



A38-WP/390  
TE/171  
28/9/13

**АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ**  
**ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА**  
**ПО**  
**ПУНКТУ 31 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Прилагаемый материал по пункту 31 повестки дня представляется для рассмотрения Технической комиссией.

**Пункт 31 повестки дня. Безопасность полетов. Возникающие вопросы.**

31.1 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/65, представленный Советом, в котором дается обзор подготовленных ИКАО публикаций с информацией о состоянии безопасности полетов. Начиная с 2011 года, ИКАО ежегодно публикует доклады о тенденциях и вопросах, связанных с задачами глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП). Эти публикации поддерживают проактивный подход к обеспечению безопасности полетов в форме периодического представления данных о соответствующих показателях и тенденциях. В результате ИКАО определила три категории авиационных происшествий высокого риска: потеря управления в полете, столкновение исправных воздушных судов с землей (CFIT) и авиационные происшествия, связанные с безопасностью операции на ВПП. Ожидается, что, начиная с 2014 года, все региональные группы по безопасности полетов (RASG) будут готовить ежегодные доклады, содержащие краткое описание тенденций и деятельности по обеспечению безопасности полетов в каждом регионе.

31.2 Комиссия отметила, что подготавливаемые ИКАО публикации о безопасности полетов, такие как Глобальный план безопасности полетов (ГПБП), Доклад ИКАО о безопасности полетов и состоянии безопасности полетов в мире, оказывают помощь в определении приоритетов на каждый трехлетний период. Комиссия также согласилась с тем, что Совету следует призвать государства-члены предоставлять группам RASGs информацию и ресурсы, необходимые для выпуска региональных докладов о безопасности полетов, что позволит повысить ценность глобальных анализов.

31.3 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/36, представленный Советом, в котором содержится информация о ходе разработки альтернатив галогенизированным углеводородам (галонам), используемых в системах пожаротушения гражданских воздушных судов. Документ содержит резолюцию Ассамблеи, которой предлагается заменить резолюцию A37-9 "Замена галонов", касающуюся дальнейшей разработки приемлемых альтернатив галонам для противопожарных систем в гражданской авиации. Эта резолюция также предлагает государствам определить и контролировать свои запасы галонов и качество галонов, а также регулярно информировать ИКАО о своих запасах галлонов.

31.4 Документ A38-WP/140, представленный Соединенными Штатами Америки, поддерживает проект резолюции, содержащийся в документе A38-WP/36, и информирует Комиссию о создании авиационного комитета по разработке правил (ARC), занимающийся вопросом замены галонов.

31.5 В документе A38-WP/238, представленном Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), подчеркивается важность дальнейшей разработки и установления реалистических контрольных сроков для приемлемых веществ в замену галонов, используемых в системах пожаротушения грузовых отсеков. ИККАИА согласился взять на себя функцию координатора совместного подхода с участием всех заинтересованных сторон в разработке отраслевой рекомендации по временным рамкам замены галонов в грузовых отсеках, с тем чтобы Совет смог доложить об этом на следующей сессии Ассамблеи в 2016 году, как предлагается в проекте резолюции в документе A38-WP/36, измененном документом A38-WP/238.

31.6 С учетом состоявшейся дискуссии комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

**Резолюция 31/1. Замена галонов**

*Ассамблея,*

*признавая* важное значение систем пожаротушения воздушных судов для обеспечения безопасности полетов,

*признавая,* что галогенизированные углеводороды (галоны) являются основным огнегасящим составом, используемым в системах пожаротушения гражданских воздушных судов в течение более 50 лет,

*принимая во внимание,* что в соответствии с международной договоренностью галоны более не производятся, потому что их выброс способствует истощению озонового слоя и изменению климата,

*признавая,* что необходимо сделать больше, поскольку существующие запасы галонов сокращаются и являются неопределенными, и что экологическое сообщество по-прежнему обеспокоено тем, что не разработаны альтернативы галонам для всех противопожарных систем гражданских воздушных судов,

*признавая,* что Международная рабочая группа по защите авиационных систем от пожара с участием отрасли и регламентирующих полномочных органов уже разрабатывает стандартные минимальные характеристики для каждого вида применения галонов,

*признавая,* что существуют жесткие авиационные требования по каждому виду применения галонов, которые должны быть выполнены, прежде чем можно будет применить заменители,

*признавая,* что в авиастроительной отрасли созданы механизмы привлечения заинтересованных сторон к разработке общих решений проблемы замены галонов в системах пожаротушения двигателей/вспомогательных силовых установок (ВСУ) и установлению реалистических временных рамок для такой замены в системах пожаротушения грузовых отсеков,

*признавая,* что производство галонов запрещено на основании международной договоренности и что теперь галоны получают исключительно за счет восстановления, регенерации и переработки имеющихся запасов, вследствие чего переработку галонового газа необходимо строго контролировать в целях предотвращения возможности поставок отрасли гражданской авиации загрязненных галонов,

*признавая,* что любая стратегия должна зависеть от заменителей, не создающих неприемлемого риска для окружающей среды или здоровья людей в сравнении с галонами, которые они заменяют,

1. *настоятельно призывает* государства и их авиационную отрасль ускорить разработку и внедрение приемлемых альтернатив галонам для противопожарных систем и систем

пожаротушения в грузовых отсеках и в двигателях/вспомогательных силовых установках и продолжить работу по совершенствованию альтернатив галонам для портативных огнетушителей;

2. *настоятельно призывает* государства определять и контролировать запасы и качество галонов;

3. *поощряет* дальнейшее сотрудничество ИКАО с Международной рабочей группой по защите авиационных систем от пожара и секретариатом Протокола по озоновому слою Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде в рамках Комитета по техническим вариантам заменителей галонов в Группе по технологии и экономической оценке по вопросу об альтернативах галонах для гражданской авиации;

4. *поощряет* сотрудничество государств с отраслевым консорциумом по системам двигателей/ВСУ и Рабочей группой по замене галонов в грузовых отсеках, созданной Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности;

5. *настоятельно призывает* государства информировать ИКАО о своих запасах галонов и поручает Генеральному секретарю представить доклад о результатах Совету;

6. *поручает* Совету доложить на следующей очередной сессии Ассамблеи о сроках замены галонов, используемых в системах пожаротушения в грузовых отсеках;

7. *заявляет*, что эта резолюция заменяет резолюцию A37-9.

31.7 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/37, представленный Советом, который посвящен статусу выполнения требований в отношении владения английским языком. Учитывая принятие стандартов в марте 2003 года, а также последовательные усилия государств и достигнутый значительный прогресс в деле внедрения требований в отношении владения английским языком, комиссия согласилась призвать государства использовать разработанный ИКАО инструментарий для выполнения требований в отношении владения языком, и согласилась, что положение о гибком подходе к государствам, не обеспечившим соблюдение положений к 5 марта 2011 года, не является более необходимым.

31.8 В свете состоявшейся дискуссии Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

### **Резолюция 31/2. Владение английским языком для ведения радиотелефонной связи**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что для предотвращения авиационных происшествий ИКАО ввела положения о владении языком для обеспечения того, чтобы персонал служб управления воздушным движением и пилоты умели вести и понимали радиотелефонные переговоры на английском языке, включая требования о том, что обслуживание на английском языке обеспечивается по запросу всеми наземными станциями, обслуживающими назначенные аэропорты и маршруты, используемые при международном воздушном сообщении,

*признавая*, что положения о владении языком подкрепляют требование использовать стандартизированную фразеологию ИКАО во всех предусмотренных для этого случаях,

*признавая*, что Договаривающиеся государства предприняли значительные усилия по выполнению требований к владению языком,

*признавая*, что некоторые Договаривающиеся государства сталкиваются со значительными трудностями в обеспечении внедрения требований к владению языком, включая создание организационных структур по языковой подготовке и аттестации,

*принимая во внимание*, что в соответствии со статьей 38 Конвенции любое Договаривающееся государство, которое сочтет практически затруднительным придерживаться во всех отношениях каких-либо международных стандартов или процедур, обязано незамедлительно уведомить об этом ИКАО,

*принимая во внимание*, что в соответствии со статьей 39 b) Конвенции 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,

*принимая во внимание*, что в соответствии со статьей 40 Конвенции ни один член персонала, имеющий удостоверение или свидетельство с указанными отметками, не участвует в международной навигации иначе, как с разрешения государства или государств, на территорию которых он прибывает,

1. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства использовать стандартную фразеологию ИКАО во всех ситуациях, для которых она предписана;

2. *порукает* Совету продолжать оказывать поддержку Договаривающимся государствам во внедрении ими требований к владению языком;

3. *поощряет* использование Договаривающимися государствами созданной ИКАО службы тестирования по авиационному английскому языку (AELTS) для проверки средств тестирования языковых знаний;

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства использовать учебное пособие ИКАО "Требования ИКАО в отношении владения языком. Аттестованные речевые образцы";

5. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства оказывать друг другу помощь в реализации требований к владению языком;

6. *заявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию A37-10.

31.9 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/69, представленный Исламской Республикой Иран и содержащий информацию о недавних инцидентах, в ходе которых бортовые системы ACAS II (TCAS II) выдали ложную рекомендацию по разрешению угрозы столкновения

из-за передачи неправильной информации об абсолютной высоте другими воздушными судами, а также о важности этой проблемы, поскольку системы предотвращения столкновений должны выступать в качестве надежного средства обеспечения безопасности. В документе рекомендуется разработать эксплуатационные рекомендации по решению данной проблемы, и Техническая комиссия согласилась с этим мнением. Вместе с тем, учитывая бюджетные последствия, этот вопрос следует передать Совету для рассмотрения.

31.10 Комиссия рассмотрела документы A38-WP/263 и A38-WP/264 с исправлением №1, представленные Турцией и посвященные совершенствованию систем мониторинга и анализа полетных данных и их возможному использованию для обоснования биоматематических моделей утомляемости. Документ предлагает государствам-членам рассмотреть возможность выдачи свидетельств персоналу, занимающемуся анализом полетных данных для повышения качества аналитической работы. Комиссия приняла к сведению представленный документ и информацию о том, что недавно выпущенный документ *"Руководство по программе анализа полетных данных"* (Doc 10000) рассматривает требование о создании программы анализа полетных данных, включая аспекты обеспечения качества и подготовки персонала.

31.11 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/99, представленный Соединенными Штатами Америки по вопросу об удерживающих системах безопасности для детей. Документ предлагает ввести рекомендуемую практику, способствующую тому, чтобы авиаперевозчики использовали на самолетах удерживающие системы безопасности для детей, соответствующие размеру и весу каждого ребенка. Также предлагается подготовить рекомендации и инструктивный материал об использовании различных типов устройств и будущих исследованиях и конструкторской работе в этой области. Документ A38-WP/287, представленный МФТ, также посвящен удерживающим системам безопасности для детей. В нем рекомендуется разработать рекомендации в отношении нормативного регулирования использования систем безопасности для детей и отказаться от исключений для грудных младенцев, которых в настоящее время взрослый пассажир может перевозить на руках. Также предлагается выработать рекомендации относительно идентификации и использования таких устройств.

31.12 В результате состоявшейся дискуссии Комиссия согласилась с необходимостью выработки согласованных положений относительно удерживающих систем безопасности для детей и решила просить Совет выработать соответствующие положения по данному вопросу с учетом бюджетных последствий.

31.13 Комиссия рассмотрела представленный Соединенными Штатами Америки документ A38-WP/145, посвященный тестированию после авиационного происшествия членов летного экипажа на употребление психоактивных веществ. В документе отмечается, что хотя тестирование после происшествия предусмотрено в Рекомендуемой практике ИКАО, отсутствие общего подхода к тестированию после происшествия может не позволить некоторым государствам надлежащим образом определить наличие психоактивных веществ или нарушение работоспособности вследствие их употребления.

31.14 Документ предлагает ИКАО рассмотреть существующие SARPS и инструктивные материалы на предмет определения того, требуется ли специальный стандарт, обеспечивающий оперативное проведение после авиационного происшествия тестирования любого члена летного экипажа на связанное с риском употребление психоактивных веществ, и представить доклад по данному вопросу 39-й сессии Ассамблеи.

31.15 Комиссия признала, что вопрос о тестировании после происшествия на употребление психоактивных веществ имеет весьма деликатный характер и затрагивает национальное законодательство и область доступа к частной информации. Тем не менее Комиссия согласилась с тем, что Совету следует более детально рассмотреть данное предложение с учетом высказанных мнений.

31.16 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/220, представленный Боливарианской Республикой Венесуэла, в котором предлагается, чтобы ИКАО проводила специализированные совещания AIG каждые пять лет с основной целью обеспечения эффективной координации региональных и глобальных мероприятий в области расследования авиационных происшествий. Комиссия отметила, что несколько действующих руководств ИКАО помогают государствам в решении многих проблем, поставленных в документе A38-WP/220 *Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Дос 9756), *Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры* (Дос 9962) и *Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Дос 9946). Кроме того, на регулярной основе совместно с государствами и в координации с региональными бюро ИКАО проводятся практикумы по тематике AIG.

31.17 Признавая важность моментов, затронутых в документе A38-WP/220, Комиссия, тем не менее, отметила, что проведение специализированных совещаний требует привлечения значительных ресурсов, и они планируются в тех случаях, когда требуется принять значительное число SARPS и когда "задача содержит значительное число вопросов общемирового масштаба, которые ограничиваются только одной или несколькими конкретными областями аэронавигации", как установлено в документе *"Директивы специализированным аэронавигационным совещаниям и правила процедуры для их проведения"* (Дос 8143). Вместе с тем было также отмечено и согласовано, что было бы полезным проводить дополнительные совещания по тематике AIG, аналогичные международным форумам по расследованию авиационных происшествий, проведенным Сингапуром в 2010 и 2013 гг. Такие совещания позволят обмениваться опытом и передовой практикой проведения расследований.

31.18 Учитывая должным образом вышеизложенное и принимая во внимание финансовые последствия проведения периодических специализированных совещаний AIG, Комиссия согласилась с тем, что данный вопрос требует дальнейшего рассмотрения и, учитывая связанные с ним бюджетные последствия, должен быть передан Совету для изучения.

31.19 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/72, представленный Литвой от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), и ЕВРОКОНТРОЛем. Комиссию информировали о многочисленных трудностях, с которыми сталкиваются полномочные органы по расследованию в ходе проведения масштабных расследований авиационных происшествий и серьезных инцидентов с крупными воздушными судами и которые, по мнению авторов, главным образом вызваны неправильным применением некоторыми государствами определенных положений Приложения 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*. Это оказывает негативное влияние на качество расследований, что, в свою очередь, отрицательно сказывается на безопасности полетов. Комиссия отметила, что из-за ограниченных ресурсов и/или различия приоритетов в некоторых государствах могут не проводиться надлежащие расследования серьезных инцидентов.

31.20 В документе предлагается ряд мер по повышению качества расследований. Вопросы "защиты информации о безопасности полетов" были исключены, поскольку они относятся к компетенции Целевой группы ИКАО по защите информации о безопасности полетов.

31.21 Комиссия согласилась с целью рекомендаций в документе A38-WP/72, отметив, что многие из этих вопросов либо уже учтены в Приложении 13, либо разрабатываются в настоящее время. Тем не менее, участники признали, что затруднения в проведении некоторых расследований могут проистекать из ненадлежащего выполнения соответствующих положений Приложения 13 в некоторых государствах, и надлежащим форумом для рассмотрения таких недостатков являются проверки по линии ИКАО в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ).

31.22 По вопросу о выработке рекомендаций относительно протоколов или соглашений между органами по расследованию авиационных происшествий и судебными органами Комиссия согласилась с тем, что Совету следует рассмотреть данное предложение в контексте наличия финансовых средств. Комиссия также согласилась с тем, что Совету с учетом бюджетных последствий следует рассмотреть возможность повышения статуса рекомендации 5.4.3 Приложения 13 до уровня стандарта, что поможет полномочным органам государств по расследованию авиационных происшествий получать неограниченный доступ ко всем доказательным материалам во время расследований.

31.23 Комиссия согласилась с тем, что в тех случаях, когда государство места события принимает решение не проводить расследование серьезного инцидента, полномочия на проведение расследования следует передавать по взаимному согласию и договоренности другому государству или региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (РАИО). Государства, имеющие особую заинтересованность в расследовании, включают государство эксплуатанта и государство-изготовитель. Комиссия отметила, что, несмотря на возможность такого делегирования, государства, тем не менее, должны выполнять свои суверенные обязанности по расследованию в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации.

31.24 Комиссия далее согласилась с тем, что Совету следует призвать государства обеспечивать функциональную независимость своих полномочных органов по расследованию авиационных происшествий от любого ведомства, интересы которого могут вступить в противоречие с его собственными или повлиять на объективность выполнения этим полномочным органом своих обязанностей, и разработать механизмы сотрудничества между своими полномочными органами по расследованию авиационных происшествий, носящие двусторонний или региональный характер, включая поддержку распространения окончательных отчетов о расследовании авиационных происшествий и инцидентов, а также их публикации в электронном формате на английском языке.

31.25 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/285, представленный государствами – членами Карибской системы контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOS), в котором предлагается разработать международные стандарты по подготовке пилотов по вопросу аэродинамических особенностей полета на больших высотах и отработке навыков управления воздушным судном на больших высотах для включения в Приложение 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"* и часть I *"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"*, часть II *"Международная авиация общего*



назначения. Самолеты" и часть III "Международные полеты. Вертолеты" Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов", и включить требования относительно отработки навыков управления воздушным судном на случай потери показаний воздушной скорости в полете в Приложение 1 и части I, II и III Приложения 6.

31.26 Комиссия отметила, что в положениях относительно отработки действий по предотвращению потери и восстановлению пространственного положения воздушного судна (UPRT), которое предлагается включить в Приложение 1, часть I Приложения 6 и *Правила аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала* (PANS-TRG, Doc 9868), и связанный с ними инструктивный материал, уже рассматриваются аспекты подготовки на случай возникновения нештатных ситуаций, включая сваливание на больших высотах и отказ систем/приборов (включая потерю показаний воздушной скорости).

31.27 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/189, представленный Межгосударственным авиационным комитетом (МАК), в котором говорится о необходимости уменьшения числа происшествий, связанных с потерей управляемости в полете (LOC-I), путем индикации показателей угла атаки (AOA), с тем чтобы помочь пилоту распознать приближение к режиму сваливания и вывести самолет из него. В документе предлагается разработать положения, касающиеся установки индикаторов AOA, и включить материалы по их надлежащему использованию в программы подготовки пилотов. Комиссия поддержала предложение по разработке инструктивного материала по вопросам отработки действий по предотвращению потери и восстановлению пространственного положения, содержащееся в документах A38-WP/38, A38-WP/285 и A38-WP/189. Вместе с тем, учитывая бюджетные последствия, этот вопрос следует передать для рассмотрения Совету.

31.28 Комиссия рассмотрела дополнительные риски и высокую стоимость внедрения, программ отработки действий по управлению воздушным судном в случае перехода в режим сваливания на больших высотах и потери индикации воздушной скорости в полете для эксплуатантов, деятельность которых регулируется частями II и III Приложения 6. Комиссия решила, что с учетом бюджетных соображений этот вопрос следует передать Совету для дополнительного изучения.

31.29 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/354, представленный Латиноамериканской комиссией гражданской авиации и содержащий информацию о технических достижениях, позволяющих использовать модифицированное оборудование на базе смартфона с функцией записи полетных данных на основе данных глобальной системы определения местоположения (GPS) о местоположении и скорости и рядом других функций. Это оборудование и услуги по анализу полетных данных предоставляются за умеренную цену и позволяют обнаруживать такие события, как грубые посадки и нарушения воздушного пространства.

31.30 Комиссию информировали о том, что в ходе консультаций с Группой экспертов по бортовым самописцам относительно использования таких малозатратных средств получения и мониторинга полетных данных были высказаны сомнения относительно степени готовности таких технических средств, которые не сертифицированы для авиационного применения и не являются ударостойкими. Кроме того, существуют аспекты защиты информации о безопасности полетов, касающиеся ненадлежащего использования такой информации о безопасности полетов.

31.31 Комиссия приняла к сведению эту информацию и высказала мнение о том, что требуется определенное время, прежде чем данный вопрос будет готов для рассмотрения государствами.

31.32 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/122 с исправлениями № 1 и 2, представленный МАК, в котором Совету ИКАО предлагается разработать базу критериев сертификации аэродромов. Большинство государств поддержали данное предложение. Одно государство отметило, что нынешние положения ИКАО достаточно полно излагают критерии сертификации аэродромов, и поэтому при разработке новых критериев важно обеспечить, чтобы они были достаточно гибкими и не отразились негативно на возможностях государств и организаций, а также органов надзора за деятельностью аэропортовых ведомств. В этой связи Комиссию информировали о том, что ИКАО планирует разработать имплементационный набор (iKit), который будет содержать подробную информацию, рекомендации и учебные материалы по данному вопросу. Были высказаны поддержка и предложения принять участие в подготовке iKit .

31.33 По результатам дискуссии Комиссия согласилась с тем, что Совету, с учетом бюджетных последствий, следует приступить к более детальному изучению этого вопроса.

31.34 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/245 Revision No.1, представленный Международной федерацией транспортников (МФТ) и Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) с рекомендациями относительно обучения и подготовки работников авиакомпаний в области распознавания и реагирования в случае появления дыма в бортовой системе подачи воздуха. Документ предлагает Ассамблее принять к сведению последствия попадания паров масла в систему подачи воздуха воздушного судна для безопасности полетов. Документ также предлагает Совету разработать инструктивный материал относительно повышения уровня подготовки и обучения членов летного экипажа, cabinного экипажа и техников по обслуживанию по вопросам, связанным с появлением дыма и паров. МФТ и ИФАЛПА предложили предоставить людские ресурсы для выполнения этой работы. Комиссия согласилась с намерением документа WP/245. В отношении вопроса о разработке инструктивного материала Комиссия согласилась с тем, что Совету следует рассмотреть данное предложение с учетом бюджетных последствий.

31.35 Информационные документы были представлены Соединенными Штатами Америки (A38-WP/144), ASECNA (A38-WP/261) и МАК (A38-WP/123).

-----