

Руководство по выдаче свидетельств авиационному персоналу

Часть 3

**Выдача свидетельств и классификация диспетчеров управления
воздушным движением гражданской авиации Туркменистана**

Ашхабад 2018

Лист регистрации изменений и дополнений
Об издании поправок сообщается в соответствующие организации.

Ниже приводится форма для регистрации поправок.

№	Дата издания	Дата внесения	Кем внесено	Примечание

Оглавление

Лист регистрации изменений и дополнений	2-2
Оглавление	2-3
Глава 1 Определения и общие положения, касающиеся свидетельств	2-4
1.1 Определения	2-4
1.2 Общие положения	2-11
1.3 Права обладателя свидетельств	2-12
1.4 Годность по состоянию здоровья	2-12
1.5 Действительность свидетельств	2-14
1.6. Ограниченная годность по состоянию здоровья	2-14
1.7 Употребление психоактивных веществ	2-15
1.8 Подготовка по утвержденной программе и утвержденная учебная организация	2-15
1.9 Владение языками	2-16
Глава 2 Свидетельства и квалификационные отметки диспетчера УВД	2-17
2.1 Общие правила, касающиеся свидетельств и квалификационных отметок диспетчеров УВД	2-17
2.2 Квалификационные отметки диспетчера УВД	2-18
2.3 Права обладателя квалификационной отметки диспетчера УВД и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав	2-21
2.4 Требования к кандидатам, предъявляемые при внесении квалификационных отметок о допуске к работе руководителем полетов, старшим диспетчером, диспетчером-инструктором УВД	2-22
2.5 Дополнительные положения	2-27
Глава 3 Классификация диспетчеров УВД	2-29
3.1. Требования к кандидатам, предъявляемые при присвоении классной квалификации диспетчера УВД	2-29
3.2 Диспетчер УВД 3-го класса	2-30
3.3 Диспетчер УВД 2-го класса	2-31
3.4 Диспетчер УВД 1-го класса	2-31
3.5 Оценки при тестировании	2-32
Глава 4. Требования к владению языками, используемыми в радиотелефонной связи	33
4.1 Общие положения	33
Дополнение А. Холистические критерии	Ошибка! Закладка не определена.
Дополнение В. Шкала ИКАО для оценки уровня владения языком Профессиональный, продвинутый и рабочий уровни	34
Дополнение В-1. Уровень ниже рабочего, начальный уровень и уровень ниже начального	35

Глава 1 Определения и общие положения, касающиеся свидетельств

1.1 Определения

В тех случаях, когда в настоящем Руководстве употребляются приведенные ниже термины, они имеют следующие значения:

Адаптированная модель квалификационных требований. Совокупность квалификационных требований, включая их соответствующее описание и критерии эффективности, основанная на квалификационных рамках ИКАО и используемая Организацией для разработки системы квалификационной подготовки и оценки специалистов конкретных категорий.

Аэростат. Воздушное судно легче воздуха, не приводимое в движение двигателем. В рамках данного Приложения это определение относится к свободным аэростатам.

Авиационный персонал. К авиационному персоналу относятся лица, имеющие специальную подготовку и осуществляющие деятельность по организации, выполнению, обеспечению и обслуживанию полетов воздушных судов.

Администрация гражданской авиации Туркменистана (в дальнейшем АГАТ) – уполномоченный государством орган, на который возложены функции государственного управления и контроля в области деятельности гражданской авиации.

Бортовое электронное оборудование. Термин, обозначающий любое электронное устройство, включая его электрическую часть, предназначенное для использования на борту воздушного судна, в том числе радиооборудование, система автоматического управления полетом и приборное оборудование.

Вертолет. Воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении.

Вид воздушных судов. Классификация воздушных судов на основе установленных основных характеристик, например, самолет, вертолет.

Воздушное судно. Любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности.

Винтокрыл. Летательный аппарат тяжелее воздуха, приводимый в движение силовой установкой и поддерживаемый в полете за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами.

Врачебно-летная экспертная комиссия (ВЛЭК). Назначенная руководителем АГАТ по представлению полномочного органа по выдаче свидетельств комиссия с целью выдачи медицинских заключений авиационному персоналу по результатам медицинского освидетельствования.

Врач-эксперт, член врачебно-летной экспертной комиссии. Врач, который имеет подготовку по одной из клинических специальностей (терапия, хирургия, неврология, офтальмология, оториноларингология) и авиационной медицине, и осуществляет медицинское освидетельствование кандидатов на получение,

возобновление, продление срока действия свидетельства, квалификационных или особых отметок, для которых установлены требования по состоянию здоровья.

Примечание. Предполагается, что медицинские эксперты поддерживают свои профессиональные знания на современном уровне.

Воздушное судно. Любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности.

Воздушное судно, для эксплуатации которого требуется второй пилот. Тип воздушного судна, для эксплуатации которого требуется второй пилот, как определено в сертификате типа или сертификате эксплуатанта.

Воздушное судно, сертифицированное для полетов с одним пилотом. Тип воздушного судна, которое по решению государства регистрации, принятому во время сертификации, может безопасно эксплуатироваться летным экипажем минимального состава, а именно одним пилотом.

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.

Внешний командир воздушного судна. Внешний пилот, назначенный эксплуатантом для выполнения функций командира и ответственный за безопасное выполнение полета.

Внешний пилот. Лицо, которому поручено эксплуатантом выполнять необходимые обязанности по выполнению полета дистанционно пилотируемого воздушного судна и которое манипулирует соответствующими органами управления полетом в течение времени полета.

Возможности человека. Способности человека и пределы его возможностей, влияющие на безопасность и эффективность авиационной деятельности.

Время наземной тренировки по приборам. Время, в течение которого пилот отрабатывает на земле имитируемый полет по приборам на тренажерном устройстве имитации полета, утвержденном полномочным органом по выдаче свидетельств.

Время полета (налет) по приборам. Время, в течение которого пилот пилотирует воздушное судно исключительно по приборам без использования внешних ориентиров.

Время полета планера. Общее время нахождения в полете на буксире или без буксира с момента начала движения планера при взлете и до момента его остановки по окончании полета.

Второй пилот. Имеющий свидетельство пилот, который выполняет любые функции пилота, кроме функций командира воздушного судна; исключение составляет пилот, находящийся на борту воздушного судна исключительно с целью прохождения летной подготовки.

Государственная программа по безопасности полетов (ГосПП). Единый комплекс правил и видов деятельности, нацеленных на повышение безопасности полетов.

Дирижабль. Летательный аппарат легче воздуха, приводимый в движение двигателем.

Диспетчер УВД с квалификационной отметкой в свидетельстве. Диспетчер УВД, имеющий свидетельство и действительные квалификационные отметки, соответствующие осуществляемым им правам.

Дистанционно пилотируемая авиационная система (ДПАС). Дистанционно пилотируемое воздушное судно, связанный с ним пункт дистанционного пилотирования, необходимые линии управления и контроля и любые другие элементы, указанные в утвержденном проекте типа.

Дистанционно пилотируемое воздушное судно (ДПВС). Беспилотное воздушное судно, пилотируемое с пункта дистанционного пилотирования.

Зачет. Признание альтернативного средства или полученной ранее квалификации.

Значительные. В контексте медицинских положений главы 6 слово "значительные" означает такую степень или такой характер отклонения, которые могут угрожать безопасности полета.

Категории воздушных судов. С учетом воздействия спутной турбулентности и максимальной взлетной массы воздушные суда подразделяются на:

- легкие, с максимальной взлетной массой 7 тонн и менее, но более 750 кг;
- средние, с максимальной взлетной массой менее 136 и более 7 тонн;
- тяжелые, с максимальной взлетной массой 136 тонн и более.

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.

Квалификационный блок. Дискретная функция, состоящая из ряда квалификационных элементов.

Квалификация. Сочетание умений, знаний и установок, требуемых для выполнения задачи на предписанном уровне.

Командир воздушного судна. Может быть лицо, имеющее действующий сертификат (свидетельство) пилота (летчика), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном данного типа и руководства экипажем. Командиром воздушного судна признается пилот (летчик), осуществляющий самостоятельное управление воздушным судном, где экипаж состоит из одного пилота (летчика), а также курсант (студент) летного учебного заведения, выполняющий самостоятельное управление воздушным судном в соответствии с программой летной подготовки.

Командир воздушного судна под наблюдением (квс-стажер). Второй пилот, выполняющий под наблюдением командира воздушного судна, допущенного к

инструкторской работе, обязанности и функции командира воздушного судна в соответствии с утвержденной программой летной подготовки.

Коммерческая воздушная перевозка. Полет воздушного судна для перевозки пассажиров, грузов или почты за плату или по найму.

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.

Примечание. дополнение С к главе 1 части II Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (PANS-TRG, Doc 9868) и циркуляр 314 "Контроль факторов угрозы и ошибок (КУО) при управлении воздушным движением".

Критерии эффективности. Простое, поддающееся оценке изложение требуемого результата квалификационного элемента и описание критериев, используемых для определения того, достигнут ли требуемый уровень эффективности.

Летное мастерство. Постоянное принятие правильных решений с использованием глубоких знаний, навыков и установок для выполнения целей полета.

Линия управления и контроля (С2). Линия передачи данных между дистанционно пилотируемым воздушным судном и пунктом дистанционного пилотирования в целях управления полетом.

Медицинский эксперт. Врач, назначенный полномочным органом по выдаче свидетельств, обладающий квалификацией и опытом практической работы в области авиационной медицины, а также квалификацией в области определения и оценки медицинских показаний, которые могут затрагивать безопасность полетов.

Примечание 1. Медицинские эксперты проводят оценку медицинских заключений, представленных полномочному органу по выдаче свидетельств членами врачебной комиссии.

Примечание 2. Предполагается, что медицинские эксперты поддерживают свои профессиональные знания на современном уровне.

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

Могут привести. В контексте медицинских положений главы 6 слова "могут привести" означают такую вероятность наступления нетрудоспособности, которая неприемлема для соответствующего медицинского эксперта.

Налет с инструктором. Полетное время, в течение которого какое-либо лицо проходит летную подготовку на борту воздушного судна с инструктором, имеющим действующее свидетельство и соответствующие квалификационные отметки.

Ночь. Период времени между концом вечерних гражданских сумерек и началом утренних гражданских сумерек или иной такой период между заходом и восходом солнца. Гражданские сумерки заканчиваются вечером, когда центр

солнечного диска находится на 6° ниже горизонта, и начинаются утром, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта.

Обнаружение и предотвращение. Способность видеть, воспринимать или обнаруживать находящиеся поблизости воздушные суда или другие опасности и предпринимать надлежащие действия.

Обслуживание ОВД на основе наблюдения. Термин, используемый в отношении одного из видов обслуживания, обеспечиваемого непосредственно с помощью системы наблюдения ОВД.

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.

Особая отметка. Запись, сделанная в свидетельстве о предоставлении особых прав, об ограничении или подтверждении прав, при осуществлении его обладателем деятельности в соответствии с присвоенной ему квалификацией.

Ошибка. Действие или бездействие члена эксплуатационного персонала, которое приводит к отступлению от намерений или ожиданий организации, или этого члена эксплуатационного персонала.

Пилотировать. Манипулировать органами управления воздушного судна в течение полетного времени.

Планер. Воздушное судно тяжелее воздуха, не приводимое в движение двигателем, подъемная сила которого создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

План полета. Определенные сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна, представляемые органам обслуживания воздушного движения.

Подготовка по утвержденной программе. Подготовка, осуществляемая под контролем назначенного лица и по программе, утвержденной полномочным органом по выдаче свидетельств.

Полетное время; время полета - вертолеты. Общее время с момента начала вращения лопастей несущих винтов вертолета до момента полной остановки вертолета по окончании полета и прекращения вращения лопастей несущих винтов.

Полетное время; время полета - самолеты. Общее время с момента начала движения самолета с целью взлета до момента его полной остановки по окончании полета.

Вышеуказанный термин «полетное время; время полета» является синонимом общепринятых терминов «полное полетное время» или «время от уборки до установки колодок», которое измеряется с момента начала движения самолета с целью взлета до момента его полной остановки по окончании полета.

Полет по маршруту. Полет из пункта отправления в пункт прибытия по заранее запланированному маршруту с использованием стандартных навигационных процедур.

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

Примечание. В положениях данного руководства считается, что АГАТ возлагает на полномочный орган по выдаче свидетельств ответственность за следующее:

- оценку подготовленности кандидата к получению свидетельства или квалификационной отметки;
- выдачу, подтверждение и приостановление действия свидетельств и квалификационных отметок;

Приборное время. Время полета по приборам или время наземной тренировки по приборам на тренажерных устройствах имитации полета.

Придание силы свидетельству (сертификату). Действие, в результате которого полномочный орган по выдаче свидетельств вместо выдачи собственного свидетельства признает свидетельство (сертификат), выданное другим государством (другим ведомством), в качестве равноценного его собственному свидетельству(сертификату).

Психоактивные вещества. Алкоголь, опиоиды, каннабиноиды, седативные средства и гипнотические препараты, кокаин, другие психостимулирующие средства, галлюциногены и летучие растворители; табак и кофеин исключены.

Пункт дистанционного пилотирования (ПДП); станция внешнего пилота. Элемент дистанционно пилотируемой авиационной системы, включающий оборудование, используемое для пилотирования дистанционно пилотируемого воздушного судна.

Самолет. Воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

Самостоятельный налет – дистанционно пилотируемые авиационные системы. Время полета, в течение которого внешний пилот-курсант управляет дистанционно пилотируемой авиационной системой самостоятельно.

Система контроля качества. Документально оформленные организационные процедуры и принципы, внутренний аудит этих принципов и процедур, обзор системы управления и выдача рекомендаций по повышению качества.

Стажер (летного или кабинного экипажа). Имеющий свидетельство или удостоверение на право выполнения полетов специалист, который выполняет функции соответствующего члена экипажа под контролем назначенного для этих целей лица, с целью прохождения летной подготовки (практической работы).

Система наблюдения ОВД. Общий термин, под которым в отдельности понимаются системы ADS-B, ПОРЛ, ВОРЛ или любая другая сопоставимая наземная система, позволяющие опознать воздушное судно.

Примечание. Сопоставимой наземной системой является система, которая в результате проведения сравнительной оценки или использования другой методики продемонстрировала, что обеспечиваемый ею уровень безопасности полетов и характеристик соответствует аналогичному показателю моноимпульсного ВОРЛ или превышает его.

Тип воздушных судов. Все воздушные суда одной и той же принципиальной конструкции, в том числе все их модификации, за исключением тех, которые приводят к изменению пилотажных или летных характеристик.

Угроза. События или ошибки, которые происходят вне сферы компетенции члена эксплуатационного персонала, повышают сложность эксплуатации и которыми необходимо управлять для поддержания допустимого уровня безопасности.

Утвержденная учебная организация. Организация, утвержденная государством и функционирующая под его контролем в соответствии с государственными требованиями для проведения подготовки по утвержденной программе.

Член врачебной комиссии. Врач, прошедший подготовку и имеющий практические навыки в области авиационной медицины и опыт работы в авиации, который назначается полномочным органом для проведения медицинских освидетельствований годности по состоянию здоровья кандидатов на получение свидетельств или квалификационных отметок, для которых установлены требования по медицинскому освидетельствованию.

Член летного экипажа. Имеющий свидетельство член экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном в течение полетной смены.

Член кабинного экипажа. Имеющий свидетельство член экипажа, на которого возложены обязанности, не связанные с управлением воздушным судном в течение полетной смены.

1.2 Общие положения.

1.2.1. Настоящее руководство по выдаче свидетельств и классификация диспетчеров управления воздушным движением гражданской авиации Туркменистана (далее Руководство) разработано на основании статьи 37 Воздушного Кодекса Туркменистана, государственных авиационных правил «Выдача свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации Туркменистана», в соответствии Приложения 1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу» к Конвенции о международной гражданской авиации (ИКАО), а также Doc 9379 ИКАО "Руководство по созданию государственной системы выдачи свидетельств авиационному персоналу и управлению этой системой" и с учетом международной практики.

1.2.2. Руководством устанавливается:

- вид свидетельства и квалификационных отметок, выдаваемых диспетчерам управления воздушным движением;
- требования к кандидатам на получение свидетельств и квалификационных отметок диспетчерам управления воздушным движением;
- права обладателей свидетельств;
- требования к кандидатам на присвоение класса специалиста.

1.2.3. Данное Руководство распространяется на диспетчеров управления воздушным движением гражданской авиации Туркменистана, а также кандидатов на получение свидетельств.

1.2.4. Требования настоящего Руководства обязательны для исполнения всеми гражданами и юридическими лицами, осуществляющие деятельность в области гражданской авиации Туркменистана.

1.2.5. Применяемый в тексте настоящего Руководства термин "свидетельство" имеет то же значение, что и используемые в Конвенции выражения "удостоверение о квалификации и свидетельство", "свидетельство или удостоверение" и "свидетельство".

1.2.6. В соответствии с положением настоящего Руководства, полномочный орган по выдаче свидетельств выдает диспетчерам управления воздушным движением гражданской авиации Туркменистана, имеющему специальную подготовку, «Свидетельство диспетчера управления воздушным движением».

1.2.7. К выполнению функций диспетчера управления воздушным движением не допускается лица, не имеющие действительного свидетельства, отвечающего

требованиям настоящего Руководства и соответствующим обязанностям, которые это лицо должно выполнять.

1.3 Права обладателя свидетельств.

1.3.1. Полномочный орган по выдаче свидетельств не предоставляет обладателю свидетельства никаких других прав, кроме тех, которые предусмотрены данным свидетельством. Обладатель свидетельства пользуется правами, предусмотренными данным свидетельством, лишь в том случае, если он сохраняет свою квалификацию в соответствии с требованиями настоящего Руководства.

1.4 Годность по состоянию здоровья.

Примечание. Инструктивный материал изложен в Руководстве «Медицинская сертификация авиационных специалистов гражданской авиации Туркменистана».

1.4.1 Свидетельства диспетчера управления воздушным движением выдается лицам авиационного персонала, имеющим «Медицинское заключение» (сертификат) третьего класса. «Медицинское заключение» (сертификат) является неотъемлемой частью свидетельства.

1.4.2 Продолжительность срока действия «Медицинского заключения» (сертификата) начинается со дня окончания проведения медицинского освидетельствования специалистами (врачами) ВЛЭК.

1.4.3 Срок действия «Медицинского заключения» (сертификата) устанавливается на срок не превышающий 48 месяцев.

1.4.4 Если обладателями свидетельства диспетчера УВД являются лица старше 40 лет, срок действия сокращается до 24 мес.

1.4.5 Если обладателями свидетельства диспетчера УВД являются лица старше 50 лет, срок действия сокращается до 12 мес.

Примечание. Окончание срока действия «Медицинского заключения» (сертификата) определяется днем, предшествующим дате, указанной в «Медицинском заключении» (сертификате).

1.4.6 Срок действия «Медицинского заключения» (сертификата) может быть продлен по усмотрению медицинского эксперта (председателя ВЛЭК) на срок до 45 дней.

1.4.7 Срок действия «Медицинского заключения» (сертификата) может быть сокращен по клиническим показаниям.

1.4.8 Диспетчеры УВД не пользуются своими правами, указанными в свидетельствах, если не имеют действующего «медицинского заключения» (сертификата), соответствующего их свидетельствам.

1.4.9 По представлению полномочного органа по выдаче свидетельств приказом руководителя АГАТ назначается председатель врачебно-летной экспертной комиссии (председатель ВЛЭК), который несет ответственность за координацию результатов освидетельствования, оценку выводов в отношении годности по состоянию здоровья и выдачу соответствующего медицинского заключения.

1.4.10 Полномочный орган по выдаче свидетельств рассматривает представленные председателем ВЛЭК кандидатуры членов врачебно-летной экспертной комиссии (ВЛЭК), имеющих соответствующую квалификацию и разрешение на медицинскую практику, для медицинского освидетельствования состояния здоровья кандидатов с целью выдачи или возобновления свидетельств, или квалификационных отметок.

1.4.11 Члены ВЛЭК должны иметь подготовку в области авиационной медицины и на регулярной основе повышать свою квалификацию.

1.4.12 Члены ВЛЭК должны быть знакомы с условиями, в которых обладатели свидетельств и квалификационных отметок, выполняют свои обязанности.

1.4.13 Кандидаты на получение свидетельств или квалификационных отметок, для получения которых определяется годность по состоянию здоровья, подписывают и представляют члену врачебной комиссии заявление о том, проходили ли они ранее такой осмотр, и, если да, сообщают дату, место и результаты последнего осмотра. Они информируют члена ВЛЭК о том, имели ли место ранее случаи отказа в выдаче, аннулирования или приостановления действия медицинского заключения, и, если да, о причинах такого отказа, аннулирования или приостановления действия.

1.4.14 О любом ложном заявлении, сделанном кандидатом на получение свидетельства или квалификационной отметки членам ВЛЭК, сообщается в полномочный орган по выдаче свидетельств для принятия соответствующих мер.

1.4.15 Закончив медицинское освидетельствование кандидата, член ВЛЭК представляет председателю подписанное заключение, подробно излагая результаты освидетельствования и давая свои выводы в отношении годности по состоянию здоровья.

1.4.16 Полномочный орган по выдаче свидетельств может воспользоваться услугами независимых медицинских экспертов, когда необходимо оценить результаты заключений, представленных членами ВЛЭК. В качестве таких экспертов также могут выступать специалисты других государств.

1.4.17 От члена ВЛЭК требуется, чтобы он представлял достаточно информации для выдачи ВЛЭК медицинских заключений.

Примечание. Цель такой информации заключается в том, чтобы убедиться, что члены врачебной комиссии отвечают действующим стандартам добросовестной врачебной практики и оценки факторов риска с точки зрения авиационной медицины. Инструктивный материал по оценке факторов риска с точки зрения авиационной медицины содержится в руководстве «Медицинская сертификация авиационных специалистов гражданской авиации Туркменистана».

1.4.18 Неуклонно соблюдается принцип конфиденциальности медицинской информации.

1.4.19 Все медицинские заключения и записи хранятся в защищенном помещении, и доступ к ним предоставляется только уполномоченному персоналу.

1.4.20 В целях этики, член врачебной комиссии определяет, в каком объеме относящаяся к делу медицинская информация представляется соответствующим должностным лицам полномочного органа по выдаче свидетельств.

1.5 Действительность свидетельств.

1.5.1 Владелец свидетельства осуществляет права, предусмотренные данным свидетельством или соответствующими квалификационными отметками лишь в том случае, если он поддерживает ^{свою} квалификацию, отвечающую требованиям, установленным нормативными документами АГАТ.

1.5.2 Полномочный орган по выдаче свидетельств в соответствии с международными стандартами дает гарантию в том, что действительность свидетельства удовлетворяет другие государства-члены ИКАО.

1.5.3 Порядок продления срока квалификационных отметок определяется Руководством по профессиональной подготовке авиационного персонала по организации воздушного движения – РПП АП ОрВД.

1.5.4 Свидетельство диспетчера УВД, выданное другим государством, в гражданской авиации Туркменистана не признается. В данном случае, кандидату, свидетельство диспетчера УВД ГА Туркменистана выдаётся в соответствии п.3.1.1 настоящего Руководства и «Инструкции по проведению процедур, связанных с выдачей свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации Туркменистана».

1.6. Ограниченная годность по состоянию здоровья.

1.6.1. Обладатели свидетельств 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.

1.6.2. Обладатели свидетельств несут персональную ответственность за принятие решения продолжать пользоваться правами предусмотренными свидетельствами.

1.6.3. Эксплуатант/поставщик аэронавигационного обслуживания (ПАНО) осуществляет контроль за тем, что обладатели свидетельств не будут пользоваться правами, предусмотренными свидетельствами и соответствующими квалификационными отметками, в тот период, когда их годность по состоянию здоровья, независимо от причин, оказалась ограниченной настолько, что это препятствовало бы выдаче им или продлению медицинского заключения.

1.6.4. Если обладатель свидетельства имеет основательные ограничения в медицинском заключении, проверка проводится каждые шесть месяцев, если такое ограничение не влияет способностям обладателя свидетельства управлять воздушным движением.

1.7 Употребление психоактивных веществ.

1.7.1 Обладатели свидетельств, предусмотренных в настоящем Руководстве, не осуществляют прав, предоставляемых их свидетельствами и соответствующими квалификационными отметками, находясь под воздействием любого психоактивного вещества.

Примечание 1. Инструктивный материал, касающийся приемлемых методов выявления (биохимический контроль при приеме на работу, наличие обоснованного подозрения, после авиационных происшествий/инцидентов, на периодической и выборочной основе и прочих профилактических мер, содержится в руководстве по предотвращению связанного с риском употребления психоактивных веществ на рабочих местах в авиации (DOC 9654).

1.8 Подготовка по утвержденной программе и утвержденная учебная организация.

1.8.1. Кандидаты на получение свидетельств проходят обучение в сертифицированных образовательных учреждениях, а также на курсах подготовки по утвержденным АГАТ программам.

1.8.2. Лица, прошедшие обучение в иностранных учебных заведениях допускаются к получению свидетельств, если их программа обучения соответствует минимальным государственным требованиям и требованиям стандартов ИКАО. В этих случаях для получения свидетельства эти лица проходят дополнительную подготовку по утвержденным АГАТ программам.

1.8.3. Уровень теоретической подготовки и практических навыков кандидата на получение свидетельства проверяется полномочным органом по выдаче свидетельств.

1.9 Владение языками.

1.9.1. Для получения допуска к выполнению функций диспетчера УВД и оператора авиационных станций, которые должны вести радиотелефонную связь с воздушным судном, демонстрируют способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его на уровне, указанном в требованиях к знанию языков, приведенных в Добавлении В данного Руководства.

1.9.2. Владение языками диспетчерами управления воздушного движения и операторами авиационных станций, которые должны вести радиотелефонную связь с воздушным судном и которые продемонстрировали знание языков на уровне ниже профессионального уровня (уровень 6), официально оценивается через определенные периоды времени в соответствии с продемонстрированным каждым лицом уровнем знания языков, как указано ниже:

- лица, демонстрирующие знание языков на рабочем уровне (уровень 4), должны проходить аттестацию не реже одного раза в три года;
- лица, демонстрирующие знание языков на продвинутом уровне (уровень 5), должны проходить аттестацию не реже одного раза в шесть лет.

Примечание 1. Официальная аттестация не требуется для кандидатов, продемонстрировавших профессиональный уровень владения языками, то есть лиц, для которых данный язык является родным, и очень хорошо владеющих им иностранцев, которые говорят на диалекте или с акцентом, доступными для понимания в международной авиации.

Глава 2 Свидетельства и квалификационные отметки диспетчера УВД.

2.1 Общие правила, касающиеся свидетельств и квалификационных отметок диспетчеров УВД.

2.1.1. Требования, предъявляемые при выдаче свидетельств.

2.1.1.1 Лица, не являющиеся обладателями свидетельств диспетчера УВД, выданных в соответствии с положениями данного Руководства, не допускаются к выполнению функций диспетчера УВД.

2.1.1.4 Кандидат, до того, как ему будет выдано свидетельство должен соответствовать требованиям к возрасту, уровню знаний и умений, опыту, подготовке и годности по состоянию здоровья, которые установлены для получения свидетельства диспетчера УВД. Работники АГАТ могут не иметь свидетельства и выполнять функции диспетчера УВД, если они отвечают требованиям п. 2.1.1 и 2.2 настоящего Руководства. При этом они должны иметь в своей учетной документации (книжка диспетчера УВД) отметки, аналогичные тем, которые имеет персонал, обладающий свидетельствами.

2.1.1.5 Кандидат на получение свидетельства диспетчера УВД должен показать знания и умения, установленные полномочным органом по выдаче свидетельств.

2.1.1.6 Перед выдачей свидетельства диспетчера УВД кандидат должен отвечать требованиям п. 2.1, а также требованиям, налагаемым по крайней мере одной из квалификационных отметок, указанных в п. 2.2. Не имеющие свидетельств государственные служащие АГАТ могут выполнять функции диспетчера УВД, если они отвечают тем же требованиям.

2.1.1.7 *Возраст*

Кандидат не моложе 21 года.

2.1.1.8 *Знания*

Кандидат должен показать уровень знаний, соответствующий уровню, установленному для обладателя свидетельства диспетчера УВД в следующих областях:

Воздушное право (Воздушный Кодекс Туркменистана)

а) правила и положения, касающиеся диспетчера УВД;

Оборудование УВД

б) принципы, использование и ограничения оборудования, применяемого в УВД;

Общие знания

с) принципы полета; принципы эксплуатации и функционирования воздушных судов, двигателей и систем; характеристики воздушных судов, имеющие отношение к деятельности УВД;

Примечание: с 3 ноября 2022 года – и ДПАС;

Возможности человека

d) возможности человека, включая принципы КУО (контроль факторов угрозы и ошибок).

Метеорология

e) авиационная метеорология; применение и понимание метеорологической документации и информации; возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на выполнение полетов и их безопасность; измерение высоты;

Навигация

f) принципы аэронавигации; принципы, ограничения и точность навигационных систем и визуальных средств;

Эксплуатационные правила

g) процедуры УВД, связи, радиотелефонии и обмена фразеологией (штатные, нештатные и аварийные); использование соответствующей авиационной документации; практические методы обеспечения безопасности полета.

2.1.1.9 Опыт

Кандидат успешно закончил подготовку (стажировку) по утвержденной программе в течение не менее 3 месяцев и занимался практическим управлением воздушным движением под контролем надлежащим образом инструктора УВД. Требования к опыту работы, установленные в 2.2 для получения квалификационных отметок диспетчера УВД, могут быть засчитаны в качестве части опыта, установленного в настоящем пункте.

2.1.1.10 Годность по состоянию здоровья

Кандидат имеет действующее медицинское заключение третьего класса.

2.2 Квалификационные отметки диспетчера УВД

2.2.1 Квалификационные отметки диспетчера УВД включают следующие категории отметок:

a) отметка диспетчера аэродрома, которые может включать в себя допуск к работе на диспетчерских пунктах «Руления» (ДПР), «Старт» (СДП), «Круг» (ДПК), «Подход» (ДПП) и «Вышка» (КДП);

б) отметка диспетчера процедурного контроля района УВД, применяется для допуска к работе на диспетчерском пункте «Контроль» (РДЦ);

с) отметка диспетчера контроля района УВД применяется для допуска к работе на диспетчерском пункте «Контроль» (РДЦ) с использованием средств наблюдения и «Район» (МДП).

2.2.2 Требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки диспетчера УВД.

2.2.2.1 Знания

Кандидат должен показать уровень знаний, который соответствует предоставляемым правам, по крайней мере в следующих областях в той степени, в какой они затрагивают круг служебных обязанностей:

а) квалификационные отметки диспетчера аэродрома, которые могут включать в себя допуск к работе на диспетчерских пунктах: «Руление» (ДПР), «Старт» (СДП), «Круг» (ДПК), «Подход» (ДПП) и «Вышка» (КДП);

1. генеральный план аэродрома; физические характеристики и визуальные средства;
2. структура воздушного пространства;
3. применяемые правила, руководства, инструкции, 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;

б) квалификационная отметка диспетчера процедурного контроля района УВД, которое включает в себя допуск к работе на диспетчерском пункте: «Контроль» (РДЦ):

1. структура воздушного пространства;
2. применяемые правила, руководства, инструкции, 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;

с) квалификационные отметки диспетчера контроля района УВД, которые могут включать в себя допуск к работе на диспетчерских пунктах: «Контроль» (РДЦ) и «Район» (МДП), с использованием средств наблюдения. Кандидат должен отвечать требованиям, установленным в подпункте а) и б), в той степени, в какой они затрагивают служебные обязанности, и продемонстрирует уровень знаний, который соответствует предоставляемым правилам, по крайней мере в следующих дополнительных областях:

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.

2.2.2.2 Опыт

2.2.2.3 Кандидат:

а) успешно закончил подготовку по утвержденной программе;

б) успешно обеспечивал под руководством надлежащим образом инструктора УВД:

1) в отношении квалификационной отметки диспетчера аэродрома: диспетчерское обслуживание, в течение не менее 150ч, в подразделении/предприятии (службе), в отношении которого запрашивается квалификационная отметка;

2) в отношении квалификационной отметки диспетчера процедурного контроля района УВД (РДЦ), диспетчера контроля района УВД (РДЦ и МДП) с использованием средств наблюдения: диспетчерское обслуживание, в течение не менее 240 ч, в подразделении/предприятии (службе), в отношении которого запрашивается квалификационная отметка;

2.2.2.4 Опыт работы, указанный в п. 2.2.2.3 б), должен быть получен в течение 6 мес, с учетом дополнительной подготовки (стажировки).

2.2.2.5 Если кандидат уже имеет квалификационную отметку диспетчера УВД другой категории или ту же самую квалификационную отметку по другому подразделению/предприятию, в этом случае определяется возможность и, при положительном решении, степень снижения требований к опыту, установленных в п. 2.2.2.2.

2.2.2.6 Умения

2.2.2.7 Кандидат должен показать умения, принимать решения и выполнять обязанности, требуемые для обеспечения безопасного, упорядоченного и оперативного диспетчерского обслуживания, на уровне, соответствующем предоставляемым правам, включая распознавание и контроль факторов угрозы и ошибок.

Примечание. Инструктивный материал по применению методов КУО содержится в дополнении С к главе 1 части II Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (Дос 9868, PANS-TRG), в главе 2 части II Руководства по обучению в области человеческого фактора (Дос 9683) и в циркуляре 314 "Контроль факторов угрозы и ошибок (КУО) при управлении воздушным движением".

2.2.2.8 Одновременное внесение двух квалификационных отметок диспетчера УВД.

2.2.2.9 Если одновременно запрашиваются две квалификационные отметки диспетчера УВД, полномочный орган (АГАТ), определяет применяемые требования на основе требований в отношении каждой квалификационной отметки. Эти требования по крайней мере соответствуют наиболее жестким требованиям по запрашиваемым квалификационным отметкам.

2.3 Права обладателя квалификационной отметки диспетчера УВД и условия, соблюдаемые при осуществлении таких прав.

2.3.1 При условии соблюдения требований, указанных в настоящем Руководстве обладатель свидетельства диспетчера УВД с внесенными в него одной или несколькими ниже указанными квалификационными отметками имеет следующие права:

а) квалификационная отметка диспетчера аэродрома: обеспечивать или контролировать обеспечение аэродромного диспетчерского обслуживания на том аэродроме, по которому аттестован данный обладатель свидетельства или обеспечивать или контролировать обеспечение диспетчерского обслуживания 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. При наличии средств наблюдения обеспечивать и/или контролировать аэродромное диспетчерское обслуживание 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 такое диспетчерское обслуживание;

б) квалификационная отметка диспетчера процедурного контроля района УВД (РДЦ): обеспечивать и/или контролировать обеспечение районного диспетчерского обслуживания в пределах диспетчерского района или части этого диспетчерского района, по которому аттестован данный обладатель свидетельства;

с) квалификационная отметка диспетчера контроля района УВД с использованием средств наблюдения (РДЦ, МДП): 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.

2.3.2 Полномочный орган, выдавшее свидетельство диспетчера УВД, не разрешает его обладателю проводить подготовку персонала в эксплуатационных условиях, если такой обладатель не получил надлежащего разрешения от полномочного органа.

2.3.3 Действительность квалификационных отметок.

Квалификационная отметка теряет силу, если диспетчер УВД не осуществляет права, предусмотренные квалификационной отметкой, в течение 6 месяцев. Отметка остается недействительной до тех пор, пока вновь не будет установлена способность диспетчера осуществлять права, предусмотренные квалификационной отметкой.

2.4 Требования к кандидатам, предъявляемые при внесении квалификационных отметок о допуске к работе руководителем полетов, старшим диспетчером, диспетчером-инструктором УВД.

2.4.1 Для получения отметки допуска руководителя полетов кандидат должен:

1) иметь:

- высшее или среднее техническое (специальное) профессиональное образование;
- опыт работы в области обслуживания воздушного движения (управления воздушного движения) не менее чем 60 месяцев, в подразделении/предприятии, представляющем кандидата на получение допуска руководителя полетов;
- как правило, все допуски к работе на диспетчерских пунктах (секторах), где кандидат будет исполнять должностные обязанности руководителя полетов;
- подтверждающий документ (сертификат, удостоверение) об успешном прохождении курсов подготовки руководителей полетов;
- действующее свидетельство и классную квалификацию "Диспетчер УВД 1-го класса";

2) знать:

- принципы и методы управления персоналом и организации производства;
- основы делового общения, трудовых отношений, охраны труда;

- основы экономики в гражданской авиации;
- принципы и методы экономической деятельности организаций, осуществляющих аэронавигационное обслуживание пользователей воздушного пространства Туркменистана;
- воздушное законодательство (Воздушный Кодекс) Туркменистана в части выполнения своих функциональных обязанностей;
- нормативные документы, регламентирующие организацию использования воздушного пространства Туркменистана;
- документы по организации обслуживания воздушного движения своей зоны (района) ответственности;
- принципы и методы планирования работы диспетчерской смены;
- принципы и методы организационно-методической работы в области обслуживания воздушного движения и диспетчерских сменах;
- организацию контроля работы диспетчерской смены;
- организацию профилактической работы, направленной на обеспечение безопасности полетов при обслуживании воздушного движения;
- правила и условия аэронавигационного обслуживания, а также обеспечения полетов воздушных судов;

3) уметь:

- применять в практической деятельности знания принципов и методов управления персоналом, организации производства, делового общения и обеспечения охраны труда;
- применять в практической деятельности знания в области экономики;
- применять знание нормативных документов, регламентирующих организацию использования воздушного пространства Туркменистана, в практической деятельности;
- планировать работу подчиненного состава диспетчерской смены;
- организовать работу диспетчерских пунктов в своей зоне ответственности;
- организовывать и проводить методическую, профилактическую и воспитательную работу с диспетчерским составом подчиненной смены;
- организовать и осуществлять постоянный контроль за работой подчиненной диспетчерской смены;
- осуществлять организацию и координацию обслуживания (управления) воздушного движения в контролируемой зоне (районе) ответственности;
- вести установленную для руководителя полетов документацию и контролировать надлежащее ведение документации на рабочих местах диспетчеров;
- осуществлять контроль исправности радиотехнического и связного оборудования диспетчерских пунктов;
- уведомлять соответствующие организации и службы о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб, и оказывать таким организациям и службам необходимое содействие в соответствии с предписанными процедурами;

4) кандидат должен продемонстрировать теоретические знания в областях:

- организационно-методическая работа руководителя полетов;
- организация воздушного движения;
- психологические и педагогические аспекты деятельности руководителя полетов;
- обеспечение безопасности полетов при обслуживании (управлении) воздушного движения;
- обеспечение деятельности органов обслуживания воздушного движения;
- управленческо-экономические аспекты деятельности организаций, осуществляющих аэронавигационное обслуживание пользователей воздушного пространства Туркменистана;

5) кандидат должен продемонстрировать практические навыки по следующим операциям:

- проведение инструктажа диспетчерской смены;
- прием и сдача дежурства;
- контроль приема и сдачи дежурства персоналом обслуживания воздушного движения диспетчерской смены, а также организации подмены диспетчеров в процессе работы;
- взаимодействие со службами, обеспечивающими выполнение полетов;
- контроль работы диспетчерской смены в период дежурства;
- проведение разбора работы диспетчерской смены.

2.4.2 Для получения отметки о допуске в качестве старшего диспетчера кандидат должен:

1) иметь:

- высшее или среднее техническое (специальное) профессиональное образование;
- опыт работы в области обслуживания (управления) воздушного движения не менее чем 48 месяцев, в подразделении/предприятии, представляющем кандидата на получение допуска старшего диспетчера;
- не менее трех действующих допусков на диспетчерских пунктах (секторах) в зоне (районе) ответственности, где кандидат будет исполнять должностные обязанности старшего диспетчера. При наличии в подразделении трех и менее диспетчерских пунктов (секторов) кандидат должен иметь все допуски;
- действующее свидетельство и классную квалификацию «Диспетчер УВД 1-го класса» или «Диспетчер УВД 2-го класса»;
- удостоверение об успешном прохождении курсов подготовки старших диспетчеров;

2) знать:

- принципы и методы управления персоналом и организации производства;
- основы делового общения, трудовых отношений, охраны труда;
- воздушное законодательство Туркменистана в части выполнения своих функциональных обязанностей;

- нормативные документы, регламентирующие организацию использования воздушного пространства Туркменистана;
- руководящие документы по организации обслуживания воздушного движения своей зоны (района) ответственности;
- принципы и методы планирования работы в области обслуживания (управления) воздушного движения и диспетчерской смены;
- принципы и методы организационно-методической работы в диспетчерских сменах;
- организацию контроля работы диспетчерской смены;
- организацию профилактической работы, направленной на обеспечение безопасности полетов при обслуживании воздушного движения;
- правила и условия аэронавигационного обслуживания полетов воздушных судов, а также иные виды обеспечения полетов воздушных судов;

3) уметь:

- применять в практической деятельности знания принципов и методов управления персоналом, организации производства, делового общения и обеспечения охраны труда;
- применять в своей практической деятельности знания нормативных документов, регламентирующих организацию и использование воздушного пространства Туркменистана;
- организовывать работу диспетчерских пунктов в своей зоне ответственности;
- организовывать и проводить методическую, профилактическую и воспитательную работу в диспетчерской смене;
- осуществлять контроль за работой диспетчерского состава;
- осуществлять при необходимости координацию обслуживания воздушного движения в установленной зоне (районе) ответственности;
- осуществлять расстановку персонала перед заступлением на дежурство и уточнение функций, выполняемых на рабочих местах;
- вести установленную для старшего диспетчера документацию и контролировать надлежащее ведение документации на рабочих местах диспетчеров;
- осуществлять контроль исправности радиотехнического и связного оборудования диспетчерских пунктов;
- уведомлять соответствующие организации и службы о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб, и оказывать таким организациям и службам необходимое содействие в соответствии с предписанными процедурами;

4) кандидат должен продемонстрировать теоретические знания в областях:

- организационно-методическая работа старшего диспетчера;
- организация воздушного движения;
- психолого-педагогические аспекты деятельности старших диспетчеров;
- обеспечение безопасности полетов при обслуживании (управлении) воздушного движения;
- обеспечение деятельности органов обслуживания воздушного движения;

5) кандидат должен продемонстрировать практические навыки по следующим операциям:

- проведение инструктажа диспетчерской смены;
- прием и сдача дежурства;
- контроль приема и сдачи дежурства персоналом обслуживания (управления) воздушного движения диспетчерской смены, а также организация подмены диспетчеров в период дежурства;
- взаимодействие со службами, обеспечивающими выполнение полетов;
- контроль работы диспетчерской смены в период дежурства;
- проведение разбора работы диспетчерской смены.

2.4.3 Для получения допуска диспетчера-инструктора кандидат должен:

1) иметь:

- высшее или среднее техническое (специальное) профессиональное образование;
- опыт работы в области обслуживания воздушного движения (управления воздушного движения) не менее чем 60 месяцев, в подразделении/предприятии, представляющем кандидата на получение допуска диспетчера-инструктора;
- действующее свидетельство и классную квалификацию "Диспетчер УВД 1-го класса";
- допуски к работе на диспетчерских пунктах (секторах), где кандидат будет исполнять должностные обязанности диспетчера-инструктора;
- подтверждающий документ (сертификат, удостоверение) о прохождении курсов подготовки диспетчеров-инструкторов;

2) знать:

- основы авиационной педагогики;
- основы авиационной психологии;
- методику планирования учебного процесса;
- методику проведения предварительной подготовки и практического обучения на рабочем месте в процессе стажировки;
- нормативные документы, регламентирующие профессиональную подготовку соответствующих специалистов;

3) уметь:

- применять в практической деятельности знания авиационной педагогики и психологии;
- применять в практической деятельности знания нормативных документов по профессиональной подготовке;
- составлять планы и программы подготовки соответствующих специалистов и осуществлять контроль за их выполнением;
- осуществлять качественную подготовку соответствующих специалистов;

- содействовать внедрению передовых методов и технологий и представлять соответствующие рекомендации;
- проводить стажировку соответствующих специалистов и оказывать диспетчерам УВД практическую помощь после получения ими допусков к самостоятельной работе;
- проводить проверку практических навыков персонала обслуживания воздушного движения на рабочих местах;
- вести необходимую документацию;

4) кандидат должен продемонстрировать теоретические знания в областях:

- основы авиационной педагогики и психологии;
- обслуживание воздушного движения;
- методы профессионального обучения;
- обеспечение безопасности полетов при обслуживании воздушного движения;
- государственные требования, стандарты и рекомендуемая практика Международной организации гражданской авиации в области профессиональной подготовки персонала обслуживания воздушного движения;

5) кандидат должен продемонстрировать практические навыки по следующим операциям:

- организация, планирование и проведение предварительной подготовки стажера;
 - определение готовности стажера к практической подготовке;
 - организация, планирование и проведение практической стажировки на диспетчерском пункте;
- ведение дневника стажера и оформление представления на допуск стажера к самостоятельной работе в качестве диспетчера.

2.5 Дополнительные положения

2.5.1 Обладатель свидетельства, допустивший по личной вине авиационное происшествие или имеющие административные взыскания, допускается к повышению в классе не ранее чем через год.

2.5.2 Датой перехода лица авиационного персонала ГА в более высокий (низкий) класс считается дата утверждения протокола заседания квалификационной комиссии. Дата и номер протокола заседания квалификационной комиссии с решением о повышении (понижении) в классе заносится в свидетельство лица авиационного персонала ГА, а выписка из указанного протокола помещается в его личное дело.

2.5.3 Для повышения в классе авиационного персонала ГА оформляется представление по установленной форме, согласно инструкции по проведению процедур, связанных с выдачей свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации Туркменистана.

2.5.4 Направление в ВКК для подтверждения в классе производится в случаях нарушения специалистом требований документов, регламентирующих работу диспетчера УВД, которое привело (или могло привести) к угрозе безопасности полетов, а также в случаях не соответствия теоретических знаний и/или практических навыков предъявляемым требованиям, в процессе опроса (зачет, тест или устно) специалиста по специальным дисциплинам.

2.5.5 Специалист, направленный в ВКК для подтверждения в классе, в течение месяца со дня принятия соответствующего решения, проходит проверку практической работы и знаний специальных дисциплин, в объеме присвоенного класса.

2.5.6 Специалист авиационного персонала ГА, которому понижен класс, а также имеющий взыскание за профессиональные нарушения, связанные с обеспечением безопасности полетов, допускается к повышению в классе не ранее чем через год работы, от установленного полномочным органом, срока повышения в классе.

Глава 3 Классификация диспетчеров УВД

3.1. Требования к кандидатам, предъявляемые при присвоении классной квалификации диспетчера УВД.

3.1.1 Кандидатам на присвоение классной квалификации, а также лицам, имеющим действующие свидетельства диспетчера УВД, присваиваются третий, второй и первый классы классной квалификации диспетчера УВД.

3.1.2 Кандидат на присвоение класса классной квалификации диспетчера УВД должен:

1) знать основные положения нормативных документов в следующих областях:

- а) основы воздушного законодательства Туркменистана, аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов;
- б) обеспечение безопасности полетов;
- в) обслуживание воздушного движения;
- г) технология работы, правила радиообмена и типовая фразеология;
- д) метеорологическое обеспечение полетов;
- е) основы аэродинамики и летно-технические характеристики воздушных судов;
- ж) навигационное (штурманское) обеспечение полетов;
- з) радиотехническое и светотехническое обеспечение полетов;
- и) английский язык (в части правил ведения радиообмена для диспетчеров, осуществляющих обслуживание полетов воздушных судов на английском языке);

2) уметь:

- управлять воздушным движением в соответствии с технологией работы, правилами радиообмена и типовой фразеологией;
- правильно и своевременно действовать в различных ситуациях воздушной и метеорологической обстановки;
- грамотно использовать радиотехнические средства обеспечения полетов и авиационной электросвязи, радиолокационные и иные системы наблюдения обслуживания воздушного движения;
- оперативно взаимодействовать со смежными диспетчерскими пунктами, службами и органами, обеспечивающими и контролирующими производство полетов;
- оказывать в соответствии с технологией работы помощь воздушным судам, терпящим бедствие, и содействовать организации поиска и спасания;

3) кандидат должен продемонстрировать практические навыки по обслуживанию воздушного движения по следующим операциям:

- прием дежурства и подготовка рабочего места;

- знание воздушной и метеорологической обстановки в контролируемом районе (зоне), особенности выполнения плана воздушного движения;
- соблюдение установленных правил обслуживания воздушного движения согласно технологии работы;
- использование радиотехнических средств;
- знание и применение правил радиообмена и правильное применение типовой фразеологии, а также в части выполнения своих функциональных обязанностей соблюдение требований табеля сообщений о движении воздушных судов в Туркменистане;
- ведение установленной диспетчерской документации (согласно технологии работы).

Примечание: Проверка практических навыков по обслуживанию воздушного движения осуществляется на одном из диспетчерских пунктов (секторе), на котором у диспетчера УВД имеется допуск к работе с учетом действующей квалификационной отметки (отметок);

4) кандидат должен пройти тренажерную подготовку, которая является неотъемлемым требованием проверки практических навыков.

3.2 Диспетчер УВД 3-го класса

Классная квалификация «Диспетчер УВД 3-го класса» присваивается выпускникам учебных заведений гражданской авиации среднего и высшего профессионального образования, а также лицам, прошедшим курсы профессиональной переподготовки и соответствующую стажировку:

1) кандидаты, представляемые к присвоению классной квалификации «Диспетчер УВД 3-го класса», должны отвечать требованиям настоящего Руководства, иметь навыки для осуществления практического обслуживания воздушного движения, положительные оценки при проверке практических навыков и соответствующие заключения диспетчеров-инструкторов;

2) при проверке теоретических знаний кандидаты, представляемые к присвоению классной квалификации «Диспетчер УВД 3-го класса», должны:

а) продемонстрировать уровень теоретических знаний основных положений нормативных документов в перечисленных ниже областях с оценкой не ниже 3 (три):

- метеорологическое обеспечение полетов;
- основы аэродинамики и летно-технические характеристики воздушных судов;
- навигационное (штурманское) обеспечение полетов;

б) продемонстрировать уровень теоретических знаний основных положений нормативных документов в перечисленных ниже областях с оценкой не ниже 4 (четыре):

- основы воздушного законодательства Туркменистана, аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов;

- обеспечение безопасности полетов;
- обслуживание воздушного движения;
- технология работы, правила радиообмена и типовая фразеология;
- радиотехническое и светотехническое обеспечение полетов;
- английский язык (в части правил ведения радиообмена для кандидатов, которые будут осуществлять обслуживание воздушного движения с применением английского языка).

3.3 Диспетчер УВД 2-го класса

Кандидаты, представляемые к присвоению классной квалификации «Диспетчер УВД 2-го класса», должны отвечать требованиям настоящего Руководства, иметь классную квалификацию "Диспетчер УВД 3-го класса", стаж работы в должности диспетчера УВД не менее 36 месяцев и допуск к самостоятельной работе, как правило, не менее чем на двух диспетчерских пунктах:

1) кандидаты, представленные к присвоению классной квалификации "Диспетчер УВД 2-го класса», должны пройти проверку практических навыков с общей оценкой не ниже 4 (четыре) и иметь соответствующие заключения диспетчеров-инструкторов;

2) при проверке теоретических знаний кандидаты, представляемые к присвоению классной квалификации «Диспетчер УВД 2-го класса», должны продемонстрировать уровень теоретических знаний основных положений нормативных документов в перечисленных в подпункте 1 пункта 3.1.2 областях с оценкой не ниже 4 (четыре).

3.4 Диспетчер УВД 1-го класса.

Кандидаты, представляемые к присвоению классной квалификации "Диспетчер УВД 1-го класса», должны отвечать требованиям настоящего Руководства, иметь классную квалификацию "Диспетчер УВД 2-го класса», стаж работы с данной квалификацией не менее 36 месяцев и допуск к самостоятельной работе, как правило, не менее чем на трех диспетчерских пунктах:

1) кандидаты, представленные к присвоению классной квалификации «Диспетчер УВД 1-го класса», должны пройти проверку практических навыков с общей оценкой не ниже 5 (пять) и иметь соответствующие заключения диспетчеров-инструкторов;

2) при проверке теоретических знаний кандидаты, представляемые к присвоению классной квалификации «Диспетчер УВД 1-го класса», должны:

а) продемонстрировать уровень теоретических знаний основных положений нормативных документов в перечисленных ниже областях с оценкой не ниже 5 (пять):

- основы воздушного законодательства Туркменистана, аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов;
- технология работы, правила радиообмена и типовая фразеология;

- обслуживание воздушного движения;
- английский язык (в части правил ведения радиообмена для диспетчеров, которые осуществляют обслуживание воздушного движения с применением английского языка);

б) продемонстрировать уровень теоретических знаний основных положений нормативных документов в перечисленных ниже областях с оценкой не ниже 4 (четыре):

- метеорологическое обеспечение полетов;
- обеспечение безопасности полетов;
- основы аэродинамики и летно-технические характеристики воздушных судов;
- навигационное (штурманское) обеспечение полетов;
- радиотехническое и светотехническое обеспечение полетов.

3.5 Оценки при тестировании.

При тестировании с использованием компьютерной техники проверяемый диспетчер УВД с учетом классной квалификации должен показать не менее 75% правильных ответов по разделу (области), допускающему оценку 3 (три), не менее 80% - по разделу (области), допускающему оценку 4 (четыре), и не менее 85% - по разделу (области), допускающему оценку 5 (пять).

Глава 4. Требования к владению языками, используемыми в радиотелефонной связи.

4.1 Общие положения

4.1.1 Для удовлетворения требованиям к владению языками, содержащимся в настоящем Руководстве, кандидат на получение свидетельства или обладатель свидетельства демонстрирует приемлемым для полномочного органа, выдающего свидетельства, способом соответствие холистическим критериям, изложенным в дополнении А, и рабочему уровню (уровень 4) ИКАО шкалы оценки языковых знаний, приведенной в дополнении В и В-1. Дополнение А. Холистические критерии

Профессионалы:

- свободно общаются только в процессе речевой связи (телефонная, радиотелефонная) и при непосредственных контактах;
- недвусмысленно и четко изъясняются по общим, конкретным и связанным с работой вопросам;
- используют соответствующие методы связи для обмена сообщениями и для распознавания и устранения недопонимания (например, посредством проверки, подтверждения или уточнения информации) вообще или в связанной с работой контексте;
- успешно и относительно легко решают лингвистические проблемы при усложнении или непредвидимом изменении событий в процессе штатной рабочей ситуации или выполнения известной задачи связи;
- используют диалект или акцент, которые понятны для авиационного сообщества.

Дополнение В. Шкала ИКАО для оценки уровня владения языком

Профессиональный, продвинутый и рабочий уровни

УРОВЕНЬ	ПРОИЗНОШЕНИЕ Имеются в виду диалект и/или акцент, понятные для авиационного сообщества	КОНСТРУКЦИИ Соответствующие грамматические конструкции и строй предложений определяются лингвистическими функциями, соответствующими конкретной задаче	СЛОВАРНЫЙ ЗАПАС	БЕГЛОСТЬ РЕЧИ	ПОНИМАНИЕ	ОБЩЕНИЕ
профессиональный уровень 6	Произношение, ударение, ритм и интонация, несмотря на возможное влияние родного языка или региональных особенностей, практически никогда не препятствуют пониманию	Постоянно соблюдаются базовые и сложные грамматические конструкции, и строй предложений	Словарный запас и правильность его использования достаточны для эффективного общения по широкому кругу знакомых и незнакомых тем. Словарный запас идиоматичен, насыщен нюансами и стилистически окрашен	Способен естественно и без усилий говорить в течение продолжительного времени. Разнообразит речь стилистически, например, для акцентирования отдельных моментов. Правильно и легко употребляет структурные элементы речи и связки	Уверенное понимание практически во всех ситуациях, включая понимание лингвистических и культурных тонкостей	Легко общается практически во всех ситуациях. Воспринимает словесные реплики и неречевые сигналы и надлежащим образом реагирует на них
продвинутый уровень 5	Произношение, ударение, ритм и интонация, несмотря на влияние родного языка или региональных особенностей, редко препятствуют пониманию	Постоянно соблюдаются базовые грамматические конструкции и строй предложений. Попытки использовать сложные конструкции, но с ошибками, которые иногда искажают смысл	Словарный запас и правильность его использования достаточны для эффективного общения на общие, конкретные и связанные с работой темы. Уверенно и правильно используются парафразы. словарный запас иногда идиоматичен	Способен относительно легко говорить в течение длительного времени на известные темы, однако может не разнообразить речь стилистически. Может использовать правильные структурные элементы и связки	Точное понимание общих, конкретных и связанных с работой тем и практически полное понимание при возникновении у говорящего лингвистических или ситуационных трудностей, или при неожиданном повороте событий. Способен воспринимать различные речевые вариации (диалект и/или акцент) или стилистические уровни	Реагирует незамедлительно, надлежащим образом и информативно. Эффективно поддерживает диалог "говорящий – слушающий"
рабочий уровень 4	Произношение, ударение, ритм и интонация подвержены влиянию родного языка или региональных особенностей, но лишь в отдельных случаях препятствуют пониманию	Основные грамматические конструкции и строй предложений используются умело и, как правило, осознанно. Возможны ошибки, в частности, в необычных или неожиданных ситуациях, однако они редко влияют на смысл	Словарный запас и правильность его использования, как правило, достаточны для эффективного общения на общие, конкретные и связанные с работой темы. В необычных или неожиданных ситуациях при отсутствии достаточного словарного запаса могут часто использоваться парафразы	Поддерживает разговор в течение определенного времени в надлежащем темпе. Иногда беглость речи нарушается при переходе от использования стандартных оборотов или заученных языковых штампов к непринужденному обмену, однако это не препятствует эффективному общению. В ограниченном объеме может использовать эмфатические элементы и связки. "Слова-паразиты" не препятствуют пониманию	В основном правильное понимание общих, конкретных и связанных с работой тем, когда акцент или вариации достаточно понятны для международного сообщества пользователей. При возникновении у говорящего лингвистических или ситуационных трудностей, или при неожиданном повороте событий смысл может быть менее понятен или требовать уточнения	Реагирует, как правило, незамедлительно, надлежащим образом и поддерживает обмен даже при непредвиденном повороте событий. Правильно устраняет явное недопонимание посредством проверки, подтверждения или уточнения

Уровни 1, 2 и 3 на следующей странице

Дополнение В-1

Уровень ниже рабочего, начальный уровень и уровень ниже начального

УРОВЕНЬ	ПРОИЗНОШЕНИЕ Имеются в виду диалект и/или акцент, понятные для авиационного сообщества	КОНСТРУКЦИИ соответствующие грамматические конструкции и строй предложений определяются лингвистическими функциями, соответствующими конкретной задаче	СЛОВАРНЫЙ ЗАПАС	БЕГЛОСТЬ РЕЧИ	ПОНИМАНИЕ	ОБЩЕНИЕ
Уровни 4, 5 и 6 на предыдущей странице						
уровень ниже рабочего 3	Произношение, ударение, ритм и интонация подвержены влиянию родного языка или региональных особенностей и зачастую препятствуют пониманию	Основные грамматические конструкции и строй предложений в предсказуемых ситуациях не всегда соблюдаются. ошибки часто влияют на смысл	Словарный запас и правильность его использования часто достаточны для общения на общие, конкретные или связанные с работой темы, однако запас слов ограничен, и слова нередко выбираются неправильно. Часто при отсутствии достаточного запаса слов не удается правильно использовать парафразы	Поддерживает разговор в течение определенного времени, но часто неправильно строит фразы и делает длительные паузы. Неуверенность или замедленное понимание языка может препятствовать эффективному общению. "Слова-паразиты" иногда препятствуют пониманию	Часто правильное понимание общих, конкретных и связанных с работой тем, когда акцент или вариации достаточно понятны для международного сообщества пользователей. возможны случаи недопонимания лингвистических или ситуационных особенностей, или в условиях неожиданного поворота событий	Иногда реагирует немедленно, надлежащим образом и информативно. может довольно легко инициировать и поддерживать обмен на знакомые темы и предсказуемых ситуациях. В целом неудовлетворительная работа при неожиданном повороте событий
начальный уровень 2	Произношение, ударение, ритм и интонация в сильной степени подвержены влиянию родного языка или региональных особенностей и, как правило, препятствуют пониманию	Демонстрируется лишь ограниченное соблюдение некоторых простых заученных грамматических конструкций и форм предложений	Словарный запас ограничен и включает только отдельные слова и заученные фразы	Может произносить очень короткие заученные фразы с частыми паузами и препятствующим пониманию использованием "Слова-паразитов" при выборе выражений и артикуляции менее знакомых слов	Понимание отдельных и заученных фраз, когда они тщательно и медленно артикулируются	Реакция замедленная и зачастую неадекватная. общение ограничивается простым обменом обычной информацией
уровень ниже начального 1	Знания на уровне ниже начального	Знания на уровне ниже начального	Знания на уровне ниже начального	Знания на уровне ниже начального	Знания на уровне ниже начального	Знания на уровне ниже начального

Примечание. Рабочий уровень (уровень 4) представляет собой минимальный требуемый уровень к владению языком для радиотелефонной связи. уровни 1–3 представляют собой соответственно знание языков на уровнях ниже начального, начальном и ниже рабочего, которые характеризуют уровень ниже требований ИКАО к владению языками. Уровни 5 и 6 характеризуют продвинутый и профессиональный уровни, более высокие, чем минимальный требуемый стандарт. В целом данная шкала служит ориентиром для подготовки и проверки кандидатов на получение рабочего уровня (уровень 4)