

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 30 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией****ПРЕДЛОЖЕНИЕ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ  
ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ ТРЕБОВАНИЙ К ВЛАДЕНИЮ ПИСЬМЕННЫМ АНГЛИЙСКИМ  
ЯЗЫКОМ ДЛЯ ЧЛЕНОВ ЛЁТНЫХ ЭКИПАЖЕЙ И ТЕХНИЧЕСКОГО ПЕРСОНАЛА**

(Представлено Российской Федерацией)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем рабочем документе содержится краткое описание проблемы, с которой сталкиваются не англоговорящие государства в связи с ненадлежащим уровнем владения английским письменным языком членами лётных экипажей и техническим персоналом, обслуживающим воздушные суда. В этой связи в рабочем документе предлагается оценить риски для безопасности полётов в связи с отсутствием стандартов и рекомендуемой практики ИКАО в отношении необходимого уровня владения письменным английским языком авиационного персонала и принять решение о необходимости включения данного вопроса в программу работы ИКАО.

**Действия:** Ассамблеи предлагается:

- a) принять решение о необходимости разработки дополнительных требований к владению письменным английским языком пилотами воздушных судов и техническим персоналом;
- b) возобновить деятельность группы экспертов PRICESG (Proficiency Requirements in Common English Study Group) для определения требований к владению письменным английским языком членами лётных экипажей и техническим персоналом, включая разработку поправки к Приложению 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" к Конвенции о международной гражданской авиации в части, касающейся SARPs устанавливающих требования к необходимому уровню владения пилотами воздушных судов и техническим персоналом письменным английским языком.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полётов"
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" Приложение 8 "Лётная годность воздушных судов" Приложение 19 "Управление безопасностью полётов"

<sup>1</sup> Текст документа на русском языке представлен Российской Федерацией.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 После 2003 года ИКАО предприняла ряд мер по оказанию помощи государствам во внедрении языковых требований. Были разработаны и опубликованы *Руководство по внедрению требований ИКАО к знанию языка* (Doc 9835) и учебное пособие, озаглавленное *"Требования к знанию языка. Классифицированные речевые образцы, соответствующие требованиям ИКАО к знанию языка"*. Секретариатом ИКАО было проведено большое число региональных семинаров и симпозиумов ИКАО по языку, используемому в авиации.

1.2 На одном из семинаров, проводимых в Европейском регионе ИКАО, представителями государств восточной части региона поднимался вопрос о необходимости владения техническим и письменным английским языком техниками, обслуживающими воздушные суда западного производства, во избежание недопонимания некоторых технических требований и особенностей технического обслуживания, что могло привести к нежелательным и опасным последствиям, связанным с эксплуатацией воздушных судов.

1.3 Данный вопрос нашёл поддержку ряда государств, однако дальнейшего развития не получил. На тот момент в государствах наиболее важной была проблема внедрения требований по языку в соответствии с документами ИКАО, перечисленными в пункте 1.1, что требовало значительной мобилизации человеческих и финансовых ресурсов.

## 2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Несмотря на то что данная проблема не получила должного развития в прошлом, существует признание того, что вопрос владения письменным английским языком для записи членами лётного экипажа в борт-журналах технического состояния воздушного судна, а также отметки технического персонала об устранении отклонений от технических требований, может явиться ключевым для обеспечения должного уровня безопасности полётов.

2.2 На сегодняшний день международные требования к уровню владения письменным английским языком членами летных экипажей и техническим персоналом отсутствуют. Однако необходимость в таких требованиях очевидна для оказания помощи государствам в создании соответствующих национальных правил и регулирующих документов.

## 3. ВЫВОДЫ

3.1 Несмотря на то что в настоящее время не существует международных требований к уровню владения письменным английским языком членами летных экипажей и техническим персоналом, проблемы, связанные с ведением записей на английском языке в борт-журналах технического состояния воздушного судна, а также отметки технического персонала об устранении неисправностей периодически возникают и требуют конкретных действий со стороны государств. Одной из причин такого положения является отсутствие принятой всеми государствами единой оценки владения письменным английским языком.

3.2 Учитывая тот факт, что положения ИКАО о владении языком не охватывают в настоящий момент вопросы письменного владения английским языком лётных экипажей и технического персонала, предлагается для оказания помощи государствам в решении возникающих проблем создать группу экспертов в рамках ИКАО по определению требований к владению письменным английским языком членами лётных экипажей и технического персонала.