

**Положения документов ИКАО  
в отношении профессионально-технического образования  
авиационных специалистов гражданской авиации**

Международный, трансграничный и экстерриториальный характер деятельности гражданской авиации предопределяет **принцип взаимного признания** удостоверений о годности к полётам и удостоверений /свидетельств о квалификации авиационного персонала/. Этот принцип закреплён в статье 33 «Признание удостоверений и свидетельств» Главы IV «Меры содействия аэронавигации» Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция 1944 года):

*«Удостоверения о годности к полётам и 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».*

Одним из основополагающих элементов при заключении межгосударственных двусторонних или многосторонних соглашений о воздушном сообщении является принцип взаимного признания. Таким образом, выполнение Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPs) в отношении условий выдачи удостоверений/свидетельств о квалификации авиационных специалистов фактически носит обязывающий характер для государств, участвующих в выполнении и/или обеспечении международных полётов гражданских воздушных судов.

Основные квалификационные требования, включая содержания программ подготовки, уровня владения английским языком с учётом знания специализированной авиационной терминологии, требования к элементам медицинского освидетельствования авиационного персонала изложены в Приложении 1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу» к Конвенции о международной гражданской авиации «. Этим же Приложением вводится следующее понятие **«утверждённой учебной организации»**:

*«Организация, утверждённая Договаривающимся государством и функционирующая под его контролем в соответствии с требованиями Приложения 1 для проведения подготовки по утверждённой программе».*

В Приложении 19 к Чикагской конвенции «Управление безопасностью полётов» содержатся положения в отношении условий утверждения учебной организации, которая в ходе предоставления своих услуг сталкивается с рисками для безопасности полётов при производстве полётов воздушных

судов. Дополнительный инструктивный материал содержится в *Руководстве по управлению безопасностью полётов (РУБП) (Doc 9859)*.

Инструктивный материал, касающийся порядка утверждения организаций, осуществляющих подготовку авиационных специалистов, содержится в *Руководстве по утверждению организаций по подготовке персонала (Doc 9841)*, целью которого является предоставление полномочному органу по выдаче свидетельств информацию и рекомендации относительно выполнения Стандартов Приложения 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", касающихся утверждения учебных организаций.

Развёрнутые требования к квалификационной системе подготовки и оценки авиационных специалистов, включая специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов, по организации воздушного движения (ОрВД), по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ATSEP), диспетчеров УВД, персонала аэродрома и других авиационных специалистов изложены в Правилах аэронавигационного обслуживания (PANS-Training) «Подготовка персонала» (Doc 9868).

Примечательно, что концептуально в квалификационной системе подготовки специалистов предусмотрена прямая подотчётность за качество и соответствие проводимой подготовки установленным требованиям полномочному органу государства по выдаче свидетельств. Так, например, в США в проведении выпускного экзамена в утверждённой учебной организации принимают участие, как минимум, два штатных инспектора Федеральной авиационной администрации США, имеющих соответствующую профессиональную квалификацию. Результаты такого независимого освидетельствования, проводимые в соответствии с утверждённой государством методикой, являются определяющими при выдаче удостоверения/свидетельства авиационного специалиста.

В пункте 1.1.1. ранее упомянутого Doc 9841 сказано следующее: «УУО (Утверждённая Учебная Организация) – это организация, утверждённая полномочным органом по выдаче свидетельств для проведения обучения авиационного персонала по конкретным утверждённым учебным программам в целях выдачи свидетельств. В качестве необходимого условия для прохождения процесса утверждения эта организация должна продемонстрировать, что имеющиеся в её распоряжении кадровые и финансовые ресурсы и оборудование, а также порядок работы способствуют достижению соответствия требуемым стандартам...».

При проведении проверок ИКАО в рамках механизма непрерывного мониторинга *Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полётов (МНМ-УППКБП)* отклонение от процедуры утверждения учебных организаций относится к числу **существенных недостатков**, имеющих отношение к порядку выдачи свидетельств авиационному персоналу (PEL), что в свою очередь

расценивается как отклонение от положений статьи 33 Чикагской конвенции в части обеспечения принципа взаимного признания.

В частности, комиссией ИКАО, осуществлявшей проверку Российской Федерации в 2015 – 2016 гг. в рамках МНМ-УППКБП, в числе «наивысших приоритетов» по разделу PЕL проверки была записана рекомендация: «8) Установить и внедрить эффективную программу надзора для контроля за работой экзаменаторов и преподавателей утверждённых учебных организаций».

К числу «прочих приоритетов» комиссия ИКАО отнесла:

«6) Разработать подробный порядок утверждения национальных и иностранных учебных организаций.

7) Разработать детальные процедуры и инструктивные указания в отношении содержания учебных и процедурных руководств национальных и иностранных учебных организаций.

8) Ввести детальные процедуры и инструктивные указания в отношении системы управления качеством для национальных и иностранных учебных организаций».

В этой связи уместно упомянуть статью 37 «Принятие международных стандартов и процедур» Чикагской конвенции, где сказано:

*«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 авронавигации и совершенствовать её».*

В резолюции Ассамблеи ИКАО А37-1 подчеркнуто, что «...взаимное доверие между государствами, а также уверенность общественности в безопасности воздушных перевозок зависят от доступа к адекватной информации, касающейся внедрения международных SARPS...»

1 января 2014 года с целью реализации положений добавления D резолюции Ассамблеи ИКАО А38-12 в ИКАО был создан *Международный информационный-координационный центр подготовки авиационного персонала (GAT)*, который отвечает за планирование, организацию и координацию всех мероприятий ИКАО по подготовке авиационного персонала для обеспечения действенной, эффективной и унифицированной реализации политики в области обучения авиационных специалистов.

GAT состоит из трёх подразделений, ответственных за:

- реализацию программы TRAINAIR PLUS (TPP);
- разработку и структуру программ подготовки (TDD);
- оценки и консалтинговые услуги в области подготовки (TAC).

Среди прочего, в рамках программы TRAINAIR PLUS осуществляется оценка авиационных учебных организаций и программ подготовки на предмет их соответствия требованиям SARPS ИКАО. Организации, соответствующие таким требованиям, получают признание в качестве участников программы TRAINAIR PLUS.

Несмотря на отсутствие обязательных требований в отношении такой оценки, сам факт участия в программе TRAINAIR PLUS способствует не только распространению передового опыта в области подготовки авиационного персонала, но и имеет положительный коммерческий эффект в силу фактора повышения доверия к качеству образовательного процесса со стороны потенциальных клиентов. В настоящее время ТРР включает около 70 высоко зарекомендовавших себя учебных заведений по всему миру, и её осуществление полностью отвечает потребностям участвующих в ней сторон. ТРР быстро и стабильно развивается, что демонстрирует интерес авиационного образовательного сообщества к этому подходу.

Как среди участников программы TRAINAIR PLUS, так и в государствах-членах ИКАО не существует ни одной учебной организации, совмещающей подготовку специалистов для различных видов транспорта.

Безусловно, любое государство-член ИКАО суверенно в своих решениях относительно выбора подходов к подготовке авиационных специалистов. Однако отход от международных Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО очевидно ограничит возможности государства по взаимовыгодному обмену передовой практикой, что в свою очередь снизит коммерческую привлекательность его учебных заведений, ставя под угрозу существующие и будущие соглашения о воздушном сообщении с другими странами в силу неисполнения условий для соблюдения принципа взаимного признания. Все эти факторы будут способствовать снижению уровня безопасности полётов и коммерческих показателей отрасли в целом.