



A38-WP/411

P/30

1/10/13

АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ

ДОКЛАД ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ПО ПУНКТАМ 30, 31, 32 И 33 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлено председателем Технической комиссии)

Прилагаемый материал по пунктам 30, 31, 32 и 33 повестки дня утвержден Технической комиссией. Резолюции 30/1, 30/2, 31/1 и 31/2 рекомендуются для принятия пленарным заседанием.

Примечание. После изъятия настоящего титульного листа данный документ следует поместить в соответствующий раздел папки доклада.

Пункт 30 повестки дня. Безопасность полетов. Поддержка внедрения**Улучшение контроля за безопасностью полетов путем обеспечения партнерства со всеми заинтересованными сторонами**

30.1 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ A38-WP/66, в котором освещалась проделанная ИКАО после 37-й сессии Ассамблеи работа по оказанию помощи, которая обеспечила повышение безопасности полетов в государствах, определение приоритетов и целей в сфере безопасности полетов, подлежащих реализации на уровне государств и регионов. Документ A38-WP/66 также содержал проект резолюции для замены резолюции A37/8 "Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов". Комиссия согласилась подчеркнуть в резолюции большое значение сотрудничества и помощи.

30.2 Комиссия рассмотрела документы A38-WP/231 и 259, представленные Латиноамериканской комиссией гражданской авиации (ЛАКГА), и отметила предпринимаемые на региональном уровне в рамках региональных групп по безопасности полетов (RASG) инициативы по снижению уровней риска в сфере безопасности полетов для предотвращения авиационных происшествий и/или серьезных инцидентов, обусловленных проблемами безопасности полетов, связанными с эксплуатацией ВПП, столкновениями исправных воздушных судов с землей (CFIT) и потерей управления в полете (LOC-I), а также инициативы, поощряющие оказание государствами поддержки деятельности RASG в их регионах. В документе A38-WP/259 государствам предлагалось поддержать региональные усилия в Южной Америке, направленные на обеспечение безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации и предусматривающие установление целевых показателей на 2016 год в сфере безопасности полетов и аэронавигации. В документе A38-WP/215 Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА) представила информацию о деятельности региональных органов в регионе AFI, направленной на повышение уровня контроля за обеспечением безопасности полетов и возможностей устранения значительных проблем в области безопасности полетов (SSC). Информационные документы были представлены CASSOS (A38-WP/328), МАК (A38-WP/120) и ЗЭВС (WA38-WP/303).

30.3 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/155, представленный Индонезией, документ A38-WP/352, представленный Вьетнамом, а также документ A38-WP/101 и исправление № 1, представленный Соединенными Штатами Америки, в которых шла речь о потребности в инспекторах по безопасности полетов, причем в каждом из этих документов рассматривались разные аспекты данного вопроса. Комиссия признала, что для многих государств вопросы поиска и приема на работу, обучения и удержания квалифицированных инспекторов по безопасности полетов являются трудными задачами и что включение аспектов совершенствования инспекционной деятельности в программу работ по следующему поколению авиационных специалистов будет способствовать глобальному повышению безопасности полетов. В документе A38-WP/101, который получил широкую поддержку, Совету предлагалось поручить Секретариату разработать соответствующие положения и инструктивный материал по вопросам общей квалификации государственных инспекторов по безопасности полетов, и в этой связи Секретариат доложил о том, что такая работа уже проводится, а Комиссия отметила, что необходимо проделать дополнительную работу.

30.4 Комиссия была информирована о том, что для продолжения ИКАО деятельности по координации регионального сотрудничества и предоставлению государствам помощи необходимо, чтобы заинтересованные стороны, включая государства, региональные органы, финансовые учреждения и отраслевые организации, активно участвовали в оказании поддержки нуждающимся в ней государствам. Этот вопрос занимает центральное место в представленном в документе A38-WP/66 проекте резолюции, в который Комиссия согласилась внести изменения с учетом предложений, сделанных в документе A38-WP/84, представленном по пункту 27 повестки дня Литвой от имени Европейского союза и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛем.

30.5 В свете прошедшего обсуждения Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

Резолюция 30/1. Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов, установление приоритетов и поддающихся оценке целевых показателей

Ассамблея,

принимая во внимание, что основной задачей Организации по-прежнему является обеспечение безопасности полетов международной гражданской авиации во всем мире,

принимая во внимание, что обеспечение безопасности полетов международной гражданской авиации относится также к компетенции Договаривающихся государств как в коллективном, так и индивидуальном плане,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 37 Конвенции о международной гражданской авиации каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, аэропортов, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее,

принимая во внимание, что повышение безопасности полетов международной гражданской авиации в глобальном масштабе требует активного сотрудничества всех заинтересованных сторон,

принимая во внимание, что Конвенция и Приложения к ней обеспечивают для Договаривающихся государств правовые и эксплуатационные рамки построения системы безопасности гражданской авиации, основанной на взаимном доверии и признании, требуя при этом, чтобы все Договаривающиеся государства выполняли, насколько это практически возможно, SARPS и надлежащим образом осуществляли контроль за обеспечением безопасности полетов,

принимая во внимание, что результаты проверок и координированных ИКАО миссий по валидации (ICVM), проводимых по линии механизма непрерывного мониторинга в рамках осуществления Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП-МНМ), свидетельствуют о том, что некоторые Договаривающиеся государства пока не смогли создать удовлетворительную национальную систему контроля за обеспечением безопасности полетов, а в некоторых Договаривающихся государствах выявлены значительные проблемы в области безопасности полетов (SSC),

принимая во внимание, что ИКАО играет ведущую роль в оказании содействия внедрению SARPS и устранению связанных с обеспечением безопасности полетов недостатков посредством координации поддержки и привлечения ресурсов авиационных партнеров в области безопасности полетов,

признавая, что планы действий ИКАО, разработанные для отдельных Договаривающихся государств, служат основой для предоставления во взаимодействии с другими заинтересованными сторонами прямой помощи и рекомендаций таким государствам по устранению ими своих SSC и повышению уровня эффективного выполнения (EI) критических элементов,

принимая во внимание, что ИКАО располагает политикой в области регионального сотрудничества, которая в максимальной степени направлена на предоставление Договаривающимся государствам помощи, рекомендаций или других видов поддержки в области технических и политических аспектов деятельности международной гражданской авиации в ходе выполнения ими своих обязательств в соответствии с *Конвенцией о международной гражданской авиации* и стратегическими целями ИКАО, и, помимо прочего, обеспечивает региональное сотрудничество с помощью более тесного партнерства с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации,

признавая, что не все Договаривающиеся государства располагают необходимыми людскими, техническими и финансовыми ресурсами для надлежащего осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов,

признавая, что создание субрегиональных и региональных органов по обеспечению безопасности полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, включая региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), несет в себе значительный потенциал для оказания помощи государствам в выполнении ими своих обязательств, предусмотренных Чикагской конвенцией, за счет эффекта экономии на росте масштаба и более высокого уровня гармонизации в результате сотрудничества Договаривающихся государств в создании и поддержании функционирования общей системы контроля за обеспечением безопасности полетов,

напоминая о том, что Договаривающиеся государства отвечают за внедрение Стандартов ИКАО и могут в связи с этим принять решение о добровольном делегировании определенных своих функций RSOO и что, когда это уместно, слово "государства" следует понимать как включающее RSOO,

отмечая признание в Приложении 19 RSOO и их роли в осуществлении от имени государств делегированных государственных функций по управлению безопасностью полетов,

признавая, что объем помощи, оказываемой Договаривающимся государствам, испытывающим трудности в устранении недостатков, выявленных в ходе проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, в частности при уделении первоочередного внимания государствам, имеющим SSC, будет значительно увеличен за счет координации усилий всех Договаривающихся государств, ИКАО и других сторон, заинтересованных в деятельности гражданской авиации,

признавая, что задача созданных региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG) заключается в определении целей, приоритетов и показателей, а также в

установлении поддающихся оценке целевых показателей для устранения в каждом регионе недостатков, связанных с безопасностью полетов, при обеспечении последовательности действий и координации усилий,

1. *порукает* Совету во взаимодействии с партнерами по обеспечению безопасности полетов создать всеобъемлющую программу оказания помощи Договаривающимся государствам в устранении недостатков, выявленных в рамках УППКБП-МНМ, уделяя первоочередное влияние разрешению SSC;

2. *порукает* Совету содействовать реализации концепций регионального сотрудничества, включая укрепление RSOO и RASG, а также определение целей, приоритетов и показателей и установление поддающихся оценке целевых показателей для устранения SSC и связанных с безопасностью полетов недостатков;

3. *порукает* Совету продолжить партнерство с Договаривающимися государствами, отраслью и другими партнерами по обеспечению безопасности полетов в целях координации и оказания содействия предоставлению финансовой и технической помощи государствам, субрегиональным и региональным органам по безопасности полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, включая RSOO и RASG в целях повышения уровня безопасности полетов и укрепления возможностей в области контроля за обеспечением безопасности полетов;

4. *порукает* Совету продолжить анализ соответствующей критически важной с точки зрения безопасности полетов информации для определения эффективных средств оказания помощи государствам, а также субрегиональным и региональным органам по безопасности полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, включая RSOO и RASG;

5. *порукает* Генеральному секретарю продолжать развивать координацию действий и сотрудничество между ИКАО, RASG, RSOO и другими организациями, осуществляющими связанную с обеспечением безопасности полетов деятельность, с тем чтобы сократить нагрузку на государства, вызванную повторяющимися проверками или инспекциями, и уменьшить дублирование мероприятий по мониторингу;

6. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства уделять первостепенное внимание устранению значительных проблем в области обеспечения безопасности полетов, с тем чтобы обеспечить отсутствие непосредственных рисков для безопасности полетов международной гражданской авиации и удовлетворение минимальных требований, установленных Стандартами Приложений ИКАО;

7. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства использовать программу разработки схем полетов, где таковая имеется, для реализации возможностей PBN;

8. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам развивать и далее укреплять региональное и субрегиональное сотрудничество, с тем чтобы содействовать достижению наивысшего уровня безопасности полетов;

9. *призывает* все Договаривающиеся государства и соответствующих партнеров по обеспечению безопасности полетов по мере возможности оказывать помощь запрашивающим ее государствам путем предоставления финансовых и технических ресурсов в целях незамедли-

тельного разрешения выявленных SSC безопасности полетов и обеспечения долгосрочной устойчивости государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов;

10. *рекомендует* Договаривающимся государствам налаживать партнерство с другими государствами, отраслью, финансовыми учреждениями и другими партнерами по обеспечению безопасности полетов для усиления потенциала в области контроля за обеспечением безопасности полетов в целях повышения эффективности выполнения обязательств государств и содействия созданию более безопасной системы международной гражданской авиации;

11. *рекомендует* Договаривающимся государствам содействовать созданию региональных или субрегиональных объединений для участия в разработке решений общих проблем с целью наращивания возможностей государств в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов и участвовать в укреплении и развитии региональных органов по безопасности полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, включая RSOO, или оказывать им ощутимую поддержку;

12. *просит* Генерального секретаря играть ведущую роль в координации усилий по оказанию государствам помощи в разрешении SSC путем разработки планов действий ИКАО и/или предложений по конкретным проектам и помогать государствам в привлечении необходимых финансовых ресурсов для финансирования таких проектов;

13. *просит* Совет доложить на следующей очередной сессии Ассамблеи об общей реализации всеобъемлющей программы оказания помощи;

14. *заявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию A37-8.

Преимущества разработанного ИКАО онлайн-регистра сертификатов эксплуатантов (АОС)

30.6 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ A38-WP/90 о преимуществах онлайн-регистра сертификатов эксплуатантов (АОС), который впервые был введен ИКАО в декабре 2012 года. Было отмечено, что, хотя участие в этом регистре потребует выделения соответствующих ресурсов, преимущества его использования государствами могут перевесить такие расходы. Комиссия отметила, что регистр АОС был разработан ИКАО в соответствии с предложением 36-й сессии Ассамблеи ИКАО и будет предоставлять государствам транспарентную информацию о действительности АОС и соблюдении требований государства эксплуатанта, а также будет упрощать процесс выдачи держателям выданных государствами АОС разрешений выполнять полеты в другие государства, обеспечивая централизованное хранение информации об эксплуатантах. Комиссия признала, что предоставление своевременных и точных данных, касающихся большого числа зарегистрированных в государствах эксплуатантов, будет представлять определенные проблемы на начальном этапе, и потребуются дополнительные работы для упрощения процесса ввода данных. Комиссия одобрила действия, предложенные в документе A38-WP/90, и поддержала документ A38-WP/126, представленный ИАТА.

30.7 Комиссия также рассмотрела представленный ИАТА документ A38-WP/125, в котором указывалось на возрастающий объем документации, которая требуется государствам для выдачи разрешений на выполнение полетов авиакомпаниями, зарегистрированными в других государствах. Комиссия признала, что несогласованные требования приводят к дополнительным значительным затратам и административной нагрузке. Комиссия согласилась с тем, что, как к этому призывала 36-я сессия Ассамблеи, государствам следует рекомендовать признавать

действительными АОС и соответствующие эксплуатационные спецификации других государств, которые отвечают требованиям Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов".

Утверждение тренажерных устройств имитации полета

30.8 В документе A38-WP/142, представленном ИАТА, указывалось на необходимость создания государствами системы признания аттестации другими государствами тренажерных устройств имитации полета (FSTD) на основе инструктивного материала, содержащегося в опубликованном ИКАО документе Doc 9625 "Критерии квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета", том I "Самолеты" (3-е издание) и том II "Вертолеты" (1-е издание). Комиссия отметила, что отсутствие признания аттестации FSTD государствами, где такие тренажеры эксплуатируются, приводит к увеличению затрат и административной нагрузке для полномочных органов гражданской авиации, значительным расходам для отрасли и ограничивает масштабы использования тренажеров. Комиссия также отметила, что помощь государствам в создании систем признания аттестации FSTD на основе инструктивного материала Doc 9625 может быть предоставлена в рамках Международного консорциума по подготовке пилотов (ИПТС), в который входят ИАТА, ИКАО, ИФАЛПА и Королевское авиационное общество.

30.9 В свете прошедшего обсуждения Комиссия представила для принятия Пленарным заседанием следующую резолюцию:

Резолюция 30/2. Признание аттестации тренажерных устройств имитации полетов (FSTD)

Ассамблея,

принимая во внимание, что ИКАО опубликовала Doc 9625 "Критерии квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета", том I "Самолеты" (3-е издание) и том II "Вертолеты" (1-е издание), чтобы предоставить ведомствам других государств средство для признания без проведения повторных оценок квалификационных документов, выданных государством, которое проводило первоначальную и последующие оценки тренажерных устройств имитации полета (FSTD),

признавая, что, несмотря на согласованный на международном уровне механизм гармонизации, предусмотренный в Doc 9625, отсутствие признания аттестации FSTD приводит к многократным оценкам и высоким затратам для государств и отрасли,

признавая медленный прогресс во внедрении систем признания аттестации FSTD на основе инструктивного материала, содержащегося в Doc 9625,

1. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства создавать системы признания аттестации FSTD на основе инструктивного материала, изложенного в Doc 9625;

2. *порукает* Совету и дальше оказывать поддержку Договаривающимся государствам в создании систем признания аттестации FSTD;

3. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства оказывать друг другу содействие в создании систем признания аттестации FSTD.

Совершенствование планирования подготовленности к решению вопросов здравоохранения применительно к авиации

30.10 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/35, представленный Советом, и документ A38-WP/229, представленный Доминиканской Республикой, и подчеркнула значительные преимущества для государств и свою поддержку дальнейшим работам ИКАО в рамках Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA), а также призвала государства и международные организации оказывать CAPSCA финансовую и/или материальную помощь. Комиссия отметила сотрудничество ИКАО со Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) и другими партнерами при осуществлении данной программы работ.

Региональное сотрудничество при осуществлении государственных программ по безопасности полетов и расследовании авиационных происшествий и инцидентов

30.11 Комиссия рассмотрела документы A38-WP/196 и WP/323, представленные соответственно Аргентиной и Японией, и согласилась с тем, что государствам, обладающим опытом реализации государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) следует делиться имеющейся у них информацией и сотрудничать в рамках RASG, RSOO, COSCAP или других региональных форумов в целях содействия реализации ГосПБП.

30.12 Документ A38-WP/339, представленный Колумбией, был посвящен интересам, потребностям и обоснованиям, касающимся создания в Южноамериканском регионе региональных организаций по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (РАИО) в целях минимизации существующих проблем, которые касаются независимости действий и расходов государств при проведении расследований.

30.13 Комиссия отметила, что создание РАИО сыграет важную роль в оказании помощи государствам с ограниченными людскими и финансовыми ресурсами в выполнении ими своих обязанностей, связанных с расследованием. Кроме того, такие РАИО будут обеспечивать для участвующих государств экономию, обусловленную масштабом работ, и помогать обеспечивать функциональную независимость расследований. Опубликованное ИКАО в марте 2011 года *Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Doc 9946) содержит инструктивный материал для государств, касающийся создания и организации деятельности РАИО в регионе или субрегионе. В настоящее время имеется ряд инициативных предложений групп государств по созданию РАИО, и ИКАО, RASG и RSOO помогают государствам в реализации таких предложений.

30.14 Комиссия согласилась с необходимостью пересмотра и, если потребуется, изменения правовых рамок в государствах, имея в виду возможность создания соответствующих РАИО, призванных повысить уровень соблюдения SARPS ИКАО, оказывая при этом содействие осуществлению региональных совместных проектов, обеспечивающих последовательную техническую и финансовую поддержку деятельности РАИО.

30.15 Были рассмотрены также информационные документы, представленные Сальвадором (A38-WP/232) и Вьетнамом (A38-WP/343).

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 состояние 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 (через государства или региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO)) 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 галонов.

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 В свете прошедшего обсуждения 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. *порукает* 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 прошедшего обсуждения 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 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, Дос 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 угла атаки (АОА), с тем чтобы помочь пилоту распознать приближение к режиму сваливания и вывести самолет из него. В документе предлагается разработать положения, касающиеся установки индикаторов АОА, 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. Комиссия отметила важность рекомендации об оснащении коммерческих воздушных судов индикаторами угла сваливания, как это предлагается в документе A38-WP/189. Комиссия согласилась с тем, что это предложение нуждается в более детальном обсуждении и отметила, такое обсуждение будет продолжено на предстоящем симпозиуме ИКАО по потере управляемости в полете (Монреаль, май 2014 года).

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).
