи свидетельств.
- d) Возобновление или повторная выдача конвертированных свидетельств и квалификационных отметок:
 - i) при наличии в государстве экзаменаторов, способных выполнять проверки уровня профессиональной подготовки для возобновления квалификационной отметки (отметок) или проверки квалификации для повторной выдачи свидетельства или квалификационной отметки (отметок), такие проверки проводятся уполномоченными экзаменаторами государства;
 - ii) при отсутствии в государстве экзаменаторов, которые могут выполнять проверки уровня профессиональной подготовки для возобновления квалификационной отметки (отметок) или проверки квалификации для повторной выдачи свидетельства или квалификационной отметки (отметок), привлечение экзаменаторов из другого Договаривающегося государства к проведению таких проверок может быть обеспечено по соглашению между государствами.

- e) Заявка на конверсию свидетельства другого Договаривающегося государства может быть сделана путем представления полномочному органу по выдаче свидетельств надлежащим образом заполненной формы, которая может быть получена от полномочного органа по выдаче свидетельств.
- f) Вопросы конверсии медицинских сертификатов и/или использования медицинских освидетельствований, проведенных в другом государстве, также могут быть рассмотрены в соглашении между государствами.

— — — — —

Дополнение F к главе 2

ПРИМЕРЫ НОРМ, ПРАВИЛ/ПРОЦЕДУР ПРИДАНИЯ СИЛЫ СВИДЕТЕЛЬСТВАМ ЛЕТНЫХ ЭКИПАЖЕЙ

ПРИМЕР НОРМ/ПРАВИЛ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ДОГОВАРИВАЮЩЕГОСЯ ГОСУДАРСТВА, КАСАЮЩИХСЯ ПРИДАНИЯ СИЛЫ СВИДЕТЕЛЬСТВАМ ЛЕТНЫХ ЭКИПАЖЕЙ

а) *Общие требования к приданию силы:*

- i) лицо, имеющее действующее и действительное свидетельство пилота, выданное другим Договаривающимся государством в соответствии с Приложением 1 ИКАО, может обратиться с просьбой о придании силы такому свидетельству для использования на воздушных судах, зарегистрированных в государстве;
- ii) кандидат на получение удостоверения о придании силы представляет полномочному органу по выдаче свидетельств иностранное свидетельство и доказательство требуемого опыта в виде учетного документа (например, летной книжки);
- iii) кандидат на получение удостоверения о придании силы предъявляет полномочному органу по выдаче свидетельств доказательство того, что он/она имеет либо действующий медицинский сертификат, выданный в соответствии с процедурами государства, либо действующий медицинский сертификат, выданный Договаривающимся государством, которое выдало свидетельство кандидата;

Примечание. Полномочный орган по выдаче свидетельств может разрешить кандидату использовать его/ее иностранный медицинский сертификат вместе с удостоверением о придании силы при условии, что требования к медицинскому освидетельствованию, на основании которых был выдан иностранный медицинский сертификат, отвечают требованиям государства в отношении имеющегося свидетельства.

- iv) кандидат на получение удостоверения о придании силы представляет полномочному органу по выдаче свидетельств доказательство владения языком, который используется в радиотелефонной связи в государстве, и/или английским языком, как предусмотрено в Приложении 1 и правилах государства, или демонстрирует полномочному органу по выдаче свидетельств предусмотренный уровень владения языком. Удостоверение о придании силы используется на зарегистрированных в государстве воздушных судах только в пределах государства, если пилот не владеет английским языком;
- v) до выдачи удостоверения о придании силы полномочный орган по выдаче свидетельств проверяет подлинность свидетельства, квалификационных отметок, разрешений и медицинского сертификата совместно с государством выдачи свидетельства;

- vi) при придании силы свидетельству полномочный орган по выдаче свидетельств признает действительными только те квалификационные отметки или разрешения, имеющиеся в иностранном свидетельстве, которые он считает подходящими;
 - vii) полномочный орган по выдаче свидетельств может выдать удостоверение о придании силы, которое будет действовать в течение года, при условии, что иностранное свидетельство, квалификационные отметки или разрешения и медицинский сертификат остаются действительными.
- b) *Удостоверение о придании силы с правами PPL.* Помимо выполнения требований, указанных в подпункте а) выше, кандидат на получение удостоверения о придании силы с правами PPL должен иметь иностранное свидетельство с по крайней мере с правами PPL.
- c) *Удостоверение о придании силы с правами PPL/IR, CPL, CPL/IR, MPL, ATPL или FE.* Помимо выполнения требований, указанных в подпункте а) выше, кандидат на получение удостоверения о придании силы с этими правами должен иметь соответствующее иностранное свидетельство и отвечать следующим требованиям:
- i) кандидат на получение удостоверения о придании силы демонстрирует к удовлетворению полномочного органа по выдаче свидетельств знания, соответствующие свидетельству, которому придается сила, в следующих областях:
 - 1) воздушное право;
 - 2) метеорология;
 - 3) эксплуатационные правила;
 - 4) радиотелефония;
 - ii) кандидат на получение удостоверения о придании силы проходит проверку квалификации в отношении соответствующего свидетельства или квалификационных отметок, которым он желает придать силу в соответствии с правами, предоставляемыми имеющимся свидетельством;
 - iii) кандидат на получение удостоверения о придании силы удовлетворяет требованиям к опыту, указанным в Приложении 1 или правилах государства.

**ПРИМЕР РЯДА ПРОЦЕДУР ПРИДАНИЯ СИЛЫ СВИДЕТЕЛЬСТВАМ
ЛЕТНЫХ ЭКИПАЖЕЙ ПУТЕМ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СИСТЕМЫ ВЫДАЧИ СВИДЕТЕЛЬСТВ
ДРУГОГО ДОГОВАРИВАЮЩЕГОСЯ ГОСУДАРСТВА**

- a) Полномочному органу следует перед заключением любого соглашения (с другим Договаривающимся государством о признании свидетельств) убедиться в том, что другое Договаривающееся государство выдает свидетельства в соответствии с его собственными нормативными правилами и процедурами, проведя нормативное сравнение систем и требований в области выдачи свидетельств.
- b) Инспектор, юрисконсульт и/или эксперты по вопросам выдачи свидетельств должны посетить другое Договаривающееся государство, чтобы убедиться в том, что система выдачи

свидетельств, существующая в другом Договаривающемся государстве, соответствуют собственным системам и требованиям полномочного органа по выдаче свидетельств. Доклад с изложением основания для оценки соответствия представляется полномочному органу по выдаче свидетельств. Доклад и нормативное сравнение, упомянутое в подпункте а) выше, служат основой для соглашения между двумя государствами об использовании или применении системы выдачи свидетельств.

- с) Если система воздушного права государства отличается от системы воздушного права другого Договаривающегося государства, должно быть предусмотрено проведение экзамена на знание воздушного права.
- d) Заявка на получение удостоверения о придании силы делается путем представления полномочному органу по выдаче свидетельств надлежащим образом заполненной формы, которая может быть получена от полномочного органа по выдаче свидетельств.

— — — — —

Дополнение G к главе 2

ПРИМЕР ПРОЦЕДУР ПРИЗНАНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ ВОЕННЫХ ПИЛОТОВ

- a) Кандидат на признание квалификации и опыта, приобретенных в вооруженных силах, должен заполнить и направить полномочному органу по выдаче свидетельств форму заявления, которую можно получить от полномочного органа по выдаче свидетельств, где указывается:
 - i) имя и фамилия кандидата и контактная информация;
 - ii) нынешняя должность;
 - iii) запрашиваемое гражданское свидетельство или квалификационная отметка (отметки);
 - iv) квалификация в области военной авиации и пройденные курсы подготовки;
 - v) пилотируемые воздушные суда;
 - vi) дата последнего полета;
 - vii) статус командира воздушного судна;
 - viii) имеющиеся квалификационные отметки о праве на полеты по приборам или квалификационные отметки инструктора;
 - ix) налет часов в качестве командира воздушного судна;
 - x) налет часов в качестве второго пилота;
 - xi) налет часов с инструктором на самолете с двойным управлением;
 - xii) налет часов, соответствующий национальным требованиям (например, налет часов при выполнении полетов по маршруту или полетов с грузом на внешней подвеске).
- b) К форме заявления кандидат должен приложить свою летную книжку (или другой подходящий военный учетный документ), приемлемое доказательство квалификации как военного пилота и установленную плату.
- c) Сотруднику отдела PEL, проводящему оценку квалификации и опыта кандидата, следует убедиться в том, что вся необходимая информация представлена. Если информация представлена не полностью, процесс следует приостановить и запросить недостающую информацию у кандидата.
- d) Летная книжка кандидата должна быть просмотрена на предмет подтверждения того, что кандидат обладает достаточным опытом для получения запрашиваемого свидетельства или квалификационной отметки (отметок). По завершении просмотра летной книжки следует сделать фотокопии соответствующих страниц для включения в файлы.

- e) При наличии недостаточной информации по любым квалификационным требованиям следует получить разъяснения от кандидата или запросить подтверждение у военного полномочного органа.
- f) По завершении оценки сотрудником отдела PEL следует подготовить письмо кандидату, информирующее его/ее о том, какие аспекты квалификации признаются и что требуется для выдачи свидетельства (сдача теоретического экзамена, проверка умения, оценка владения языком, наличие медицинского заключения и выполнение административных требований ВГА). Если опыт или квалификация кандидата не соответствуют требованиям запрашиваемого свидетельства, кандидат должен быть информирован о причинах несоответствия и о действиях, необходимых для устранения недостатков. Кандидата следует информировать о том, обладает ли он/она квалификацией, которая могла бы засчитываться для получения свидетельства с более низкими требованиями.
- g) Требования к умению и знаниям в отношении процедур радиотелефонной связи и фразеологии являются составной частью всех свидетельств пилота самолета, вертолета и воздушного судна с системой увеличения подъемной силы, и квалификационная отметка бортрадииста-радиотелефониста будет, естественно, делаться в каждом свидетельстве члена летного экипажа, выдаваемом военному персоналу.
- h) Кандидаты на получение PPL (самолет):
 - i) пилоты, удовлетворяющие критериям оценки, не обязаны проходить ни теоретические экзамены, связанные с PPL, ни летные экзамены для выдачи PPL (самолет).
- i) Кандидаты на получение CPL (самолет):
 - i) пилоты, удовлетворяющие критериям оценки, обязаны пройти следующие теоретические экзамены, связанные с CPL: CPL – воздушное право; CPL – основы полета и летно-технические характеристики воздушных судов (самолет);
 - ii) пилоты, которые в данный момент продолжают летную деятельность на самолетах в вооруженных силах, не обязаны проходить летные экзамены для выдачи CPL (самолет);
 - iii) служащие в данный момент в иностранных вооруженных силах пилоты, которые продолжают военную летную деятельность и желают получить CPL (самолет), обязаны пройти летные экзамены для выдачи CPL (самолет) и сдать следующие теоретические экзамены: CPL – воздушное право; CPL – основы полета и летно-технические характеристики воздушных судов (самолет); CPL – метеорология.
- j) Кандидаты на получение ATPL (самолет):
 - i) пилоты, которые на момент подачи заявления продолжают летную деятельность в вооруженных силах, обязаны представить доказательство достижения статуса командира воздушного судна, выполняющего эксплуатационные функции на крупных военных самолетах с многочисленными экипажами;
 - ii) пилоты, удовлетворяющие критериям оценки, должны пройти следующие теоретические экзамены: ATPL (самолет) – воздушное право; ATPL – общая теория аэронавигации; ATPL – планирование полетов; ATPL – знание улучшенных аэродинамических характеристик и систем;
 - iii) все кандидаты должны иметь действующую военную квалификационную отметку о праве на полеты по приборам и пройти летные экзамены для выдачи ATPL (самолет), проводимые летным инструктором ВГА.

к) Кандидаты на получение квалификационной отметки о праве на полеты по приборам:

- i) кандидатам, имеющим военную квалификационную отметку о праве на полеты по приборам, которая была выдана или обновлена в течение 90 дней до даты подачи заявления, будет выдана гражданская квалификационная отметка о праве на полеты по приборам;
 - ii) пилоты, имеющие военную квалификационную отметку о праве на полеты по приборам, которая была выдана или обновлена более чем за 90 дней до даты подачи заявления, должны пройти летные экзамены для выдачи квалификационной отметки о праве на полеты по приборам;
 - iii) кандидаты должны представить подробную информацию о навигационных средствах, которые использовались в ходе летных экзаменов в вооруженных силах.
-

Глава 3

ПРАВИЛА ВЫДАЧИ СВИДЕТЕЛЬСТВ ИЛИ КОНКРЕТНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РЕГЛАМЕНТЫ

3.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

3.1.1 В дополнении к настоящей главе приводится ряд примеров правил выдачи свидетельств, на которых могут базироваться процедуры, изложенные в главе 4. Эти примеры не рассчитаны на то, чтобы быть всеобъемлющими или отражать международную "передовую практику", но они направлены на оказание помощи полномочному органу по выдаче свидетельств при разработке национальных правил.

3.1.2 Примеры, взятые из многих источников, соответствуют требованиям Приложения 1, за исключением случаев, когда конкретное пояснительное примечание или подстрочное примечание обращает внимание на различие с Приложением 1. Указанные различия показывают, каким образом Договаривающееся государство выполнило положения Приложения 1, но решило ввести более строгое правило с учетом установленных конкретных национальных требований.

3.1.3 Если такие конкретные национальные требования не установлены, государствам следует сделать все возможное для внедрения правил, не отличающихся от положений Приложения 1, в целях содействия глобальному согласованию правил между государствами. Это особенно важно в регионах, где созданы региональные органы по стандартизации регулятивных норм для оказания помощи государствам региона в выполнении своих обязанностей в области регулирования.

3.2 ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ СВИДЕТЕЛЬСТВ

3.2.1 Свидетельство может выдаваться на срок, установленный государством. Некоторые государства выдают свидетельства, которые сохраняют силу на протяжении жизни обладателя, а другие выдают свидетельства на конкретный срок, по истечении которого требуется повторная выдача свидетельств или повторное придание им силы. Независимо от метода, выбранного государством выдачи, привилегии, предоставляемые свидетельством, не могут осуществляться, если обладатель не имеет действующего медицинского заключения, не сохраняет квалификацию и не отвечает требованиям к предыдущему опыту, установленным государством.

3.2.2 В тех случаях, когда полномочный орган по выдаче свидетельств придает силу свидетельству, выданному другим Договаривающимся государством, он устанавливает его действительность выдачей соответствующего разрешения, которое надлежит носить вместе с первоначальным свидетельством. Это разрешение теряет силу, если срок действия первоначального свидетельства истекает, если оно аннулируется или его действие приостанавливается.

3.3 ПЕРЕКРЕСТНАЯ ПОДГОТОВКА ЭКИПАЖЕЙ (ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПОЛЕТОВ НА СМЕШАННОМ ПАРКЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ)

Примечание. Положения о перекрестной подготовке экипажей также применяются к членам кабинного экипажа, однако этот вопрос не входит в задачу настоящего руководства. Тем не менее к членам кабинного экипажа применяется аналогичный инструктивный материал.

3.3.1 Практика членов летных экипажей в отношении эксплуатации более чем одного типа и/или модификации воздушных судов существенно различается между государствами. ИКАО прямо не ограничивает количество типов и/или модификаций, которые могут эксплуатироваться отдельным членом экипажа. Однако требования¹ Приложения 6 к программам начальной подготовки и переподготовки и к действию квалификационных отметок о типе для перекрестной подготовки (CCQ) и осуществления полетов на смешанном парке воздушных судов (MFF) предоставляют летным экипажам определенные меры контроля.

3.3.2 Полномочному органу по выдаче свидетельств следует требовать от эксплуатантов ведения учета квалификации пилотов и способов ее достижения и поддержания. Эксплуатанты также проверяют технику пилотирования членов летного экипажа и их умение действовать в аварийной обстановке в целях обеспечения подготовленности пилотов к выполнению полетов на самолете каждого типа или модификации типа в соответствии с положениями Приложения 6. Эксплуатанты осуществляют такие проверки дважды в течение любого периода продолжительностью в один год с условием, что обе проверки не проводятся в течение четырех месяцев подряд.²

3.3.3 Если командир воздушного судна, второй пилот или сменный пилот на крейсерском этапе полета летают на самолетах разных модификаций одного и того же типа или на самолетах различных типов, но с аналогичными характеристиками с точки зрения эксплуатационных процедур, систем и управления, то государство решает, могут ли и при каких условиях могут быть объединены проверки уровня профессиональной подготовки для выполнения полетов на самолете каждой модификации или каждого типа, и при каких условиях могут быть объединены требования к предыдущему опыту полетов на самолете каждой модификации или каждого типа.³

3.3.4 Полномочный орган по выдаче свидетельств должен обеспечить, чтобы планы подготовки и проверки персонала эксплуатантов, сертифицированных государством, отвечали требованиям CCQ и MFF.

3.3.5 Группа экспертов ИКАО по выдаче свидетельств членам летного экипажа и их подготовке разработала следующий инструктивный материал в поддержку CCQ и MFF:

- a) Изготовители воздушных судов стремятся производить воздушные суда, имеющие аналогичные характеристики с точки зрения эксплуатационных процедур, систем и управления, с целью позволить летным экипажам пилотировать различные воздушные суда одного и того же или аналогичного семейства с минимальным объемом дополнительной начальной подготовки и переподготовки. Государства приняли этот подход, и перекрестная подготовка, перекрестный учет квалификационных отметок о типе в одном и том же или аналогичном семействе воздушных судов и выполнение полетов на смешанном парке воздушных судов являются сегодня обычной практикой. Центральным элементом в этой системе является структурированный процесс оценки, в рамках которого определяются общие элементы разных воздушных судов и различия между ними, а затем устанавливаются требования к начальной подготовке и переподготовке персонала и к поддержанию квалификации.
- b) Стандарты в отношении предыдущего опыта и уровня профессиональной подготовки летных экипажей, содержащиеся в пп. 9.4.1, 9.4.2 и 9.4.4 части I и в пп. 7.4.1 и 7.4.3 раздела II части III Приложения 6, требуют, чтобы в тех случаях, когда пилот летает на самолетах разных модификаций одного и того же типа или на самолетах различных типов, но с аналогичными характеристиками с точки зрения эксплуатационных процедур, систем и управления, государство регистрации решало, могут ли и при каких условиях могут быть объединены

1. Пункты 9.3 и 9.4 части I или пп. 7.3 и 7.4 раздела II части III Приложения 6.

2. Пункт 9.4.4.1 части I или п. 7.4.3.1 раздела II части III Приложения 6.

3. Пункты 9.4.1.2 и 9.4.4.2 части I или пп. 7.4.1.2 и 7.4.3.2 раздела II части III Приложения 6.

требования в отношении проверки предыдущего опыта и уровня профессиональной подготовки по каждой модификации или типу воздушного судна. В примечаниях к этим Стандартам делается ссылка на инструктивный материал, содержащийся в настоящем документе. Чередование проверок уровня профессиональной подготовки между различными используемыми типами воздушных судов может быть весьма полезным.

- с) Эти Стандарты отражают современную отраслевую практику и допускают перекрестную подготовку экипажей, перекрестный учет квалификационных отметок о типе, полученных в рамках одного и того же или аналогичного семейства воздушных судов, и выполнение полетов на смешанном парке воздушных судов. Полномочные органы по выдаче свидетельств могут объединять требования к модификациям одного и того же типа и к воздушным судам различных типов в одном и том же или аналогичном семействе. Это позволяет засчитывать опыт и подготовку, полученные на воздушном судне одного и того же или аналогичного семейства, с целью получения новой квалификационной отметки о типе или демонстрации недавнего опыта эксплуатации данного типа. Это также допускает выдачу "общей квалификационной отметки о типе" для воздушных судов одного и того же или аналогичного семейства.
- d) Удовлетворительное внедрение любой программы перекрестной подготовки экипажей и/или выполнения полетов на смешанном парке воздушных судов требует применения четко структурированного процесса оценки. Такие процессы осуществляют Комитет по стандартизации полетов (FSB) Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки или Министерства Канады и Комитет по оценке производства полетов (ОЕВ) Европейского агентства по безопасности полетов (ЕАБП), все из которых определяют общие элементы и различия между разными воздушными судами и устанавливают требования к первоначальной подготовке и переподготовке и к поддержанию квалификации. Фактически эти три процесса почти полностью согласованы между собой для определения новых воздушных судов. Другие государства имеют выбор – либо установить свой собственный процесс оценки, либо принять совместные руководящие указания FSB/OEB.
- e) Инструктивный материал общего характера по перекрестной подготовке экипажей, выполнению полетов на смешанном парке воздушных судов и перекрестному учету опыта можно найти в консультативном циркуляре ФАУ AC 120-53A и в общем документе о процедурах ОЕВ ЕАБП, который имеется на веб-сайте ЕАБП. Инструктивный материал по конкретным типам или модификациям воздушных судов приводится в оценочных докладах, подготовленных FSB ФАУ и Министерством транспорта Канады и в докладах ОЕВ, имеющихся на веб-сайте ЕАБП.

3.4 СМЕННЫЙ ПИЛОТ НА КРЕЙСЕРСКОМ ЭТАПЕ ПОЛЕТА (ТРЕБОВАНИЯ ПРИЛОЖЕНИЯ 1 И ПРИЛОЖЕНИЯ 6)

Примечание. Инструктивного материала, касающегося сменных пилотов на крейсерском этапе полета, в других документах ИКАО нет. Поэтому настоящий раздел выходит за рамки требований к выдаче свидетельств и содержит также рабочий инструктивный материал относительно поддержания квалификации и предыдущего опыта.

3.4.1 Введение

3.4.1.1 Термин "расширенный летный экипаж" имеет в дополнении А к части I Приложения 6 следующее определение: "Летный экипаж, число членов которого превышает минимально необходимое для управления самолетом количество членов и в котором каждый член летного экипажа может с целью отдыха в полете

покинуть назначенное ему рабочее место и быть заменен другим, имеющим соответствующую квалификацию членом летного экипажа".

3.4.1.2 Практика в отношении эксплуатации воздушных судов с расширенными летными экипажами существенно варьируется между государствами и эксплуатантами. Некоторые практикуют использование "сменного пилота на крейсерском этапе полета", которому обычно поручается выполнение обязанностей пилота только на крейсерском участке, т. е. выше некоторой абсолютной высоты (например, ЭП 200), установленной эксплуатантом, и который обычно занимает место наблюдателя в кабине летного экипажа во время взлета, набора высоты, снижения, захода на посадку и посадки. Другие практикуют использование пилота, которым является либо командир воздушного судна, либо второй пилот, но который назначается сменным пилотом на крейсерском этапе для выполнения полета, требующего наличия расширенного летного экипажа. Некоторые эксплуатанты используют "сменных командиров на крейсерском этапе полета", которым поручается выполнять обязанности пилота только на крейсерском участке, но которые выполняют переданные им функции командира, пока командир воздушного судна отдыхает.

3.4.1.3 В рамках своих систем управления безопасностью полетов эксплуатантам следует осуществлять управление рисками, характерными для производства полетов с расширенными летными экипажами, включая риски, возникающие, когда командир воздушного судна отдыхает. Факторы, которые следует учитывать, включают, помимо прочего, следующее:

- a) ясное определение порядка подчиненности и возлагаемых обязанностей для выполнения всех операций, в том числе в случае, если командир воздушного судна по какой-либо причине теряет работоспособность или не может вернуться в кабину летного экипажа;
- b) процедуры и проведение брифингов, когда какой-либо пилот освобождается от исполнения своих обязанностей или возвращается в строй;
- c) требуемая квалификация и компетентность члена расширенного экипажа; например, когда командир воздушного судна отдыхает, всегда ли на пульте органов управления полетом есть пилот, обладающий квалификацией командира воздушного судна (кроме случаев, когда отсутствие этого пилота необходимо для выполнения обязанностей, связанных с эксплуатацией воздушного судна, или в силу физиологических потребностей), или, если он не обладает такой квалификацией, какая компетентность должна быть продемонстрирована для уверенности в том, что второй пилот может принимать соответствующие решения и безопасно управлять полетом?
- d) расстояние от кабины летного экипажа до места отдыха членов летного экипажа.

3.4.2 Квалификационная отметка о типе

Приложение 1 требует, чтобы сменный пилот на крейсерском этапе полета владел по крайней мере действующим CPL или MPL с соответствующей квалификационной отметкой о типе. Приложение 1 не проводит различия между функциями командира воздушного судна, второго пилота или сменного пилота на крейсерском этапе полета в отношении требований к подготовке и проверке для получения квалификационной отметки о типе: все пилоты должны иметь квалификационные отметки в полном объеме. В тех случаях, когда национальные правила, регулирующие выдачу квалификационных отметок о типе, допускают получение таких отметок на основе подготовки "с нулевым временем налета", то есть на основе только тренажерной подготовки на FSTD, утвержденном для этой цели полномочным органом по выдаче свидетельств, любой пилот, включая сменного пилота на крейсерском этапе полета, может получить квалификационную отметку о типе без прохождения "базовой" подготовки (т. е. без выполнения взлетов и посадок на настоящем воздушном судне во время прохождения подготовки). Если вносится квалификационная отметка о типе, ограничивающая права функциями

пилота только на крейсерском этапе полета, такое ограничение указывается в данной квалификационной отметке (п. 2.1.4.1.1 Приложения 1). Это обеспечивает перенос соответствующих прав при любой конверсии свидетельства или придании свидетельству силы.

3.4.3 Поддержание квалификации (после выполнения требования в отношении квалификационной отметки о типе)

3.4.3.1 Пункт 1.2.5.1 Приложения 1 также требует, чтобы пилот, осуществляющий права, предусмотренные свидетельством, сохранял свою квалификацию, а его опыт последнего времени отвечал требованиям, установленным государством регистрации. В отношении сменного пилота на этапе крейсерского полета п. 9.3.1 части I Приложения 6 требует, чтобы эксплуатант составлял и выполнял программу наземной и летной подготовки, которая утверждается государством эксплуатанта и гарантирует адекватную начальную подготовку и переподготовку всех сменных пилотов, действующих на этапе крейсерского полета, для выполнения возложенных на них обязанностей. Такая подготовка может проводиться на FSTD, утвержденном государством эксплуатанта для этой цели (п. 9.3.2 части I Приложения 6).

3.4.3.2 Для сменного пилота на этапе крейсерского полета эта программа начальной подготовки и переподготовки будет включать подготовку, описанную в п. 9.3.1 части I Приложения 6, а именно отработку взаимодействия членов экипажа и обучение действиям при всех типах аварийных и нестандартных ситуаций или процедур, вызванных неисправностями воздушного судна, пожаром или другими отклонениями от нормального состояния (например, потеря работоспособности членом экипажа, что потребует от сменного пилота выполнения его обязанностей на этапах захода на посадку и посадки), и обучение правилам визуальных полетов и полетов по приборам.

3.4.3.3 Начальная подготовка и переподготовка сменного пилота на этапе крейсерского полета включает оценку квалификации. Кроме того, в течение любого периода продолжительностью в один год проводятся проверки уровня профессиональной подготовки пилотов (с минимальным интервалом в четыре месяца между двумя такими проверками) в целях обеспечения навыков техники пилотирования и умения действовать в аварийной обстановке и, в соответствующих случаях, умения выполнять правила полетов по приборам (см. п. 9.4.4 части I Приложения 6).

3.4.4 Предыдущий опыт

Кроме того, для возложения на них обязанностей сменные пилоты на крейсерском этапе полета должны в течение предшествующих 90 дней (см. п. 9.4.2 части I Приложения 6) либо:

- а) выполнить обязанности командира воздушного судна, второго пилота или сменного пилота на крейсерском этапе полета на самолете такого же типа (см. также п. 3.3 этой главы), либо
- б) пройти тренировку для восстановления летных навыков, включая действия в стандартных, нестандартных и аварийных ситуациях, специфических для крейсерского этапа полета, на самолете этого же типа (см. также п. 3.3 этой главы) или на пилотажном тренажере, утвержденном для этой цели, и отработать процедуры захода на посадку и посадки.

— — — — —

Дополнение к главе 3

ПРИМЕР ПРАВИЛ ВЫДАЧИ СВИДЕТЕЛЬСТВ

Примечания.

1. Нижеследующая выдержка из правил одного из Договаривающихся государств отражает концепцию квалификационных отметок младшего и старшего пилота-инструктора, характерную для этого государства. Такая концепция не используется в Приложении 1, которое предусматривает единую квалификационную отметку пилота-инструктора.
2. В отношении требований к предыдущему летному опыту следует рассмотреть вопрос о предоставлении возможности удовлетворять некоторым требованиям за счет использования утвержденного FSTD (подробнее см. главу 6 настоящей части и пп. 9.4.1 и 9.4.2 части I; пп. 3.9.4.2 и 3.9.4.3 раздела 3 части II и п. 7.4.1 раздела II части III Приложения 6).
3. Пилот-курсант не допускается к самостоятельным международным полетам без специального или общего соглашения между соответствующими Договаривающимися государствами. Нижеприведенный пример содержит правила одного государства, касающиеся пилотов-курсантов, в которых только пп. 1.1 b) и d) отражают конкретные требования Приложения 1. В соответствии с Приложением 1 государство устанавливает требования к пилоту-курсанту и принимает меры к тому, чтобы осуществление пилотами-курсантами предоставленных прав не приводило к созданию ими опасности для авионавигации. Это положение реализуется в данном государстве на основе других подпунктов п. 1.1 с учетом конкретных национальных потребностей.
4. Что касается п. 1.4, то Приложение 1 требует, чтобы кандидаты на получение свидетельства пилота многочленного экипажа отвечали требованиям к знаниям, необходимым для выдачи свидетельства линейного пилота авиакомпании. Этот стандарт не следует интерпретировать буквально как означающий, что кандидат должен успешно сдать те же экзамены, которые первоначально были разработаны государством для кандидатов на получение свидетельства линейного пилота авиакомпании. Поскольку обладатели свидетельства пилота многочленного экипажа, как предполагается, сразу вступают в программы коммерческих воздушных эксплуатантов по обучению в рабочих условиях без "моста" или дополнительного обучения, полномочному органу по выдаче свидетельств, возможно, следует рассмотреть их существующую структуру экзаменов. Этот анализ может привести к выводу о целесообразности разработки отдельной серии квалификационных теоретических экзаменов для выдачи свидетельства пилота многочленного экипажа. Это может позволить полномочным органам иметь более эффективный процесс подтверждения квалификации, который будет точнее устанавливать наличие всех тех знаний, которые необходимы для эксплуатации современного транспортного самолета при выполнении международных коммерческих перевозок.

1. СВИДЕТЕЛЬСТВА ПИЛОТОВ

1.1 Требования к пилоту-курсанту

Требования, касающиеся самостоятельных полетов. Лицо, не имеющее действующего свидетельства пилота, не допускается к самостоятельному пилотированию самолета, вертолета, воздушного судна с системой увеличения подъемной силы или дирижабля, если не соблюдаются следующие условия:

- a) *Возраст.* Кандидат не моложе 16 лет.
- b) *Годность по состоянию здоровья.* Кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса и соответствует всем условиям, ограничениям и отметкам в медицинском заключении.
- c) *Язык.* Лицо обладает достаточной способностью говорить на английском языке¹ и понимать его, чтобы адекватно выполнять все обязанности командира воздушного судна.
- d) *Разрешение.* Разрешение на полет дает обладатель действующей квалификационной отметки младшего или старшего пилота-инструктора, за исключением первого самостоятельного полета днем или ночью, разрешение на который дает обладатель квалификационной отметки старшего пилота-инструктора. Пилот-инструктор, дающий пилоту-курсанту разрешение на выполнение самостоятельного полета, также следит за действиями пилота во время самостоятельного полета.
- e) *Опыт:*
 - i) лицо прошло подготовку с инструктором на воздушном судне с двойным управлением в течение последних 5 ч налета, если обладатель действующей квалификационной отметки старшего пилота-инструктора не дал иного разрешения;
 - ii) лицо имело опыт пилотирования соответствующего воздушного судна в течение непосредственно предшествующих 30 дней;
 - iii) если самостоятельный полет является полетом по маршруту, лицо сдало все теоретические экзамены на получение свидетельства пилота-любителя.
- f) *Знания.* За исключением, предусмотренным в подпункте g) ниже, обладатель действующей квалификационной отметки пилота-инструктора засвидетельствовал, что лицо прошло подготовку и продемонстрировало умение в следующих аспектах:
 - i) подготовка к полету;
 - ii) процедуры запуска и опробования двигателя;
 - iii) руление;
 - iv) прямолинейный и горизонтальный полет;
 - v) набор высоты и снижение;
 - vi) развороты в горизонтальной плоскости, с набором высоты и со снижением;
 - vii) взлет, полет по кругу и выполнение посадки на данном типе воздушного судна;
 - viii) практическая радиотелефонная связь в полете;

1. Это пример правила выдачи свидетельств государства, где английский язык используется в радиотелефонной связи. Другие государства могут требовать демонстрации такой способности в другом языке, используемом в радиотелефонной связи.

- ix) схемы захода на второй круг;
- x) в случае эксплуатации самолета:
 - 1) распознавание сваливания и вывод из него на данном типе самолета;
 - 2) порядок действий в аварийной обстановке при отказе двигателя во время и после взлета;
- xi) в случае эксплуатации вертолета:
 - 1) висение при встречном, попутном и боковом ветре;
 - 2) порядок действий в аварийной обстановке (включая заход на посадку и посадку в режиме авторотации) на данном типе вертолета.
- g) В случае первого самостоятельного полета днем засвидетельствование в летной книжке лица, предусмотренное в подпункте f) выше, может быть сделано после выполнения полета, если инструктор убедился в том, что требования выполнены.

1.2 Свидетельство пилота-любителя

Чтобы иметь право на получение свидетельства пилота-любителя, кандидат должен отвечать следующим общим требованиям:

- a) *Возраст.* Кандидат не моложе 17 лет.
- b) *Годность по состоянию здоровья.* Кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.
- c) *Владение языком.* Кандидат продемонстрировал владение английским языком по крайней мере на рабочем уровне ИКАО (уровень 4) на утвержденном устном экзамене по языку.²
- d) *Опыт.* Кандидат имеет как минимум:
 - i) налет в 50 ч или, если кандидат не желает осуществлять права пилота-любителя при полете по маршруту, 40 ч в качестве пилота воздушного судна соответствующего вида, включая самостоятельный налет, налет с инструктором на воздушном судне с двойным управлением, налет при выполнении полетов по приборам и налет при выполнении полета по маршруту, приемлемый для директора;³
 - ii) если кандидат желает осуществлять права пилота-любителя в ночное время, он должен иметь приемлемый для директора опыт полетов ночью, включая полеты с инструктором на воздушном судне с двойным управлением;

2. Это пример правила выдачи свидетельств государства, где английский язык используется в радиотелефонной связи. Другие государства могут требовать такой демонстрации владения другим языком, используемым в радиотелефонной связи.

3. Требования к налету в этом пункте отличаются от требований Приложения 1.

- iii) если кандидат желает осуществлять права пилота-любителя (вертолет) при перевозке грузов на внешней подвеске, он должен пройти летное обучение перевозке грузов на внешней подвеске, приемлемое для директора.
- e) *Знания.* Кандидат сдал следующие теоретические экзамены на получение свидетельства пилота-любителя:
- i) воздушное право;
 - ii) общие знания по воздушным судам (самолет, дирижабль, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы, в зависимости от конкретного случая);
 - iii) летные характеристики, планирование и загрузка;
 - iv) возможности человека;
 - v) метеорология;
 - vi) навигация;
 - vii) эксплуатационные правила;
 - viii) основы полета;
 - ix) радиотелефонная связь в полете.
- f) *Умения.* Кандидат продемонстрировал пилоту-экзаменатору во время летного экзамена следующее:
- i) знания в теоретических вопросах, указанных в подпункте e) выше;
 - ii) знание прав и ограничений свидетельства пилота-любителя;
 - iii) технические и эксплуатационные знания в отношении типа воздушного судна, используемого на летном экзамене;
 - iv) умение управлять воздушным судном в пределах его летно-технических возможностей и ограничений в соответствии с руководством по летной эксплуатации воздушного судна при всех нормальных, особых и аварийных условиях и процедурах, проявляя при этом соответствующие уровни оценки ситуации и контроля в полете;
 - v) знание процедур и фразеологии радиотелефонной связи;
 - vi) постоянное управление воздушным судном таким образом, чтобы обеспечивать успешное выполнение схемы полета или маневра.
- g) *Права.* При условии соблюдения подпункта h) ниже, обладатель действующего свидетельства пилота-любителя может:
- i) выполнять функции командира воздушного судна того вида, на который выдано свидетельство и на который у обладателя имеется квалификационная отметка о классе или типе воздушного судна, и перевозить пассажиров на этом воздушном судне;

- ii) выполнять функции второго пилота воздушного судна того вида, на который выдано свидетельство и на который у обладателя имеется квалификационная отметка о типе воздушного судна и который должен эксплуатироваться со вторым пилотом.
- h) Обладатель свидетельства пилота-любителя не может выполнять функции командира воздушного судна или второго пилота воздушного судна:
 - i) за плату;
 - ii) если воздушное судно эксплуатируется по найму или за вознаграждение;
 - iii) если пилот-инструктор соответствующей квалификации не засвидетельствовал, что обладатель успешно прошел требуемую летную подготовку, и если воздушное судно:
 - 1) эксплуатируется ночью;
 - 2) эксплуатируется при выполнении полетов по маршруту;
 - 3) является вертолетом, перевозящим груз на внешней подвеске.
- i) Обладатель свидетельства пилота-любителя должен выполнить все действующие требования, включая требования в отношении медицинского заключения, предыдущего летного опыта и периодических летных проверок, до осуществления прав обладателя свидетельства пилота-любителя.

1.3 Свидетельство пилота коммерческой авиации

Чтобы иметь право на получение свидетельства пилота коммерческой авиации (самолет, дирижабль, воздушное судно с системой увеличения подъемной силы и вертолет), кандидат должен отвечать следующим общим требованиям:

- a) *Возраст.* Кандидат не моложе 18 лет.
- b) *Свидетельство.* Кандидат имеет действующее свидетельство пилота-любителя или утвержденное равноценное свидетельство, которое включает в себя действующую отметку о владении английским языком⁴, для соответствующего вида воздушного судна.
- c) *Годность по состоянию здоровья.* Кандидат имеет действующее медицинское заключение первого класса.
- d) *Опыт.* Кандидат имеет следующее минимальное общее время налета в качестве пилота, включая конкретный летный опыт⁵, приемлемый для директора в отношении соответствующего вида воздушного судна:

4. Это пример выдачи свидетельств государства, где английский язык используется в радиотелефонной связи. Другие государства могут требовать наличия такой отметки о владении другим языком, используемым в радиотелефонной связи.

5. Приложение 1 устанавливает минимальное конкретное время налета в отношении каждого вида воздушного судна (при выполнении полетов в качестве командира воздушного судна, по маршруту, по приборам и в ночное время).

- i) на самолете – 200 ч или, в случае прохождения курса подготовки по утвержденной программе, 150 ч;
 - ii) на вертолете – 150 ч или, в случае прохождения курса подготовки по утвержденной программе, 100 ч;
 - iii) на воздушном судне с системой увеличения подъемной силы – 200 ч или, в случае прохождения курса подготовки по утвержденной программе, 150 ч;
 - iv) на дирижабле – 200 ч, включая 50 ч в качестве пилота дирижабля⁶;
 - v) если лицо желает осуществлять права пилота коммерческой авиации ночью, налет в ночное время, приемлемый для директора.
- e) *Знания.* Кандидат сдал следующие теоретические экзамены на получение свидетельства пилота коммерческой авиации:
- i) воздушное право;
 - ii) общие знания по воздушным судам (самолет, вертолет, планер, воздушное судно с системой увеличения подъемной силы или дирижабль, в зависимости от конкретного случая);
 - iii) летные характеристики, планирование и загрузка;
 - iv) возможности человека;
 - v) метеорология;
 - vi) навигация;
 - vii) эксплуатационные правила;
 - viii) основы полета или аэродинамика и аэростатика (дирижабль);
 - ix) радиотелефонная связь в полете.
- f) *Умения.* Кандидат продемонстрировал директору во время летного экзамена следующее:
- i) знания в теоретических вопросах, указанных в подпункте e) выше;
 - ii) знания прав и ограничений свидетельства пилота коммерческой авиации;
 - iii) технические и эксплуатационные знания в отношении типа воздушного судна, используемого на летном экзамене;

6. В Приложении 1 свидетельство пилота коммерческой авиации для дирижабля включает в себя квалификационную отметку о праве на полеты по приборам.

- iv) умение управлять воздушным судном в пределах его летно-технических возможностей и ограничений в соответствии с руководством по летной эксплуатации воздушного судна при всех нормальных, особых и аварийных условиях и процедурах, проявляя при этом соответствующие уровни оценки ситуации и контроля в полете;
 - v) знание правил ведения радиотелефонной связи и фразеологии;
 - vi) постоянное осуществление управления воздушным судном таким образом, чтобы обеспечивать успешное выполнение схемы полета или маневра.
- g) *Права.* С учетом подпунктов h) и i) обладатель действующего свидетельства пилота коммерческой авиации может осуществлять следующие права на воздушном судне того вида, на который выдано свидетельство пилота и на который пилот имеет квалификационную отметку о классе или типе:
- i) любые из соответствующих прав, предоставляемых свидетельством пилота-любителя;
 - ii) выполнять функции командира воздушного судна, сертифицированного для эксплуатации с одним пилотом и занятого в полетах по найму или за вознаграждение;
 - iii) выполнять функции в качестве командира воздушного судна, сертифицированного для эксплуатации с несколькими пилотами и занятого в полетах по найму или за вознаграждение, которые не являются полетами для выполнения коммерческих воздушных перевозок;
 - iv) выполнять функции второго пилота воздушного судна, сертифицированного для эксплуатации с несколькими пилотами и занятого в полетах по найму или за вознаграждение;
 - v) применительно к дирижаблю – пилотировать дирижабль по ППП.
- h) Обладатель свидетельства пилота коммерческой авиации не может выполнять функции командира воздушного судна или второго пилота воздушного судна в ночное время, если пилот-инструктор, имеющий соответствующую квалификацию, не засвидетельствовал, что обладатель успешно прошел требуемую летную подготовку в ночное время.
- i) Обладатель свидетельства пилота коммерческой авиации должен выполнить все требования к действительности, в том числе в отношении медицинского заключения, предыдущего летного опыта и периодических летных проверок, до осуществления прав обладателя свидетельства пилота коммерческой авиации.

1.4 Свидетельство пилота многочленного экипажа

Чтобы иметь право на получение свидетельства пилота многочленного экипажа, кандидат должен отвечать следующим общим требованиям:

- a) *Возраст.* Кандидат не моложе 18 лет.

- b) *Язык.* Кандидат продемонстрировал владение английским языком⁷ как минимум на рабочем уровне ИКАО (уровень 4) на утвержденном устном экзамене по языку.
- c) *Годность по состоянию здоровья.* Кандидат имеет действующее медицинское заключение первого класса.
- d) *Опыт.* Кандидат прошел подготовку по утвержденной программе, в ходе которой налетал не менее 240 ч в качестве пилота, управляющего воздушным судном, и в качестве пилота, не управляющего воздушным судном, при выполнении реальных и имитируемых полетов. Опыт полетов в реальных условиях включает: опыт, требуемый для получения свидетельства пилота-любителя, указанный в п. 1.1 d), отработку действий по восстановлению управляемости воздушного судна, полеты в ночное время и полеты исключительно по приборам.
- e) *Знания.* Кандидат выполнил требования к знаниям, указанные в п. 1.5 e), предъявляемые при выдаче свидетельства линейного пилота авиакомпании применительно к самолету во время прохождения курса подготовки по утвержденной программе.
- f) *Умения.* Кандидат продемонстрировал навыки, необходимые для выполнения всех квалификационных блоков, указанных в добавлении 3 к Приложению 1, в качестве пилота, управляющего воздушным судном, и пилота, не управляющего воздушным судном, на уровне, требуемом для выполнения функций второго пилота на самолетах с газотурбинными двигателями, сертифицированных для выполнения полетов по ПВП и ППП с экипажем в составе не менее двух пилотов, а также умение:
- i) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;
 - ii) всегда плавно и точно осуществлять ручное управление самолетом в пределах его ограничений таким образом, чтобы обеспечивать успешное выполнение схемы полета или маневра;
 - iii) управлять самолетом в режиме автоматизации, соответствующем этапу полета, и быть в курсе активного режима автоматизации;
 - iv) точно выполнять порядок действий в нормальных, особых и аварийных условиях на всех этапах полета;
 - v) поддерживать действенное общение с другими членами летного экипажа и демонстрировать способность эффективно выполнять процедуры в случае потери трудоспособности членами экипажа и обеспечивать координацию действий членов экипажа, включая распределение задач по пилотированию, сотрудничество членов экипажа, соблюдение стандартных эксплуатационных правил (СЭП) и использование контрольных карт.
- g) *Права.* Обладатель действующего свидетельства пилота многочленного экипажа может осуществлять следующие права на самолете, для которого пилот имеет квалификационную отметку о классе или типе самолета:

7. Это пример правила выдачи свидетельств государства, где английский язык используется в радиотелефонной связи. Другие государства могут требовать такой демонстрации владения другим языком, используемым в радиотелефонной связи.

- i) любые из соответствующих прав, предоставляемых квалификационной отметкой о типе самолета с несколькими газотурбинными двигателями;
 - ii) использовать квалификационную отметку о праве на полеты по приборам в составе многочленного экипажа;
 - iii) выполнять функции второго пилота при выполнении полетов на самолете, для эксплуатации которого требуется наличие второго пилота.
- h) Прежде чем осуществлять права, предоставляемые квалификационной отметкой о праве на полеты по приборам на самолете с одним пилотом, обладатель свидетельства демонстрирует способность выполнять функции командира воздушного судна при выполнении полетов с одним пилотом исключительно по приборам и отвечает указанным в п. 2.1 е) требованиям к умению применительно к соответствующему виду самолета.
- i) Прежде чем осуществлять права, предоставляемые свидетельством пилота коммерческой авиации, для выполнения полетов на самолете с одним пилотом, обладатель свидетельства:
 - i) налетал 70 ч на самолетах в качестве командира воздушного судна или не менее 10 ч в качестве командира воздушного судна и требуемые дополнительные часы налета в качестве командира воздушного судна под наблюдением;
 - ii) налетал в качестве командира воздушного судна 20 ч, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 10 ч в качестве командира воздушного судна и 10 ч в качестве командира воздушного судна под наблюдением, в том числе полет по маршруту протяженностью не менее 540 км (300 м. миль), в ходе которого выполняются посадки с полной остановкой на двух аэродромах;
 - iii) выполнил требования к знаниям и умению, предъявляемые при выдаче свидетельства пилота коммерческой авиации, применительно к соответствующему виду самолета, указанные в п. 1.3 d) (за исключением опыта выполнения функций командира воздушного судна, указанного в подпунктах i) и ii) выше), пп. 1.3 е) и 1.3 f).
- j) Обладатель свидетельства пилота многочленного экипажа должен выполнить все требования к действительности, включая требования в отношении медицинского заключения, предыдущего летного опыта и периодических летных проверок, до осуществления прав обладателя свидетельства пилота многочленного экипажа.

1.5 Свидетельство линейного пилота авиакомпании

Чтобы иметь право на получение свидетельства линейного пилота авиакомпании, кандидат должен отвечать следующим общим требованиям:

- a) *Возраст.* Кандидат не моложе 21 года.
- b) *Свидетельство.* Кандидат имеет действующее свидетельство пилота коммерческой авиации, свидетельство пилота многочленного экипажа или утвержденное равноценное свидетельство,

которое включает в себя действующую отметку о владении английским языком⁸ для соответствующего вида воздушного судна и, за исключением вертолета, действующую квалификационную отметку о праве на полеты по приборам.

- с) *Годность по состоянию здоровья.* Кандидат имеет действующее медицинское заключение первого класса.
- d) *Опыт.* Кандидат имеет следующее минимальное общее время налета в качестве пилота, включая конкретный летный опыт, приемлемый для директора в отношении соответствующего вида воздушного судна:
 - i) на самолете – 1500 ч;
 - ii) на воздушном судне с системой увеличения подъемной силы – 1500 ч или
 - iii) на вертолете – 1000 ч.
- e) *Знания.* Кандидат сдал следующие теоретические экзамены на получение свидетельства линейного пилота авиакомпании:
 - i) воздушное право;
 - ii) общие знания по воздушным судам (самолет, вертолет или воздушное судно с системой увеличения подъемной силы, в зависимости от конкретного случая);
 - iii) летно-технические характеристики, планирование и загрузка;
 - iv) возможности человека;
 - v) метеорология;
 - vi) навигация;
 - vii) правила полетов;
 - viii) основы полетов;
 - ix) радиотелефонная связь в полете.
- f) *Умения.* С учетом подпункта g) ниже кандидат во время летного экзамена продемонстрировал директору или соответствующим образом уполномоченному пилоту-экзаменатору, действующему согласно полномочиям, предоставленным либо сертификатом коммерческого эксплуатанта, выданного полномочным органом, либо сертификатом утвержденной учебной организации, выданного полномочным органом, если этот сертификат дает организации право проводить такие летные экзамены, следующее:
 - i) знания в теоретических вопросах, указанных в подпункте e) выше;

8. Это пример правил выдачи свидетельств государства, где английский язык используется в радиотелефонной связи. Другие государства могут требовать наличия такой отметки о владении другим языком, используемым в радиотелефонной связи.

- ii) знание прав и ограничений свидетельства линейного пилота коммерческой авиации;
 - iii) технические и эксплуатационные знания в отношении типа воздушного судна, используемого на летном экзамене;
 - iv) умение управлять воздушным судном в пределах его летно-технических возможностей и ограничений в соответствии с руководством по летной эксплуатации воздушного судна при всех нормальных, особых и аварийных условиях и процедурах, проявляя при этом соответствующие уровни оценки ситуации и контроля в полете;
 - v) знание правил и фразеологии УВД;
 - vi) постоянно осуществлять управление воздушным судном таким образом, чтобы обеспечивать успешное выполнение схемы полета или маневра.
- g) Летный экзамен, предусмотренный подпунктом f), является полетом по маршруту, выполняемому по ППП на воздушном судне, которое представляет собой:
- i) многодвигательное воздушное судно с максимальной сертифицированной взлетной массой 5700 кг или более или
 - ii) многодвигательное воздушное судно, приемлемое для директора, или
 - iii) FSTD, утвержденное для проведения летных экзаменов на получение свидетельства линейного пилота авиакомпании.
- h) *Права.* Обладатель действующего свидетельства линейного пилота авиакомпании может осуществлять следующие права на воздушном судне того вида, на который выдано свидетельство пилота и на который пилот имеет квалификационную отметку о классе или типе воздушного судна:
- i) любые из прав, предоставляемых свидетельством пилота-любителя и свидетельством пилота коммерческой авиации, а применительно к самолету или воздушному судну с системой увеличения подъемной силы, любые из прав, предусмотренных квалификационной отметкой о праве на полеты по приборам;
 - ii) выполнять функции командира воздушного судна, для эксплуатации которого требуется наличие второго пилота, при выполнении коммерческих воздушных перевозок.
- i) Обладатель свидетельства линейного пилота авиакомпании должен выполнить все требования к действительности, включая требование в отношении медицинского заключения, предыдущего летного опыта и периодических летных проверок, до осуществления прав обладателя свидетельства линейного пилота авиакомпании.

1.6 Свидетельство пилота-планериста

Право выдачи свидетельств пилота-планериста передано национальной ассоциации планерного спорта в соответствии со следующими критериями:

- a) *Возраст.* Кандидат не моложе 16 лет.

- b) *Годность по состоянию здоровья.* Кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.
- c) *Опыт.* Кандидат имеет не менее 6 ч налета в качестве пилота планера, включая 2 ч самостоятельного налета, в течение которых он выполнил не менее 20 взлетов и посадок.
- d) *Знания.* Кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым владельцу свидетельства пилота-планериста, по следующим теоретическим дисциплинам:
 - i) воздушное право;
 - ii) общие знания по воздушным судам (планер);
 - iii) летные характеристики, планирование и загрузка;
 - iv) возможности человека;
 - v) метеорология;
 - vi) навигация;
 - vii) эксплуатационные правила;
 - viii) основы полета;
 - ix) радиотелефонная связь в полете.
- e) *Умения.* Кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве командира планера на уровне квалификации, соответствующем правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота-планериста, следующие процедуры и маневры:
 - i) предполетная подготовка, включая сборку и осмотр планера;
 - ii) технические приемы и правила, применяемые при используемом методе старта, включая соответствующие ограничения воздушной скорости, порядок действий в аварийной обстановке и используемые сигналы;
 - iii) полеты по схемам движения, методы и меры, применяемые для предотвращения столкновений;
 - iv) управление планером с помощью внешних визуальных ориентиров;
 - v) полет в эксплуатационном диапазоне режимов полета;
 - vi) распознавание начального и развившегося сваливания и вывод из него и из крутого снижения по спирали;
 - vii) запуски, заходы на посадку и посадка в нормальных условиях и при боковом ветре;
 - viii) полеты по маршруту с помощью визуальных ориентиров и методов счисления пути;
 - ix) порядок действий в аварийной обстановке.

- f) *Права.* С учетом подпунктов g), h) и i) ниже обладатель действующего свидетельства пилота-планериста может выполнять функции командира планера, если обладатель свидетельства имеет опыт применения используемого метода старта.
- g) Обладатель действующего свидетельства пилота-планериста может выполнять функции командира планера, перевозящего пассажиров, только в том случае, если обладатель свидетельства имеет налет не менее 10 ч в качестве пилота планеров.
- h) Обладатель свидетельства пилота-планериста не может работать на авиационном радиотелефонном приемеопередатчике, если обладатель свидетельства не сдал утвержденный письменный экзамен по авиационной радиотелефонной связи и не подтвердил владение английским⁹ языком¹⁰ как минимум на рабочем уровне ИКАО (уровень 4) на утвержденном устном экзамене по языку.
- i)¹¹ Обладатель свидетельства пилота-планериста не может выполнять функции командира планера за плату или при эксплуатации планера по найму или за вознаграждение, если пилот:
 - i) не достиг 18 лет;
 - ii) не имеет действующего медицинского заключения первого класса;
 - iii) не имеет налета как минимум в 150 ч в качестве пилота, из которых по крайней мере 90 ч на планерах, включая приемлемый для директора налет в качестве командира, налет с инструктором на планере с двойным управлением и налет при выполнении полетов по маршруту.

1.7 Свидетельство пилота свободного аэростата

Право выдачи свидетельств пилота свободного аэростата передано национальной ассоциации воздухоплавания в соответствии со следующими критериями:

- a) *Возраст.* Кандидат не моложе 16 лет.
- b) *Годность по состоянию здоровья.* Кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.
- c) *Опыт.* Кандидат имеет налет не менее 16 ч в качестве пилота свободного аэростата, включая по крайней мере 8 запусков и подъемов, из которых 1 должен быть самостоятельным.
- d) *Знания.* Кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота свободного аэростата, по следующим теоретическим дисциплинам:
 - i) воздушное право;

9. Это пример правил выдачи свидетельств государства, где английский язык используется в радиотелефонной связи. Другие государства могут требовать такой демонстрации владения другим языком, используемым в радиотелефонной связи.

10. В Приложении 1 для пилотов-планеристов это только Рекомендуемая практика.

11. Этот пункт примера правил не охватывается в Приложении 1.

- ii) общие знания по аэростатам;
 - iii) летные характеристики, планирование и загрузка;
 - iv) возможности человека;
 - v) метеорология;
 - vi) навигация;
 - vii) эксплуатационные правила;
 - viii) аэростатика;
 - ix) радиотелефонная связь в полете.
- e) *Умения.* Кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве командира с уровнем компетенции, соответствующим правам, предоставляемым обладателю свидетельства пилота свободного аэростата, следующие процедуры и маневры:
- i) предполетная подготовка, включая сборку, оснастку, наполнение, пришвартовывание и осмотр аэростата;
 - ii) технические приемы и правила, применяемые при запуске и подъеме, включая соответствующие ограничения, порядок действий в аварийной обстановке и используемые сигналы;
 - iii) методы и меры предотвращения столкновений;
 - iv) управление свободным аэростатом с помощью внешних визуальных ориентиров;
 - v) распознавание режима быстрого спуска и выход из него;
 - vi) полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров и методов счисления пути;
 - vii) заходы на посадку и посадка, включая порядок обращения с аэростатом на земле;
 - viii) порядок действий в аварийной обстановке.
- f) *Права.* С учетом подпунктов g), h) и i) ниже обладатель действующего свидетельства пилота свободного аэростата может выполнять функции командира любого свободного аэростата, если обладатель свидетельства имеет опыт полетов на аэростатах, в которых используется соответственно горячий воздух или газ.
- g) Обладатель свидетельства пилота свободного аэростата не может выполнять функции командира ночью, если обладатель свидетельства не приобрел под соответствующим наблюдением эксплуатационного опыта выполнения полетов на свободных аэростатах в ночное время.
- h) Обладатель свидетельства пилота свободного аэростата не может работать на авиационном радиотелефонном приемеопередатчике, если обладатель свидетельства не сдал утвержденный

письменный экзамен по авиационной радиотелефонной связи и не продемонстрировал владение английским языком¹² по крайней мере на рабочем уровне ИКАО (уровень 4) на утвержденном устном экзамене по языку.

- i)¹³ Обладатель свидетельства пилота свободного аэростата не может выполнять функции командира аэростата за плату или при эксплуатации аэростата по найму или за вознаграждение, если пилот:
- i) не достиг 18-летнего возраста;
 - ii) не имеет действующего медицинского заключения первого класса;
 - iii) не имеет налета как минимум в 50 ч, из которых по крайней мере 35 ч в качестве пилота свободного аэростата.

2. КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ ПИЛОТОВ

2.1 Квалификационная отметка о праве на полеты по приборам

Чтобы иметь право на получение квалификационной отметки о праве на полеты по приборам (на самолете, воздушном судне с системой увеличения подъемной силы, вертолете или дирижабле), кандидат должен отвечать следующим общим требованиям:

- a) *Свидетельство.* Кандидат имеет действующее свидетельство пилота, которое включает в себя права на выполнение полетов в ночное время по свидетельству пилота и действующую квалификационную отметку о владении английским языком¹² для соответствующего вида воздушного судна.
- b) *Годность по состоянию здоровья.* Обладатель имеет действующее медицинское заключение первого класса. Несмотря на это требование, обладатель свидетельства пилота-любителя может обратиться за получением квалификационной отметки о праве на полеты по приборам с медицинским заключением второго класса, в котором сделана отметка о том, что обладатель отвечает требованиям к слуху первого класса.
- c) *Опыт.* Кандидат имеет следующий минимальный налет:
 - i) 50 ч, выполняя полеты по маршруту по ПВП в качестве командира воздушного судна, из которых не менее 10 ч – на воздушных судах запрашиваемого вида;
 - ii) 40 ч, выполняя полеты по приборам, из которых не более 20 ч могут быть проведены на утвержденном FSTD под наблюдением уполномоченного инструктора. По крайней мере 20 ч полетного времени при выполнении полетов по приборам, в том числе как минимум 10 ч с инструктором на воздушном судне с двойным управлением, должны быть набраны на соответствующем виде воздушного судна.

12. Это пример выдачи свидетельств государства, где английский язык используется в радиотелефонной связи. Другие государства могут требовать такой демонстрации владения другим языком, используемым в радиотелефонной связи.

13. Этот пункт примера правил не охватывается в Приложении 1.

- d) *Знания.* Кандидат сдал следующие теоретические экзамены на получение квалификационной отметки о типе, соответствующей запрашиваемому виду воздушного судна:
- i) воздушное право;
 - ii) общие знания по воздушным судам;
 - iii) летные характеристики, планирование и загрузка;
 - iv) возможности человека;
 - v) метеорология;
 - vi) навигация;
 - vii) эксплуатационные правила;
 - viii) радиотелефонная связь в полете.
- e) *Умения.* Кандидат во время летного экзамена продемонстрировал директору или надлежущим образом уполномоченному пилоту-экзаменатору, действующему в соответствии с полномочиями, предоставленными либо сертификатом коммерческого эксплуатанта, выданным полномочным органом, либо сертификатом утвержденной учебной организации, выданным полномочным органом, если этот сертификат разрешает организации проводить такие летные экзамены, следующее:
- i) предполетная подготовка, включая использование руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа и соответствующих документов по обслуживанию воздушного движения при подготовке плана полета по ППП;
 - ii) предполетный осмотр, использование контрольных карт, проверки перед рулением и взлетом;
 - iii) порядок действий и маневры при выполнении полетов по ППП в нормальных, особых и аварийных условиях, включая по крайней мере следующее: переход на полет по приборам после взлета; стандартные схемы вылета и прибытия по приборам; схемы полета по ППП по маршруту; полет в зоне ожидания; заходы на посадку по приборам при установленных минимумах; порядок ухода на второй круг и посадка после захода на посадку по приборам;
 - iv) маневры в полете и конкретные летные характеристики;
 - v) выполнение полетов на многодвигательных воздушных судах при несимметричной тяге исключительно по приборам с одним неработающим двигателем или с имитацией одного неработающего двигателя;
 - vi) выполнение полетов на воздушном судне для одного пилота в соответствии с нормами пилотирования одним пилотом.
- f) *Выдача.* Если директор убедился в том, что кандидат на получение квалификационной отметки о праве на полеты по приборам отвечает требованиям, указанным в предыдущих подпунктах, директор может выдать такую квалификационную отметку. Квалификационная отметка о праве на полеты по приборам является составной частью ATPL (самолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), MPL и CPL (дирижабль) и, как правило, на таких свидетельствах не ставится.

- г) Владелец квалификационной отметки о праве на полеты по приборам может обратиться к директору с просьбой сделать запись о любом дополнительном средстве или системе захода на посадку в пилотском свидетельстве владельца. После получения заявления и уплаты соответствующего сбора директор может сделать запись о дополнительном средстве или системе захода на посадку в пилотском свидетельстве владельца.
- h) *Права.* При условии соблюдения подпункта i) ниже владелец действующей квалификационной отметки о праве на полеты по приборам может выполнять функции командира воздушного судна или второго пилота на соответствующем воздушном судне при выполнении полетов по ППП.
- i) До начала выполнения владельцем квалификационной отметки о праве на полеты по приборам схемы захода на посадку по приборам в качестве командира воздушного судна или второго пилота на соответствующем воздушном судне, эксплуатируемом по ППП, пилот-экзаменатор должен засвидетельствовать в летной книжке владельца, что владелец удовлетворительным образом продемонстрировал квалификацию при применении этого средства или системы захода на посадку.

2.2 Квалификационная отметка о классе самолета

2.2.1 Квалификационные отметки для самолетов с поршневыми двигателями, самолетов с неубирающимися шасси/гидросамолетов с МСТОМ¹⁴ менее 1650 кг, сертифицированных для полетов с одним пилотом, могут быть выданы в следующих классах:

- a) с одним двигателем, сухопутный;
- b) с одним двигателем, гидросамолет;
- c) многодвигательный, сухопутный;
- d) многодвигательный, гидросамолет.

2.2.2 Чтобы иметь право на получение квалификационной отметки о классе самолета, кандидат должен:

- a) иметь действующее свидетельство пилота (самолет);
- b) иметь летный опыт, приемлемый для директора;
- c) продемонстрировать пилоту-инструктору, обладающему соответствующей квалификацией, удовлетворительное техническое знание класса самолета, по которому требуется квалификационная отметка;
- d) продемонстрировать пилоту-инструктору, обладающему соответствующей квалификацией, способность грамотно выполнять все маневры в нормальных, особых и аварийных условиях, соответствующие классу самолета, по которому требуется квалификационная отметка.

14. Это государство установило предел по МСТОМ в 1650 кг для квалификационных отметок о классе с целью потребовать внесения квалификационных отметок о типе для более тяжелых самолетов в соответствии с п. 2.1.3.2 с) Приложения 1, в котором указано, что: "Квалификационные отметки о типе устанавливаются для любого воздушного судна, когда полномочный орган по выдаче свидетельств считает это необходимым". Это сделано для удовлетворения конкретных потребностей данного государства.

2.3 Квалификационная отметка о типе воздушного судна

Чтобы иметь право на получение квалификационной отметки о типе воздушного судна (самолет, воздушное судно с системой увеличения подъемной силы, вертолет или дирижабль), кандидат должен:

- a) иметь действующее свидетельство пилота для соответствующего вида воздушного судна;
- b) иметь летный опыт переходной подготовки, приемлемый для директора;
- c) в случае эксплуатации воздушного судна с газотурбинным двигателем сдать утвержденный базовый теоретический экзамен по газотурбинным двигателям;
- d) продемонстрировать пилоту-инструктору, обладающему соответствующей квалификацией, удовлетворительное техническое знание типа воздушного судна, по которому требуется квалификационная отметка;
- e) продемонстрировать пилоту-инструктору, обладающему соответствующей квалификацией, способность грамотно выполнять все маневры в нормальных, особых и аварийных ситуациях, соответствующие типу воздушного судна, по которому требуется квалификационная отметка;
- f) при обращении за получением квалификационной отметки о типе для воздушного судна с МСТОМ свыше 5700 кг или для многодвигательного вертолета:
 - i) пройти утвержденный курс технической подготовки на воздушном судне, по которому требуется квалификационная отметка о типе;
 - ii) сдать экзамен по нормальным, особым и аварийным процедурам эксплуатации систем воздушного судна и по летно-техническим характеристикам, весу и центровке воздушного судна или
- g) при обращении за получением квалификационной отметки о типе для однодвигательного вертолета с МСТОМ, не превышающим 5700 кг, сдать утвержденный письменный экзамен по нормальным, особым и аварийным процедурам эксплуатации систем вертолета и по летно-техническим характеристикам, весу и центровке вертолета. Если МСТОМ вертолета не превышает 1500 кг, допускается сдача устного экзамена.

2.4 Квалификационная отметка пилота-инструктора или разрешение¹⁵

2.4.1 Никто не может проводить летное обучение или осуществлять какие-либо права, предоставляемые квалификационной отметкой пилота-инструктора или разрешением на проведение обучения, не имея действующей квалификационной отметки пилота-инструктора или действующего разрешения. Директор может выдавать следующие квалификационные отметки или разрешения путем указания соответствующей категории квалификационной отметки пилота-инструктора или разрешения в пилотском свидетельстве кандидата:

- a) квалификационная отметка младшего пилота-инструктора;

15. В этом примере правила выдачи свидетельств государства вводят концепцию квалификационных отметок младшего и старшего пилота-инструктора, которая не применяется в Приложении 1. Они также требуют наличия CPL для получения этих квалификационных отметок, хотя Приложение 1 требует для получения квалификационной отметки пилота-инструктора только наличия опыта, необходимого для выдачи CPL, и свидетельства и квалификационной отметки, по которым проводится обучение.

- b) квалификационная отметка старшего пилота-инструктора;
- c) разрешение на выполнение функций пилота-инструктора авиакомпании.¹⁶

Эти отметки могут быть выданы в соответствии с нижеуказанными критериями.

2.4.2 *Квалификационная отметка младшего пилота-инструктора.* Чтобы иметь право на получение квалификационной отметки младшего пилота-инструктора, кандидат должен отвечать следующим общим требованиям:

- a) *Свидетельство.* Кандидат имеет по крайней мере действующее свидетельство пилота коммерческой авиации или утвержденное эквивалентное свидетельство, включая действующую отметку о владении английским языком¹⁷, для соответствующего вида воздушного судна.
- b) *Опыт.* Кандидат имеет следующий минимальный летный опыт:
 - i) 200 ч налета в качестве пилота на воздушном судне соответствующего вида, включая конкретный летный опыт, приемлемый для директора;
 - ii) если кандидат желает проводить обучение ночью, он должен иметь опыт полетов в ночное время, приемлемый для директора;
 - iii) если кандидат желает проводить обучение на многодвигательном воздушном судне, он должен иметь опыт полетов на таком воздушном судне, приемлемый для директора;
 - iv) если кандидат желает проводить обучение по ПМУ или по составлению плана полета по ППП, он должен иметь действующую квалификационную отметку о праве на полеты по приборам для соответствующего вида воздушного судна и используемых средств или системы захода на посадку;
 - v) если кандидат желает проводить на самолетах обучение выполнению маневров, связанных со штопором или высшим пилотажем, он должен обладать опытом высшего пилотажа, приемлемым для директора.
- c) *Подготовка.* Кандидат успешно прошел утвержденный курс подготовки по практике и теории летного обучения, включая как минимум 25 ч летной подготовки с пилотом-инструктором на воздушном судне с двойным управлением.
- d) *Знания.* Кандидат сдал устные экзамены по следующим предметам:
 - i) основы полета;
 - ii) летно-технические характеристики;
 - iii) метеорология;
 - iv) техника навигации при выполнении полетов по маршруту;
 - v) практика и теория летной подготовки.

16. Это пример разрешения, предоставляемого в соответствии с п. 2.1.8.1 с) Приложения 1.

17. Это пример правила выдачи свидетельств государства, где английский язык используется в радиотелефонной связи. Другие государства могут требовать наличия такой отметки о знании другого языка, используемого в радиотелефонной связи.

- e) *Умения.* Кандидат продемонстрировал директору способность обучать на воздушном судне соответствующего вида всем маневрам, выполняемым в нормальных и аварийных ситуациях.
- f) *Права.* До самостоятельного осуществления прав, предоставляемых квалификационной отметкой инструктора, обладатель квалификационной отметки младшего пилота-инструктора осуществляет права под непосредственным наблюдением старшего пилота-инструктора в течение 6 мес подряд или 100 ч учебных полетов. Обладатель действующей квалификационной отметки младшего пилота-инструктора может:
 - i) проводить теоретическую подготовку;
 - ii) проводить летную подготовку, связанную с выдачей или возобновлением PPL, CPL, квалификационной отметки о праве на полеты по приборам или квалификационной отметки пилота-инструктора;
 - iii) давать разрешение на самостоятельный полет за исключением первого самостоятельного полета днем или ночью;
 - iv) проводить оценку квалификационных отметок о классе или типе.

2.4.3 *Квалификационная отметка старшего пилота-инструктора.* Чтобы иметь право на получение квалификационной отметки старшего пилота-инструктора, кандидат должен отвечать следующим общим требованиям:

- a) *Свидетельство.* Кандидат имеет по крайней мере действующее свидетельство пилота коммерческой авиации или утвержденное эквивалентное свидетельство, которое включает действующую квалификационную отметку о владении английским языком¹⁸ и квалификационную отметку младшего пилота-инструктора или утвержденную эквивалентную отметку для соответствующего вида воздушного судна.
- b) *Опыт.* Кандидат имеет следующий минимальный летный опыт:
 - i) 500 ч налета в качестве пилота на воздушном судне соответствующего вида, включая конкретный летный опыт, приемлемый для директора;
 - ii) если кандидат желает проводить обучение ночью, он обладает опытом выполнения полетов в ночное время, приемлемым для директора;
 - iii) если кандидат желает проводить обучение на многодвигательном воздушном судне, он имеет опыт полетов на таком воздушном судне, приемлемый для директора;
 - iv) если кандидат желает проводить обучение по ПМУ или по составлению плана полета по ППП, он имеет действующую квалификационную отметку о праве на полеты по приборам для соответствующего вида воздушного судна и для используемых средств или системы захода на посадку;

18. Это пример правила выдачи свидетельств государства, где английский язык используется в радиотелефонной связи. Другие государства могут требовать наличия такой отметки о владении другим языком, используемым в радиотелефонной связи.

- v) если кандидат желает обучать на самолетах выполнению маневров, связанных со штопором или высшим пилотажем, он обладает опытом высшего пилотажа, приемлемым для директора.
- c) *Подготовка.* Если кандидат еще не является обладателем квалификационной отметки инструктора, он успешно прошел утвержденный курс подготовки по практике и теории летного обучения.
- d) *Знания.* Кандидат сдал устные экзамены по следующим предметам:
 - i) основы полета;
 - ii) летно-технические характеристики;
 - iii) метеорология;
 - iv) техника навигации при выполнении полетов по маршруту;
 - v) практика и теория летной подготовки.
- e) *Умения.* Кандидат во время летного экзамена продемонстрировал директору способность обучать на воздушном судне соответствующего вида всем маневрам, выполняемым в нормальных и аварийных ситуациях.
- f) *Права.* Обладатель действующей квалификационной отметки старшего пилота-инструктора может:
 - i) проводить теоретическую подготовку;
 - ii) проводить летную подготовку, связанную с выдачей или возобновлением PPL, CPL, квалификационной отметки о праве на полеты по приборам или квалификационной отметки пилота-инструктора;
 - iii) давать разрешения на выполнение самостоятельных полетов;
 - iv) проводить оценку квалификационных отметок о классе или типе;
 - v) проводить периодические летные проверки;
 - vi) проводить проверки квалификации, действуя в соответствии с полномочиями, предоставляемыми сертификатом утвержденной учебной организации.

2.4.4 *Разрешение на выполнение функций пилота-инструктора авиакомпании.* Чтобы иметь право на получение разрешения на выполнение функций пилота-инструктора авиакомпании, кандидат должен отвечать следующим общим требованиям:

- a) *Свидетельство.* Кандидат имеет действующее свидетельство линейного пилота авиакомпании, включая действующую отметку о владении английским языком ¹⁹, для соответствующего вида воздушного судна.

19. Это пример правила выдачи свидетельств государства, где английский язык используется в радиотелефонной связи. Другие государства могут требовать наличия такой отметки о владении другим языком, используемым в радиотелефонной связи.

- b) *Опыт.* Кандидат имеет по крайней мере 2000 ч налета в качестве пилота, включая конкретный летный опыт, приемлемый для директора.
- c) *Подготовка.* Если кандидат еще не является обладателем квалификационной отметки инструктора, он успешно прошел утвержденный курс подготовки по практике и теории летного обучения.
- d) *Умения.* Кандидат во время летного экзамена продемонстрировал директору или надлежащим образом уполномоченному пилоту-экзаменатору, действующему в соответствии с полномочиями, предоставленными либо сертификатом коммерческого эксплуатанта, выданным полномочным органом, либо сертификатом утвержденной учебной организации, выданным полномочным органом, если этот сертификат разрешает организации проводить такие летные экзамены, способность обучать на воздушном судне соответствующего вида или типа всем маневрам, выполняемым в нормальных или чрезвычайных ситуациях.
- e) *Права.* Обладатель действующего разрешения на выполнение функций пилота-инструктора авиакомпании может:
 - i) проводить теоретическую подготовку;
 - ii) проводить летную подготовку, связанную с выдачей или возобновлением ATPL;
 - iii) проводить оценку квалификационных отметок о классе или типе, относящихся к ATPL;
 - iv) периодически проводить летные проверки и проверки квалификации, действуя в соответствии с полномочиями, предоставленными либо сертификатом коммерческого эксплуатанта, выданного полномочным органом, либо сертификатом утвержденной учебной организации.

3. ПИЛОТСКИЕ УДОСТОВЕРЕНИЯ

3.1 Право выдачи пилотских удостоверений для полетов на сверхлегких летательных аппаратах, дельталетах, парашютах и парашютах с мотором передано национальной ассоциации спортивных полетов. Никакое лицо не может выполнять функции пилота таких летательных аппаратов, если это лицо:

- a) не имеет соответствующего действующего пилотского удостоверения или не действует под непосредственным наблюдением соответствующего пилота-инструктора, аттестованного национальной ассоциацией спортивных полетов;
- b) не соблюдает прав и ограничений, предусмотренных пилотским удостоверением;
- c) не соблюдает эксплуатационных стандартов и правил соответствующей организации – члена национальной ассоциации спортивных полетов.

3.2 Обладатель пилотского удостоверения не может работать на авиационном радиотелефонном приемопередатчике, если обладатель не сдал утвержденный письменный экзамен по радиотелефонной связи и не продемонстрировал владение английским языком²⁰ по крайней мере на рабочем уровне ИКАО (уровень 4) на утвержденном устном экзамене по языку.

4. ДРУГИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА

4.1 Свидетельство штурмана

Чтобы иметь право на получение свидетельства штурмана, кандидат должен удовлетворять следующим общим требованиям:

- a) *Возраст.* Кандидат не моложе 18 лет.
- b) *Годность по состоянию здоровья.* Кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.
- c) *Опыт.* Кандидат, выполняя функции штурмана, налетал не менее 200 ч, приемлемых для полномочного органа по выдаче свидетельств, на воздушных судах, выполняющих полеты по маршруту, в том числе не менее 30 ч полетов в ночное время.
 - i) Кандидат доказал способность удовлетворительно определять в полете местонахождение воздушного судна и использовать данную информацию для осуществления навигации воздушного судна следующим образом:
 - 1) ночью – не менее 25 раз методом астрономических наблюдений;
 - 2) днем – не менее 25 раз методом астрономических наблюдений в сочетании с использованием автономных навигационных систем и навигационных систем, ориентированных на внешние средства.
 - ii) Если кандидат имеет действующее свидетельство пилота, общий налет, требуемый для выдачи свидетельства штурмана, может быть сокращен, как указано ниже:
 - 1) при наличии PPL: до 25 ч, включая 5 ч ночью;
 - 2) при наличии CPL: до 75 ч, включая 5 ч ночью;
 - 3) при наличии CPL с квалификационной отметкой о праве на полеты по приборам: до 100 ч, включая 15 ч ночью; или
 - 4) при наличии ATPL: до 100 ч, включая 15 ч ночью.

20. Это пример правила выдачи свидетельств государства, где английский язык используется в радиотелефонной связи. Другие государства могут требовать наличия такой отметки или такой демонстрации владения другим языком, используемым в радиотелефонной связи.

- d) *Знания.* Кандидат сдал следующие теоретические экзамены на получение свидетельства пилота-штурмана:
- i) воздушное право;
 - ii) летные характеристики, планирование и загрузка;
 - iii) возможности человека;
 - iv) метеорология;
 - v) навигация;
 - vi) эксплуатационные правила;
 - vii) основы полета;
 - viii) радиотелефонная связь в полете.
- e) *Умения.* Кандидат продемонстрировал способность выполнять обязанности штурмана воздушного судна с уровнем компетенции, соответствующим правам, предоставляемым обладателю свидетельства штурмана.
- f) *Права.* Обладатель действующего свидетельства штурмана может выполнять функции штурмана на любом воздушном судне.
- g) Обладатель свидетельства штурмана не может работать на авиационном радиотелефонном приемеопередатчике, если обладатель свидетельства не сдал утвержденный письменный экзамен по радиотелефонной связи и не продемонстрировал владение английским языком²¹ по крайней мере на рабочем уровне ИКАО (уровень 4) на утвержденном устном экзамене по языку.

4.2 Свидетельство бортинженера

Чтобы иметь право на получение свидетельства бортинженера, кандидат должен отвечать следующим общим требованиям:

- a) *Возраст.* Кандидат не моложе 18 лет.
- b) *Годность по состоянию здоровья.* Кандидат имеет действующее медицинское заключение второго класса.
- c) *Опыт.* Кандидат, выполняя обязанности бортинженера, налетал не менее 100 ч под наблюдением бортинженера, действующего в соответствии с полномочиями, предоставленными сертификатом коммерческого эксплуатанта, выданного полномочным органом. Этот общий налет может включать до 50 ч выполнения функций бортинженера на утвержденном тренажерном устройстве имитации полета.

21. Это пример правила выдачи свидетельств государства, где английский язык используется в радиотелефонной связи. Другие государства могут требовать такой демонстрации владения другим языком, используемым в радиотелефонной связи.

- d) Если кандидат имеет действующее свидетельство пилота, то общий налет, требуемый для получения свидетельства бортинженера, может быть сокращен наполовину времени налета в качестве командира воздушного судна, набранного в течение непосредственно предшествующих 12 мес, но не более чем на 20 ч.²²
- e) Кандидат имеет эксплуатационный опыт работы, накопленный при выполнении обязанностей бортинженера под наблюдением бортинженера, действующего в соответствии с полномочиями, предоставляемыми сертификатом коммерческого эксплуатанта, выданного полномочным органом, по крайней мере в следующих областях:
 - i) Порядок действий в нормальных условиях:
 - 1) предполетные осмотры;
 - 2) правила заправки топливом, регулирование расхода топлива;
 - 3) проверка документов по техническому обслуживанию;
 - 4) обычные действия в кабине летного экипажа на всех этапах полета;
 - 5) координация действий экипажа и порядок действий в случае потери членами экипажа трудоспособности;
 - 6) дефектация.
 - ii) Действия в особых случаях и альтернативные (резервные) процедуры:
 - 1) распознавание отклонений в функционировании бортовых систем;
 - 2) применение особых и альтернативных (резервных) процедур.
 - iii) Порядок действий в аварийной обстановке:
 - 1) распознавание аварийной обстановки;
 - 2) применение соответствующего порядка действий в аварийной обстановке.
- f) *Знания.* Кандидат сдал следующие теоретические экзамены на получение свидетельства бортинженера:
 - i) воздушное право;
 - ii) общие знания по воздушным судам;
 - iii) летные характеристики, планирование и загрузка;
 - iv) возможности человека;

22. Это пример правила определения засчитываемого налета, признаваемого государством выдачи свидетельства, что допускается п. 3.3.1.3.1.1 Приложения 1.

- v) эксплуатационные правила;
 - vi) основы полета;
 - vii) радиотелефонная связь в полете.
- g) *Умения.* Кандидат продемонстрировал способность выполнять функции бортинженера воздушного судна с уровнем компетенции, соответствующим правам обладателя свидетельства бортинженера.
- h) *Права.* Обладатель действующего свидетельства бортинженера может выполнять функции бортинженера на любых типах воздушных судов, на которых обладатель свидетельства продемонстрировал надлежащий уровень знаний и умений аттестованному бортинженеру, действующему в соответствии с полномочиями, предоставленными сертификатом коммерческого эксплуатанта, на основе применяемых требований к обеспечению безопасности полетов данных типов воздушных судов.
- i) Типы воздушных судов, на которых обладателю свидетельства бортинженера разрешается осуществлять права, предусмотренные данным свидетельством, указываются в летной книжке обладателя.

5. СВИДЕТЕЛЬСТВА НАЗЕМНОГО ПЕРСОНАЛА

5.1 Свидетельство диспетчера управления воздушным движением

Свидетельство диспетчера УВД не выдается, если кандидат не отвечает также критериям выдачи квалификационной отметки диспетчера УВД (см. п. 6.1). Чтобы иметь право на получение свидетельства диспетчера УВД, кандидат должен отвечать следующим общим требованиям:

- a) *Возраст.* Кандидат не моложе 21 года.
- b) *Годность по состоянию здоровья.* Кандидат имеет действующее медицинское заключение третьего класса.
- c) *Владение языками.* Кандидат продемонстрировал владение языком, используемым в радиотелефонной связи, и, если этот язык не английский, владение английским языком по крайней мере на рабочем уровне ИКАО (уровень 4) на утвержденном устном экзамене по языку.
- d) *Опыт.* Кандидат закончил курс подготовки по утвержденной программе, проведенный УУО или сертифицированной организацией по обслуживанию воздушного движения, и не менее трех месяцев успешно занимался практическим управлением воздушным движением под наблюдением надлежащим образом аттестованного диспетчера УВД. Требования к опыту работы, указанные в п. 6.1 b) для получения квалификационных отметок диспетчера УВД, могут быть засчитаны в качестве части опыта, указанного в настоящем пункте.
- e) *Знания.* Кандидат сдал экзамены, проведенные УУО или сертифицированной организацией по обслуживанию воздушного движения, по следующим предметам:
 - i) воздушное право;

- ii) оборудование УВД;
 - iii) общие знания по воздушным судам;
 - iv) возможности человека;
 - v) метеорология;
 - vi) навигация;
 - vii) эксплуатационные правила;
 - viii) радиотелефонная связь.
- f) *Права.* Обладатель действующего свидетельства диспетчера УВД может осуществлять следующие права:
- i) права, предусмотренные свидетельством диспетчера по обслуживанию полетов;²³
 - ii) права, предусмотренные любой действующей квалификационной отметкой диспетчера УВД или любым имеющимся удостоверением о придании силы.

5.2 Свидетельство сотрудника по обеспечению полетов²⁴

Чтобы иметь право на получение свидетельства сотрудника по обеспечению полетов, кандидат должен отвечать следующим общим требованиям:

- a) *Возраст.* Кандидат не моложе 21 года.
- b) *Опыт.* Кандидат приобрел опыт, указанный в подпунктах i) или ii), и iii) ниже:
 - i) проработал в общей сложности 2 года на какой-либо одной или нескольких нижеуказанных должностях, при условии, что при любом сочетании опыта период работы в любой из перечисленных ниже должностей составляет не менее 12 мес:
 - 1) член летного экипажа воздушного судна транспортной авиации, или
 - 2) метеоролог в организации, обеспечивающей полеты воздушных судов транспортной авиации, или
 - 3) диспетчер УВД или технический руководитель сотрудников по обеспечению полетов или службы производства полетов воздушных судов транспортной авиации, или
 - ii) кандидат успешно закончил курс подготовки по утвержденной программе и проработал по крайней мере 1 год в качестве сотрудника, оказывающего помощь в обслуживании полетов воздушных судов транспортной авиации;

23. Это свидетельство не является свидетельством, установленным согласно Приложению 1 ИКАО.

24. Называется также свидетельством полетного диспетчера.

- iii) кандидат проработал под наблюдением сотрудника по обеспечению полетов не менее 90 рабочих дней на протяжении 6 мес непосредственно перед подачей заявления.
- с) *Знания.* Кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства сотрудника по обеспечению безопасности полетов, в следующих областях:
- i) воздушное право;
 - ii) общие знания по воздушным судам;
 - iii) расчет летных характеристик, процедуры планирования и загрузки;
 - iv) возможности человека;
 - v) метеорология;
 - vi) навигация;
 - vii) эксплуатационные правила;
 - viii) основы полета;
 - ix) радиосвязь.
- д) *Умения.* Кандидат продемонстрировал способность:
- i) производить точные и приемлемые с эксплуатационной точки зрения анализы погоды на основе серии ежедневных синоптических карт и сводок погоды; обеспечивать проведение обоснованных с эксплуатационной точки зрения инструктажей об условиях погоды, преобладающих в районах конкретной воздушной трассы; прогнозировать погоду для транспортной авиации, уделяя особое внимание аэропортам назначения и запасным аэропортам;
 - ii) определять оптимальную траекторию полета для данного участка и готовить точные, заполненные от руки и/или с помощью компьютера планы полетов;
 - iii) обеспечивать оперативный контроль и оказывать все прочие виды помощи при полетах в неблагоприятных метеорологических условиях в соответствии с обязанностями обладателя свидетельства сотрудника по обеспечению полетов.
- е) *Права.* Обладатель действующего свидетельства по обеспечению полетов может предоставлять услуги по диспетчерскому обслуживанию полетов и оперативной поддержке эксплуатанту воздушного транспорта при условии, что обладатель свидетельства успешно прошел конкретный курс подготовки эксплуатанта, охватывающий эти услуги.
- ф) Обладатель свидетельства сотрудника по обеспечению полетов не может работать на авиационном радиотелефонном приемопередатчике, если обладатель свидетельства не сдал утвержденный письменный экзамен по радиотелефонной связи и не продемонстрировал

владение английским языком²⁵ по крайней мере на рабочем уровне ИКАО (уровень 4) на утвержденном устном/письменном экзамене по языку.

5.3 Свидетельство оператора авиационной станции

Чтобы иметь право на получение свидетельства оператора авиационной станции, кандидат должен отвечать следующим общим требованиям:

- a) *Возраст.* Кандидат не моложе 18 лет.
- b) *Владение языками.* Кандидат продемонстрировал владение языком, используемым в радиотелефонной связи и, если этот язык не английский, владение английским языком по крайней мере на рабочем уровне ИКАО (уровень 4) на утвержденном устном экзамене по языку.
- c) *Опыт.* Кандидат:
 - i) успешно закончил курс подготовки по утвержденной программе в течение 12-месячного периода, непосредственно предшествовавшего подаче заявления, и успешно проработал под руководством аттестованного оператора авиационной станции не менее 2 мес или
 - ii) успешно проработал под руководством аттестованного оператора авиационной станции не менее 6 мес из 12 мес, непосредственно предшествовавших подаче заявления.
- d) *Знания.* Кандидат продемонстрировал уровень знаний, соответствующий правам, предоставляемым обладателю свидетельства оператора авиационной станции, в следующих областях:
 - i) общие авиационные знания;
 - ii) радиотелефонная связь (сдал утвержденный письменный экзамен по радиотелефонной связи);
 - iii) правила и нормативные положения;
 - iv) оборудование электросвязи.
- e) *Умения.* Кандидат продемонстрировал компетентность в:
 - i) эксплуатации используемого оборудования электросвязи;
 - ii) качественной и точной передаче и приеме радиотелефонных сообщений.
- f) *Права.* Обладатель действующего свидетельства оператора авиационной станции может работать на авиационной станции при условии, что обладатель свидетельства имеет всю соответствующую и текущую информацию о типах оборудования и эксплуатационных процедурах, используемых на этой авиационной станции.

25. Это пример правил выдачи свидетельств государства, где английский язык используется в радиотелефонной связи. Другие государства могут требовать такой демонстрации владения другим языком, используемым в радиотелефонной связи.

5.4 Свидетельство инженера по техническому обслуживанию воздушных судов²⁶

Чтобы иметь право на получение свидетельства инженера по техническому обслуживанию воздушных судов, кандидат должен отвечать следующим общим требованиям:

- a) *Возраст.* Кандидат не моложе 18 лет.
- b) *Опыт.* Кандидат имеет следующий опыт по части осмотра, обслуживания и технической эксплуатации воздушных судов или их компонентов:
 - i) при выдаче свидетельства с правом на обслуживание всего воздушного судна, по крайней мере:
 - 1) 4 года или
 - 2) 2 года, если кандидат успешно закончил курс подготовки по утвержденной программе;
 - ii) при выдаче свидетельства с правами, ограниченными в соответствии с п. 5.4 f) i) 2) и 3), этот период составляет не менее:
 - 1) 2 лет или
 - 2) 1 года²⁷, если кандидат успешно закончил курс подготовки по утвержденной программе.
- c) *Знания.* Кандидат сдал следующие теоретические экзамены на получение свидетельства инженера по техническому обслуживанию воздушных судов:
 - i) воздушное право и требования к летной годности;
 - ii) естественные науки и общие сведения о воздушном судне;
 - iii) проектирование воздушных судов;
 - iv) техническое обслуживание воздушных судов;
 - v) возможности человека.
- d) *Умения.* Кандидат продемонстрировал способность выполнять функции, предусмотренные предоставляемыми правами.
- e) *Права.* Обладатель действующего свидетельства инженера по техническому обслуживанию воздушных судов может осуществлять следующие права:
 - i) удостоверять годность к эксплуатации воздушного судна или его частей после санкционированного ремонта, модификации или монтажа двигателя, вспомогательных агрегатов, приборов и/или единиц оборудования;

26. Называется также свидетельством техника по техническому обслуживанию воздушных судов или свидетельством механика по техническому обслуживанию воздушных судов.

27. В данном примере этот период в один год установлен государством выдачи свидетельства в соответствии с положениями Приложения 1 (п. 4.2.1.3 b) 2)).

- ii) подписывать свидетельство о техническом обслуживании после проведения проверки, работ по техническому обслуживанию и/или периодического обслуживания.
- f) Обладатель свидетельства о техническом обслуживании воздушных судов осуществляет права только:
- i) как указано в свидетельстве обладателя, в отношении:
 - 1) тех воздушных судов, которые указаны в его свидетельстве либо конкретно, либо по своей принадлежности к общему виду, или
 - 2) таких планеров, двигателей, бортовых систем или элементов, которые указаны в его свидетельстве либо конкретно, либо по своей принадлежности к общему виду, и/или
 - 3) таких бортовых электронных систем или элементов, которые указаны в его свидетельстве либо конкретно, либо по своей принадлежности к общему виду;
 - ii) при условии, что обладатель свидетельства знаком со всей необходимой информацией, касающейся технического обслуживания и летной годности определенного воздушного судна, на которое обладатель свидетельства подписывает свидетельство о техническом обслуживании, или планера, двигателя, бортовой системы или ее элемента, бортовой электронной системы или ее элемента, годность к эксплуатации которых обладатель свидетельства удостоверяет.
- g) Лицо, не имеющее свидетельства, назначенное утвержденной организацией по техническому обслуживанию осуществлять права, предоставляемые свидетельством инженера по техническому обслуживанию воздушных судов, отвечает требованиям к выдаче свидетельства, указанным в п. 5.4 а), b), c) и d).
- h) Обладатель свидетельства инженера по техническому обслуживанию воздушных судов не осуществляет предусмотренные свидетельством права, если в течение непосредственно предшествовавших 24 мес обладатель:
- i) по крайней мере 6 мес:
 - 1) не осуществлял права, предоставляемые свидетельством, или
 - 2) не осуществлял надзор за техническим обслуживанием воздушного судна в соответствии с имеющимися квалификационными отметками в качестве руководителя, или
 - 3) не выполнял функции подготовки технического персонала в соответствии с имеющимися квалификационными отметками в утвержденной учебной организации, или
 - 4) не осуществлял в любом сочетании деятельность, указанную в пп. 1), 2), 3) или 4), или
 - ii) не сдал экзамен, указанный в п. c) i).

6. КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ НАЗЕМНОГО ПЕРСОНАЛА

6.1 Квалификационные отметки диспетчера управления воздушным движением

Чтобы иметь право на получение квалификационной отметки диспетчера УВД, кандидат должен отвечать следующим общим требованиям:

- a) *Свидетельство.* Кандидат имеет действующее свидетельство диспетчера УВД или имеет право на его получение, включая действующую отметку о владении языком, используемым в радиотелефонной связи, и, если этот язык не английский, о владении английским языком.
- b) *Опыт:*
 - i) кандидат успешно закончил курс подготовки по утвержденной программе, проведенной УУО или сертифицированной организацией по обслуживанию воздушного движения;
 - ii) кандидат успешно обеспечивал под руководством надлежащим образом аттестованного диспетчера УВД:
 - 1) *в отношении квалификационной отметки диспетчера аэродрома:* аэродромное диспетчерское обслуживание в течение не менее 90 ч или одного месяца, в зависимости от того, что наступит позднее, в подразделении, в отношении которого запрашивается данная отметка, или
 - 2) *в отношении квалификационной отметки диспетчера процедурного контроля подхода, диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения, диспетчера процедурного контроля района УВД или диспетчера контроля района УВД с использованием средств наблюдения:* диспетчерское обслуживание, в отношении которого запрашивается данная отметка, в течение не менее 180 ч или трех месяцев, в зависимости от того, что наступит позднее, в подразделении, в отношении которого запрашивается квалификационная отметка, или
 - 3) *в отношении квалификационной отметки диспетчера посадочного радиолокатора:* не менее 200 точных заходов на посадку, из которых не менее 100 было осуществлено на радиолокационном тренажере, утвержденном для этих целей полномочным органом по выдаче свидетельств; не менее 50 таких точных заходов на посадку должно быть выполнено в подразделении и на оборудовании, в отношении которых запрашивается данная отметка;
 - iii) если права квалификационной отметки диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения включают работу с обзорным радиолокатором подхода, то указанный опыт работы включает обеспечение не менее 25 заходов на посадку по индикатору кругового обзора с использованием оборудования обзора такого типа, которое применяется в подразделении, в отношении которого запрашивается квалификационная отметка, и под руководством надлежащим образом аттестованного диспетчера;
 - iv) опыт работы, указанный в подпункте ii) должен быть получен в течение 6 мес, непосредственно предшествовавших подаче заявления.
- c) *Знания.* Кандидат сдал экзамены, проведенные УУО или сертифицированной организацией по обслуживанию воздушного движения, по следующим предметам:

i) *Квалификационная отметка диспетчера аэродрома:*

- 1) генеральный план аэродрома; физические характеристики и визуальные средства;
- 2) структура воздушного пространства;
- 3) применяемые правила, процедуры и источники информации;
- 4) аэронавигационные средства;
- 5) оборудование управления воздушным движением и его использование;
- 6) рельеф местности и характерные наземные ориентиры;
- 7) характерные особенности воздушного движения;
- 8) особые явления погоды;
- 9) планы действий в аварийной обстановке и поисково-спасательных операциях.

ii) *Квалификационные отметки диспетчера процедурного контроля подхода и диспетчера процедурного контроля района УВД:*

- 1) структура воздушного пространства;
- 2) применяемые правила, процедуры и источники информации;
- 3) аэронавигационные средства;
- 4) оборудование управления воздушным движением и его использование;
- 5) рельеф местности и характерные наземные ориентиры;
- 6) характерные особенности воздушного движения и потока движения;
- 7) особые явления погоды;
- 8) планы действий в аварийной обстановке и поисково-спасательных операциях.

iii) *Квалификационные отметки диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения или квалификационные отметки диспетчера посадочного радиолокатора:*
кандидат продемонстрировал уровень знаний предметов, указанных в подпункте ii), соответствующий правам, предоставляемым владельцу запрашиваемой квалификационной отметки, и сдал экзамены, проведенные УУО или сертифицированной организацией по обслуживанию воздушного движения по следующим дополнительным предметам:

- 1) принципы, использование и ограничения соответствующих систем наблюдения ОВД и связанного с ними оборудования;
- 2) процедуры предоставления обслуживания ОВД на основе наблюдения, при необходимости, включая правила выдерживания соответствующей высоты полета над местностью.

- d) *Опыт.* Кандидат продемонстрировал на уровне, соответствующем предоставляемым правам, способность принимать решения и выполнять обязанности, требуемые для обеспечения безопасного, упорядоченного и оперативного диспетчерского обслуживания.
- e) *Права.* Обладатель действующей квалификационной отметки диспетчера УВД может:
- i) *квалификационная отметка диспетчера аэродрома:* обеспечивать или контролировать обеспечение аэродромного диспетчерского обслуживания на том аэродроме, по которому аттестован данный обладатель свидетельства;
 - ii) *квалификационная отметка диспетчера процедурного контроля подхода:* обеспечивать или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания подхода на аэродроме или аэродромах, по которым аттестован данный обладатель свидетельства, в пределах воздушного пространства или части этого воздушного пространства, находящегося под юрисдикцией диспетчерского органа, обеспечивающего диспетчерское обслуживание подхода;
 - iii) *квалификационная отметка диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения:* обеспечивать и/или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания подхода с использованием соответствующих систем наблюдения ОВД на аэродроме или аэродромах, по которым аттестован данный обладатель свидетельства, в пределах воздушного пространства или части этого воздушного пространства, находящегося под юрисдикцией диспетчерского органа, обеспечивающего диспетчерское обслуживание подхода; при условии наличия у обладателя квалификационной отметки опыта, указанного в подпункте b) iii) выше, указанные права включают обеспечение диспетчерского обслуживания подхода с использованием обзорного радиолокатора;
 - iv) *квалификационная отметка диспетчера посадочного радиолокатора:* обеспечивать и/или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания подхода с использованием посадочного радиолокатора на аэродроме, по которому аттестован данный обладатель свидетельства;
 - v) *квалификационная отметка диспетчера процедурного контроля района УВД:* обеспечивать и/или контролировать обеспечение районного диспетчерского обслуживания в пределах диспетчерского района или части этого диспетчерского района, по которому аттестован данный обладатель свидетельства;
 - vi) *квалификационная отметка диспетчера контроля района УВД с использованием средств наблюдения:* обеспечивать и/или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания района УВД с использованием системы наблюдения ОВД в пределах воздушного пространства или части этого воздушного пространства, по которому аттестован данный обладатель свидетельства.
- f) Обладатель свидетельства и квалификационной отметки (отметок) диспетчера УВД не может проводить обучение в эксплуатационной обстановке, если обладатель не имеет действующей квалификационной отметки инструктора по обслуживанию воздушного движения.

- g) Квалификационная отметка теряет силу, если диспетчер УВД не осуществляет права, предусмотренные этой квалификационной отметкой, в течение 180 дней.²⁸

6.2 Квалификационные отметки персонала по техническому обслуживанию воздушных судов²⁹

Чтобы иметь право на получение квалификационной отметки инженера по техническому обслуживанию воздушных судов с указанием группы или типа воздушных судов, лицо должно отвечать следующим требованиям:

- a) *Свидетельство*. Кандидат имеет действующее свидетельство инженера по техническому обслуживанию воздушных судов.
- b) *Опыт*. Кандидат имеет 6-месячный опыт работы по типу или группе воздушных судов или компонентов, в отношении которых запрашивается квалификационная отметка.
- c) *Знания*. Кандидат успешно прошел:
 - i) экзамены, приемлемые для директора, или
 - ii) курс подготовки, соответствующий типу воздушного судна или компонентам, в отношении которых запрашивается квалификационная отметка:
 - 1) проведенный утвержденный учебной организацией, уполномоченной на проведение такого курса, или
 - 2) проведенный изготовителем соответствующего воздушного судна или компонента, или
 - 3) утвержденный компетентным органом другого Договаривающегося государства.
- d) *Права*. Обладатель действующей квалификационной отметки инженера по техническому обслуживанию воздушных судов может:
 - i) *квалификационная отметка о группе*: осуществлять права, предусмотренные свидетельством инженера по техническому обслуживанию воздушных судов, на любом воздушном судне или компоненте, как определено в правилах, или
 - ii) *квалификационная отметка о типе*: осуществлять права, предусмотренные свидетельством о техническом обслуживании воздушных судов, на типе воздушного судна или компоненте, указанным в квалификационной отметке, если только обладатель квалификационной отметки не действует по уполномочию утвержденной организации по техническому обслуживанию; если обладатель квалификационной отметки действует таким образом, то он выполняет требования утвержденной организации по техническому обслуживанию.

28. В данном примере этот период установлен государством выдачи свидетельства в соответствии с положениями п. 4.5.3.4 Приложения 1.

29. Примеры, приводимые в этом разделе, показывают, каким образом могут выполняться некоторые положения Приложения 1, касающиеся персонала по техническому обслуживанию воздушных судов.

Глава 4

ПРОЦЕДУРЫ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

4.1 Выдача свидетельств персоналу, занятому в гражданской авиации, является исключительно важным элементом обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности, эффективности и действенности системы как национальной, так и международной гражданской авиации. Структурированный подход, обеспечивающий компетентность всех основных участников авиационной системы при выполнении их функций в рамках системы, имеет важнейшее значение для надлежащего контроля за авиационной отраслью во всем мире.

4.2 Этот структурированный процесс требует от полномочного органа по выдаче свидетельств создания и распространения всеобъемлющих наборов процедур, охватывающих все аспекты выдачи свидетельств. Как отмечается в п. 3.2 главы 3 части I настоящего руководства, процедуры толкуют первичное законодательство и подзаконные нормативные акты в иерархической системе регулирования и, следовательно, могут считаться "рабочими документами", предназначенными для большинства участников авиационной системы.

4.3 Процедуры нередко базируются на законодательстве третьего уровня (часто называется "правилами" или "конкретными эксплуатационными регламентами") и увязываются с ним.

4.4 Внутренние стандартные эксплуатационные процедуры необходимы также отделу PEL для обеспечения последовательности процесса выдачи свидетельств в динамике по времени и во взаимодействии между сотрудниками. Один пример таких процедур, касающихся делопроизводства, приводится в дополнении к настоящей главе.

— — — — —

Дополнение к главе 4

ПРИМЕР ВНУТРЕННИХ ПРОЦЕДУР ВЕДЕНИЯ УЧЕТА ВЫДАЧИ СВИДЕТЕЛЬСТВ

а) *Безопасность.* Сотрудники PEL обязаны соблюдать следующие процедуры контроля документации в целях обеспечения защиты важных документов:

i) *Печатные документы.* Все материалы клиентов (физических лиц и организаций) и другие важные документы в печатном виде классифицируются как конфиденциальные и хранятся в запираемых шкафах в регистратуре отдела PEL. Медицинские документы клиентов в печатном виде хранятся в медицинском отделе и не предоставляются персоналу PEL. Процедуры хранения документов:

- 1) в конце каждого рабочего дня все шкафы запираются дежурным административным сотрудником PEL. Сотрудники PEL, нуждающиеся в доступе к конфиденциальным документам вне обычных часов работы, расписываются в получении соответствующих ключей и несут ответственность за обеспечение сохранности этих ключей перед уходом;
- 2) сотрудники PEL, нуждающиеся в доступе к конфиденциальным файлам или документам PEL в обычное рабочее время, расписываются в их получении и несут ответственность за их сохранность до тех пор, пока не будут выполнены все необходимые действия, а файлы и документы не будут возвращены в регистратуру отдела PEL. Каждый сотрудник PEL может хранить не более шести клиентских файлов в запертых выдвижных ящиках на индивидуальном рабочем месте до принятия решения по ним.

ii) *Электронные документы.* Все материалы клиентов (физических лиц и организаций) и другие важные документы в электронном формате классифицируются как конфиденциальные и хранятся на общем накопителе PEL ограниченного пользования. Доступ предоставляется с помощью индивидуального пароля как указано ниже:

- 1) только экзаменаторы и сотрудники по проведению экзаменов имеют доступ к банку экзаменационных вопросов и другим экзаменационным материалам, за исключением результатов экзаменов и неидентифицирующих статистических данных, которые предоставляются всем сотрудникам PEL;
- 2) готовые медицинские заключения содержатся в клиентских файлах PEL и предоставляются всем сотрудникам PEL;
- 3) менеджер или заместитель менеджера PEL может предоставлять другим сотрудникам ВГА для использования в законных целях ограниченный по времени доступ к индивидуальным клиентским файлам PEL, доступным только для чтения, или к распечаткам конкретных документов.

- b) *Содержание и целостность учетной документации.* Все клиентские файлы представляют собой полные и точные данные о вступлении клиента в авиационную систему, об участии в системе и выходе из нее, в зависимости от конкретного случая. Поэтому каждое связанное с выдачей свидетельства действие, предпринимаемое полномочным органом в отношении каждого кандидата или обладателя свидетельства, надлежит правильно регистрировать и заносить в файл. Это включает следующее:
- i) *Полнота.* Документы PEL должны быть достаточно полными, чтобы служить документальным подтверждением каждого действия по выдаче свидетельств и позволять восстанавливать историю выдачи каждого свидетельства.
 - ii) *Целостность.* В целях обеспечения целостности документации каждый документ, вносимый в бумажный или электронный файл, должен правильно регистрироваться путем указания номера и даты записи, наряду с информацией о доступе персонала к файлам.
- c) *Организация учетной документации.* Электронные файлы считаются основными файлами. Поэтому все документы, помещаемые в клиентские бумажные файлы, должны сканироваться и включаться в электронный файл клиента. Клиентские файлы должны содержать сводные данные о всех предпринятых действиях, связанных с выдачей свидетельств (включая надзор или принудительные меры и неблагоприятные решения), и все личные документы кандидата, включая медицинские заключения, результаты летных экзаменов и письменных тестов и переписку в хронологическом порядке.
- d) Электронные документы PEL ежедневно несколько раз автоматически резервируются с сохранением копий также на надежном внешнем сервере в целях обеспечения непрерывности работы в случае крупного бедствия. Любой искаженный, утерянный или случайно удаленный материал может быть по запросу восстановлен персоналом ИТ. Поэтому сотрудникам, испытывающим проблемы с данными, следует немедленно докладывать об этом.
- e) Электронные документы, касающиеся клиентов, должны храниться постоянно. Бумажные файлы должны храниться по крайней мере 7 лет после выхода клиента из авиационной системы, а затем после подтверждения адекватности электронных документов полностью уничтожаться. Бумажные клиентские файлы выдающихся авиаторов следует сдавать на хранение в национальные архивы.

Глава 5

ПРИНЦИПЫ ПРОВЕДЕНИЯ ЭКЗАМЕНОВ

5.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

5.1.1 Приложение 1 к Чикагской конвенции требует, чтобы все кандидаты на получение свидетельств демонстрировали соответствующий уровень знаний и умений и удовлетворяли определенным требованиям к опыту. Для получения некоторых свидетельств и квалификационных отметок, таких как свидетельство пилота многочленного экипажа, квалификационная отметка о типе применительно к воздушным судам с системой увеличения подъемной силы или свидетельство и квалификационные отметки диспетчера УВД, успешное прохождение курсов подготовки по утвержденной программе является обязательным предварительным условием. Для получения многих других свидетельств, таких как свидетельство пилота-любителя или свидетельство пилота коммерческой авиации, также могут проводиться курсы подготовки по утвержденной программе. В тех случаях, когда полномочный орган по выдаче свидетельств утверждает учебную организацию для проведения курсов подготовки по утвержденной программе, он может также утвердить ее для проведения соответствующих теоретических и практических экзаменов. Тем не менее полномочному органу по выдаче свидетельств, который непосредственно выдает национальные свидетельства, необходимо будет проводить прямо или косвенно ряд связанных с выдачей свидетельств экзаменов и практических тестов, соответствующих национальным авиационным требованиям.

5.1.2 Точное и справедливое определение знаний и умений кандидата является комплексной, трудной и исключительно важной задачей, требующей большого опыта и высокого уровня экспертных знаний в соответствующих областях специализации, а также отличного понимания принципов, процедур и методов проведения экзаменов и оценок. В связи с этим отделы PEL многих органов по выдаче свидетельств увеличивают свои ресурсы путем привлечения специалистов из других директоров ВГА для выполнения некоторых из задач, связанных с проведением экзаменов.

5.1.3 Полномочные органы по выдаче свидетельств могут передать некоторые или все функции по проведению тестов поставщику обслуживания, заключить соглашение с ВГА другого государства о предоставлении обслуживания или даже признать заверенные копии документов о результатах экзаменов или тестов, представленные конкретными полномочными органами по выдаче свидетельств. Если выбирается вариант передачи функций внешней стороне, важно иметь в виду, что отдел PEL по-прежнему несет ответственность за обеспечение целостности и эффективности систем проверки знаний и практических навыков.

5.1.4 Таким образом, независимо от способа предоставления услуг сотрудники, отвечающие за определение того, продемонстрировали ли кандидаты на получение свидетельств требуемые знания и умения, должны понимать связанные с этим принципы, которые являются темой настоящей главы. В силу необходимости они трактуются весьма широко, поэтому каждому полномочному органу необходимо будет определить конкретные детали их реализации.

5.1.5 Выдача свидетельства – это доказательство того, что государство убедилось, что обладатель продемонстрировал приемлемый в международном плане уровень квалификации. Однако эта квалификация является результатом подготовки и проявления способностей кандидата, а не результатом прохождения экзаменов или тестов. Экзаменационную систему, пожалуй, следует рассматривать как проверку знаний и умений кандидата с целью подтвердить, что система подготовки персонала добилась успеха. Считается, что

хорошо разработанная система теоретических экзаменов и практических тестов будет заставлять систему подготовки персонала готовить кандидатов на получение свидетельств, отвечающих соответствующим стандартам.

5.2 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ЭКЗАМЕНЫ

5.2.1 Общие положения

Приложение 1 к Чикагской конвенции определяет в общих чертах предметы, по которым кандидаты должны продемонстрировать соответствующие знания. Например, кандидаты на получение свидетельств пилота, должны продемонстрировать знания по девяти предметам, кандидаты на получение свидетельств диспетчера УВД – по семи предметам, а кандидаты на получение свидетельств персонала по техническому обслуживанию – по пяти предметам.

5.2.2 Учебные программы

5.2.2.1 Темы в рамках этих предметов часто перераспределяются для облегчения проведения экзамена. Например, предмет "Навигация" для пилотов может быть подразделен на две области: визуальная навигация и радионавигация. С другой стороны, предметы могут объединяться: например, на экзаменах на уровне пилота-любителя некоторые полномочные органы рассматривают предметы "Общие знания по воздушным судам" и "Летные характеристики, планирование и загрузка" как один предмет, а некоторые полномочные органы предпочитают объединять все предметы на этом уровне в один общий экзамен. После того как полномочный орган по выдаче свидетельств определит оптимальный вариант разделения экзаменационных предметов с учетом национальных требований, по каждому предмету следует разработать и опубликовать учебную программу.

5.2.2.2 Объективная учебная программа – это ключевой компонент в определении уровня знаний кандидата по конкретному предмету, поскольку она предписывает элементы, которые могут быть продемонстрированы, и требуемые результаты выполнения задания (путем "описания", "перечисления", "вычисления без вспомогательных средств"). Часто полномочный орган по выдаче свидетельств может требовать демонстрации различных уровней знаний в рамках одного предмета. Например, от кандидата может требоваться общая осведомленность о некоторых элементах предмета, хорошее понимание теоретических концепций других элементов и углубленное знание остальных, включая практическое применение. Грамотная программа способствует обеспечению целенаправленности обучения и изучения. Не менее важно и то, что вопросы, не входящие в учебную программу, не могут выноситься на экзамены.

5.2.2.3 Как отмечается в документе Дос 9841, постоянное совершенствование программ подготовки персонала, предлагаемых утвержденными учебными организациями, достигается в рамках их программ обеспечения качества. Однако в качестве общего принципа учебные программы следует периодически пересматривать (не реже одного раза в три года), с тем чтобы они оставались актуальными и отражали действующие правовые требования, технологии, терминологию и эксплуатационную практику.

5.2.3 Планирование и разработка экзаменов

5.2.3.1 После того, как учебная программа будет определена и одобрена отраслью, полномочному органу по выдаче свидетельств следует разработать соответствующие экзамены. Качественная и объективная

разработка экзаменов требует тщательного рассмотрения методики оптимального охвата учебных программ, формы и продолжительности экзаменов, количества и типа вопросов и проходных баллов.

5.2.3.2 Большинство учебных программ слишком обширны, чтобы на одном экзамене можно было охватить каждый вопрос, поэтому экзамен по какому-либо предмету, как правило, охватывает только репрезентативную выборку вопросов программы. Но даже и в этом случае на каждом экзамене должны охватываться все основные темы, а также отдельные вопросы программы, считающиеся совершенно необходимыми, и все вопросы должны быть пройдены за определенный промежуток времени или серию экзаменов.

5.2.3.3 Теоретические экзамены могут быть письменными или устными, хотя по практическим соображениям большинство теоретических экзаменов, связанных с выдачей свидетельств, являются письменными. Устные экзамены требуют привлечения опытного экзаменатора, хорошо знающего предмет специализации, для проверки знаний кандидата "один на один", и в целях обеспечения последовательности и объективности должны быть установлены надежные процессы, включая статистические анализы. Обычно устный теоретический экзамен является составной частью практических испытаний (например, летного экзамена), хотя некоторые государства требуют проведения устного теоретического экзамена при выдаче свидетельств и квалификационных отметок персонала по техническому обслуживанию воздушных судов. Многие полномочные органы по выдаче свидетельств проводят письменные экзамены на бумажных носителях, однако практика проведения экзаменов на основе использования компьютеров получает все более широкое распространение.

5.2.3.4 Экзамены с использованием компьютеров обладают преимуществом потенциального обеспечения каждому кандидату уникальных, но эквивалентных проверок знаний на основе использования обширной базы данных с экзаменационными вопросами (для борьбы с мошенничеством); они могут одновременно охватывать большое число кандидатов, которые вовсе не обязательно должны начинать и заканчивать сдачу экзамена в одно и то же время; оценки за экзамены и их результаты могут предоставляться почти незамедлительно и потенциально такие экзамены обеспечивают более эффективную проверку знаний, чем экзамены на бумажных носителях. С другой стороны, экзамены, проводимые на основе использования компьютеров, являются дорогостоящими с точки зрения организации, требуют наличия встроенных систем защиты во избежание несанкционированного разглашения вопросов и обеспечения оперативного доступа к квалифицированным специалистам по вычислительной технике в целях поддержания аппаратных и программных средств в надлежащем состоянии.

5.2.3.5 В идеальном случае продолжительность экзамена должна составлять от одного часа до трех часов в зависимости от содержания учебной программы и требуемого охвата вопросов. Если с учетом всех факторов для проведения экзамена требуется более трех часов, следует рассмотреть такие альтернативы, как разделение программы для проведения двух более коротких экзаменов.

5.2.3.6 Существует много типов вопросов теоретического экзамена, которые включают в себя вопросы, требующие ответа в виде описания, вопросы, требующие краткого ответа, диаграммные вопросы, вопросы на вычисление, вопросы "да – нет" и вопросы с несколькими вариантами ответов. Выбор конкретного типа для конкретного экзамена будет зависеть от ряда факторов, в частности от необходимости определения способности кандидата кратко и связно излагать свои мысли в письменном виде, и в экзамен может быть включен более чем один тип вопроса. Вопросы с несколькими вариантами ответов широко используются в целях стандартизации, получения точных ответов и облегчения выставления оценок. Однако такие вопросы требуют продуманного составления, чтобы препятствовать влиянию необоснованных догадок.

5.2.3.7 Процедуры подготовки экзаменов с описанием периодичности пересмотра и обновления вопросов и т. д. должны официально разрабатываться полномочным органом по выдаче свидетельств с учетом размера и сложности национального банка вопросов. Ниже рассматриваются некоторые вопросы, которые могут учитываться полномочным органом по выдаче свидетельств при разработке этих процедур.

5.2.3.8 Вопросы должны составляться соответствующим специалистом, обладающим опытом подготовки персонала и проведения тестов. Помимо написания вопроса (с образцовыми ответами, вычислениями, правильными ответами, дистракторами и т. д.) составитель должен сделать ссылку на вопрос учебной программы и предмет изучения. Новый вопрос должен быть проанализирован ведущим экзаменатором и по согласованию должны быть внесены изменения. Затем третий ведущий экзаменатор должен ответить на вопрос в условиях "экзамена" и представить дополнительный отзыв. Иногда вопросы составляются каким-либо комитетом, однако к такому методу следует подходить осторожно во избежание "группового мышления", когда группа в стремлении к достижению консенсуса проявляет тенденцию к отходу от реалистической оценки альтернативного образа действий (например, внесение вопросов о новой технологии или новых процедурах).

5.2.3.9 У внешних составителей вопросов или экзаменаторов не должно быть потенциальных конфликтов интересов; например, они не должны иметь никакого отношения к учебной организации или к лицам, намеревающимся сдавать экзамен. Следует также принять меры предосторожности к тому, чтобы не допустить нарушения защиты экзаменационных программ или вопросов, прорабатываемых вне полномочного органа по выдаче свидетельств. Утерянные, положенные в ненадлежащее место или украденные вопросы считаются дефектными, и их следует снимать с использования.

5.2.3.10 Следует определить количество баллов, выставляемое за ответ на каждый вопрос, и установить проходной балл по предмету. На экзамене в зависимости от типа, сложности, важности и степени трудности вопроса выставляется разное количество баллов. Хотя от кандидатов ожидается знание предмета в полном объеме, проходной балл не должен составлять 100 %. Такие факторы, как описки или забывчивость кандидата, или непреднамеренная двусмысленность вопроса, означают, что 100-процентный проходной балл нереален. Обычно проходные баллы на экзаменах, связанных с выдачей свидетельств, составляют в пределах от 70 до 80 %. Статистический анализ процента успеваемости и распределения проходных баллов за прошлые годы может помочь определить соответствующий проходной балл.

5.2.3.11 Когда новый вопрос впервые используется на экзамене, следует тщательно проанализировать его результативность с целью подтвердить, что он достигает желательную цель. Однако на письменных экзаменах вопросы обычно используются многократно в связи с тем, что небольшие полномочные органы по выдаче свидетельств не обладают ресурсами для разработки обширного банка вопросов, а крупным полномочным органам по выдаче свидетельств, возможно, каждый день приходится проводить большое количество экзаменов. Поэтому результативность всех вопросов должна периодически анализироваться как путем статистического анализа, так и путем рассмотрения отзывов кандидатов.

5.2.3.12 Экзаменационные вопросы, на которые даются правильные ответы более часто (например, свыше 95 %) или менее часто (например, ниже 50 %) вовсе необязательно являются дефектными или несовершенными, но, тем не менее, заслуживают оценки со стороны ведущего экзаменатора. Вопросы, которые технически безупречны, но подвергаются существенной критике со стороны кандидатов, должны быть дополнительно рассмотрены и, возможно, сняты с использования. Если вопрос неправильно понимается значительной частью целевой аудитории, это значит, что он не достигает своей цели.

5.2.3.13 В тех случаях, когда экзамены проводятся на основе комплекта контрольных экзаменационных работ, следует также рассматривать результативность экзаменов в целом. Следует делать все возможное для того, чтобы все экзамены по предмету были хорошо сбалансированы, имели одинаковую степень трудности (определяется по проценту успеваемости и по отзывам кандидатов) и требовали аналогичного объема работы (определяется по среднему показателю времени выполнения и по отзывам кандидатов). Системы проведения экзаменов на основе использования компьютеров должны включать стандартные подпрограммы, направленные на обеспечение того, чтобы каждый уникальный экзамен, скомпилированный из банка вопросов, был также эквивалентен всем другим экзаменам.

5.2.4 Организация и проведение экзаменов

5.2.4.1 Хорошая организация и умелое проведение экзаменов – важные компоненты обеспечения целостности системы теоретических экзаменов. Ниже указаны основные элементы каждого компонента.

5.2.4.2 Задолго до фактического проведения экзаменов следует составлять и обнародовать ежегодные расписания экзаменационных сессий, используя данные о тенденциях за прошлые годы, скорректированные с учетом предполагаемых потребностей, а также сведения учебных организаций о видах и объемах запланированных курсов подготовки. Периодичность проведения сессий в конкретном месте зависит от потребностей и прочих факторов. Регулярные сессии следует проводить так, чтобы обеспечивать предоставление кандидатам достаточных возможностей для демонстрации знаний и своевременного обращения потом за получением свидетельства. Следует предусматривать проведение сессий вне расписания, как правило, за дополнительную плату.

5.2.4.3 Следует установить и периодически пересматривать размеры сборов за сдачу экзамена. Сборы должны отражать общие прямые и косвенные затраты на проведение экзаменов. Если функция предоставления услуг по проведению экзаменов передается внешним сторонам, затраты могут также включать в себя разумную коммерческую окупаемость.

5.2.4.4 По всем аспектам экзаменационной системы следует предоставлять необходимую информацию, в частности в интересах кандидатов, впервые вступающих в систему, включая:

- a) сведения об экзаменах, которые должны быть сданы для получения каждого свидетельства, квалификационной отметки, утверждения или разрешения;
- b) подробности в отношении учебных программ и экзаменов (форма и продолжительность);
- c) примеры экзаменационных вопросов и образцы ответов;
- d) требования к порядку проведения сессии (процедуры идентификации, дозволенный материал, разрешается ли принимать пищу или пить и можно ли покидать классную комнату во время экзамена);
- e) сроки и место проведения сессии;
- f) правила, касающиеся предполагаемого несанкционированного поведения или мошенничества, и наказания в случае их выявления;
- g) процедуры пересчета и пересмотра;
- h) количество допускаемых попыток сдачи экзамена в течение конкретного периода времени;
- i) сроки действия сдачи экзамена;
- j) размер сборов и порядок возврата сумм;
- k) дополнительные услуги (например, поздняя регистрация, отметки о приоритетности, специальные сессии);
- l) формы и процедуры подачи заявлений;
- m) общая информация и вопросы обслуживания клиентов (включая процедуры рассмотрения жалоб).

5.2.4.5 Весьма эффективный и экономичный способ распространения такой информации – это опубликование ее на веб-сайте полномочного органа, однако в качестве альтернативного варианта можно выпускать информационную брошюру или серию информационных листов, касающихся этих же вопросов. Независимо от выбранного метода такую информацию необходимо регулярно пересматривать и незамедлительно обновлять по мере внесения изменений в экзаменационную систему.

5.2.4.6 У полномочных органов по выдаче свидетельств часто спрашивают, какие учебники рекомендуется использовать; отвечать на такой вопрос, следует таким образом, чтобы не возникало ощущение, что одним учебником отдается предпочтение по сравнению с другими. Кроме того, инструкторам и кандидатам следует рекомендовать руководствоваться учебной программой, а не просто следовать указаниям конкретного учебника, учитывая, что мало учебников совпадают с полной программой.

5.2.4.7 Заявления о допуске к сдаче экзамена следует обрабатывать быстро. Объем работы сотрудников PEL, связанной с обработкой заявлений, будет варьироваться в зависимости от того, подаются ли заявления в электронном виде и какая степень автоматизации заложена в системе. Однако, даже если полномочный орган по выдаче свидетельств применяет полностью автоматизированную электронную систему регистрации, должна существовать процедура ручной обработки для удовлетворения потребностей тех кандидатов, которые не имеют свободного доступа к компьютерам или Интернету или не могут производить оплату с помощью электронных средств. Система должна проверять соответствующие личные данные кандидата на сдачу экзамена, обеспечивать правильность составления заявления, проверять, имеется ли свободное место на нужной сессии, проверять, правильно ли произведена оплата, и затем обрабатывать заявление и выдавать квитанцию/ уведомление о регистрации для сдачи экзамена.

5.2.4.8 Если экзамены проводятся с использованием бумажной документации, то по истечении крайнего срока регистрации на определенную сессию, для каждого кандидата должна быть отпечатана экзаменационная работа. Индивидуальные работы должны проверяться, чтобы убедиться в том, что они выпущены для соответствующих кандидатов, что в них нет недостающих страниц и что весь материал напечатан четко. Если экзамены не проводятся в отделе PEL, работы должны быть посланы по надежным каналам старшему супервайзеру на место проведения сессии.

5.2.4.9 Экзаменационные супервайзеры (иногда их называют инспекторами или сотрудниками по проведению экзаменов), если они не являются штатными сотрудниками полномочного органа по выдаче свидетельств, должны тщательно отбираться и проверяться. Они не только должны быть людьми с безупречной репутацией, но и иметь приемлемые зрение и слух, следовать инструкциям (но при необходимости действовать решительно) и, в идеальном варианте, обладать опытом преподавания и осуществления надзора. Пример обязанностей экзаменационных супервайзеров и квалификационных требований к ним приводится в дополнении А к части I.

5.2.4.10 Места проведения экзаменов также должны тщательно отбираться:

- а) они должны быть достаточного размера для приема намеченного числа кандидатов (с установленным расстоянием между рабочими столами);
- б) классная комната должна позволять экзаменационному супервайзеру(ам) беспрепятственно видеть всех кандидатов;
- в) они должны иметь адекватное освещение и регуляторы температуры;
- г) необходимо иметь места для хранения сумок и личных вещей во время экзаменов (кандидатам не следует разрешать приносить сумки на рабочие места);
- е) необходимо иметь соответствующие туалетные комнаты для мужчин и женщин.

5.2.4.11 Процедуры проведения экзаменов и инструкции кандидатам должны быть полными и хорошо пониматься всеми супервайзерами. В частности, процедуры должны включать в себя положения по предотвращению мошенничества, списывания или несанкционированных контактов. Настоятельно рекомендуется не разрешать кандидату, покидающему помещение во время экзамена (например, чтобы пойти в туалет), возвращаться на рабочее место в связи с нарушением непрерывности надзора. Прием пищи или употребление напитков может создавать большие неудобства другим кандидатам и это следует запрещать. О кандидатах, нарушающих инструкции по правилам проведения экзаменов (например, начинающих работать без разрешения или продолжающих писать после того, как им было сказано остановиться) следует докладывать, а отделу PEL следует предпринимать надлежащие последующие действия, поскольку по ряду причин супервайзеру целесообразно избегать прямой конфронтации.

5.2.4.12 По каждому типу и формату экзамена следует определить минимальное соотношение числа супервайзеров и кандидатов, с тем чтобы количество супервайзеров на сессии зависело от количества кандидатов. На случай болезни или другой непредвиденной ситуации следует иметь резервного супервайзера.

5.2.4.13 Количество супервайзеров следует определять в соответствии с требованиями к действенному надзору за кандидатами во время экзамена и к эффективному выполнению всех административных задач, таких как подтверждение установления личности, определение кандидатам их рабочих мест (никогда не следует разрешать кандидатам самим выбирать свои места), регистрация подписей кандидатов, проверка принадлежностей или материалов кандидатов и сбор завершенных письменных работ. Экзамены на основе использования компьютеров обычно требуют более низкого соотношения числа супервайзеров и кандидатов в связи с меньшим объемом необходимых административных функций.

5.2.4.14 На экзаменах с применением компьютеров баллы выставляются сразу после завершения экзамена, а результаты представляются вскоре после этого. Представлять результаты в комнате, где проводится экзамен, не следует.

5.2.4.15 На экзаменах с использованием бумажных материалов после получения завершенных письменных работ или заполненных вопросников их следует незамедлительно возвращать в отдел PEL для выставления оценок. В случае проведения экзаменов многовариантного типа с использованием типовых бланков ответов, выставление оценок может производиться автоматически или полуавтоматически при помощи считывающего устройства. В ином случае оценки за письменные работы должны выставляться обученным персоналом.

5.2.4.16 Уведомления о результатах экзаменов с указанием общего результата, сведения о полученных оценках, заключения о пробелах в знаниях на основании неправильных ответов на вопросы следует представлять кандидатам как можно скорее в течение установленного периода времени. Результаты не должны предоставляться третьим сторонам, если на это нет прямого письменного разрешения кандидата или если это не разрешается внутренним законодательством.

5.2.4.17 Все бумажные материалы, относящиеся к экзаменам, следует хранить в течение установленного периода времени, затем полностью уничтожать (измельчать/сжигать). Компьютерные записи следует хранить в течение более длительного периода на случай, если они позднее потребуются в отношении обладателя свидетельства.

5.2.4.18 Наконец, сотрудники отдела PEL должны относиться ко всем кандидатам на экзаменах как к клиентам и стремиться предоставлять наивысший уровень обслуживания в рамках своих нормативных обязательств. Следует разработать и соблюдать процедуры обслуживания клиентов (включая общедоступный "устав обслуживания"). В частности, все сотрудники PEL должны ясно понимать процедуру получения и рассмотрения споров и жалоб.

5.3 ЛЕТНЫЕ И ДРУГИЕ ПРАКТИЧЕСКИЕ ЭКЗАМЕНЫ

5.3.1. Общие положения

5.3.1.1 Наиболее распространенным видом практического экзамена на получение свидетельства является летный экзамен для членов летного экипажа, однако диспетчеры УВД, персонал по техническому обслуживанию воздушных судов и другой наземный персонал подвергаются практическим проверкам другого характера. Вопросы оценки владения языком более подробно рассматриваются в главе 6.

5.3.1.2 Основные концепции летных и других практических экзаменов весьма сходны с концепциями теоретических экзаменов, однако различные формы и методы их проведения обуславливают некоторые важные и существенные различия.

5.3.2 Учебные программы

5.3.2.1 Практические навыки, которые должны быть успешно продемонстрированы кандидатом на получение свидетельства или квалификационной отметки, должны быть определены в учебной программе. Концептуально учебная программа, предназначенная для демонстрации практических навыков, мало отличается от программы, предназначенной для демонстрации теоретической подготовки: каждое задание должно быть описано, включая условия, в которых задание должно быть продемонстрировано, и требуемый уровень выполнения. Однако, хотя некоторые практические аспекты могут быть описаны объективно, некоторые в силу необходимости требуют определенной степени субъективизма.

5.3.2.2 Например, Приложение 1 требует от кандидата на получение CPL демонстрации умения выполнять полеты на критически низких воздушных скоростях, однако стандарты и условия выполнения этого требования определяются каждым полномочным органом по выдаче свидетельств. Критерии оценки, предусмотренные в национальной учебной программе в отношении этой задачи, могут включать задания продемонстрировать умение выполнять прямолинейный и горизонтальный полет на назначенной абсолютной высоте ± 50 футов, на назначенной воздушной скорости (не менее чем $1.2 V_S$) в пределах ± 5 уз и полет на балансировочном режиме с устойчивым отклонением шарика не более чем на $1/4$ при скольжении. На протяжении всей проверки, проводимой пилотом-экзаменатором, от кандидата может также требоваться умение плавно и точно пилотировать воздушное судно, проявлять трезвое суждение, принимать правильные решения и сохранять осведомленность о воздушной обстановке. Однако, если кандидат не принял никакого опрометчивого решения продолжать полет в неподходящих условиях, ему может предоставляться некоторая свобода действий в устранении влияния таких погодных факторов, как турбулентность или воздушный поток вверх или вниз.

5.3.2.3 Некоторые полномочные органы опубликовали программы летных экзаменов и прочих испытаний, например:

- a) Новая Зеландия: see www.caa.govt.nz/pilots/pilots.htm#FTSG;
- b) Канада: <http://www.tc.gc.ca/eng/civilaviation/publications/tp13462-menu-2309.htm>;
- c) Соединенные Штаты Америки: http://www.faa.gov/training_testing/testing/airmen/test_standards/.

5.3.3 Разработка практических тестов/проверок квалификации

Поскольку летные и другие практические экзамены обычно оцениваются одним экзаменатором, важно, чтобы такие проверочные испытания разрабатывались и детализировались таким образом, чтобы

обеспечивать объективность и последовательность: все тесты одного типа должны оцениваться в соответствии со стандартизированными критериями независимо от того, где, кем и с использованием какого оборудования (или воздушного судна) они проводятся. Критерии охвата и выполнения детальных тестов в рамках учебной программы, кроме технических требований к разработке тестов, должны включать следующее:

- a) *Максимальная и минимальная продолжительность индивидуального теста и время, отводимое на каждое задание или каждый элемент.* Максимальная продолжительность имеет два аспекта: экзаменатор не может неоправданно затягивать тест, поскольку это может несправедливо снизить работоспособность кандидата и кандидат должен иметь возможность выполнить все практические задачи и ответить на все вопросы в течение разумного периода времени.
- b) *Выполнение каких минимальных требований к опыту должно быть проверено.* Обычно это делается путем просмотра летной книжки кандидата.
- c) *Сколько попыток может даваться на выполнение задания и при каких условиях, если критерии не соблюдаются.* Одни задания (например, правильные действия при условном отказе двигателя после взлета) могут считаться "критическими" и должны успешно выполняться с первой попытки, а другие (например, выдерживание абсолютной высоты при крутом развороте) могут допускать возможность повторной попытки выполнения в случае превышения критериев при первой попытке. Следует также установить предел в отношении общего числа разрешаемых попыток.
- d) *Соответствующие роли экзаменатора и кандидата на всех этапах, особенно в том, что касается реальных или имитируемых аварийных ситуаций.* При проведении летных экзаменов не должно быть никаких сомнений относительно того, кто является командиром воздушного судна, и процедуры передачи/принятия управления самолетом должны быть ясными.
- e) *Тип оборудования, которое может использоваться.* Большинство летных экзаменов на получение свидетельства проводятся на соответствующих воздушных судах, однако при определенных обстоятельствах для этого могут быть приемлемы утвержденные тренажерные устройства имитации полета. Все практические экзамены по УВД желательно проводить на комплексных учебно-тренировочных устройствах, хотя для некоторых государств этот вариант может быть невозможным или неосуществимым.
- f) *Вид требуемой оценки.* Наиболее подходящим видом оценки для использования при проведении теста на получение свидетельства является "итоговая оценка", при которой единственным предполагаемым итогом является подтверждение или не подтверждение мастерства кандидата в достижении намеченных результатов обучения.
- g) *Вид, содержание и продолжительность разбора.* По завершении теста кандидата следует информировать о результате и, в соответствующих случаях, о слабых местах или нехватке умения, а также об аспектах, которые были очень хорошо исполнены. Как правило, экзаменаторам неуместно проводить формирующую и диагностирующую оценку (отзыв о подготовке). Однако кандидата следует побуждать к тому, чтобы он самокритично относился к своим результатам и давал отзыв о проведенном тесте.
- h) *Доклад экзаменатора.* Следует конкретизировать информацию, которую надлежит зафиксировать, а также указать, как следует обрабатывать форму, особенно если экзаменатор не является сотрудником полномочного органа по выдаче свидетельств. Второй экземпляр доклада следует предоставить кандидату.

5.3.4 Организация и проведение практических тестов

5.3.4.1 Организация практических тестов сходна с организацией теоретических экзаменов, однако между ними имеется ряд существенных различий. Характер практических тестов означает, что затраты на кандидатов значительно выше, чем при проведении теоретических экзаменов. В этой связи по принципу "платит пользователь" должны быть установлены соответствующие сборы, однако высокая стоимость практических тестов не должна влиять на результат. Следует также должным образом рассмотреть вопрос о том, в каких случаях может производиться возврат сумм и в каких случаях сборы удерживаются.

5.3.4.2 Можно разработать и обнародовать общее годовое расписание, однако при этом следует проявить гибкость по отношению к отдельным кандидатам на прохождение тестов с учетом таких практических вопросов, как плохие метеоусловия, непригодность к эксплуатации воздушного судна или техники или поддающиеся проверке медицинские проблемы, вызывающие потерю трудоспособности. Многие из расходов, связанных с практическими тестами, имеют место, даже если тесты не осуществляются, поэтому следует обнародовать и внедрить прочный механизм аннулирования или отсрочек и по другим причинам помимо тех, которые указаны выше.

5.3.4.3 Как и в отношении теоретических экзаменов, следует предоставлять достаточный объем информации о всех аспектах практических тестах. Наилучшим средством распространения такой информации является веб-сайт полномочного органа по выдаче свидетельств.

5.3.4.4 После определения экзаменатора для конкретного кандидата, экзаменатору следует вступить в контакт с кандидатом для окончательного согласования деталей проведения теста. Тест фактически проводится в назначенный срок и в назначенном месте в соответствии с программой и спецификациями теста.

5.4 КВАЛИФИКАЦИЯ ЭКЗАМЕНАТОРОВ

5.4.1 Практически экзаменаторы являются основными судьями стандартов допуска к авиационной системе. Как таковые, они должны быть примером в своих профессиях, хорошо знать систему выдачи свидетельств и обладать высокими моральными качествами.

5.4.2 Независимо от того, занимаются ли они теоретическими экзаменами или практическими тестами, экзаменаторы должны быть сведущими и действующими специалистами-практиками в своей области и обладать богатым опытом подготовки и аттестации персонала. Их требования к тестируемому персоналу в отношении установленного норматива выполнения работы не должны подвергаться сомнению. Кроме того, у них не должно быть ни профессионального, ни личного конфликта интересов в связи с выполнением функции проведения экзаменов.

5.4.3 Полномочный орган по выдаче свидетельств должен установить минимальные уровни квалификации для назначения экзаменаторами. Например, пилот-экзаменатор должен иметь свидетельство соответствующего уровня и категории для проведения летных экзаменов (например, пилот коммерческой авиации – самолет) и квалификационную отметку пилота-инструктора или разрешение на выполнение таких функций и обладать безупречной личной техникой пилотирования. Примеры обязанностей экзаменаторов и квалификационных требований к ним содержатся в дополнении А к части I.

5.4.4 Все экзаменаторы должны пройти начальную или ознакомительную подготовку, чтобы понять свои новые функции и обязанности с учетом смещения акцента с обучения исключительно на оценку.

5.4.5 Технический персонал, занимающийся разработкой или оценкой теоретических экзаменов, должен обладать прекрасными навыками письменной речи и уметь пользоваться компьютером. Примеры обязанностей такого персонала и квалификационных требований к нему содержатся в добавлении А к части I.

5.4.6 Все экзаменаторы должны заботиться о постоянном поддержании своей квалификации в соответствующей области деятельности. Кроме того, главному экзаменатору, как правило, следует организовывать курсы профессиональной подготовки или переподготовки для оказания помощи экзаменаторам в поддержании квалификации и содействии им в стандартизации. Это особенно важно для экзаменаторов, проводящих практические тесты, которые обычно действуют самостоятельно (например, пилоты-экзаменаторы).

5.4.7 После того, как полномочный орган по выдаче свидетельств назначает экзаменатора ВГА или назначает экзаменатором лицо, не являющееся сотрудником ВГА, он несет ответственность за тщательный надзор за последующей деятельностью экзаменатора. Следует установить требования в отношении минимального ежегодного количества экзаменов, которые должны проводиться каждым экзаменатором. Следует также установить требования в отношении периодического наблюдения за экзаменами, особенно за практическими проверками, проводимыми экзаменатором, с тем чтобы полномочный орган по выдаче свидетельств мог контролировать работу и применять при необходимости корректирующие меры (например, обучение). Экзаменатор должен продемонстрировать компетентность в оценке результатов работы кандидатов или обладателей свидетельств во время проведения проверок.

Глава 6

ПРОЦЕДУРЫ ОЦЕНКИ ВЛАДЕНИЯ ЯЗЫКАМИ

6.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ И ТРЕБОВАНИЯ

6.1.1 Все обладатели свидетельств, использующие радиотелефонную аппаратуру для ведения связи "воздух – земля", должны хорошо говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его. Кроме того, пилоты самолетов, дирижаблей, вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы, штурманы, которым необходимо пользоваться радиотелефонной аппаратурой на борту воздушного судна, диспетчеры УВД и операторы авиационных станций должны продемонстрировать свой уровень владения и иметь отметку об этом в своем свидетельстве.

6.1.2 Радиотелефонная связь "воздух – земля" может осуществляться на языке, который обычно используется наземной станцией, или на английском языке. Однако английский язык применяется также на всех наземных станциях, обслуживающих закрепленные за ними аэропорты и маршруты, используемые международной гражданской авиацией (это один из Стандартов главы 5 тома II Приложения 10). Фактически это означает, что все диспетчеры УВД, связанные с международной гражданской авиацией, должны хорошо говорить на английском языке и понимать его.

6.1.3 Во всех свидетельствах, для получения которых согласно п. 1.2.9 Приложения 1 необходимо продемонстрировать владение языком, который обычно используется в радиотелефонной связи, следует делать либо отметку о соблюдении требований (в соответствии с п. 5.1.1.2 XIII) Приложения 1) либо отметку о несоблюдении (в соответствии со статьей 39 b) Чикагской конвенции). Примеры отметок в свидетельствах об уровне владения языком приводятся в дополнении А к настоящей главе.

6.1.4 Стандартная фразеология ИКАО сохраняет свое важное значение, и ее следует всегда использовать, когда она применима. Однако ограниченный список фразеологии не может охватывать все возможные ситуации и, следовательно, должен дополняться разговорным языком, особенно для описания необычных событий или для необходимых уточнений или разъяснений.

6.1.5 Для удовлетворения требований ИКАО к владению языками кандидат на получение свидетельства или обладатель свидетельства (в настоящей главе термин "свидетельство"¹ относится только к свидетельствам диспетчера УВД, оператора аэронавигационной станции, штурмана и пилота самолетов, дирижаблей, вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы) должен продемонстрировать приемлемым для полномочного органа по выдаче свидетельств способом соответствие холистическим критериям, изложенным в Приложении 1, по крайней мере на рабочем уровне ИКАО (уровень 4).

6.1.6 В документе Doc 9835 содержатся технические подробности в отношении требований ИКАО к владению языками и подготовки и тестирования в области авиационной фразеологии.

1. Диспетчеры УВД и операторы авиационных станций могут иметь или не иметь свидетельства. Государственные служащие, не имеющие свидетельств, могут выполнять функции диспетчеров УВД и операторов аэронавигационных станций при условии, что они отвечают тем же требованиям, что и персонал, имеющий свидетельства. Поэтому государственные служащие, не имеющие свидетельств, должны иметь в своей учетной документации отметки, аналогичные тем, которые имеет персонал, обладающий свидетельствами.

6.2 ДЕМОНСТРАЦИЯ ВЛАДЕНИЯ

6.2.1 Требования ИКАО к владению языком относятся только к навыкам говорения и аудирования и не касаются способности читать или писать. При оценке языковой компетентности лица необходимо проанализировать индивидуальные категории использования языка данного лица (дискретный подход), а также оценить общую способность лица общаться в соответствующей обстановке (холистический подход).

6.2.2 С точки зрения эффективного общения в авиации Приложение 1 требует от профессионалов умения:

- a) свободно общаться только в процессе речевой связи (телефонная/радиотелефонная) и при непосредственных контактах;
- b) недвусмысленно и четко изъясняться по общим, конкретным и связанным с работой вопросам;
- c) использовать соответствующие методы связи для обмена сообщениями и для распознавания и устранения недопонимания (например, посредством проверки, подтверждения или уточнения информации) вообще или в связанном с работой контексте;
- d) успешно и относительно легко решать лингвистические проблемы при усложнении или непредвиденном изменении событий в процессе штатной рабочей ситуации или выполнения известной задачи связи;
- e) использовать диалект или акцент, которые понятны для авиационного сообщества.

6.2.3 Важно отметить, что в квалификационной шкале ИКАО не содержится ссылок на языковую компетенцию на уровне "носителей языка" или "приближенном к носителям языка", что обусловлено принципиальным решением, согласно которому в глобальном контексте не следует придавать привилегированный статус речи носителей языка. Все участники авиационного радиотелефонного обмена должны соответствовать требованиям ИКАО к языковой компетенции, и отсутствует исходная посылка, согласно которой носители языка непременно им соответствуют. Необходимо отметить, что в международной гражданской авиации английский язык играет ясную роль международного языка: он является первым или широко используемым национальным языком в примерно 60 странах и важным вторым языком в гораздо большем числе стран.

6.2.4 Помимо холистических критериев, указанных в подпунктах а) – е) п. 6.2.2, лицо должно продемонстрировать минимальный уровень владения языком в каждой из пяти следующих категорий: произношение; конструкции; словарный запас; беглость речи; понимание и общение. Ниже приводится краткая информация о том, как эти категории используются в документе Doc 9835:

- a) *Произношение (фонологическая компетенция).* Основные элементы произношения (а, следовательно, акцента) включают в себя отдельные звуки языка (фонемы), характер чередования ударных и безударных слогов в слове и фразе и ритмику интонационной модели предложений и высказываний. Произношение особенно подвержено влиянию родного языка или региональных диалектов, и от него в значительной степени зависит адекватное понимание сообщения. Процессы обучения, направленные на развитие произношения, включают:
 - 1) слушание и распознавание значимых фонем и особенностей интонации;
 - 2) упражнения на воспроизведение фонетического явления и упражнения на повторение;

- 3) корректировку произношения в соответствии с исправлениями, сделанными преподавателем, или реакцией собеседника, свидетельствующей о степени успешности коммуникации.
- b) *Конструкции (грамматическая компетенция).* Этот навык подразумевает правильное и точное использование простых и сложных синтаксических структур и таких средств выражения грамматических значений, как время и модальность. Грамматика и синтаксис играют основополагающую роль в передаче смысла сообщения и намерении говорящего. Правильность и точность их использования является одним из главных признаков владения языком. Учебные процессы, направленные на развитие грамматической компетенции, включают следующие элементы:
- 1) рассмотрение синтаксических и грамматических правил на примерах с сопутствующими объяснения преподавателя или посредством наводящих вопросов;
 - 2) продуктивное использование отдельных грамматических конструкций;
 - 3) продуктивное использование грамматических конструкций в контексте.
- c) *Словарный запас (лексическая компетенция).* Словарный запас состоит из таких элементов, как отдельные слова и устоявшиеся выражения из нескольких слов. Зачастую они подразделяются на служебные слова (как правило, выполняющие грамматическую функцию) и знаменательные слова, связанные с обсуждаемым предметом. Уровень компетенции явно проявляется в таких показателях, как диапазон словарного запаса, а также быстрота и точность, с которой человек находит нужные слова в конкретной ситуации. Этот навык также включает в себя умение применять парафразы. Учебные процессы, обеспечивающие развитие лексической компетенции, включают:
- 1) выявление и запоминание новых слов;
 - 2) распознавание и воспроизведение нужного слова в контексте;
 - 3) применение правил словообразования (морфология);
 - 4) знание норм лексической сочетаемости слов и их применение на практике (наиболее употребительные словосочетания из двух или более элементов);
 - 5) правильное употребление слов в грамматическом и синтаксическом контексте.
- d) *Беглость речи.* Этот навык предполагает способность производить заранее не подготовленные высказывания, поддерживая соответствующий ситуации темп речи. Не имеющие функционального значения запинки и слова-паразиты вследствие обдумывания слов или чрезмерного самоконтроля постепенно снижаются по мере развития компетенции. Кроме того, говорящий совершенствует свою способность направлять слушателей в процессе диалога, используя лексические, грамматические и фонологические средства связи. Процессы обучения данному навыку включают:
- 1) владение другими субнавыками;
 - 2) упражнения на повторение;
 - 3) отработку навыков на практике при сниженном уровне контроля.

е) *Понимание*. Этот навык подразумевает способность распознавать и понимать речь. Развитие данного навыка приводит к уменьшению трудностей в условиях сложного дискурса, при столкновении с неожиданными или незначительными темами, незнакомым акцентом или стилем подачи речевого материала и неблагоприятными условиями для восприятия (вследствие фоновых шумов и т. д.). Владение таким навыком характеризуется быстротой понимания и полнотой охвата деталей сообщения. Процессы обучения, направленные на развитие понимания, включают:

- 1) владение другими субнавыками;
- 2) постепенный переход от упрощенной к естественной речи;
- 3) дифференцированные задачи на аудирование (распознавание слов, понимание общего смысла высказывания, понимание сложных сообщений, умение делать выводы и умозаключения из услышанного).

ф) *Общение*. Этот навык подразумевает способность участвовать в спонтанном устном диалоге и успешно достигать определенных коммуникативных целей. По мере развития данного навыка собеседнику требуется все меньше усилий для поддержания разговора. Навык характеризуется степенью быстроты и точности речевой реакции, способностью запрашивать новую информацию, брать на себя инициативу в разговоре, оперативно откликаться на реплики собеседника, а также выявлять и устранять недопонимания по мере их возникновения. Процессы обучения навыкам общения включают:

- 1) упражнения по развитию беглости речи и понимания;
- 2) наблюдение за коммуникативным взаимодействием других людей;
- 3) активную практику ситуационного диалога с разными собеседниками.

6.2.5 Требования ИКАО к языковой компетентности в равной степени относятся как к носителям, так и к неносителям языка, и не следует считать, что бремя работы по совершенствованию процесса коммуникаций ложится исключительно на плечи неносителей английского языка (см. п. 5.3.1 Дос 9835). При демонстрации владения языком каждая лингвистическая категория оценивается как соответствующая одному из следующих уровней:

Уровень 1 (уровень ниже начального)	Указывает, что уровень владения ниже минимального требуемого стандарта ИКАО. Служит ориентиром для подготовки.
Уровень 2 (начальный уровень)	Указывает, что уровень владения ниже минимального требуемого стандарта ИКАО. Служит ориентиром для подготовки.
Уровень 3 (уровень ниже рабочего)	Указывает, что уровень владения ниже минимального требуемого стандарта ИКАО. Служит ориентиром для подготовки.
Уровень 4 (рабочий уровень)	Минимальный требуемый уровень владения языком для радиотелефонной связи. Требуется регулярное проведение оценки.
Уровень 5 (продвинутый)	Указывает, что уровень владения выше, чем минимальный требуемый стандарт ИКАО. Периодическая оценка требуется в меньшей степени.
Уровень 6 (профессиональный)	Указывает, что уровень владения превышает минимальный требуемый стандарт ИКАО. Периодической оценки не требуется.

6.2.6 Языковая компетентность лица определяется по наиболее низкому уровню, достигнутому в любой категории. Например, языковые категории лица могут быть индивидуально оценены следующим образом:

Произношение	уровень 3
Конструкции	уровень 4
Словарный запас	уровень 5
Беглость речи	уровень 4
Понимание	уровень 5
Общение	уровень 4.

6.2.7 Языковая компетентность лица в целом оценивается как уровень 3 (ниже рабочего), несмотря на то, что в двух категориях она оценивается как уровень 5, поскольку произношение, ударение, ритм и интонация подвержены влиянию родного языка или региональных особенностей и зачастую препятствуют пониманию. Чтобы достичь уровня 4 основное внимание в подготовке этого лица должно быть направлено на улучшение произношения.

6.2.8 Следует также ясно понимать, что для того, чтобы соответствовать минимальному требуемому уровню владения языком для ведения радиотелефонной связи (квалификационная отметка об уровне 4), лицо должно продемонстрировать владение на уровне 4 во всех языковых категориях.

6.2.9 Хорошо известно, что может происходить некоторое снижение языковой компетентности в тех случаях, когда человек длительное время не пользуется своим вторым родным или иностранным языком. Поэтому обладатель свидетельства, чье знание английского языка ниже уровня 6 и кто регулярно не говорит на английском языке, вероятнее всего со временем несколько утратит языковые навыки и, следовательно, требует периодической проверки знания языка. В п. 1.2.9.6 Приложения 1 говорится, что знание языков лицами, которые продемонстрировали владение языками на уровне ниже профессионального (уровень 6) по шкале оценки ИКАО, официально оценивается через определенные периоды времени в соответствии с продемонстрированным каждым лицом уровнем владения языками следующим образом:

- a) лица, демонстрирующие владение языками на рабочем уровне (уровень 4), должны проходить аттестацию не реже одного раза в три года;
- b) лица, демонстрирующие владение языками на продвинутом уровне (уровень 5), должны проходить аттестацию не реже одного раза в шесть лет.

6.2.10 Не требуется периодически проводить проверку знаний носителей или неносителей языка, способных продемонстрировать владение языком на профессиональном уровне (уровень 6).

6.2.11 Поскольку определение "профессионального" уровня владения языком или уровня 6 (включая уровень "носителя языка" или "аналогичный носителю языка") не представляет труда, оценка на соответствие требованиям уровня 6 должна проводиться подготовленным и квалифицированным рейтером, но не обязательно специалистом по языковому тестированию, и она не требует проведения полномасштабного специализированного языкового теста.

6.2.12 Следует разработать и внедрить процедуры официальной оценки владения языком на уровне 6. Эти процедуры следует определять как оценочные "мероприятия", а не тесты. Они должны предусматривать привлечение подготовленного и квалифицированного эксперта или группы экспертов и проведение оценки владения языком в рабочем контексте по квалификационной шкале ИКАО. Рейтером может быть действующий пилот-экзаменатор или экзаменатор в области УВД, а процедура может предусматривать проведение оценок эксплуатационных аспектов, включая элемент проверки уровня владения языком. Несмотря на то, что относительная простота оценки владения языком на профессиональном уровне обеспечивает гибкость ее

проведения, весьма важно, чтобы каждое государство установило соответствующие правила, гарантирующие надлежащее документальное оформление результатов оценки.

6.2.13 Наконец, принимая во внимание, что критерии оценки владения языком являются стандартными, государство может рассмотреть возможность признания оценок владения языком, проводимых другим государством (которые подтверждаются отметкой в свидетельстве) после того, как убедится в том, что другое государство проводит официальные оценки в соответствии с положениями Приложения 1. Предварительным условием признания должно быть определение уровня владения языком, продемонстрированного другому государству обладателем иностранного свидетельства (на основе отметки в иностранном свидетельстве или путем обращения к отделу PEL другого государства).

6.3 ПЛАНИРОВАНИЕ И РАЗРАБОТКА МЕТОДИКИ ОЦЕНКИ

6.3.1 Ни один тест не может позволить адекватно оценить уровень языковой подготовки всех пользователей радиотелефонной аппаратуры. В этой связи скорее требуются "услуги тестирования", оказываемые либо собственными силами, либо внешними сторонами, которые могут обеспечивать постоянное предоставление новых тестовых заданий и/или большого числа специалистов-рейтеров и административных услуг. Необходимо иметь тесты для конкретных целей, в которых формат, методы и содержание тестов определяются на основе анализа ситуации, в которой используется изучаемый язык для конкретных целей.

6.3.2 Как отмечается в п. 6.2, требования ИКАО к владению языками относятся только к навыкам говорения и аудирования, поэтому тесты на чтение, грамматику, письмо или словарный запас не являются доказательством соответствия этим требованиям. Лицо, которое может хорошо читать и писать на английском языке, вовсе не обязательно так же хорошо говорит на нем. И наоборот, лицо, которое плохо читает или пишет на английском, может хорошо говорить на этом языке.

6.3.3 Таким образом, каждый тест на знание авиационного языка должен отвечать следующим критериям:

- a) он должен быть тестом на владение навыками говорения и аудирования;
- b) он должен основываться на шкале оценки уровня владения языком и холистических критериях ИКАО;
- c) он должен позволять проверять владение навыками говорения и аудирования в подходящем для авиации контексте;
- d) он должен быть проверкой умения пользоваться языком в более широком контексте, чем только при использовании фразеологии ИКАО.

6.3.4 Традиционно в рамках тестов на знание языка не проводится непосредственная проверка языковых навыков, но проверяется знание отдельных специфических элементов языка, которое, как предполагается, лежит в основе языковых навыков (т. е. знание о языке). Такие непрямые тесты не подходят для оценки владения авиационным языком.

6.3.5 Напротив, приемлемыми инструментами оценки являются прямые коммуникативные тесты на владение навыками говорения и аудирования. Тесты на владение языком проводятся путем прямых контактов "лицом к лицу" (или по телефону, имитирующему обстановку, в которой ведется радиотелефонная связь) между экзаменатором и кандидатом, или как полупрямые тесты с использованием записанных речевых побудительных указаний и записанных ответов.

6.3.5.1 При *прямом тестировании* испытуемый общается с "живым" собеседником, который также может быть экзаменатором или реитером. Личное общение в рамках прямого тестирования может непосредственно наблюдаться и оцениваться в реальном масштабе времени реитером или может записываться для последующей оценки. Лицам, проходящим тест, предлагается выполнять языковые задания, следуя ряду побудительных указаний. Указанием может быть вопрос или тема, заданные экзаменатором-собеседником. Например, тестируемому может быть предложено принять участие в разговорном интервью с экзаменатором-собеседником или в ролевой игре.

6.3.5.2 При *полупрямом тестировании* получение речевых образцов инициируется заранее записанными и поэтому стандартизированными побудительными указаниями. В этом заключается его существенное преимущество, поскольку каждому тестируемому даются те же самые или аналогичные задания, что способствует объективности оценки. Другое преимущество заключается в том, что тест можно проводить в аудио- или компьютерной лаборатории, что позволяет одновременно проверять большое количество тестируемых.

6.3.6 Каждая форма тестирования имеет свои преимущества и недостатки (см. п. 6.2.7 в документе Дос 9835). Прямое тестирование может быть более естественным, более гибким и более коммуникативным, однако оно, как правило, занимает больше времени и отнимает больше людских ресурсов, чем полупрямое тестирование, и требует уделять особое внимание процедурам стандартизации, планирования и административного управления. При полупрямом тестировании каждый тестируемый получает одни и те же побудительные указания, что обеспечивает более высокую степень объективности. Такой метод тестирования может быть более экономичным. Однако стандартные побудительные указания могут быстро оказаться раскрытыми и, следовательно, требуют частого обновления.

6.3.7 При обеих формах тестирования настоятельно рекомендуется производить аудио- или видеозапись выполнения теста, даже если в этом нет необходимости для последующей квалификационной оценки, в целях верификации и ведения учета.

6.3.8 Тесты на владение авиационным языком связаны с высокой ответственностью, поскольку они могут существенно влиять на жизнь и профессиональную карьеру кандидатов или других заинтересованных лиц. Следовательно, они должны планироваться, разрабатываться и проводиться в соответствии с международной передовой практикой. Передовая практика планирования и разработки языковых тестов требует, чтобы представители всех заинтересованных сторон участвовали в данном процессе: пилоты, диспетчеры, администраторы, инструкторы по вопросам эксплуатации и инструкторы по обучению авиационному языку, действующие по рекомендациям и работающие совместно со специалистами по прикладной лингвистике, прошедшими специальную подготовку по разработке языковых тестов.

6.3.9 Тесты, подготовленные без экспертной помощи профессиональных разработчиков тестов могут быть адекватными для диагностических целей (например, для включения кого-либо в программу подготовки или для оценки прогресса), однако потребность в обеспечении надежности и валидности тестов в контексте выдачи авиационных свидетельств такова, что полномочным органам и администраторам следует привлекать профессионалов к разработке языковых тестов, с тем чтобы тесты, используемые или разрабатываемые в соответствии с требованиями ИКАО к владению языками, давали надежные и обоснованные результаты.

6.3.10 Основная задача разработчиков таких языковых тестов, связанных с высокой ответственностью, заключается в обеспечении объективности с точки зрения валидности (т. е. тест действительно проверяет то, что должно проверяться) и надежности (т. е. тест дает последовательные и объективные результаты). Тест должен также быть практически осуществимым (он не должен предъявлять неразумных требований к имеющимся ресурсам) и доступным для кандидатов.

6.3.11 В целях обеспечения соблюдения критериев валидности и надежности разработчики тестов должны выполнить и документально подтвердить следующие основные шаги в процессе разработки теста:

- a) анализ потребностей;
- b) построение теста;
- c) составление задания;
- d) испытания и анализ данных;
- e) пересмотр, повторные испытания и анализ данных;
- f) сравнительный анализ и определение стандартов.

Следует также рассмотреть вопрос о методах оценки показателей работы кандидатов.

6.3.12 Вполне возможно, что непрофессионалы или неквалифицированные реитеры (лица, не имеющие академической подготовки или квалификации в области преподавания языка или языкового тестирования) могут выносить неофициальные суждения об уровне языковой компетентности, особенно когда речь идет об оценке по принципу "сдал – не сдал". Однако тестируемые, не сумевшие пройти столь ответственный тест, имеют полное право потребовать предоставления им точной информации о том, почему их результаты не соответствуют целевым показателям (в данном случае языковой компетентности уровня 4) и на каких аспектах им следует сосредоточить свои усилия для улучшения результатов. В случае успешного выполнения теста необходимо документировать и помещать в архив подробные данные, подтверждающие обоснованность выставления испытуемому проходной оценки (в этом случае, итоговой оценки языковой компетентности на уровне 4, 5 или 6). Квалифицированные реитеры языковых знаний могут предоставлять такую информацию кандидатам в случае их неудачи и предоставлять необходимые обоснования в случае успеха.

6.3.13 Передовая практика оценки языковой компетентности предусматривает участие, по меньшей мере, двух подготовленных и аттестованных реитеров, причем, по крайней мере, один из них должен быть специалистом в области лингвистики.

6.3.14 Изучение языков с помощью компьютеров открывает новые возможности как для подготовки, так и для тестирования персонала, и в этой сфере в последнее время появились некоторые интересные разработки. Прежде всего, однако, следует проводить различия между ролью, которую могут играть компьютеры в организации языковых тестов, и потенциальной ролью компьютеров в оценке уровня владения языком. Применение компьютеров при проведении тестов имеет большие перспективы; компьютеризированные тесты могут, например, позволить сочетать ролевую игру или имитацию с простым практическим проведением в гораздо большей степени, чем это было возможно ранее.

6.3.15 Применение компьютеров для оценки речи связано с целым рядом особых соображений. Положительные моменты очевидны: снижение расходов и сокращение ограничений по времени. Однако любая методика тестирования должна учитывать все аспекты квалификационной шкалы ИКАО. Посредством компьютеризированной оценки весьма сложно, например, установить степень подлинной интерактивности или оценить качество взаимодействия, и в этой связи следует проявлять предельную осторожность при использовании компьютерной технологии распознавания речи для проведения тестов на знание авиационного языка.

6.3.16 В добавлении к настоящей части приводится образец контрольного перечня из документа Doc 9835, который может использоваться полномочным органом по выдаче свидетельств для проверки поставщика услуг по проведению полупрямого тестирования на владение авиационным языком. Контрольный перечень может быть предназначен для внешних проверяющих в аналогичных условиях или может быть адаптирован к целям внутренней проверки в тех случаях, когда тесты на знание авиационного языка проводятся самим полномочным органом по выдаче свидетельств.

6.4 ПРОЦЕДУРЫ ОЦЕНКИ ВЛАДЕНИЯ АВИАЦИОННЫМ ЯЗЫКОМ

6.4.1 Во всем мире применяется много видов оценки владения авиационным языком. Некоторые государства, главным образом англоязычные, опираются на документально подтвержденное доказательство владения английским языком в отношении большинства кандидатов на получение свидетельств и используют метод прямого или полупрямого тестирования в отношении кандидатов, чей родной язык не является английским. Некоторые государства требуют, чтобы все кандидаты проходили прямой тест на владение языком.

6.4.2 По крайней мере один полномочный орган англоязычного в основном государства требует, чтобы до получения свидетельства все новые кандидаты демонстрировали владение авиационным языком по крайней мере на уровне 4, и пример процедур, приводимый в добавлении В к настоящей главе, базируется на этой модели. В рамках переходных мер пилоты и диспетчеры, которым было выдано свидетельство до 5 марта 2008 года и которые удовлетворительно участвовали в национальной системе гражданской авиации, рассматривались как продемонстрировавшие достаточное владение английским языком для осуществления прав данного свидетельства в пределах местного района полетной информации. Все кандидаты и обладатели свидетельств, продемонстрировавшие владение языком по крайней мере на уровне 4, имеют отметку об этом в п. XIII своего свидетельства.

— — — — —

Дополнение А к главе 6

ПРИМЕРЫ ОТМЕТОК В СВИДЕТЕЛЬСТВАХ ОБ УРОВНЕ ВЛАДЕНИЯ ЯЗЫКОМ

1. КАКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ИКАО РЕГУЛИРУЮТ ВНЕСЕНИЕ В СВИДЕТЕЛЬСТВА ОТМЕТКИ ОБ УРОВНЕ ВЛАДЕНИЯ ЯЗЫКОМ?

Имеется два положения: п. 5.1.1.2, XIII Приложения 1 ИКАО и статья 39 b) Чикагской конвенции.

- a) Пункт 5.1.1.2, XIII Приложения 1, относящийся к примечаниям, гласит, что в свидетельстве должны фигурировать "специальные отметки, касающиеся ограничений, и отметки о предоставляемых правах, включая с 5 марта 2008 года отметку об уровне владения языком, и другая информация, которую требуется указывать согласно статье 39 Чикагской конвенции." Пункт 5.1.1.2, XIII Приложения 1 применяется, если государство установило нормативные рамки в отношении владения языком и проводит оценки знания языка. Пункт 5.1.1.2, XIII не устанавливает формулировки, подлежащей использованию при внесении в свидетельство отметки, касающейся владения языком.
- b) Статья 39 b) гласит, что "в свидетельство любого лица, не удовлетворяющего полностью условиям, установленным международным стандартом относительно класса свидетельства или удостоверения, владельцем которого это лицо является, вносится или прилагается к нему полный перечень всех данных, по которым это лицо не отвечает таким условиям." Статья 39 b) применяется, если государство не установило нормативных рамок в отношении владения языком, если оценки знания языка не проводятся или если обладатель свидетельства не смог продемонстрировать уровень владения языком, соответствующий по крайней мере рабочему уровню 4 ИКАО (в отношении свидетельств, указанных в п. 1.2.9.4 и, в соответствующих случаях, в п. 1.2.9.3 Приложения 1).

2. КАК СЛЕДУЕТ ФОРМУЛИРОВАТЬ ОТМЕТКИ ОБ УРОВНЕ ВЛАДЕНИЯ ЯЗЫКОМ В СВИДЕТЕЛЬСТВАХ?

Как указано выше, п. 5.1.1.2, XIII Приложения 1, регулирующий внесение отметок в свидетельство об уровне владения языком, не устанавливает формулировки, подлежащей использованию. Нижеприводимые формулировки следует рассматривать как общие рекомендации полномочным органам по выдаче свидетельств. В соответствии с п. 1.2.9.7 Приложения 1 срок действия отметки следует указывать только в отношении уровней владения 4 и 5.

2.1 Пилоты

Отметки согласно п. 5.1.1.2, XIII Приложения 1

2.1.1 Если пилот аттестуется как соответствующий уровню 4 или более высокому уровню в английском языке, то в свидетельстве следует указать следующее:

Отвечает требованию к владению языком в соответствии с п. 1.2.9.4 Приложения 1 ИКАО применительно к английскому языку, действительно до [ДАТА].¹

2.1.2 Если в радиотелефонной связи используются другие языки и пилот аттестуется как соответствующий уровню 4 или более высокому уровню в этих языках, то в свидетельстве следует указать:

Отвечает требованию к владению языком в соответствии с п. 1.2.9.4 Приложения 1 ИКАО применительно к:

- [ЯЗЫК 1], действительно до [ДАТА]¹
- [ЯЗЫК 2], действительно до [ДАТА].¹

Отметка согласно статье 39 b) Чикагской конвенции

2.1.3 Если пилот не соответствует уровню 4 или более высокому уровню в английском языке, то в свидетельстве следует указать:

Не отвечает требованию к владению языком в соответствии с п. 1.2.9.4 Приложения 1 ИКАО для ведения радиотелефонной связи на английском языке.

2.1.4 Если пилот не аттестуется как отвечающий требованию к владению языком по крайней мере на рабочем уровне 4 ИКАО в языке, который используется в радиотелефонной связи, то в свидетельстве следует указать:

Не отвечает требованию к владению языком в соответствии с п. 1.2.9.4 Приложения 1 ИКАО.

2.1.5 Если пилот не аттестован в связи с тем, что полномочный орган по выдаче свидетельств еще не проводил аттестации или аттестаций по соответствующему языку или языкам, используемым в радиотелефонной связи, то в свидетельстве следует сделать вышеуказанную отметку, а полномочному органу по выдаче свидетельств следует дать ссылку на свой план внедрения, предусмотренный резолюцией A37-10 Ассамблеи, в приложении или письме.

2.2 Диспетчеры УВД/операторы авиационных станций

Диспетчеры УВД и операторы авиационных станций могут иметь или не иметь свидетельства. Государственные служащие, не имеющие свидетельств, могут выполнять функции диспетчеров УВД и операторов авиационных станций при условии, что они отвечают тем же требованиям, которым отвечает персонал, обладающий свидетельствами. Следовательно, государственным служащим, не имеющим свидетельств, следует иметь в своих учетных документах отметку, аналогичную той, которую имеет в своих свидетельствах авиационный персонал. В свидетельства или учетные документы диспетчеров УВД/операторов авиационных станций следует вносить отметку о владении всеми языками, используемыми в радиотелефонной связи, включая английский язык.

1. Слова "действительно до [ДАТА]" следует включать только для уровней 4 и 5.

Отметки согласно п. 5.1.1.2, XIII) Приложения 1

2.2.1 Если диспетчер УВД/оператор авиационной станции аттестуется как соответствующий уровню 4 или более высокому уровню в английском и/или других языках, то в свидетельстве или учетном документе следует указать:

Отвечает требованию к владению языком в соответствии
с п. 1.2.9.4 Приложения 1 ИКАО применительно к:

- английскому языку, действительно до [ДАТА] ¹
- [ДРУГИМ ЯЗЫКАМ], действительно до [ДАТА].¹

Отметка согласно статье 39 b) Чикагской конвенции

2.2.2 Если диспетчер УВД/оператор авиационной станции не соответствуют уровню 4 в английском языке, то в свидетельстве следует указать:

Не отвечает требованию к владению языком в соответствии
с п. 1.2.9.4 Приложения 1 ИКАО применительно к английскому языку.

2.2.3 Если аттестация на владение каким-либо языком успешно не проведена, то в свидетельстве или учетном документе следует указать:

Не отвечает требованию к владению языком в соответствии
с п. 1.2.9.4 Приложения 1 ИКАО.

— — — — —

1. Слова "действительно до [ДАТА]" следует включать только для уровней 4 и 5.

Дополнение В к главе 6

ПРИМЕР ПРОЦЕДУР ПРОВЕДЕНИЯ ТЕСТОВ НА ВЛАДЕНИЕ АВИАЦИОННЫМ ЯЗЫКОМ

1. К пилотам и диспетчерам УВД применяются различные оценки в одной из двух форм:
 - а) *Лица, хорошо владеющие английским языком.* Кандидаты, уверенные в том, что они отвечают всем критериям владения языком на уровне 6 ИКАО (лица, для которых данный язык является родным, или лица, для которых данный язык родным не является, но которые хорошо владеют им), могут взяться за выполнение аттестационного "мероприятия" с целью продемонстрировать владение на уровне 6. Такое мероприятие предполагает участие обученного и квалифицированного рейтера или группы рейтеров и включает в себя проведение оценки уровня владения языком, используемым в связанном с работой контексте, на основе квалификационной шкалы ИКАО. Рейтером может быть действующий пилот-инструктор или экзаменатор по УВД, а процедура может осуществляться посредством эксплуатационных оценок, включающих оценку владения языком. Учитывая потенциальные последствия для безопасности полетов и принимая во внимание, что в итоге положительной оценки на соответствие уровню 6 никакой дополнительной демонстрации владения языком не потребуется на протяжении всей дальнейшей карьеры, исключительно важно следовать всем установленным процедурам с целью обеспечения надлежащего документального подтверждения результатов оценки. Единственными результатами такой демонстрации являются отметки "уровень 6" или, при наличии какого-либо сомнения, "не определено" (тест не предназначен для того, чтобы достоверно отличать низкую ступень уровня 6 от высокой ступени уровня 5). Результат "не определено", полученный при первой попытке, требует, чтобы кандидат прошел более всестороннюю официальную оценку знания языка.
 - б) *Лица, для которых английский язык является вторым языком.* Все другие кандидаты, а также те, кто не смог продемонстрировать владение языком на уровне 6, должны попытаться пройти более всестороннюю официальную оценку, соответствующую всем рекомендациям ИКАО. Она состоит из полупрямого теста, проводимого по телефону с целью оценки произношения, конструкций, словарного запаса и беглости речи, за которым сразу следует тест в виде краткого прямого телефонного разговора с обученным собеседником с целью оценки главным образом понимания и взаимодействия. В итоге определяется общий достигнутый уровень, а также уровни, достигнутые в каждой языковой категории. Поскольку этот тест на аудирование является итоговой оценкой и не преследует цели распределения по уровням учебной программы или диагностические цели, за все показатели на уровне 3 и ниже выставляется оценка "незачет" (т. е. тест не проводит различия между уровнями 1, 2 и 3 в любой языковой категории).
2. Информация об аттестации на владение языками предоставляется в масштабе всей страны, в запланированное время и в утвержденных местах проведения, отвечающих конкретным требованиям к проведению экзаменов. Все оценки проводятся под непосредственным наблюдением инспекторов, назначенных полномочным органом по выдаче свидетельств, и кандидаты на прохождение теста должны представлять надлежащее удостоверение личности.

3. Поскольку тесты проводятся в авиационном контексте, все кандидаты на прохождение теста должны либо иметь свидетельство, либо сдать теоретические экзамены (например, свидетельство пилота-любителя (или равноценное свидетельство) применительно к пилотам и теоретические экзамены организации по обслуживанию воздушного движения или УУО и квалификационная отметка бортрадиста-радиотелефониста применительно к диспетчерам УВД).

4. Демонстрация владения языком на уровне 6, как правило, оценивается одним обученным и аттестованным реитером, а официальные тесты на владение языком оцениваются двумя реитерами, причем один выступает в качестве третьей стороны в случае каких-либо расхождений. Тесты оцениваются и их результаты предоставляются кандидатам в электронном формате в течение пяти рабочих дней после сессии.

5. На рис. II-6-B-1 приводится упрощенная схема процессов оценки и выдачи отметок.

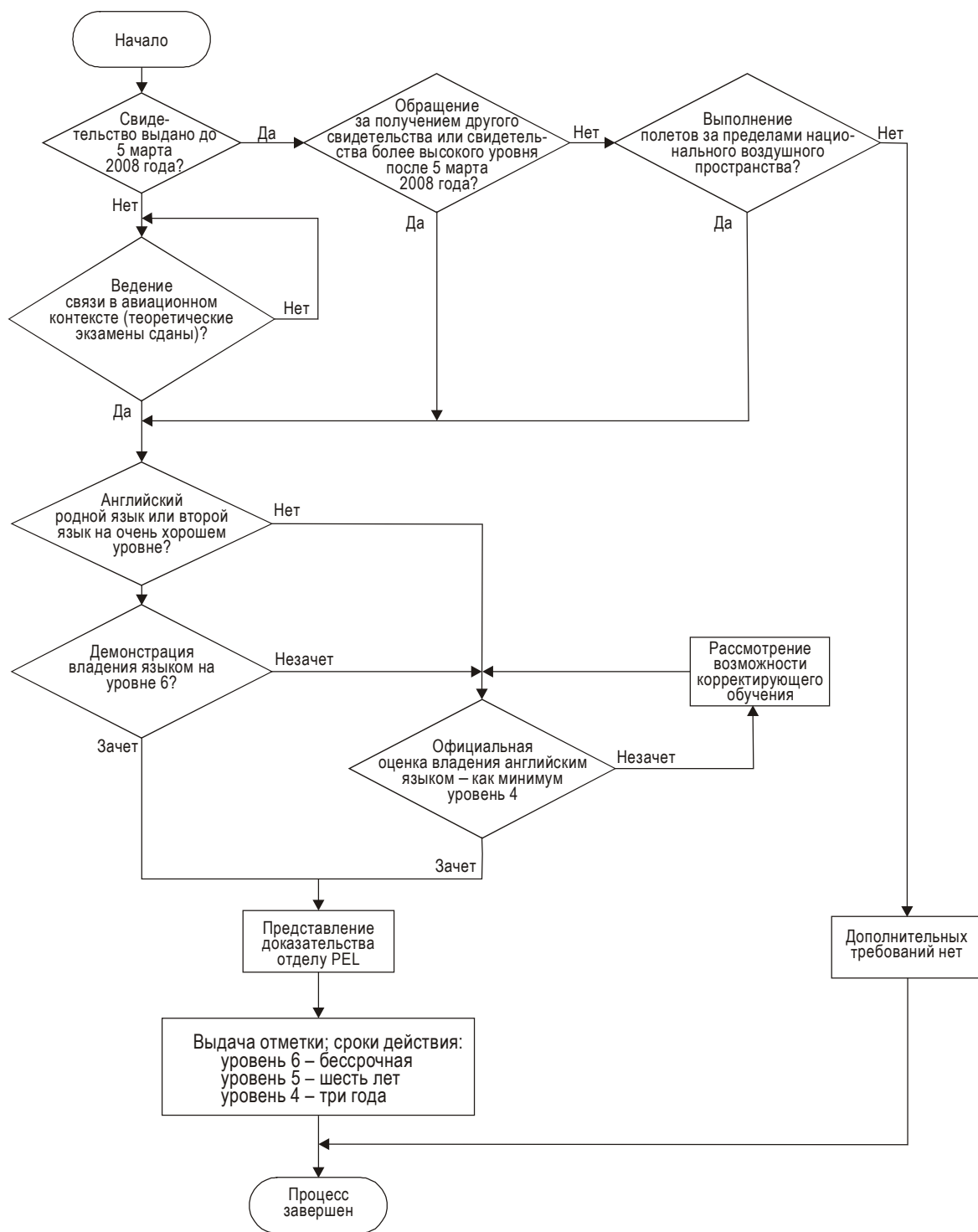


Рис. II-6-B-1. Упрощенная схема процессов оценки и выдачи отметок

Глава 7

ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА

7.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

7.1.1 В настоящей главе кратко описывается методика первоначального и постоянного утверждения учебных организаций. Здесь приводится инструктивный материал о методике выполнения требований Приложения 1 к подготовке персонала, но без конкретных подробностей в отношении подготовки *ab initio*, начальной подготовки, повторной подготовки, переподготовки или подготовки с целью поддержания квалификации. Информация о программах подготовки членов летного экипажа, которые должны создаваться эксплуатантом коммерческого воздушного транспорта, содержится в части I (пп. 9.2 и 9.3) и части III (п. 7.3 раздела II) Приложения 6. Дополнительная информация приводится в нижеуказанных справочных документах:

- a) Инструктивный материал по разработке программ подготовки, направленных на повышение уровня знаний и квалификации в сфере возможностей человека, содержится в документе Doc 9683.
- b) Инструктивный материал по разработке программ профессиональной подготовки летных экипажей содержится в документе Doc 9376.
- c) Инструктивный материал по применяемым различным средствам оценки квалификации содержится в дополнении к главе 2 PANS-TRG (Doc 9868).
- d) Инструктивный материал по требованиям к утвержденным учебным организациям и надзору за их деятельностью содержится в документе Doc 9841.
- e) Инструктивный материал по квалификационной оценке тренажерных устройств имитации полета и определению их пригодности к выполнению задач подготовки персонала содержится в документе Doc 9625.
- f) Положения по подготовке персонала в области перевозки опасных грузов приводятся в главе 4 части I документа Doc 9284.
- g) Информация для пилотов и персонала по обеспечению полетов о параметрах схем полетов и эксплуатационных правилах содержится в томе I PANS-OPS (Doc 8168). Критерии построения схем визуальных полетов и полетов по приборам содержатся в томе II PANS-OPS.

Примечание. Критерии и схемы пролета препятствий, используемые в некоторых государствах, могут отличаться от указанных в PANS-OPS, и понимание этих различий имеет важное значение для безопасности полетов.

7.1.2 В п. 1.2.8 Приложения 1 говорится о преимуществах подготовки по утвержденной программе, проводимой УУО. Квалификация, необходимая для получения свидетельств, может легче и быстрее приобретаться теми кандидатами, которые проходят тщательно контролируемые, систематические и интегрированные курсы подготовки в соответствии с запланированными учебными программами или планами. В отношении кандидатов, успешно прошедших курс подготовки по утвержденной программе, проведенный УУО,

соответственно предусматривается некоторое снижение требований к опыту при выдаче некоторых свидетельств и квалификационных отметок, установленных в Приложении 1. В п. 3.1 добавления 2 к Приложению 1 полномочным органам по выдаче свидетельств даются дополнительные пояснения по данному вопросу.

7.1.3 Основные требования к утверждению учебных программ и УУО полномочным органом по выдаче свидетельств содержатся в п. 1.2.8 Приложения 1 и в добавлении 2 к нему. ИКАО не занимается сертификацией или утверждением УУО или учебных программ. Однако ИКАО приняла политику в области подготовки персонала, касающуюся обучения или связанной с ним деятельности по проведению тестов, которая осуществляется непосредственно ИКАО или третьей стороной, использующей имя или эмблему ИКАО. Одобрение Организацией означает, что подготовленные учебные программы, средства и инструкторы отвечают критериям качества и релевантности, требуемым для обеспечения получения квалификации и знаний, необходимых для внедрения SARPS. Одобрение означает, что управление учебными программами, средствами и деятельностью инструкторов осуществляется таким образом, чтобы эффективно поддерживать процесс обучения в целях улучшения показателей работы. Одобрение используется для расширения возможностей ИКАО по осуществлению ключевых видов деятельности, обусловленных стратегическими целями, связанными с подготовкой персонала и тестированием. Учреждения, одобренные для осуществления подготовки персонала, остаются ответственными за полное выполнение требований ИКАО и за утверждение, при необходимости, учебной организации или программ подготовки соответствующим полномочным органом по выдаче свидетельств.

7.1.4 Положения добавления 2 к Приложению 1 дополняются инструктивным материалом, наиболее важный из которого содержится в документах Doc 9841 и Doc 9625. Doc 9841 касается учебных организаций, осуществляющих подготовку авиационного персонала, имеющего свидетельства. Документ Doc 9625 содержит два тома: том I *"Самолеты"* и том II *"Вертолеты"*.

7.2 ТРЕБОВАНИЯ К ОБЕСПЕЧЕНИЮ КАЧЕСТВА (ОК) И СИСТЕМАМ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ (СУБП)

7.2.1 Пункт 5 добавления 2 к Приложению 1 требует от учебной организации создания системы обеспечения качества, приемлемой для утвердившего ее полномочного органа, выдающего свидетельства, которая обеспечивает соответствие методов обучения и преподавания всем действующим требованиям. Структура и функции этой системы обеспечения качества довольно детально рассматриваются в документе Doc 9841, в добавлении В к которому содержится подробный инструктивный материал.

7.2.2 Пункт 4.1 добавления 2 к Приложению 1 предписывает, что государства должны требовать, чтобы УУО, подверженная рискам для безопасности полетов (связанным с эксплуатацией воздушных судов) при предоставлении своих услуг, внедряла СУБП, приемлемую для государства.¹ Риски для безопасности полетов в этом случае относятся только к тем УУО, которые в ходе осуществления своих программ подготовки персонала подвергаются эксплуатационным рискам, которые непосредственно влияют на безопасность эксплуатации воздушных судов. Это требование подробно рассматривается в документе Doc 9841.

7.2.3 Концептуальные рамки для внедрения и поддержания функционирования СУБП изложены в добавлении 4 к Приложению 1.² Эти рамки включают 4 компонента и 12 элементов, отражающих минимальные

1. В ноябре 2013 года требования к СУБП будут перенесены в новое Приложение 19 *"Управление безопасностью полетов"*.

2. В ноябре 2013 года концептуальные рамки будут перенесены в добавление к Приложению 19 *"Управление безопасностью полетов"*.

требования к внедрению СУБП. В добавлении кратко описывается каждый элемент концептуальных рамок. Внедрение концептуальных рамок соответствует масштабам организации и сложности предоставляемых услуг.

7.2.4 Инструктивный материал по СУБП содержится также в документе Doc 9859. В добавлении В к документу Doc 9841 также предоставляется подробный инструктивный материал по системе обеспечения качества УУО.

7.3 УТВЕРЖДЕНИЕ УЧЕБНЫХ ПРОГРАММ

7.3.1 Общие положения

7.3.1.1 В Приложении 1 содержится следующее определение подготовки по утвержденной программе: "Подготовка, осуществляемая под контролем и по специальной программе, утвержденной Договаривающимся государством". Подготовка по утвержденной программе летных экипажей и диспетчеров УВД проводится в утвержденной учебной организации. Квалификационная подготовка по утвержденной программе персонала по техническому обслуживанию воздушных судов также проводится в утвержденной учебной организации. В добавлении 2 к Приложению 1 указано, что полномочный орган по выдаче свидетельств может утверждать программу подготовки для получения свидетельства пилота-любителя, свидетельства пилота коммерческой авиации, квалификационной отметки о праве на полеты по приборам или свидетельства по техническому обслуживанию воздушных судов (техник/инженер/механик), которая допускает использование альтернативных средств обеспечения соблюдения требований к опыту, установленных Приложением 1. Однако УУО должна продемонстрировать в приемлемой для полномочного органа по выдаче свидетельств форме, что подготовка обеспечивает получение уровня квалификации, по крайней мере эквивалентного уровню, предусмотренному минимальными требованиями к опыту, содержащимися в Приложении 1.

7.3.1.2 Инструктивный материал по утверждению учебных программ содержится в документе Doc 9841. Содержание учебных курсов в Приложении 1 подробно не рассматривается; однако в документе Doc 7192 приводятся примеры программ подготовки. Например, в томах 1 и 2 части В-5 документа Doc 7192 говорится о комплексном курсе подготовки пилотов коммерческой авиации.

7.3.1.3 Для получения дополнительного инструктивного материала Приложение 1 отсылает читателя к PANS-TRG (Doc 9868). Инструктивный материал по разработке учебных программ, направленных на повышение уровня знаний и квалификации в сфере человеческих возможностей, содержится в документе Doc 9683, например, в отношении подготовки в области оптимизации работы экипажа (CRM) или подготовки по вопросам контроля факторов угрозы и ошибок (КУО) (глава 2 части II).

7.3.2 Свидетельство пилота многочленного экипажа

7.3.2.1 Программы подготовки для получения свидетельства пилота многочленного экипажа (MPL) являются сложными и требуют значительных усилий со стороны полномочных органов по выдаче свидетельств, разработчиков учебных программ, УУО и эксплуатантов. Реальная проблема обусловлена требованием о том, что лица, прошедшие программу подготовки по MPL, должны быть способны выполнить начальный этап приобретения эксплуатационного опыта в авиакомпании с высокой вероятностью успеха и в пределах обычно предполагаемого промежутка времени. В главе 3 PANS-TRG (Doc 9868) указаны элементы квалификационной подготовки по MPL, которым должны соответствовать УУО, и полномочные органы по выдаче свидетельств. PANS-TRG предоставляет государствам и УУО инструктивный материал по возможным мерам содействия безопасному и эффективному внедрению стандартов, касающихся MPL, и требуемой программы подготовки.

7.3.2.2 Если полномочный орган по выдаче свидетельств принимает решение внедрить MPL, то ему следует установить правила предоставления разрешений на выдачу MPL и разработать соответствующие процедуры для использования своими сотрудниками. Персонал, утверждающий программы по MPL или оценивающий проведение подготовки и показателей работы курсантов, должен пройти соответствующую подготовку с учетом ряда новых концепций, составляющих основу этого свидетельства. Это подробно рассматривается в документе Doc 9841.

7.4 УТВЕРЖДЕННЫЕ УЧЕБНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

7.4.1 Общие положения

7.4.1.1 УУО – это укомплектованная персоналом, оснащенная оборудованием и функционирующая надлежащим образом организация, осуществляющая практическую и/или теоретическую подготовку персонала по техническому обслуживанию воздушных судов, полетных диспетчеров или диспетчеров управления воздушным движением по конкретным учебным программам, утвержденным полномочным органом по выдаче свидетельств. УУО отличается от неутвержденной учебной организации тем, что она проходит процесс утверждения и функционирует под постоянным надзором полномочного органа по выдаче свидетельств.

7.4.1.2 После успешного завершения первоначального процесса оценки полномочный орган по выдаче свидетельств выдает свидетельство об утверждении, позволяющее проводить оговоренные курсы подготовки персонала. Выдача утверждения учебной организации и непрерывность действительности утверждения зависят от соблюдения учебной организацией требований добавления 2 к Приложению 1 и, после 14 ноября 2013 года, соответствующих требований, содержащихся в Приложении 19. Документ об утверждении содержит по крайней мере следующее:

- a) название и местонахождение организации;
- b) дату выдачи и срок действия (в соответствующих случаях);
- c) условия (и/или ограничения) утверждения организации;
- d) список утвержденных учебных программ.

7.4.1.3 Одни государства выдают утверждение учебной организации на определенный период времени, а другие выдают бессрочное утверждение, которое остается в силе в течение всего времени, пока выполняются условия, на которых было выдано утверждение. Если утверждение выдается на установленный срок, то полномочному органу по выдаче свидетельств необходимо установить процесс и процедуры продления.

7.4.2 Утверждение иностранных УУО и их учебных программ

7.4.2.1 У полномочного органа по выдаче свидетельств может возникнуть потребность в утверждении УУО, которые находятся за пределами его национальной территории. Иногда это делается из соображений стоимости или просто потому, что национальный рынок не в состоянии обеспечить некоторые виды специальной авиационной подготовки на местном уровне. Однако утверждение учебных организаций, базирующихся за границей, ничем не отличается от утверждения учебных организаций, базирующихся в государстве. Принципы и процедуры, изложенные в Приложении 1 и документе Doc 9841, в полной мере применимы и к иностранным УУО.

7.4.2.2 На практике возникают трудности, которые главным образом связаны с тем, что государства не всегда располагают необходимыми средствами для обеспечения надлежащего надзора за деятельностью УУО,

находящихся за границей. Чтобы преодолеть эти трудности, многие государства считают целесообразным полагаться на систему утверждения и надзора государства пребывания для выдачи утверждения с использованием процесса, аналогичного процессу придания силы свидетельствам пилотов. Данный подход эффективен, но он требует, чтобы государства, признающие систему надзора, обеспечиваемую государством пребывания, в полной мере понимали условия и нормативную основу первоначального утверждения. Это может привести к установлению дополнительных условий. Инструктивный материал, касающийся этого подхода, содержится в документе Doc 9841.

7.5 ТРЕНАЖЕРНЫЕ УСТРОЙСТВА ИМИТАЦИИ ПОЛЕТА (FSTD) И ДРУГИЕ КОМПЛЕКСНЫЕ УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫЕ УСТРОЙСТВА

7.5.1 В Приложениях 1 и 6 содержится следующее определение FSTD: "Любой из следующих трех видов устройств, с помощью которого на земле имитируются условия полета:

- a) *тренажер, имитирующий условия полета*, который обеспечивает точное воспроизведение кабины экипажа определенного типа воздушного судна, позволяющее имитировать реальные функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем управления, обычную для членов летного экипажа обстановку и летные характеристики данного типа воздушного судна;
- b) *тренажер для отработки техники пилотирования*, который обеспечивает реальное воспроизведение обстановки в кабине экипажа и имитирует показания приборов, простые функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем, а также летно-технические характеристики воздушных судов определенного класса;
- c) *тренажер для основной подготовки к полетам по приборам*, который оборудован соответствующими приборами и который имитирует обстановку в кабине экипажа, аналогичную обстановке во время полета воздушного судна по приборам."

7.5.2 FSTD является весьма мощным средством обучения, поскольку подготовка на FSTD позволяет пилотам и другим членам летного экипажа приобрести практический опыт на основе знаний, полученных на стадии наземного обучения, и обеспечивает самоподготовку с возможностью пересмотра/повторения уроков. Новейшая технология позволяет более широко использовать FSTD для обучения, тестирования и проверки членов летного экипажа. Сложность, стоимость и условия эксплуатации современных воздушных судов также побуждают к более широкому использованию усовершенствованных тренажерных устройств. FSTD могут обеспечивать более углубленную подготовку, чем та, которая может быть достигнута на воздушных судах, и создают безопасные и подходящие условия для обучения. Точность моделирования современных FSTD вполне достаточна для того, чтобы позволить оценить мастерство пилота с уверенностью в том, что наблюдаемое поведение будет иметь место и на воздушном судне. Экономия топлива и уменьшение негативного воздействия на окружающую среду являются важными побочными результатами использования FSTD.

Примечание. Инструктивный материал по квалификационной оценке FSTD и по задачам подготовки персонала, для которых может быть утверждено FSTD, содержится в документе Doc 9625. В этом руководстве дается определение семи типов FSTD, которые характеризуют имитационные особенности конкретного аппарата, в зависимости от определенного курса подготовки (например, подготовки для получения PPL или квалификационной отметки о типе). FSTD могут также подходить для выполнения конкретных задач подготовки с использованием инструктивного материала документа Doc 9625.

7.5.3 Дополнительную информацию о тренажерных устройствах имитации полета полномочные органы по выдаче свидетельств могут найти в следующих документах:

- a) Doc 9625;
- b) Приложение 1;
- c) Doc 9841;
- d) публикации ИАТА: *Требования к проектированию пилотажных тренажеров и к их техническим характеристикам*, 7-е издание, 2009 год; и *Имитация условий воздушного и наземного движения для летной подготовки*, Rev. 2, июнь 2002 года;
- e) публикации RAeS: *Справочник по оценке самолетных пилотажных тренажеров*, том I и том II.

7.5.4 При проведении подготовки диспетчеров УВД и персонала по техническому обслуживанию воздушных судов используются другие комплексные учебно-тренировочные устройства, которые зарекомендовали себя эффективными средствами подготовки персонала. Полномочный орган по выдаче свидетельств должен осуществлять квалификационную оценку и утверждение таких устройств для использования при проведении соответствующей подготовки по утвержденным программам.

7.5.5 У полномочного органа по выдаче свидетельств может возникнуть потребность в квалификационной оценке FSTD, находящихся за пределами его национальной территории. Это может быть обусловлено тем, что объем подготовки, проводимой на конкретном FSTD, не оправдывает приобретения FSTD. Однако квалификационная оценка FSTD, находящихся в государстве, ничем не отличается от квалификационной оценки тех, которые находятся в другом Договаривающемся государстве. Поскольку FSTD требуется периодически проверять для поддержания их годности к эксплуатации, это влечет за собой существенные затраты ресурсов полномочного органа по выдаче свидетельств, эксплуатантов FSTD и пользователей FSTD.

7.5.6 На практике возникают трудности, которые связаны с тем, что государства не всегда располагают необходимыми средствами и техническими экспертами для обеспечения надлежащей квалификационной оценки FSTD, находящихся за рубежом. Чтобы преодолеть эти трудности, многие государства считают целесообразным полагаться на квалификационную систему другого государства для утверждения FSTD с использованием процесса, аналогичного процессу придания силы свидетельствам пилотов. Этот подход эффективен, но он требует, чтобы государства, признающие квалификационную оценку, выданную другим государством, в полной мере понимали условия и нормативную основу первоначальной оценки. Это может привести к установлению дополнительных условий. В любом случае полномочный орган по выдаче свидетельств должен утверждать использование FSTD для подготовки персонала по национальной утвержденной программе, но, возможно, и полагаться на утверждение, выданное другим Договаривающимся государством для программы подготовки, проводимой на конкретном FSTD. Полномочный орган по выдаче свидетельств остается ответственным за квалификационную оценку FSTD и его утверждение для проведения подготовки по утвержденной программе на данном FSTD, даже если это основано на квалификационной оценке и утверждении другим Договаривающимся государством. В связи с этим государство должно следить за тем, чтобы другое Договаривающееся государство производило квалификационную оценку и утверждение в соответствии с требованиями ИКАО. Инструктивный материал по квалификационной оценке и утверждению FSTD, находящихся за рубежом, содержится в документе Doc 9841.

7.6 НАДЗОР ЗА ПОДГОТОВКОЙ ПЕРСОНАЛА

7.6.1 В добавлении 2 к Приложению 1 содержится требование о том, чтобы Договаривающиеся государства осуществляли эффективную программу надзора за деятельностью утвержденной учебной организации в целях обеспечения постоянного соблюдения требований, предъявляемых при утверждении.

7.6.2 Программа надзора и проверок должна обеспечивать всестороннюю и окончательную оценку поддержания квалификации обладателей свидетельств/квалификационных отметок/удостоверений/разрешений. Кроме того, в соответствующих докладах о проверках следует указывать, эффективны ли система и процедуры проверок и надзора, применяемые ведомством гражданской авиации, при определении квалификации, уровня соблюдения требований и общих возможностей обладателей свидетельств/квалификационных отметок/удостоверений/разрешений.

7.6.3 Концептуальные рамки внедрения и осуществления государственной программы по безопасности полетов содержатся в дополнении С к Приложению 1³, где указаны четыре компонента государственной программы по безопасности полетов: государственная политика и цели обеспечения безопасности полетов; управление факторами риска для безопасности полетов на государственном уровне; обеспечение безопасности полетов на государственном уровне и популяризация вопросов безопасности полетов на государственном уровне. Четыре компонента государственной программы по безопасности полетов включают одиннадцать элементов, которые кратко описываются в дополнении С к Приложению 1.

7.6.4 В компоненте, относящемся к обеспечению безопасности полетов на государственном уровне, элемент концептуальных рамок, касающийся контроля за состоянием безопасности полетов, описывается следующим образом:

"Государство определяет механизмы обеспечения эффективного мониторинга за реализацией восьми критических элементов контроля за состоянием безопасности полетов. Государство также определяет механизмы, обеспечивающие соблюдение поставщиками обслуживания установленных нормативных средств контроля (требований, конкретных эксплуатационных правил и политики внедрения) в целях определения факторов опасности и управления факторами риска для безопасности полетов. Эти механизмы включают в себя инспекции, проверки и обследования для обеспечения того, чтобы нормативные средства контроля факторов риска для безопасности полетов были надлежащим образом интегрированы в СУБП поставщика обслуживания, чтобы они использовались, как намечено, и чтобы нормативные средства контроля оказывали запланированное влияние на факторы риска для безопасности полетов."

7.6.5 Это фактически означает, что ответственность за осуществление надзора несет полномочный орган по выдаче свидетельств. Такой контроль обеспечивает функционирование УУО в соответствии с условиями ее утверждения. Следовательно, он должен включать в себя обзор систем обеспечения качества и, в соответствующих случаях, управления безопасностью полетов УУО, а также ее административных, технических документов и документов учета подготовки и эксплуатационной деятельности.

3. В ноябре 2013 года концептуальные рамки будут перенесены в дополнение к новому Приложению 19 "Управление безопасностью полетов".

Глава 8

ПРОЦЕДУРЫ, СВЯЗАННЫЕ С МЕДИЦИНСКИМ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕМ

8.1 ОРГАНИЗАЦИЯ

8.1.1 Главный медицинский специалист (СМО) является центральной фигурой в медицинской системе гражданской авиации (см. п. 2.3.4 части I настоящего руководства). Иногда конечная юридическая ответственность за принятие решений, касающихся выдачи свидетельств, в том числе медицинских решений, возлагается на директора по безопасности полетов¹ или на лицо, занимающее эквивалентную должность. В тех случаях, когда директор по безопасности полетов несет такую ответственность, он полагается на профессиональное мнение СМО, который может действовать от имени директора. Заключение или решения по медицинским вопросам всегда принимаются медицинскими работниками.

Примечание. В государствах с ограниченным объемом авиационной деятельности медицинский отдел может быть небольшим. Инструктивный материал по организации деятельности небольшого медицинского отдела содержится в п. 8.8.

8.1.2 СМО отвечает за руководство медицинским отделом, установление процедур и выдачу руководящих указаний. Если СМО не является единственным медицинским работником в ВГА, то другие работники могут назначаться медицинскими экспертами. Медицинский эксперт проводит оценку медицинских заключений, представленных полномочному органу по выдаче свидетельств членами врачебной комиссии.

8.1.3 СМО также принимает окончательные решения о годности кандидатов по состоянию здоровья, хотя полномочия на принятие повседневных решений обычно передаются членам врачебной комиссии. Чтобы принять правильное решение, СМО может консультироваться с соответствующими медицинскими экспертами или, в некоторых случаях, с пилотами-экзаменаторами, например, при наличии физического недостатка.

8.1.4 Как указано в главе 5 части I настоящего руководства, медицинские освидетельствования обычно проводятся практикующими врачами, не входящими в состав полномочного органа по выдаче свидетельств. Чтобы поддерживать целостность системы выдачи свидетельств, такие врачи должны иметь соответствующую квалификацию, опыт и подготовку. Они назначаются полномочным органом и в дальнейшем подвергаются контролю с его стороны (как правило, посредством проверок и периодических оценок компетентности). При необходимости годные члены врачебной комиссии, проживающие за пределами государства, могут назначаться и подвергаться надзору, как и местные члены врачебной комиссии.

8.1.5 Члены врачебной комиссии обычно назначаются² СМО или утверждаются им иным образом на определенный срок (например, на три года), по истечении которого назначение должно продлеваться.

8.1.6 Взаимосвязи между основными участниками системы выдачи медицинских заключений показаны на рис. II-8-1.

1. См. п. 2.3 части I.

2. Термин ИКАО "назначенный" используется в настоящей главе для описания всех таких механизмов, хотя в некоторых государствах употребляется термин "уполномоченный".

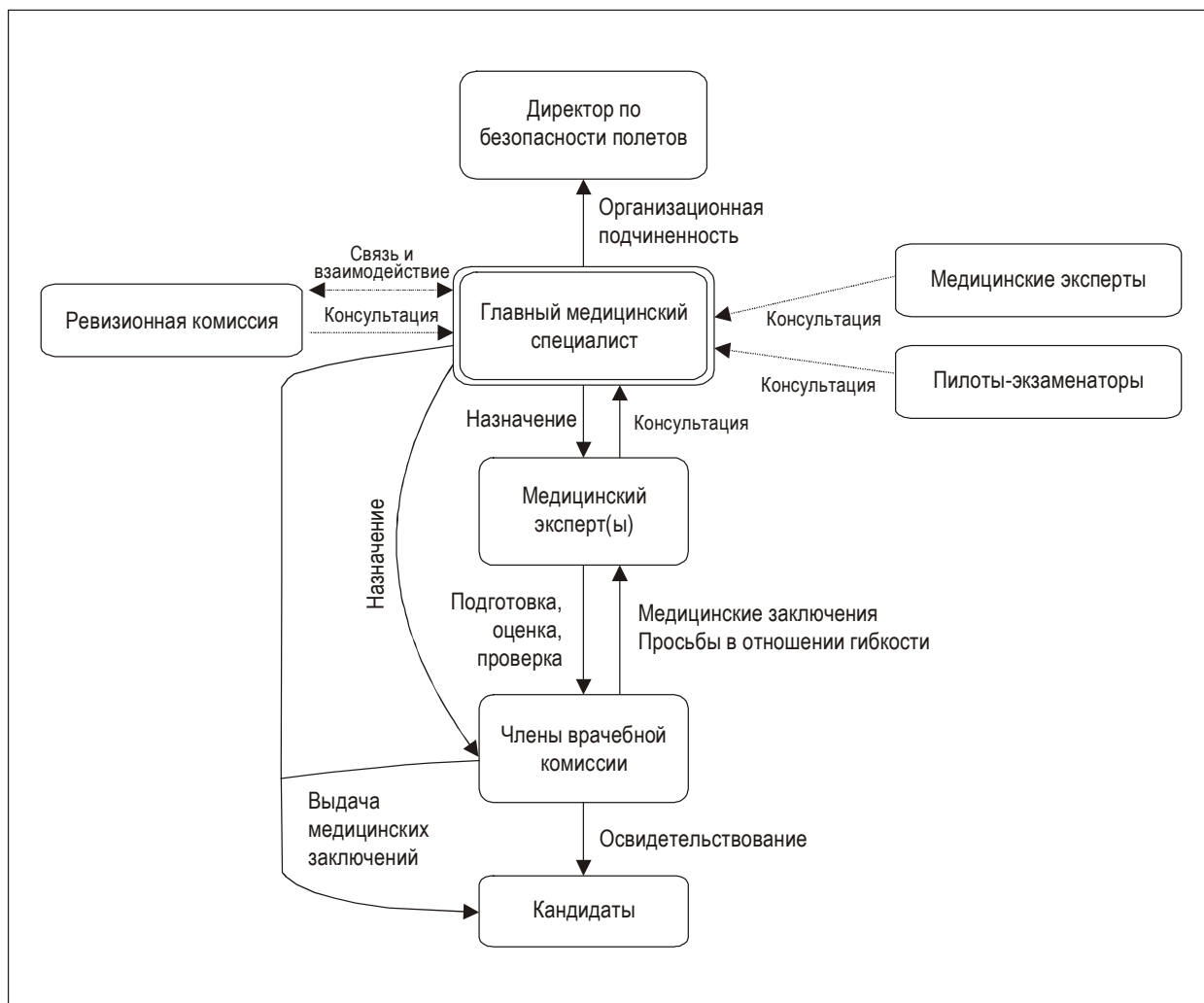


Рис. II-8-1. Взаимосвязь между основными участниками системы выдачи медицинских заключений

8.2 КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЧЛЕНАМ ВРАЧЕБНОЙ КОМИССИИ

8.2.1 Чтобы иметь право на назначение членом врачебной комиссии, практикующий врач, имеющий свидетельство, должен пройти подготовку в области авиационной медицины, приемлемую для СМО. Чтобы иметь право проводить медицинские освидетельствования для выдачи медицинских заключений второго класса, будущие члены врачебной комиссии должны пройти как минимум базовый курс подготовки в области авиационной медицины, а те, кто желает проводить медицинские освидетельствования для выдачи медицинских заключений первого класса или третьего класса, должны пройти более продвинутый курс подготовки в этой области. Предыдущий опыт работы в качестве члена врачебной комиссии по заключениям второго класса (вместе с оценкой его соответствующей деятельности) может учитываться при рассмотрении вопроса о назначении члена врачебной комиссии для выдачи заключений первого класса или третьего класса. Член врачебной комиссии регулярно проходит курсы повышения квалификации. СМО следует сделать описание "приемлемой подготовки", и в целях обеспечения соблюдения требований полномочному органу по выдаче

свидетельств следует время от времени (например, каждые три года) проверять уровень подготовки членов врачебной комиссии.

8.2.2 Помимо прохождения специальной подготовки, будущий член врачебной комиссии должен продемонстрировать соответствующую компетентность в области авиационной медицины.

8.2.3 Член врачебной комиссии должен обладать практическими знаниями и опытом относительно условий, в которых обладатели свидетельств и квалификационных отметок выполняют свои обязанности. Примерами практических знаний и опыта являются летный опыт, опыт работы на тренажере, наблюдение на рабочих местах и любой другой практический опыт, который, по мнению полномочного органа по выдаче свидетельств, отвечает данному требованию. Таким образом, член врачебной комиссии должен знать эксплуатационные условия, в которых кандидаты на получение медицинских заключений могут осуществлять права, предоставляемые их свидетельствами.

8.2.4 Члены врачебной комиссии должны иметь адекватный доступ к клиническим, административным и коммуникационным средствам с целью проведения медицинских освидетельствований в соответствии с требуемыми стандартами.

8.2.5 Инструктивный материал по подготовке членов врачебной комиссии содержится в части V документа Doc 8984³. В главе 1 приводится инструктивный материал по авиамедицинской подготовке членов врачебной комиссии, включая квалификационную систему подготовки и квалификационные рамки. В добавлении к главе 1 указаны минимальные основные знания, необходимые члену врачебной комиссии, которые могут быть приобретены в рамках программы подготовки членов врачебной комиссии на основе квалификационных требований или посредством отдельной программы подготовки, приемлемой для полномочного органа по выдаче свидетельств.

8.2.6 После назначения практикующего врача членом врачебной комиссии СМО должен выдать в письменной форме соответствующее подтверждение назначения. Назначение должно позволять члену врачебной комиссии проводить для полномочного органа по выдаче свидетельств медицинские освидетельствования с целью выдачи (включая продление или повторную выдачу) медицинских заключений первого, второго или третьего класса. В зависимости от законодательства конкретного государства член врачебной комиссии может быть также уполномочен непосредственно выдавать заключения от имени СМО.

8.2.7 Член врачебной комиссии обязан поддерживать требуемый уровень квалификации. Критерии назначения нередко включают требование о проведении минимального числа авиационных медицинских освидетельствований в год и о прохождении постоянного профессионального обучения. Повышение квалификации являются требованием Приложения 1.

8.2.8 Кроме того, квалификация члена врачебной комиссии должна периодически оцениваться медицинским экспертом. В связи с этим член врачебной комиссии обязан представлять полномочному органу по выдаче свидетельств достаточную медицинскую информацию для целей проверки. Следует иметь процедуры, обеспечивающие предоставление медицинским экспертом информации членам врачебной комиссии о результатах проверки представленных ими докладов.

8.3 ПРОЦЕСС ВЫДАЧИ МЕДИЦИНСКОГО ЗАКЛЮЧЕНИЯ

8.3.1 Поскольку члены врачебной комиссии, не являющиеся служащими ВГА, обычно проводят большинство медицинских освидетельствований и выдают большинство медицинских заключений, наиболее

3. Этот документ можно получить на сайте: <http://www.icao.int/publications/Pages/doc-series.aspx>.

важная функция полномочного органа по выдаче свидетельств в процессе, связанном с выдачей заключений, состоит в обеспечении соблюдения членами врачебной комиссии всех требований. Это требует четкого руководства, подкрепляемого начальной и периодической подготовкой, и надзора (посредством оценки квалификации и проведения проверок) со стороны медицинского эксперта (экспертов) и административного персонала медицинского отдела.

8.3.2 СМО должен выпустить указания и инструкции членам врачебной комиссии, желательно в форме медицинского руководства ВГА, содержащего материал, относящийся к рассмотрению заявлений о выдаче медицинских заключений. Руководство должно включать общие указания и сведения или дополнительный консультативный материал, касающийся клинических, административных и законодательных вопросов. Документ Doc 8984 служит хорошим исходным материалом и может использоваться в качестве основы для такого руководства.

8.3.3 В качестве предварительного условия выдачи медицинского заключения кандидат должен представить надлежащее удостоверение личности. В разных государствах требуются разные документы, удостоверяющие личность, и эти документы имеют особо важное значение в тех случаях, когда член врачебной комиссии не знаком лично с кандидатом. В случае продления действующее свидетельство и последнее выданное медицинское заключение должны просматриваться членом врачебной комиссии при каждом освидетельствовании.

8.3.4 Фактическое освидетельствование начинается, когда идентифицированный кандидат представляет члену врачебной комиссии заверенное им заявление относительно личного, семейного и наследственного анамнеза. Для надежного освидетельствования необходимо, чтобы заявление было полным и точным, и кандидата следует уведомить о том, что любая ложная или вводящая в заблуждение информация в заявлении может иметь далеко идущие последствия.

8.3.5 Медицинские сведения обычно включаются в форму заявления о выдаче медицинского заключения. Образец формы заявления о выдаче медицинского заключения и инструкции по заполнению формы приводятся в дополнении В к главе 2, часть I⁴ документа Doc 8984. Следует иметь в виду, что в п 32 формы кандидат должен подписать соответствующее подтверждение.

8.3.6 В качестве хорошей практики рекомендуется призывать обладателей свидетельств к тому, чтобы они заботились о своем здоровье и избегали возможных заболеваний и травм, выбирая правильный образ жизни. В долгосрочном плане это может благоприятно сказаться на безопасности полетов и на здоровье человека. В связи с этим применительно к кандидатам на получение медицинского заключения первого класса в возрасте до 40 лет полномочному органу по выдаче свидетельств следует рассмотреть возможность предоставления членам врачебной комиссии разрешения не выполнять некоторые пункты обычного медицинского освидетельствования, связанного с оценкой состояния здоровья, и уделять вместо этого больше внимания просвещению в области здравоохранения и профилактике заболеваемости.

8.3.7 После изучения истории болезни и проведения освидетельствования член врачебной комиссии:

- а) либо выдает медицинское заключение, если находит кандидата годным по состоянию здоровья во всех отношениях,
- б) либо отказывает в удовлетворении заявления, если находит кандидата негодным,

4. Можно получить на сайте: <http://www.icao.int/publications/Pages/doc-series.aspx>.

- с) либо уступает право принятия решения полномочному органу по выдаче свидетельств, если кандидат отвечает не всем медицинским требованиям, чтобы считаться годным, но его/ее состояние здоровья не рассматривается членом врачебной комиссии как представляющее угрозу для безопасности полетов.

8.3.8 При любом исходе следует подготовить медицинское заключение и направить его в ВГА для оценки медицинским экспертом, а также для регистрации и проверки. Заключение, как правило, должны оцениваться медицинским экспертом во всех случаях, когда требуется принять авиамедицинское решение, влияющее на годность кандидата по состоянию здоровья; кроме того, в целях проверки медицинскому эксперту (экспертам) следует проводить выборочные оценки других заключений. Пример медицинского заключения и соответствующих инструкций для использования приводится в дополнении В к главе 2 части I документа Doc 8984.

8.3.9 Если в удовлетворении просьбы о выдаче медицинского заключения отказано, кандидат может:

- а) согласиться с данным решением или
- б) обжаловать решение.

8.3.10 Апелляционную жалобу следует направлять СМО с соответствующими подтверждающими данными. Затем СМО рассматривает дело, нередко созывая медицинскую ревизионную комиссию (состоящую из соответствующих специалистов) для вынесения экспертного заключения. Ответственность за принятие окончательного авиамедицинского решения несет СМО, который должен быть независим в принятии такого решения.

8.3.11 Кандидату, который отвечает не всем медицинским требованиям, чтобы считаться годным, но состояние здоровья которого не рассматривается СМО как представляющее угрозу для безопасности полетов, тем не менее может быть выдано медицинское заключение после надлежащего рассмотрения полномочным органом по выдаче свидетельств (см. п. 8.5). Первым шагом может быть тщательный осмотр специалистом, включая соответствующие исследования и оценку того, является ли данное состояние прогрессирующим, в какой степени функция нарушена или имеется ли опасность дальнейшего ухудшения или потери трудоспособности.

8.3.12 В случае относительно статического физического состояния (например, слабая функция или отсутствие конечности, или недостаточная острота зрения, или пониженный слух), если член врачебной комиссии считает, что состояние здоровья кандидата вовсе не обязательно представляет угрозу для безопасности полетов, он может рекомендовать провести дополнительное тестирование с целью оценки действий кандидата в ходе тщательно спланированного летного экзамена с участием пилота-экзаменатора, назначенного для такого вида конкретного экзамена, с тем чтобы проверить, способен ли кандидат безопасно выполнять свои обязанности в нормальных, особых и неблагоприятных условиях, которые могут возникать во время полета.

8.3.13 Наконец, полномочный орган по выдаче свидетельств может по обоснованным и доведенным до сведения кандидата медицинским причинам ограничить действие или отказать в выдаче медицинского заключения. Кроме того, если будет установлено, что кандидат или обладатель заключения не отвечал или уже не отвечает медицинским требованиям, полномочный орган по выдаче свидетельств может приостановить действие выданного медицинского свидетельства или аннулировать его. Следует установить соответствующие процедуры уведомления лица о любом таком решении полномочного органа по выдаче свидетельств. По усмотрению Договаривающегося государства данный процесс может или не может предусматривать возможность обжалования медицинского решения. Однако полномочному органу следует обеспечить наличие процедуры, позволяющей учитывать новую информацию, которая может иметь отношение к первоначальному решению.

8.3.14 Пример письма, уведомляющего о приостановлении действия медицинского заключения, приводится на сайте ВГА Новой Зеландии: www.caa.govt.nz/Forms/24067-401.pdf, а пример письма, удостоверяющего об отмене приостановления действия, – на сайте: www.caa.govt.nz/Forms/24067-404.pdf. В случае краткосрочной нетрудоспособности приемлемым может быть менее официальное уведомление.

8.3.15 Упрощенная схема процесса выдачи медицинского заключения показана на рис. II-8-2.

8.4 СРОКИ ДЕЙСТВИЯ МЕДИЦИНСКИХ ЗАКЛЮЧЕНИЙ

8.4.1 Предсказательная способность даже очень тщательного и всестороннего медицинского освидетельствования ограничена. Поэтому в отношении более пожилых обладателей свидетельств с повышенной степенью медицинских рисков сроки действия медицинских заключений всех классов сокращаются.

8.4.2 Срок действия медицинского заключения всегда начинается с даты проведения официального медицинского освидетельствования. Если выдача медицинского заключения переносится на более поздний срок (например, до получения результатов лабораторных тестов или оценки специалиста), срок действия все равно начинается с даты проведения официального освидетельствования. Срок действия определяется исходя из возраста кандидата в момент проведения освидетельствования. Это имеет важное значение, если освидетельствование проводится в возрасте, близком к тому, когда срок действия медицинского заключения меняется. Например, освидетельствование на получение медицинского заключения второго класса, проводимое, когда возраст кандидата составляет 39 лет, является действительным в течение пяти лет, а если в день освидетельствования возраст кандидата составляет 40 лет, то оно является действительным только в течение двух лет.

8.4.3 Если обладатель свидетельства проходит медицинское освидетельствование для возобновления действия своего медицинского заключения не более чем за 45 дней до его истечения, то срок действия возобновленного медицинского заключения может продлеваться на соответствующее количество дней. Это позволяет иметь постоянную дату истечения срока действия медицинских заключений. Это также дает обладателям свидетельств и членам врачебной комиссии достаточно времени для организации освидетельствования без нарушения графика работы.

8.4.4 С учетом вышеупомянутого продления до 45 дней, в пп. 8.4.5–8.4.7 указаны максимальные сроки действия медицинских заключений, выдаваемых обладателям свидетельств различных категорий.

8.4.5 Медицинское заключение первого класса является действительным в течение:

- a) 12 мес или
- b) 6 мес, если:
 - 1) кандидат занят в коммерческих воздушных перевозках пассажиров на самолетах, управляемых одним пилотом, и в день медицинского освидетельствования он в возрасте старше 40 лет или
 - 2) кандидат занят в коммерческих воздушных перевозках и в день медицинского освидетельствования он в возрасте старше 60 лет.

8.4.6 Медицинское заключение второго класса является действительным в течение:

- a) 60 мес или

- b) 24 мес, если в день медицинского освидетельствования кандидат в возрасте старше 40 лет, но моложе 50 лет или
- c) 12 мес, если в день медицинского освидетельствования кандидат в возрасте 50 лет или старше.⁵

8.4.7 Медицинское заключение третьего класса является действительным в течение:

- a) 48 мес или
- b) 24 мес, если в день медицинского освидетельствования кандидат в возрасте старше 40 лет, но моложе 50 лет или
- c) 12 мес, если в день медицинского освидетельствования кандидат в возрасте 50 лет или старше.⁵

8.4.8 Срок действия медицинского заключения может быть сокращен по клиническим показаниям. Например, несмотря на то, что состояние здоровья допускает выдачу свидетельства, оно может носить такой характер, при котором медицинские осмотры требуется проводить чаще, чем обычно. В таком случае срок действия медицинского заключения может быть сокращен, с тем чтобы обеспечить надлежащее наблюдение за состоянием здоровья.

8.4.9 Если член летного экипажа выполняет полеты в районе, удаленном от местонахождения утанных средств проведения медицинского освидетельствования, полномочный орган по выдаче свидетельств может в порядке исключения отсрочить медицинское освидетельствование по своему усмотрению. Отсрочка не должна превышать:

- a) одного периода продолжительностью 6 мес для члена летного экипажа воздушного судна, выполняющего некоммерческие полеты;
- b) двух последовательных периодов продолжительностью по 3 мес каждый для члена летного экипажа воздушного судна, выполняющего коммерческие полеты, при условии направления положительного медицинского заключения полномочному органу по выдаче свидетельств после освидетельствования у назначенного члена врачебной комиссии для данного района или, при отсутствии такового, у назначенного врача, практикующего в данном районе, или
- c) для пилота-любителя – одного периода продолжительностью не более 24 мес, если медицинское освидетельствование проводится членом врачебной комиссии, назначенным Договаривающимся государством, на территории которого временно находится кандидат, и заключение высылается полномочному органу по выдаче свидетельств.

8.4.10 Опыт свидетельствует, что отсрочка выдачи медицинского заключения требуется весьма редко, и следует делать все возможное для предоставления доступа к члену врачебной комиссии с целью обеспечения соблюдения нормального срока действия.

5. Это – Рекомендуемая практика Приложения 1 (1.2.5.2.5).

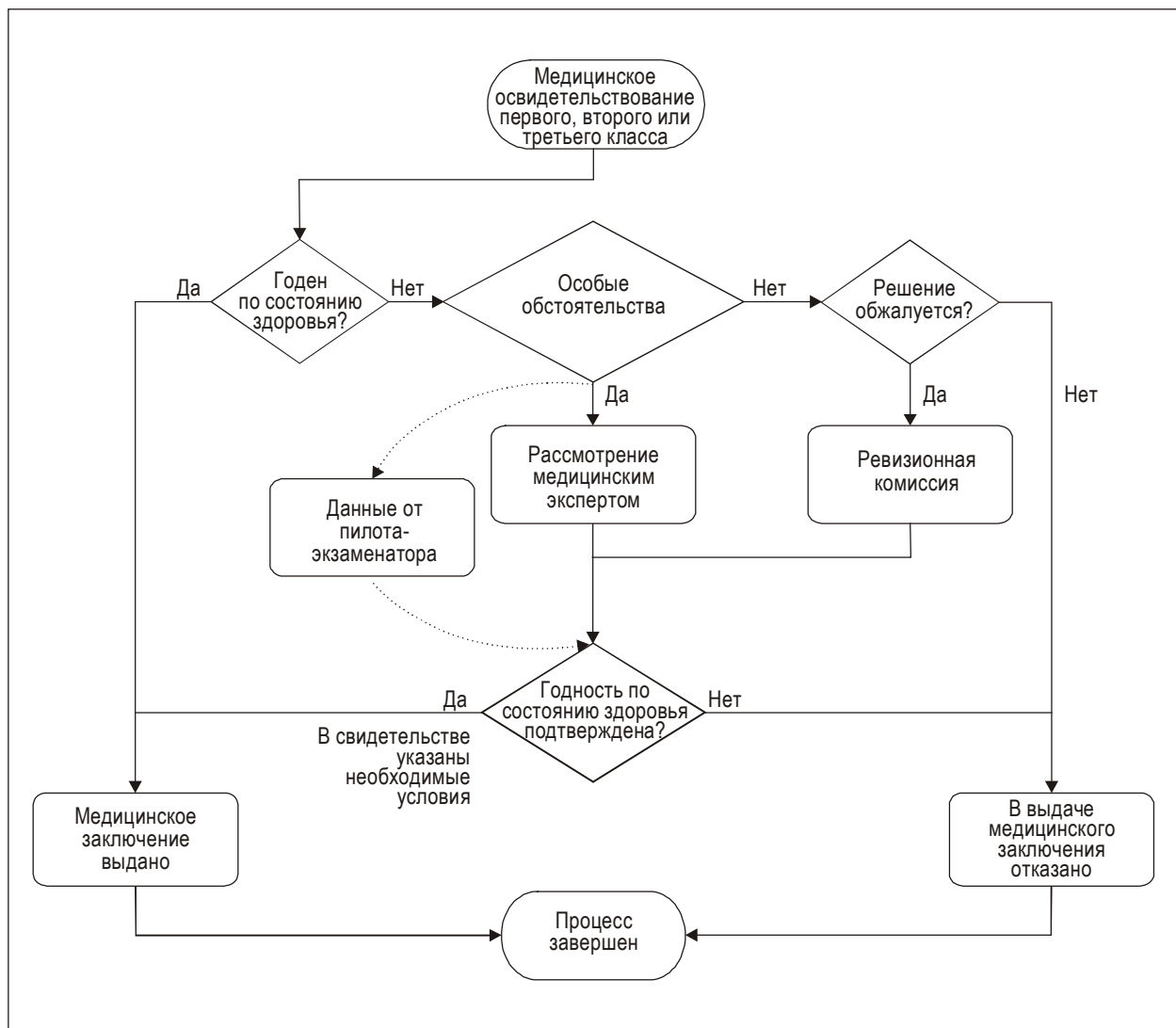


Рис. II-8-2. Упрощенная схема процесса выдачи медицинского заключения

8.5 ГИБКОСТЬ

8.5.1 Диапазон различий между людьми настолько велик, что, если бы медицинские стандарты были жесткими, то они неизбежно исключили бы ряд кандидатов, которые, несмотря на несоответствие стандартам в некоторых отношениях, тем не менее могут считаться способными безопасно выполнять свои обязанности в авиации. В связи с этим п. 1.2.4.9 Приложения 1 ИКАО позволяет государствам проявлять определенную степень гибкости при применении медицинских стандартов. Этот пункт может применяться при рассмотрении отдельных случаев и не должен приводить к ситуации, когда его использование становится правилом, а не исключением.

8.5.2 Медицинский эксперт обычно принимает решения на основании положения, допускающего гибкость. Решение проявить гибкость всегда должно подкрепляться официальным медицинским заключением⁶, что означает, что такое решение принимается после тщательного рассмотрения и оценки всех медицинских фактов, их связи с профессиональными потребностями и личными показателями работы.

8.5.3 Оценка риска для безопасности полетов, обусловленного состоянием отдельного лица, является трудной задачей и может потребовать привлечения как медицинских экспертов, так и экспертов по производству полетов. Инструктивный материал по такому процессу принятия решений содержится в главе 2 части I документа Doc 8984. Примеры и инструктивный материал по применению гибкого подхода с учетом разнообразных физических и психических состояний содержатся в части III⁷ указанного документа.

8.5.4 При наличии заболевания жизненно важным фактором является степень влияния на безопасность полетов, а не степень возможной компенсации неспособности выполнить определенные медицинские требования. В некоторых случаях вопрос компенсации недостатка является нерелевантным (например, когда риск связан с внезапной потерей трудоспособности, а не с невозможностью физически выполнить требуемую задачу по причине инвалидности вследствие нарушения статической функции). В других случаях способность компенсации (например, ортопедической дисфункции) может быть важным фактором в общей оценке влияния на безопасность полетов. Ранее приобретенные навыки аналогичным образом могут быть нерелевантными или важными для общей оценки степени риска для безопасности полетов.

8.5.5 Таким образом, если медицинские стандарты, установленные в отношении конкретного свидетельства, не выполняются, медицинское заключение не должно выдаваться или возобновляться, если не будут соблюдены следующие условия, указанные в п. 1.2.4.9 Приложения 1:

- a) в официальном медицинском заключении указывается на то, что в особых обстоятельствах несоответствие кандидата какому-нибудь требованию, обозначенному или не обозначенному соответствующим номером, не угрожает безопасности полетов;
- b) надлежащим образом учтены соответствующие способности, квалификация и опыт кандидата, а также условия его работы;
- c) в свидетельстве производится отметка о любом специальном ограничении или ограничениях в тех случаях, когда выполнение должным образом служебных обязанностей обладателем свидетельства зависит от соблюдения такого ограничения или ограничений.

8.6 ОБЯЗАННОСТИ ОБЛАДАТЕЛЕЙ СВИДЕТЕЛЬСТВ

8.6.1 Пункт 1.2.6.1 Приложения 1 гласит: "Обладатели свидетельств, выдача которых предусматривается в настоящем Приложении, перестают пользоваться правами, предусмотренными свидетельствами и соответствующими квалификационными отметками, когда они узнают об ухудшении состояния здоровья, что могло бы помешать им безопасно и надлежащим образом осуществлять эти права."

6. "Официальное медицинское заключение" является одной из основных концепций в Приложении 1 и имеет следующее определение: "Сделанное применительно к конкретному случаю одним или несколькими медицинскими экспертами заключение, приемлемое для полномочного органа по выдаче свидетельств, с привлечением при необходимости специалистов по производству полетов или других экспертов".

7. Обе части можно получить на сайте: <http://www.icao.int/publications/Pages/doc-series.aspx>.

8.6.2 В публикациях и общедоступных материалах ВГА следует как можно шире и чаще распространять информацию об обязанностях обладателей свидетельств.

8.6.3 Обладателям свидетельств следует давать ясные указания относительно медицинских показаний, которые могут иметь отношение к безопасности полетов. Поскольку некоторые заболевания или лечение, или предписанные или не предписанные лекарственные средства могут иметь в условиях авиации гораздо более серьезные последствия, чем в обычных условиях, полагаться на обычную интуицию нельзя. Поэтому, если обладатель свидетельства обеспокоен тем, что его заболевание может повлиять на безопасность полетов, то прежде чем осуществлять предоставляемые свидетельством права, ему следует проконсультироваться с медицинским экспертом или полномочным органом по выдаче свидетельств или обратиться к ним за получением разъяснений. Такие вопросы могут обсуждаться во время обычных медицинских освидетельствований, однако каждый обладатель свидетельства несет ответственность за обеспечение своей полной годности при осуществлении прав, предоставляемых свидетельством, если о каком-либо заболевании впервые становится известно в период между медицинскими освидетельствованиями (что является обычным случаем).

8.6.4 Лицо, имеющее действительное медицинское заключение, не должно осуществлять предоставляемые свидетельством права, если он/она знает или имеет достаточные основания предполагать о каком-либо изменении в своем заболевании или о существовании какого-либо ранее не обнаруженного заболевания, которое может помешать безопасному осуществлению прав, связанных с его/ее медицинским заключением.

8.6.5 Это обязательство применяется, если имеет место снижение годности по состоянию здоровья, обусловленное влиянием интеркуррентного заболевания, телесного повреждения, алкоголя или других психоактивных веществ, лекарственных препаратов и усталости, что может сделать обладателя свидетельства или квалификационной отметки неспособным выполнять медицинские требования, предусмотренные его/ее свидетельством или квалификационной отметкой.

8.6.6 Обладателям свидетельств нельзя осуществлять права, предоставляемые их свидетельствами и квалификационными отметками, находясь под воздействием любого психоактивного вещества, которое может сделать их неспособными осуществлять эти права безопасным и надежным образом. Аналогичным образом не имеющие свидетельств члены экипажа и другие лица, чья деятельность важна с точки зрения безопасности полетов, не должны работать под воздействием любого психоактивного вещества, которое может сделать их неспособными безопасно выполнять свои функции и обязанности. Авиационные организации должны иметь процедуры, направленные на минимизацию вероятности возникновения таких случаев. Инструктивный материал по предотвращению связанного с риском употребления психоактивных веществ в авиации содержится в документе Doc 9654.

8.6.7 Хотя беременность – это естественное событие, оно может повлечь психологические изменения и медицинские осложнения, которые могут влиять на безопасность полетов. Следовательно, беременность, включая последствия, считается медицинским состоянием, и беременная обладательница свидетельства должна уведомить о своем состоянии полномочный орган по выдаче свидетельств. Обычно обладательница свидетельства с неосложненной беременностью малой степени риска, прошедшая акушерское обследование и находящаяся под постоянным медицинским наблюдением, может считаться годной по состоянию здоровья с конца 12-й до конца 26-й недели беременности.

8.7 АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ И ПРОЦЕДУРЫ ВЕДЕНИЯ УЧЕТА

Процедуры, касающиеся сотрудников медицинского отдела, следует распространять согласно принципам аналогичных административных процедур и процедур ведения учета отдела PEL, которые изложены в дополнении к главе 4 настоящей части. Все сотрудники медицинского отдела должны понимать важное

значение соблюдения конфиденциальности, и конкретное соглашение о неразглашении конфиденциальной информации должно составлять часть их условий приема на работу. Медицинские документы должны храниться в медицинском отделе и быть недоступны лицам, не являющимся сотрудниками медицинского отдела. Однако для проведения оценки эксплуатационных аспектов может потребоваться предоставление ограниченной медицинской информации эксплуатационному персоналу. Медицинский эксперт определяет, в каком объеме надлежащая медицинская информация предоставляется соответствующим должностным лицам полномочного органа по выдаче свидетельств, когда это оправдано эксплуатационными обстоятельствами. Соглашение о неразглашении конфиденциальной информации обычно помещается в конце медицинской декларации, которая подписывается кандидатом во время обычного медицинского освидетельствования, чтобы предусмотреть такие ситуации.

8.8 НЕБОЛЬШИЕ МЕДИЦИНСКИЕ ОТДЕЛЫ

8.8.1 Вышеизложенные положения относятся, прежде всего, к полномочному органу по выдаче свидетельств, который имеет в своем составе медицинский отдел, находящийся в его служебных помещениях или рядом с ними, и который назначает членов врачебной комиссии для проведения обычных освидетельствований в других местах. Однако не все полномочные органы работают по такой модели и некоторые из них могут иметь лишь небольшое число врачей, прошедших подготовку в области авиационной медицины, или иногда только одного врача в связи с ограниченным объемом авиационной деятельности в государстве. В таких случаях вышеупомянутая модель хорошо не работает.

8.8.2 В случае наличия небольшого медицинского отдела предыдущие положения могут быть соответственно адаптированы, однако имеется два основных принципа, которые следует соблюдать:

- a) государство выдачи свидетельства (ГВС) несет ответственность за обеспечение того, чтобы кандидат был годен по состоянию здоровья и не осуществлял права, предоставляемые свидетельством, без действительного медицинского заключения, если эта ответственность не делегирована другому государству;
- b) работа всех врачей, отвечающих за выдачу медицинских заключений, должна проверяться.

8.8.3 Вышеуказанные принципы влекут за собой некоторые дополнительные соображения. Медицинское заключение не обязательно должно выдаваться членом врачебной комиссии, назначенным ГВС. Медицинское заключение может выдаваться членом врачебной комиссии, назначенным государством, не являющимся ГВС, с использованием двух вариантов:

- a) *Член врачебной комиссии, назначенный другим государством, использующий процедуры ГВС.* Член врачебной комиссии может выдавать медицинские заключения/свидетельства от имени ГВС так же, как и член врачебной комиссии, назначенный ГВС, используя такие же документы/формы. В этом случае медицинский эксперт ГВС должен проверять формы медицинских заключений, и ГВС несет полную ответственность за принятие решения об авиамедицинской годности, результатом которого является медицинское заключение. ГВС должно обеспечить получение членом врачебной комиссии адекватных инструкций (и, при необходимости, его подготовку) по процедурам выдачи медицинских заключений и по документам, используемым ГВС. Кроме того, ГВС должно убедиться в том, что член врачебной комиссии, выдающий медицинское заключение, назначен должным образом государством назначения, которое осуществляет надзор за подготовкой и квалификацией члена врачебной комиссии в области авиационной медицины и что существуют процедуры уведомления ГВС в случае изменения такого положения. Изменение этого процесса имеет место, когда заключение кандидату членом врачебной комиссии непосредственно не выдается, но форма медицинского освидетельствования направляется ГВС для выдачи заключения.

- б) *Подтверждение действительности медицинского заключения, выданного другим государством.* Член врачебной комиссии может выдавать медицинское заключение в соответствии с требованиями назначившего его/ее медицинского отдела, отличного от медицинского отдела ГВС. Такой порядок должен быть утвержден ГВС после того, как оно убедится, используя имеющиеся средства (результаты проверок в рамках УПКБП, проверка, проведенная государством, и т. д.), в том, что медицинский отдел, назначивший члена врачебной комиссии, применяет требования к выдаче заключений, соответствующие требованиям Приложения 1. В этой ситуации государство, назначившее члена врачебной комиссии, несет ответственность за обеспечение годности обладателя свидетельства к осуществлению предоставляемых свидетельством прав. Копию медицинского заключения следует направлять ГВС. Поскольку в результате применения этой системы медицинское заключение выдается государством, которое не является ГВС, ГВС должно выдать кандидату письмо о подтверждении действительности (или эквивалентный документ), дающее кандидату разрешение использовать его/ее свидетельство с (действительным) медицинским заключением, выданным другим государством. Это сопоставимо с процедурой подтверждения действительности или конверсии медицинского заключения, выданного другим государством.

Поскольку в такой ситуации ГВС может не получать форм медицинских заключений, данный процесс подвержен возникновению потенциальных трудностей с отслеживанием истории болезни кандидата, который, получив отказ в выдаче заключения от одного члена врачебной комиссии на основании его/ее истории болезни, может обратиться к другому члену врачебной комиссии (возможно, в третьем государстве) с просьбой о проведении освидетельствования и скрыть от него свою историю болезни, чтобы получить заключение. В связи с этим рекомендуется, чтобы копии форм медицинских заключений, по возможности, направлялись государству выдачи свидетельства для проверки и регистрации этим государством (особенно в тех случаях, когда член врачебной комиссии считает кандидата негодным по состоянию здоровья) вместе с копией любого выданного заключения. Рекомендуется также утверждать для проведения медицинских освидетельствований от имени ГВС только небольшое количество членов врачебной комиссии, находящихся вне территории ГВС.

8.8.4 Если в государстве имеется лишь небольшое число членов врачебной комиссии, то это может вызвать трудности с обеспечением адекватного аудита результатов работы. При наличии по крайней мере двух членов врачебной комиссии можно разработать систему аудита, в соответствии с которой один член врачебной комиссии проверяет работу другого члена (членов) в рамках определенного процесса аудита (например, путем произвольной выборки) и проверяется другим членом врачебной комиссии. В тех случаях, когда имеется только один член врачебной комиссии, который также является СМО и медицинским экспертом, рекомендуется установить порядок, в соответствии с которым СМО из другого государства будет приглашаться на плановой основе для проведения проверок медицинских процедур и медицинских решений. Это особенно важно в случае применения стандарта гибкости (п. 1.2.4.9 Приложения 1). Разработка этого принципа может быть полезной для ряда соседних государств с ограниченной авиационной деятельностью, которые могли бы оказывать друг другу поддержку/услуги аудита в тех случаях, когда каждое государство само по себе не видит необходимости в увеличении штата своего медицинского отдела. Полномочия на организацию проведения таких проверок можно также передать РОКБП.

8.9 УПРАВЛЕНИЕ АВИАЦИОННЫМ РИСКОМ В КОНТЕКСТЕ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

8.9.1 Принципы управления безопасностью полетов недавно были включены в Приложение 1 с целью применения, помимо прочего, к процессу выдачи медицинского заключения, посредством новой Рекомендуемой практики следующего содержания:

1.2.4.2 Рекомендация. *С 18 ноября 2010 года государствам в рамках своей программы по безопасности полетов следует применять к процессу выдачи медицинского заключения обладателям свидетельств основные принципы управления безопасностью полетов, которые, как минимум, включают:*

- а) регулярный сбор и анализ случаев потери трудоспособности в полете и медицинских данных в процессе выдачи медицинских заключений с целью определения областей повышенного медицинского риска;*
- б) постоянную переоценку процесса выдачи медицинского заключения с акцентом на выявленные области повышенного медицинского риска.*

8.9.2 Для адекватного управления авиамедицинским риском медицинскому отделу необходимо регистрировать и анализировать случаи потери трудоспособности в полете и результаты медицинских заключений о заболеваниях, которые могут вызывать потерю трудоспособности. Кроме того, в государствах, где объем таких данных ограничен, при проведении этого анализа следует учитывать соответствующие данные медицинских отделов других государств, с которыми медицинский отдел обменивается информацией, в целях определения тенденций и эксплуатационных рисков потери трудоспособности.

8.9.3 На основе анализа данных и использования инструктивного материала по определению риска потери трудоспособности, содержащегося в части I "Практика выдачи свидетельств" документа Doc 8984 (имеется на сайте <http://www.icao.int/publications/Pages/doc-series.aspx>), может быть проведена переоценка процесса выдачи медицинского заключения " с акцентом на выявленные области повышенного медицинского риска".

Глава 9

КВАЛИФИКАЦИОННАЯ СИСТЕМА ПОДГОТОВКИ И ОЦЕНКИ

9.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

9.1.1 Методы проведения и оценки подготовки авиационного персонала эволюционируют в направлении применения квалификационной системы подготовки и оценки с акцентом на стандарты эффективности и измерение этих стандартов в идеальном варианте в рамках программы подготовки персонала, специально разработанной с учетом установленных стандартов эффективности выполнения служебных обязанностей/задач. Первым шагом в этой эволюции было включение в Приложение 1 свидетельства пилота многочленного экипажа (MPL), в контексте которого используется квалификационная система подготовки вторых пилотов, стремящихся эффективно работать в современной кабине многочленного экипажа воздушного судна, выполняющего коммерческие перевозки. Вторым этапом было введение квалификационной системы подготовки для получения свидетельств пилота-любителя, пилота коммерческой авиации и специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов в качестве альтернативного средства соблюдения требований Приложения 1 в отношении опыта. Квалификационная система подготовки и выдачи MPL и квалификационная система подготовки и оценки персонала по техническому обслуживанию воздушных судов подкрепляются положениями, содержащимися в PANS-TRG (Doc 9868), и эти положения будут постепенно расширяться, чтобы охватить другие категории авиационного персонала.

9.1.2 Традиционные методы подготовки основаны на накоплении установленного количества часов практического опыта и на освоении более усовершенствованных приемов по мере прохождения подготовки. Акцент делается на развитие самостоятельного мышления и индивидуальных навыков. Уровни приобретенных знаний и навыков затем подтверждаются во время дискретных проверок хода подготовки и окончательных тестов. В этом случае уровни эффективности работы курсантов во время прохождения подготовки оцениваются в сопоставлении с допусками, установленными полномочным органом по выдаче свидетельств. Риск в данном случае заключается в том, что учебная программа может быть просто ориентирована на подготовку кандидата к тому, чтобы он отвечал конкретным "критериям тестирования" в контексте свидетельства, квалификационной отметки или подтверждения, и на мало что еще. Например, хотя этот подход может быть приемлемым для удовлетворения потребностей, связанных с выполнением полетов на менее сложных самолетах, управляемых одним пилотом, полученные ограниченные знания и навыки могут затруднить плавный переход к выполнению полетов на воздушных судах с многочленным экипажем, осуществляющих коммерческие перевозки. В связи с этим многие авиакомпании вынуждены проводить дополнительную подготовку нанимаемых новых сотрудников для ликвидации пробелов в требуемой квалификации.

9.1.3 С другой стороны, программы квалификационной системы подготовки включают в себя постоянную оценку достижений обучаемого в сопоставлении с установленными показателями эффективности, полученными посредством детальных анализов служебных обязанностей/задач, которые подразделяются на квалификационные блоки, состоящие из ряда квалификационных элементов. Обучаемые не продвигаются вперед до тех пор, пока каждый элемент каждого блока не будет успешно достигнут. Особое внимание уделяется учету человеческого фактора и эффективному применению обоснованных принципов контроля факторов угрозы и ошибок и оптимизации работы экипажа.

Примечание. Определения терминов, связанных с квалификационной системой подготовки, содержатся в главе 1 PANS-TRG (Doc 9868).

9.2 КВАЛИФИКАЦИОННАЯ СИСТЕМА ПОДГОТОВКИ И ОЦЕНКИ

9.2.1 Вначале внедрение системы квалификационной подготовки будет зависеть от профессиональных разработчиков учебных программ, имеющих опыт соответствующей разработки учебных программ и средств их обеспечения с использованием методик системы организации обучения. УУО, желающее осуществлять такую подготовку, должна иметь хорошо определенную и эффективную организационную структуру со специально обученным персоналом для эффективного проведения подготовки и управления постоянными процессами оценки и "абсолютной классификации".

9.2.2 В главе 2 PANS-TRG (Дос 9868) приводятся общие положения, касающиеся квалификационной системы подготовки и оценки. Инструктивный материал для УУО, желающих применять квалификационную систему подготовки, содержится в документе Дос 9841.

9.2.3 Полномочным органам по выдаче свидетельств следует разработать общие требования, регулирующие организацию работы экзаменаторов, и предоставить инструктивный материал по следующим вопросам:

- а) отбор экзаменаторов и описание квалификационной системы подготовки и оценки;
- б) критерии эффективности, подлежащие учету экзаменатором при оценке каждого квалификационного аспекта;
- в) допустимые пределы, применяемые ко всем квалификационным тестам.

9.2.4 Подробная информация о квалификационных требованиях к инструкторам, экзаменаторам, инспекторам и разработчикам курсов содержится в дополнении к главе 5¹ PANS-TRG (Дос 9868). Инспекторы, отвечающие за организацию надзора за программами квалификационной системы подготовки, должны иметь квалификацию для выполнения следующих функций:

- а) Оценка заявки УУО на проведение обучения по программе квалификационной системы подготовки:
 - 1) проверка исходных данных УУО;
 - 2) рассмотрение заявки;
 - 3) оценка СУБП, при необходимости, и степени внедрения системы обеспечения качества;
 - 4) документирование выводов по итогам оценки.
- б) Оценка программы квалификационной системы подготовки:
 - 1) анализ результатов оценки потребностей в подготовке;
 - 2) оценка разработки курса подготовки;
 - 3) оценка обеспечения учебной программы (наземная подготовка, тренажерные устройства имитации полета (FSTD) и летная подготовка);

1. Это номер главы по поправке 2 к документу Дос 9868.

- 4) оценка методики анализа;
 - 5) подтверждение наличия у инструкторов и назначенных уполномоченных экзаменаторов требуемой квалификации и компетенции;
 - 6) оценка выводов в документации.
- с) Инспекция программы квалификационной системы подготовки:
- 1) инспекция помещений для наземной подготовки;
 - 2) инспекция помещений FSTD и комплексных учебно-тренировочных устройств, в зависимости от конкретного случая;
 - 3) инспекция средств летной или практической подготовки;
 - 4) инспекция системы ведения учета;
 - 5) оценка учебного процесса;
 - 6) документирование выводов по итогам инспекции.
- d) Осуществление контроля:
- 1) оценка риска;
 - 2) подготовка первоначального плана контроля;
 - 3) проведение оперативного рассмотрения учебной программы;
 - 4) изучение действий, предпринятых в целях улучшения положения дел и устранения недостатков;
 - 5) проведение обзора функциональных возможностей и эффективности практики УУО в области обеспечения качества (ОК) во время прохождения подготовки;
- Примечание. Дополнительная информация, касающаяся ОК, приводится в документе Doc 9841.*
- 6) документирование выводов, сделанных во время контроля;
 - 7) подготовка постоянного плана контроля.
- е) Анализ тенденций в целях определения направлений деятельности по утверждению и контролю.²

2. В зависимости от штата полномочного органа гражданской авиации отдельные инспекторы могут или не могут нести ответственность за этот квалификационный блок.

Глава 10

НАДЗОР ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА, ИМЕЮЩЕГО СВИДЕТЕЛЬСТВА

10.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

10.1.1 Пункт 1.2.5.1 Приложения 1 гласит, что "Договаривающееся государство, выдавшее свидетельство, дает гарантию в том, что его обладатель будет осуществлять права, предусмотренные данным свидетельством или соответствующими квалификационными отметками, лишь в том случае, если он сохраняет свою квалификацию, а его опыт последнего времени отвечает требованиям, установленным данным государством." Это обязывает каждое Договаривающееся государство определить в своих нормативных положениях соответствующие требования и иметь систему постоянного надзора и контроля за деятельностью обладателей свидетельств в целях непрерывного обеспечения безопасности операций.

10.1.2 Во многих государствах ответственность за постоянное ведение надзора возлагается на инспекторов по производству полетов ВГА или на инспекторов отдела PEL. Сферы применения деятельности по осуществлению надзора включают:

- a) степень соблюдения правил и практики безопасной эксплуатации;
- b) уровень квалификации с точки зрения конкретных минимальных требований к знаниям и умениям;
- c) годность лица к тому, чтобы иметь авиационный документ (критерии "годности и соответствия лица").

10.1.3 Там, где имеют место недостатки или инциденты, инспекторам следует определять, являются ли они единичными случаями или же свидетельствуют о системном сбое. Иногда внешне единичные события могут выявить тенденцию за продолжительный период времени, поэтому все результаты наблюдений и действия необходимо регистрировать для проведения последующих анализов.

10.2 ПРОЦЕСС ОЦЕНКИ РИСКА

10.2.1 Чтобы составить план осуществления надзора, следует провести оценку риска с целью выявления критических элементов авиационной системы и указания сфер наиболее эффективного применения ресурсов.

10.2.2 В документе Дос 9859 описывается, как можно создать и контролировать систему управления безопасностью полетов (СУБП) для организаций, связанных с авиацией. В документе Дос 9841 говорится о методе проведения оценки рисков УУО, в рамках которой определяется стратегия их снижения. Полномочному органу по выдаче свидетельств следует запрашивать у УУО копии их соответствующих планов управления рисками. Они позволят полномочному органу хорошо разобраться в ситуации, чтобы составить свой план ведения надзора за всеми УУО, независимо от того, осуществляют ли они эксплуатацию воздушных судов (или проводят подготовку диспетчеров УВД в рабочих условиях) при выполнении своих программ подготовки

персонала. Метод контроля факторов угрозы и ошибок (КУО) является действенным методом идентификации, оценки, категоризации и снижения рисков полномочным органом по выдаче свидетельств. КУО, как элемент требуемых знаний и квалификации обладателя свидетельства, направлен на определение взаимосвязей между безопасностью полетов и возможностями человека в динамичной эксплуатационной обстановке и на управление этими взаимосвязями. Примеры угроз включают неблагоприятные погодные условия, деятельность УВД, вызывающую сильное напряжение, аэродромные проблемы, характер местности и воздушного движения, ошибки при управлении воздушным судном и навигации на земле, технические проблемы, неправильная конфигурация воздушных судов и т. д.

10.2.3 Модель КУО в отношении условий работы летного экипажа подробно поясняется в дополнении С к главе 3 PANS-TRG (Дос 9868), а взаимосвязь между КУО и оптимизацией работы экипажа (ОРЭ) дополнительно поясняется в главе 2 части II документа Дос 9683. Модель КУО в отношении условий УВД поясняется в циркуляре 314. Кратко говоря, модель КУО подразделяется на следующие элементы: угрозы, ошибки, нежелательные состояния воздушного судна в условиях работы летного экипажа или нежелательные состояния в других условиях и меры противодействия. Ее можно использовать несколькими способами:

- а) *в качестве средства анализа состояния безопасности полетов:* эту модель можно сфокусировать на одном событии, например, при проведении анализа авиационного происшествия/инцидента, или использовать для определения системных закономерностей в большой подборке событий, например, при проведении эксплуатационных проверок;
- б) *в качестве средства лицензирования:* она помогает уточнить требования к характеристикам человека, определить его сильные и слабые стороны, а это позволяет определить квалификационные требования в более широкой перспективе управления безопасностью полетов;
- с) *в качестве учебного средства:* она помогает соответствующей организации повысить актуальность осуществляемых ею учебных мероприятий и соответственно повысить эффективность принимаемых профилактических мер организационного характера.

10.2.4 КУО является ценным инструментом лицензирования, помогающим идентифицировать возможные способы улучшения и укрепления системы выдачи свидетельств авиационному персоналу. Она предоставляет последовательный метод рассмотрения потенциальных угроз путем их определения, категоризации по уровням угрозы и применения затем мер противодействия, с тем чтобы они не представляли собой более угрозу для системы.

10.3 ПЕРИОДИЧЕСКИЕ ИНСПЕКЦИИ И ПРОВЕРКИ СВОЕВРЕМЕННОСТИ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ

10.3.1 В Приложении 1 делаются ссылки на квалификацию и предыдущий опыт, однако конкретные требования, касающиеся квалификации и предыдущего опыта, должны определяться Договаривающимися государствами (с учетом необходимости выполнения требований Приложения 6 к пилотам, занятым в международных коммерческих воздушных перевозках). Определение таких требований должно базироваться на системном подходе к предотвращению авиационных происшествий и включать процесс оценки рисков и анализа текущего производства полетов государства. Обычно предыдущий опыт определяется требованием выполнить определенное число процедур (например, взлетов и посадок или заходов на посадку по приборам) в течение непосредственно предшествующего конкретного периода времени (например, 90 дней в отношении взлетов и посадок). Следует также рассмотреть возможность предоставления разрешения выполнять некоторые требования за счет использования утвержденного FSTD (см. подробнее главу 7 настоящей части и пп. 9.4.1 и

9.4.2 части I, пп. 3.9.4.2 и 3.9.4.3 части II, и п. 7.4.1 раздела II части III Приложения 6). В выполнении требований к предыдущему опыту можно легко удостовериться путем проверки учетной документации компании или летных книжек пилотов.

Примечание. Летные книжки пилотов не требуется иметь на борту воздушных судов, осуществляющих международные полеты.

10.3.2 В главе 3 настоящей части приводятся требования к выдаче свидетельств и срокам действия каждого свидетельства. Система выдачи свидетельств, используемая полномочным органом по выдаче свидетельств, должна регистрировать детали каждого выданного авиационного документа, включая сведения о том, когда он должен быть продлен или когда его действительность должна быть вновь подтверждена. Проверки своевременности возобновления предоставляют возможность для осуществления повседневного надзора. Однако владелец свидетельства также несет ответственность за выполнение определенных государством требований к поддержанию квалификации и предыдущему опыту во всех случаях, когда он осуществляет предоставляемые свидетельством права.

10.3.3 Летные экзамены, связанные с возобновлением действия свидетельств или квалификационных отметок, могут проводиться инспекторами по производству полетов ВГА или другими назначенными лицами. Цель таких экзаменов – убедиться в том, что владелец свидетельства отвечает всем минимальным требованиям к знаниям и умениям для данного свидетельства. Хотя обладатели свидетельств, участвующие в системе, обычно демонстрируют уровень квалификации, превышающий минимальные требования, время от времени имеют место неудачи, связанные, возможно, с недостаточной подготовкой или излишним волнением.

10.3.4 Обладатели свидетельств, полностью или частично не сдавшие экзамен, могут повторно пройти проверку через короткий период времени, достаточный для того, чтобы проанализировать замечания и повысить уровень знаний или умений, однако допускать много попыток без соответствующей переподготовки весьма непродуктивно и небезопасно. Полномочному органу по выдаче свидетельств следует опубликовать правила, ограничивающие количество попыток, которые могут быть предприняты в определенный период времени. Количество неудачных попыток, связанных с конкретной учебной организацией или конкретным эксплуатантом воздушного транспорта, может свидетельствовать о системной проблеме и заслуживает более глубокого анализа.

10.4 НАДЗОР И ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНЫЕ ДЕЙСТВИЯ

10.4.1 Чтобы иметь прочную и эффективную систему надзора и контроля за деятельностью авиационного персонала, обладающего свидетельствами, каждое Договаривающееся государство должно иметь соответствующие законодательство и правила, а также систему обеспечения выполнения требований. Это означает, что законодательство должно предоставлять полномочному органу по выдаче свидетельств полномочия на:

- a) осуществление проверок и мониторинга в сферах безопасности полетов и авиационной безопасности;
- b) проведение расследований в отношении обладателей авиационных документов;
- c) приостановление действия или аннулирование свидетельств, квалификационных отметок, разрешений, утверждений или медицинских заключений или наложение условий их использования;
- d) предоставление освобождений;

- е) задержание воздушных судов и наложение запретов и условий в связи с невыполнением правил лицензирования.

10.4.2 Законодательство должно также предусматривать наказания, достаточные для удерживания от нарушения правил или злоупотребления системой и соответствующие положению дел в Договариваемом государстве. Наказания могут включать наложение денежных штрафов, приостановление действия документов, выданных полномочным органом по выдаче свидетельств, на установленные сроки или даже тюремное заключение в экстремальных случаях. Договариваемое государство должно установить уровень правоприменения, который может осуществляться полномочным органом по выдаче свидетельств ниже уровня системы уголовного правосудия.

10.4.3 Процесс проверок, надзора и мониторинга деятельности обладателей документов довольно подробно описывается в документе Doc 8335 и служит прочной основой, на которой следует разрабатывать систему постоянного надзора. Весь процесс начинается с разработки плана осуществления надзора. Этот план должен учитывать цели программы, имеющиеся ресурсы и типы и количество подлежащих проведению проверок. План должен включать следующее:

- а) *проведение запланированных надзорных проверок*: особое внимание следует уделять точной регистрации расхождений или несоблюдений ("кто, что, как и почему") для выполнения будущих анализов и действий;
- б) *анализ данных надзора*: после получения данных о результатах проверки, они должны быть изучены с целью определения проблемных областей, таких как несоблюдение правил, небезопасная практика, позитивные и негативные тенденции, отдельные недостатки или инциденты, причины невыполнения требований или установленные системные недостатки;
- в) *рассмотрение информации, полученной из внешних источников*: эта информация включает сообщения со стороны служб воздушного движения, военных органов, правоохранительных органов или широкой публики, которые могут предоставлять полезные дополнительные данные. Проблемы, выявленные на основе сообщений из внешних источников, могут потребовать их изучения;
- г) *определение соответствующего способа действий в зависимости от обстоятельств каждого дела*: инспектора должны проявлять трезвое суждение, прежде чем принимать решение о действиях, которые следует рекомендовать полномочному органу по выдаче свидетельств, после изучения информации, полученной в результате наблюдения или поступившей из других источников;
- е) *проведение расследования*: расследование отличается по характеру от надзора и проводится при необходимости получения всех доказательств, относящихся к обстоятельствам, вызывающим обеспокоенность; по завершении расследования инспектор может определить, что следует рекомендовать – реабилитацию или правоприменительные действия в соответствии с законом.

Примечание. Некоторые полномочные органы по выдаче свидетельств проводят различие между персоналом, осуществляющим надзор, и персоналом, проводящим расследование, чтобы уменьшить возможность возникновения конфликта интересов при выполнении этих двух задач.

КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ В РАМКАХ ПРОВЕРКИ НА ПЕРРОНЕ

Место проведения проверки: _____

Имя и фамилия инспектора: _____

Дата проверки: _____

Имя и фамилия пилота: _____

Адрес пилота: _____

Имеющееся свидетельство(а): _____

Имеющаяся квалификационная
отметка(и): _____

Имеющееся разрешение(я): _____

Класс медицинского свидетельства: _____

Действительно до: _____

Марка и модель воздушного судна: _____

Регистрационные знаки: _____

<i>Пункт</i>	<i>Удовлетвори- тельно</i>	<i>Неудовлетвори- тельно</i>	<i>Замечания</i>
Свидетельство пилота			
Требования к предыдущему опыту			
БОРТОВАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ			
Свидетельство о регистрации			
Сертификат летной годности			
Бортовой журнал			
Разрешение на бортовую радиостанцию			
Технический журнал самолета			
Руководство по летной эксплуатации самолета			
План полета УВД			
Инструктивная документация NOTAM			
Информация о массе и центровке			
Карты и схемы маршрута			
Инструктивная документация о метеоусловиях			
ПРОВЕРКА ВОЗДУШНОГО СУДНА			
Удостоверяющие записи о летной годности			
Общее состояние			
Примечания:			

Отдел выдачи свидетельств ВГА: _____

Подпись инспектора _____

Рис. II-10-1. Контрольный перечень в рамках проверки на перроне

10.4.4 В ходе расследования инспектор является основным сборщиком фактов и доказательств, а также аналитиком рассматриваемого дела. Учитывая возможные далеко идущие последствия любой рекомендации, исключительно важно, чтобы до принятия решения инспектор установил все факты, имеющие отношение к делу, на основе его/ее трезвого суждения, опыта и экспертных знаний в области авиации. Несмотря на желательность реабилитации обладателя свидетельства (посредством корректирующего обучения, консультирования или дальнейшего образования), если она возможна, инспектор должен сохранять объективность и без колебаний рекомендовать применение мер наказания, если обстоятельства требуют этого.

10.4.5 Инспектора должны постоянно проявлять навыки межличностных отношений и коммуникативные способности. Обмен информацией осуществляется наиболее эффективно, когда инспектор и лицо, с которым ведется беседа, создают атмосферу беспрепятственного обмена. Навыки устного общения, а также умение слушать собеседника очень важны для того, чтобы не упустить из виду существенную информацию. В ходе беседы необходимо помнить, что цель состоит в получении сведений путем свободного обмена информацией, а не в проведении допроса.

10.4.6 При проведении расследования инспектор получает доказательства из целого ряда источников. Собранные доказательства должны позволить подтвердить целесообразность либо реабилитации, либо правоприменительных действий. Например:

- a) полученное доказательство того, что пилот объявил органу УВД о возникновении аварийной ситуации во время захода на посадку, потому что на воздушном судне оставался малый запас топлива, является доказательством трезвого суждения и правильного поведения, и такое доказательство должно считаться достаточным основанием для того, чтобы инспектор остановил свой выбор на нецелесообразности последующих действиях или на реабилитации, а не на предположении, что пилот виновен в преднамеренном несоблюдении правил;
- b) полученное доказательство того, что пилот с просроченным медицинским свидетельством пилотировал воздушное судно или что пилот-курсант перевозил пассажира, или что лицо или организация осуществляли эксплуатацию негодных к полетам воздушных судов, зная об этом, являются примерами доказательства преднамеренного несоблюдения национальных авиационных правил, и надлежащим методом действий в случаях, когда преднамеренное несоблюдение правил подкрепляется доказательством, является правоприменение в соответствии с законом, а не реабилитация.

10.4.7 По завершении расследования и анализа доказательств инспектор определяет соответствующие действия и представляет полномочному органу по выдаче свидетельств рекомендацию об отсутствии необходимости в дальнейших действиях, о корректирующем обучении/реабилитации или о правоприменительных действиях.

10.4.8 Полномочный орган по выдаче свидетельств должен следить за тем, чтобы вся деятельность, ведущая к принимаемым мерам, полностью документировалась и чтобы все вопросы рассматривались своевременно и последовательно. Вопросы должны отслеживаться с целью обеспечения учета всех событий и регистрации окончательного решения любого вопроса. Этот процесс ведения документации исключительно важен для защиты полномочного органа от последующих исков о возмещении ущерба, которые могут возбуждаться недовольными лицами.

10.4.9 Один из видов надзора, который обычно проводится во многих аэропортах, заключается в инспекционной проверке гражданских воздушных судов на перроне. Периодичность и количество проверок воздушных судов или членов летного экипажа будет зависеть от имеющихся у полномочного органа по выдаче свидетельств ресурсов и результатов оценки степени риска. Документ Doc 8335 содержит инструктивный материал по проведению проверок на перроне операций коммерческого воздушного транспорта.

10.4.10 Пример контрольного перечня, который может быть адаптирован к общей проверке на перроне, приводится на рис. II-10-1.



Добавление к части II

ПРИМЕР КОНТРОЛЬНОГО ПЕРЕЧНЯ ВОПРОСОВ ПОЛНОМОЧНОГО ОРГАНА ПО ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ ДЛЯ ОЦЕНКИ ТЕСТА НА ВЛАДЕНИЕ ЯЗЫКОМ В СООТВЕТСТВИИ С КРИТЕРИЯМИ ИКАО

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Нижеприводимый пример контрольного перечня взят из добавления С к документу Doc 9835 и может использоваться для оценки теста на владение языком. Дополнительный инструктивный материал содержится в документе Doc 9835.

2. КОНСТРУИРОВАНИЕ ТЕСТА: ОПРЕДЕЛЕНИЕ КОНСТРУКТА И РАЗРАБОТКА ТЕСТОВЫХ ЗАДАНИЙ

Номер/ссылка	Вопрос	Ответ	Примечания
2.1	Разрабатывался ли данный тест для оценки владения навыками говорения и аудирования в соответствии с каждым элементом шкалы оценки языковых знаний ИКАО и холистическими критериями Приложения 1?	☐ ДА ☐ НЕТ	
2.2	Имеют ли все лица, ответственные за принятие решений, возможность ознакомиться с определением целевого назначения теста, в котором указаны цели теста и его целевая аудитория?	☐ ДА ☐ НЕТ	
2.3	Имеют ли все лица, ответственные за принятие решений, доступ к изложенному простым и понятным языком описанию и обоснованию тестового конструкта, в частности включающего в себя информацию о том, насколько он соответствует требованиям ИКАО к языковой компетентности?	☐ ДА ☐ НЕТ	
2.4	Соответствует ли тест принципам образцовой практики и этическим нормам, описание которых приводится в главе 6 документа ИКАО Doc 9835?	☐ ДА ☐ НЕТ	

Номер/ссылка	Вопрос	Ответ	Примечания
2.5	Делается ли в тесте акцент на дискретных заданиях, в частности, на проверке знания грамматики или отдельных лексических единиц?	☐ ДА ☐ НЕТ	
2.6	Предусматривает ли тест проведение специальной сессии аудирования с использованием отдельных заданий? <i>Примечание. Если понимание оценивается посредством проведения специальной сессии аудирования с использованием отдельных заданий, то это не должно делаться в ущерб оценке навыков общения.</i>	☐ ДА ☐ НЕТ	
2.7	Включает ли в себя тест компонент, предусматривающий исключительно речевое общение?	☐ ДА ☐ НЕТ	
2.8	Отражена ли в тесте специфика авиационной деятельности?	☐ ДА ☐ НЕТ	
2.9	Оценивает ли тест навыки владения разговорным языком в авиационном контексте?	☐ ДА ☐ НЕТ	
2.10	Воздержались ли разработчики от включения в тест таких заданий, которые требуют от испытуемого использования сугубо технической терминологии или лексики, применимой только в очень узком специальном контексте?	☐ ДА ☐ НЕТ	
2.11	Выводится ли итоговая оценка по самой низкой из оценок, полученных при проверке каждого из шести языковых навыков, включенных в квалификационную шкалу ИКАО?	☐ ДА ☐ НЕТ	

3. ВАЛИДНОСТЬ И НАДЕЖНОСТЬ ТЕСТА

Номер/ссылка	Вопрос	Ответ	Примечания
3.1	Имеют ли все лица, ответственные за принятие решений, доступ к написанным простым и понятным языком документам, подтверждающим валидность и надежность теста?	☐ ДА ☐ НЕТ	

<i>Номер/ссылка</i>	<i>Вопрос</i>	<i>Ответ</i>	<i>Примечания</i>
3.2	Имеют ли все лица, ответственные за принятие решений, возможность ознакомиться с описанием процесса разработки теста, включающем следующую информацию: а) краткие сведения о календарном графике разработки теста? б) отчет о каждом этапе разработки?	☐ ДА ☐ НЕТ ☐ ДА ☐ НЕТ	
3.3	Имеют ли все лица, ответственные за принятие решений, доступ к результатам оценки ожидаемого эффекта обратного влияния теста?	☐ ДА ☐ НЕТ	

4. ОЦЕНКА

<i>Номер/ссылка</i>	<i>Вопрос</i>	<i>Ответ</i>	<i>Примечания</i>
4.1	Документируется ли процесс оценки?	☐ ДА ☐ НЕТ	
4.2	Обеспечивается ли соблюдение аттестационных требований, предусматривающих проведение оценки как минимум двумя рецензентами и возможность проконсультироваться с третьим квалифицированным рецензентом в случае расхождения оценок?	☐ ДА ☐ НЕТ	
4.3	а) Документируется ли процесс начальной подготовки и повышения квалификации рецензентов? б) Ведется ли учет успеваемости рецензентов? в) Проводятся ли периодические документируемые проверки рецензентов?	☐ ДА ☐ НЕТ ☐ ДА ☐ НЕТ ☐ ДА ☐ НЕТ	

Номер/ссылка	Вопрос	Ответ	Примечания
4.4	Если оценка проводится с использованием новых технологий, в том числе с помощью технологий распознавания речи, то представлены ли изложенные простым и понятным языком очевидные данные, свидетельствующие о том, что полученные результаты соответствуют обычным рейтерским оценкам по всем компонентам квалификационной шкалы ИКАО?	☐ ДА ☐ НЕТ	

5. АДМИНИСТРАТИВНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ И ЗАЩИТА ТЕСТА

Номер/ссылка	Вопрос	Ответ	Примечания
Административное обеспечение теста			
5.1	Опубликован ли полный образец теста, включающий в себя следующие материалы: а) экзаменационные материалы для тестируемых (инструкции в печатной и электронной форме, т. е. выведенные на экран компьютера, и т. д.)? б) список инструкций или побудительных вопросов для экзаменатора-собеседника? в) документацию рейтера (тестовые ключи, шкала оценки, инструкции)? г) один образец полного комплекта аудиозаписей (задания на аудирование или побудительные вопросы и указания, используемые для полупрямого тестирования)? е) демонстрационный образец общения испытуемого с экзаменатором-собеседником?	☐ ДА ☐ НЕТ ☐ ДА ☐ НЕТ ☐ ДА ☐ НЕТ ☐ ДА ☐ НЕТ ☐ ДА ☐ НЕТ	
5.2	Существуют ли инструкции, указывающие объем и характер данных, которые рейтеры должны фиксировать в протоколе теста?	☐ ДА ☐ НЕТ	
5.3	Осуществляется ли четкое документирование инструкций для тестируемого, членов группы административного обеспечения теста и рейтеров?	☐ ДА ☐ НЕТ	

Номер/ссылка	Вопрос	Ответ	Примечания
5.4	Включаются ли в инструкции требования к оборудованию, людским ресурсам и помещениям, необходимым для проведения теста?	☐ ДА ☐ НЕТ	
5.5	Является ли помещение, где проводится тест, в меру комфортным, уединенным и тихим?	☐ ДА ☐ НЕТ	
5.6	Имеют ли все лица, ответственные за принятие решений, доступ к полному описанию методики и процедур проведения теста? Включает ли это описание информацию о следующих аспектах тестирования: а) правилах и порядке повторной сдачи теста? б) процедуре отчетности о результатах теста? с) порядке ведения документации? д) планах по обеспечению контроля качества, поддержанию теста на уровне требований и его постоянному совершенствованию? е) условиях приобретения теста?	☐ ДА ☐ НЕТ ☐ ДА ☐ НЕТ ☐ ДА ☐ НЕТ ☐ ДА ☐ НЕТ ☐ ДА ☐ НЕТ	
5.7	Установлен ли документально оформленный порядок подачи и рассмотрения апелляций, и доведена ли информация о правилах апелляции до испытуемых и лиц, ответственных за принятие решений в начале процесса тестирования?	☐ ДА ☐ НЕТ	
Защита теста			
5.8	Осуществляется ли документальное оформление полного описания мер защиты, необходимых для обеспечения целостности процесса тестирования, и предоставляется ли это описание всем лицам, ответственным за принятие решений?	☐ ДА ☐ НЕТ	
5.9	В случае использования побудительных вопросов и указаний для полупрямого тестирования, имеется ли достаточное количество версий теста, учитывая потребности, размеры и разнообразие тестируемой популяции?	☐ ДА ☐ НЕТ	

<i>Номер/ссылка</i>	<i>Вопрос</i>	<i>Ответ</i>	<i>Примечания</i>
5.10	Обеспечивается ли сохранение конфиденциальности тестовых материалов, предусматривающее запрет на их публикацию и на предоставление испытуемым до начала теста?	☐ ДА ☐ НЕТ	
5.11	Предоставляется ли всем лицам, ответственным за принятие решений, документированная стратегия, охватывающая все аспекты защиты теста?	☐ ДА ☐ НЕТ	

6. ВЕДЕНИЕ УЧЕТА

<i>Номер/ссылка</i>	<i>Вопрос</i>	<i>Ответ</i>	<i>Примечания</i>
6.1	Ведется ли аудио- или видеозапись всех тестов на владение навыками говорения, включающих общение между испытуемым и экзаменатором-собеседником?	☐ ДА ☐ НЕТ	
6.2	Хранятся ли оценочные листы и подтверждающая корректность оценок документация в течение установленного, документально зафиксированного и достаточно длительного периода времени, т. е. по крайней мере до тех пор, пока не истек срок подачи апелляций?	☐ ДА ☐ НЕТ	
6.3	Соответствует ли процесс ведения учета масштабам проводимого тестирования и ведется ли его документальное оформление?	☐ ДА ☐ НЕТ	
6.4	Документируется ли порядок представления отчетности об оценках, и хранятся ли ведомости с оценками лиц, прошедших тестирование, в течение всего срока действия их свидетельства пилота/диспетчера УВД?	☐ ДА ☐ НЕТ	
6.5	Обеспечивается ли строго конфиденциальное хранение результатов тестирования, и соблюдается ли правило, согласно которому они могут предоставляться только тестируемым, их спонсорам или работодателям, а также ведомству гражданской авиации, за исключением тех случаев, когда тестируемый дает письменное разрешение на передачу данной информации другому лицу или организации?	☐ ДА ☐ НЕТ	

7. ОРГАНИЗАЦИОННАЯ ИНФОРМАЦИЯ И ИНФРАСТРУКТУРА

Номер/ссылка	Вопрос	Ответ	Примечания
7.1	Предоставил ли поставщик услуг тестирования (TSP) на владение авиационным языком ясную информацию о своей компании и ее отношениях с другими организациями?	☐ ДА ☐ НЕТ	
7.2	Если TSP также оказывает услуги по языковой подготовке, то проводится ли четкое и документально оформленное разграничение между этими двумя видами деятельности?	☐ ДА ☐ НЕТ	
7.3	Имеет ли TSP достаточный штат квалифицированных экзаменаторов-собеседников и рецензентов, необходимый для проведения требуемых тестов?	☐ ДА ☐ НЕТ	
7.4	Предоставил ли TSP пояснения относительно того, каким образом тест поддерживается на уровне требований, и, в частности, как осуществляется его постоянное совершенствование?	☐ ДА ☐ НЕТ	

8. КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЧЛЕНАМ ГРУППЫ ТЕСТИРОВАНИЯ

Номер/ссылка	Вопрос	Ответ	Примечания
Знание документов ИКАО			
8.2	Знакомы ли все члены группы тестирования со следующими публикациями ИКАО? a) Соответствующие SARPS и Рекомендуемая практика, содержащиеся в Приложении 1? b) Холистические критерии (добавление 1 к Приложению 1) и шкала оценки языковых знаний ИКАО (дополнение А к Приложению 1)? c) <i>Руководство по внедрению требований ИКАО к уровню владения языком</i> (Дос 9835)? d) Классифицированные речевые образцы ИКАО на CD?	☐ ДА ☐ НЕТ ☐ ДА ☐ НЕТ ☐ ДА ☐ НЕТ ☐ ДА ☐ НЕТ	

Номер/ссылка	Вопрос	Ответ	Примечания
Группа по конструированию теста и разработке тестовых заданий			
8.3	Входят ли в группу по конструированию теста и разработке тестовых заданий лица, имеющие знания и опыт работы в области авиации, разработки языковых тестов и лингвистики?	☐ ДА ☐ НЕТ	
Группа административного обеспечения теста (администраторы и экзаменаторы-собеседники)			
8.4	Имеют ли администраторы теста и экзаменаторы-собеседники практическое знание методических рекомендаций по проведению теста, публикуемых тестирующей организацией?	☐ ДА ☐ НЕТ	
8.5	Демонстрируют ли экзаменаторы-собеседники владение языком, знание которого будет проверяться у испытуемых, как минимум на продвинутом уровне 5 по квалификационной шкале ИКАО и на профессиональном уровне 6, в том случае если тест предназначен для оценки языковой компетентности на уровне 6 по шкале ИКАО?	☐ ДА ☐ НЕТ	
8.6	Удалось ли экзаменаторам-собеседникам успешно завершить соответствующий профильный курс начальной подготовки?	☐ ДА ☐ НЕТ	
8.7	Удается ли экзаменаторам-собеседникам успешно проходить обучение на профильных курсах повышения квалификации по крайней мере один раз в год?	☐ ДА ☐ НЕТ	
8.8	Имеют ли экзаменаторы-собеседники соответствующие знания и практический опыт в сфере авиационной деятельности или языкового тестирования, или в обеих этих областях?	☐ ДА ☐ НЕТ	
Группа рецензентов			
8.9	Демонстрируют ли рецензенты владение языком, знание которого будет проверяться у испытуемых, как минимум на продвинутом уровне 5 по квалификационной шкале ИКАО и на профессиональном уровне 6, в том случае если тест предназначен для оценки языковой компетентности на уровне 6 по шкале ИКАО?	☐ ДА ☐ НЕТ	

<i>Номер/ссылка</i>	<i>Вопрос</i>	<i>Ответ</i>	<i>Примечания</i>
8.10	Обладают ли рейтеры знанием авиационного английского языка, и владеют ли они той лексикой и грамматическими конструкциями, которые, по всей вероятности, будут встречаться в речи тестируемых при ответе на тестовые задания, а также в ходе общения с рейтером и экзаменатором-собеседником?	☐ ДА ☐ НЕТ	
8.11	Удалось ли рейтерам успешно завершить соответствующий профильный курс начальной подготовки?	☐ ДА ☐ НЕТ	
8.12	Удастся ли рейтерам успешно проходить обучение на профильных курсах повышения квалификации по крайней мере один раз в год?	☐ ДА ☐ НЕТ	