



A36-WP/359
P/57
26/9/07

36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ДОКЛАД ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ПО ПУНКТУ 30 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлено председателем Технической комиссии)

Прилагаемый доклад по пункту 30 повестки дня утвержден Технической комиссией. Резолюции 30/1 и 30/2 рекомендуются для принятия на пленарном заседании.

Примечание. После изъятия данного титульного листа настоящий документ следует поместить в соответствующее место в папку доклада.

Пункт 30 повестки дня. Прочие вопросы безопасности полетов**30.1 Требования к знанию языка**

30.1.1 Комиссия рассмотрела документ A36-WP/151, который содержал представленный Советом ИКАО доклад о выполнении требований к знанию языка и предложенный проект резолюции по смягчению последствий запаздывания в соблюдении некоторыми государствами требований Приложения 1 к знанию языка. Пилотам, которые не отвечают требованиям к знанию языка, потребуется запрашивать у других государств разрешение на выполнение полетов в воздушном пространстве, находящемся под их юрисдикцией. Государствам, которые не обеспечат соблюдение требований к дате начала их применения 5 марта 2008 года, будет предложено разработать планы мероприятий по выполнению требований, включающие временные меры по снижению риска, и представить свои планы всем другим государствам. Секретарь информировал Комиссию о том, что, в случае принятия резолюции в каждом регионе ИКАО, будет проведен ряд семинаров для оказания государствам помощи в разработке планов выполнения требований. Резолюция также предлагает ИКАО установить глобально согласованные критерии аттестации знания языка. Секретарь также указал, что система одобрения языковых аттестаций, предложенная в документе A36-WP/151, не включена в бюджет.

30.1.2 Комиссия рассмотрела представленный Международной федерацией ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА) документ A36-WP/68, в котором ИФАТКА выразила обеспокоенность тем фактом, что многие государства не обеспечивают приемлемыми темпами своевременное внедрение языковой подготовки. Согласно предложениям ИФАТКА следует усилить важность этой программы для государств, и государства не должны вводить схемы представления данных о недостатках в знании языка, предусматривающие меры наказания, что было бы контрпродуктивным для безопасности полетов.

30.1.3 В документе A36-WP/183 Международная авиационная федерация (МАФ) и Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов (ИАОПА) указали, что некоторые государства не смогут до 5 марта 2008 года обеспечить аттестацию и сертификацию всех своих имеющих свидетельства пилотов и диспетчеров воздушного движения. В документе предлагалось еще раз рассмотреть просьбы ИАОПА об измерении стандартов знания языка применительно к выполнению полетов по ПВП и отложить дату начала применения требований до всесторонней оценки влияния стандарта. В документе также предлагалось установить стандартную аттестацию и упростить процедуры аттестации.

30.1.4 Было представлено предложение не распространять на пилотов, выполняющих полеты по ПВП в неконтролируемом воздушном пространстве, действие эксплуатационного требования уровня 4 ИКАО. Это предложение получило определенную поддержку, однако большинство возражало против такого исключения. Было выражено мнение о том, что государствам следует в переходный период с 5 марта 2008 года по 5 марта 2011 год учитывать путем проведения оценки риска то воздействие, которое оказывают требования к знанию языка на деятельность авиации общего назначения.

30.1.5 Один делегат выразил свою поддержку плану перехода, предложенному Советом в проекте резолюции, приложенной к документу A36-WP/151. Однако была выражена

обеспокоенность тем, что введение такого плана, используя резолюцию Ассамблеи, не даст гарантию того, что каждое Договаривающееся государство будет допускать пилотов, которые не отвечают квалификационному требованию уровня 4, даже в том случае, когда государство, выдавшее свидетельство, разместило свои планы выполнения требований на веб-сайте ИКАО. В этой связи было рекомендовано обеспечить введение плана перехода, используя поправку к Приложению 1, с тем чтобы воспользоваться международным признанием, предусмотренным статьей 33 Конвенции. Хотя этот подход получил некоторую поддержку, Комиссия признала, что, по-видимому, окажется невозможным изменить Приложение 1 до даты начала применения с 5 марта 2008 года и что резолюция обеспечивает практическую возможность дальнейшего продвижения в решении данной проблемы. Однако учитывая выраженную делегатами озабоченность, Комиссия согласилась, что Совету следует дополнительно рассмотреть возможность внесения поправки в Приложение 1 и предпринять соответствующие действия.

30.1.6 Была также выражена обеспокоенность в отношении предложенного в п. 3.4 документа A36-WP/151 механизма ИКАО для одобрения проверки знаний авиационного языка и введения согласованных на глобальном уровне критериев языковой аттестации, приведенных в п. 2 постановляющей части прилагаемого проекта резолюции. Однако было также поддержано своевременное введение ИКАО системы одобрения услуг по языковой аттестации как средства поддержки государств в обеспечении единообразного выполнения требований к знанию языка.

30.1.7 Была признана необходимость представления задолго до 5 марта 2008 года информации, касающейся планов государств по выполнению требований или соблюдения ими требований к знанию языка.

30.1.8 Принимая во внимание результаты дискуссий, Комиссия представляет для принятия Пленарным заседанием приведенную ниже резолюцию:

Резолюция 30/1. Знание английского языка для ведения радиотелефонной связи

Ассамблея,

принимая во внимание, что для предотвращения авиационных происшествий ИКАО ввела положения о знании языка 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 международных воздушных сообщениях,

признавая, что положения о знании языка подтверждают требование использовать стандартизированную фразеологию во всех предусмотренных для этого случаях,

признавая, что Договаривающиеся государства предприняли значительные усилия по выполнению требований к знанию языка к 5 марта 2008 года,

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

признавая, что некоторым Договаривающимся государствам потребуется дополнительное время для внедрения положений о знании языка после даты начала применения,

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 с пунктом b) статьи 39 Конвенции в свидетельстве 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 рекомендует* Договаривающимся государствам использовать стандартную фразеологию ИКАО во всех ситуациях, для которых она предписана;

2. *порукает* Совету оказать поддержку Договаривающимся государствам в их внедрении требований к знанию языка посредством разработки согласованных на глобальном уровне критериев языковой аттестации;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, которые не могут обеспечить соблюдение требования к знанию языка к дате начала применения, помещать на веб-сайте ИКАО свои планы мероприятий по внедрению требований к знанию языка, включая, при необходимости, промежуточные меры по снижению степени риска в отношении пилотов, диспетчеров воздушного движения и операторов аэронавигационных станций, участвующих в обслуживании международных полетов, как это указано ниже в "Правилах, связанных с вышеизложенными положениями" и в инструктивном материале ИКАО;

4. *порукает* Совету подготовить для государств рекомендации по разработке планов мероприятий по внедрению требований к знанию языка, включая разъяснение мер по снижению риска, чтобы Договаривающиеся государства могли поместить свои планы на веб-сайте по возможности скорее, но не позднее 5 марта 2008 года;

5. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам освободить от выполнения требования о разрешении, предусмотренного статьей 40 Конвенции, в воздушном пространстве, находящемся под их юрисдикцией, пилотов, пока еще не отвечающих требованиям ИКАО к знанию языка, на период, не превышающий 3 года после даты начала применения 5 марта 2008 года, при условии, что государства, которые выдали им свидетельства или подтвердили их

действительность, представили всем другим Договаривающимся государствам свои планы мероприятий по внедрению требований;

6. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства не вводить ограничений для своих эксплуатантов, выполняющих коммерческие полеты или полеты авиации общего назначения, на влет в воздушное пространство, находящееся под юрисдикцией или в зоне ответственности других государств, в которых диспетчеры воздушного движения или эксплуатанты радиостанций пока еще не отвечают требованиям к знанию языка, в течение периода, не превышающего 3 года после даты начала применения 5 марта 2008 года, при условии, что эти государства представили всем другим Договаривающимся государствам свои планы мероприятий по внедрению требований;

7. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам представлять по запросу ИКАО данные относительно их уровня внедрения требований к знанию языка;

8. *просит* Совет представить на следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о внедрении требований ИКАО к знанию языка;

9. *объявляет*, что эта резолюция заменяет резолюцию A32-16.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

Договаривающимся государствам, которые не могут полностью выполнить требования к знанию языка к 5 марта 2008 года, следует:

1. Разработать планы мероприятий по внедрению требований к знанию языка, которые включают следующее:

- a) график принятия требований к знанию языка в рамках их национальных правил;
- b) график создания организационных структур по языковой подготовке и аттестации;
- c) описание основанной на степени риска системы определения приоритетов в отношении промежуточных мер, которые будут предприняты до обеспечения полного выполнения требований к знанию языка;
- d) процедуры внесения в свидетельства отметок об уровне знания языка их владельцев;
- e) назначение национального координатора по реализации плана мероприятий по внедрению требований к знанию английского языка;

2. Информировать все другие Договаривающиеся государства о своих планах мероприятий по внедрению требований к знанию языка, поместив эти планы на веб-сайте ИКАО по возможности скорее, но не позднее 5 марта 2008 года;

3. Уведомлять ИКАО о различиях со Стандартами и Рекомендуемой практикой, касающихся знания языка;
4. Публиковать различия с требованиями к знанию языка в связи с предоставлением аэронавигационного обслуживания в своих сборниках аэронавигационной информации.

30.2 Вопросы, связанные с аэродромами

30.2.1 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ A36-WP/14, касающийся глобального выполнения требований к сертификации аэродромов, содержащихся в томе I "*Проектирование и эксплуатация аэродромов*" Приложения 14 "*Аэродромы*". Подчеркивая важность сертификации аэродромов в связи с усиливающейся тенденцией в направлении расширения автономии и приватизации аэродромов, в докладе подчеркивалось отсутствие прогресса в выполнении требований к сертификации аэродромов, включая аэродромные системы управления безопасностью полетов (SMS).

30.2.2 В документе A36-WP/169 Международный совет аэропортов (МСА), отмечая выводы в документе A36-WP/14, представил информацию о деятельности МСА по обеспечению безопасности полетов в аэропортах и предложил ряд мер для решения возникших проблем.

30.2.3 В документе A36-WP/220, представленном Китаем, рекомендовалось изменить сферу применения соответствующего положения, содержащегося в томе I Приложения 14, и включить положения, касающиеся такой новой деятельности в аэропортах, как использование систем управления информацией на аэродромах. Кроме того, ИКАО предлагалось изучить возможность разработки дополнительных SARPS, касающихся используемых на перроне маркировки и знаков, а также пересмотреть положения, касающиеся ограничения препятствий. Делегат от Китая также предложил ИКАО рассмотреть повышение до уровня SARPS статуса инструктивного материала по управлению безопасностью полетов, содержащегося в Руководстве по сертификации аэродромов (Doc 9774) и Руководстве по аэропортовым службам (Doc 9137).

30.2.4 Комиссия отметила относительно низкий уровень выполнения требований сертификации аэродромов, включая внедрение SMS, и призвала государства обеспечить в приоритетном порядке сертификацию аэродромов и внедрение SMS на своих аэродромах. Комиссия также приняла к сведению касающееся ИКАО предложение провести дополнительные практикумы/семинары по сертификации аэродромов и аэродромным системам управления безопасностью полетов, включая представление единообразного согласованного инструктивного материала в отношении последних.

30.2.5 Комиссия приветствовала предложение МСА взаимодействовать с ИКАО с целью дальнейшего повышения уровня обеспечения сертификации аэродромов и:

- a) согласилась с тем, что необходимо быстро увеличить количество сертифицированных аэродромов и количество аэродромов, которые внедрились системы управления безопасностью полетов;

- b) призвала регламентирующие органы соблюдать SARPS, содержащиеся в томе I Приложения 14, и избегать излишнего и дорогостоящего чрезмерного регулирования;
- c) согласилась с тем, что государства должны поощрять совместное использование информации о безопасности полетов;
- d) предложила Совету ИКАО предусмотреть пересмотр спецификаций для всех аэродромов с условными кодами вплоть до E после изучения спецификаций Приложения 14 для кода F.

30.2.6 Комиссия одобрила цель предложенной МСА рекомендации государствам разработать регламентирующие положения, обязывающие эксплуатантов воздушных судов и обслуживающих агентов сообщать о всех инцидентах и авиационных происшествиях в аэропортах, однако считала, что такое требование фактически представляет собой элемент внедрения SMS в аэропортах.

30.2.7 Комиссия приняла к сведению предложения, представленные в документе A36-WP/220, и согласилась передать их Совету для предпринятия соответствующих действий.

30.2.8 Комиссия приняла к сведению информацию, представленную Китаем в документах A36-WP/219 и A36-WP/221 в отношении, соответственно, управления в аэропортах уровнем опасности, связанной с присутствием диких животных, а также о принятых мерах по разработке и внедрению SMS в аэропортах соответственно. Комиссия также приняла к сведению информацию, представленную Индией в документе A36-WP/160, о выполнении требований тома I Приложения 14 к сертификации аэродромов в Индии.

30.3 Летная годность

30.3.1 Комиссия рассмотрела документ A36-WP/206 и приняла к сведению дополнительную информацию в документе A36-WP/207; указанные документы были представлены Соединенными Штатами Америки и Секретариатом Протокола по озоновому слою Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде.

30.3.2 В документе A36-WP/206 содержатся предложения по активизации глобальных усилий в деле разработки эффективных заменителей огнегасящих систем для грузовых отсеков транспортных воздушных судов с использованием галоидированных углеводородов (галонов). Документ предлагает также поэтапное введение требований о замене галонов в туалетах транспортных воздушных судов, двигателях/вспомогательных силовых установках и портативных огнетушителях. Комиссия поддержала документ A36-WP/206 и одобрила предлагаемую резолюцию без изменений.

30.3.3 По итогам дискуссии Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием приводимую ниже резолюцию.

Резолюция 30/2. Замена галонов

Ассамблея,

принимая во внимание, что галоны вносят вклад в изменение климата и более не производятся на основании международной договоренности, поскольку они представляют собой химические вещества, способствующие истощению озона и используемые в качестве огнегасящих веществ в коммерческих транспортных воздушных судах в течение 45 лет,

признавая, что необходимо сделать намного больше, поскольку существующие запасы галонов уменьшаются, и экологическое сообщество выражает все большую обеспокоенность в связи с отсутствием существенного прогресса в авиации,

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

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

признавая, что, несмотря на определенные успехи в разработке заменителей галонов для некоторых аспектов авиационной деятельности, реального прогресса не достигнуто в деле замены галонов в грузовых отсеках, а это наибольший по объему вид применения огнегасящего вещества,

признавая, что любая стратегия замены галонов должна основываться на альтернативах, не создающих неприемлемых рисков для окружающей среды или здоровья населения в сравнении с галонами, которые они заменяют,

1. *соглашается* с настоятельной необходимостью разработки и внедрения заменителей галонов для гражданской авиации;

2. *призывает* государства рекомендовать своим изготовителям воздушных судов, авиакомпаниям, поставщикам химических веществ и компаниям по производству огнетушителей ускорить работу по внедрению заменителей галонов в двигателях и вспомогательных силовых установках, портативных огнетушителях и туалетах, а также выявлению дополнительных заменителей галонов для двигателей/вспомогательных силовых установок и грузовых отсеков;

3. *просит,* чтобы Совет рассмотрел возможность введения, начиная с 2011 года, обязательного требования о замене галонов в:

- туалетах на вновь изготавливаемых воздушных судах; и
- туалетах, портативных огнетушителях, двигателях и вспомогательных силовых установках для воздушных судов, в отношении которых представлены новые заявки на сертификат типа.

4. *просит*, чтобы Совет рассмотрел возможность введения, начиная с 2014 года, обязательного требования о замене галонов в портативных огнетушителях для вновь изготавливаемых воздушных судов;

5. *поощряет* дальнейшее сотрудничество ИКАО с Международной рабочей группой по защите авиационных систем от пожаров и Секретариатом Протокола по озоновому слою Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) в рамках Комитета по техническим вариантам заменителей галонов в Группе по технологии и экономической оценке по вопросу о замене галонов в гражданской авиации, и

6. *постановляет*, что Совет доложит на следующей очередной сессии Ассамблеи о ходе работы по замене галонов в гражданской авиации.

30.4 Выдача свидетельств и подготовка персонала

30.4.1 Комиссия рассмотрела документы A36-WP/190 и A36-WP/191, представленные Антигуа и Барбудой, Барбадосом, Гаити, Гайаной, Гренадой, Доминикой, Сент-Винсент и Гренадинами, Сент-Китс и Невисом, Сент-Люсией, Суринамом, Тринидадом и Тобаго и Ямайкой. Цель представления документа WP/190 заключалась в том, чтобы привлечь внимание к подготовке авиационного персонала и той ключевой роли, которую она играет в обеспечении безопасности и эффективности полетов международной гражданской авиации. В нем рекомендуется, чтобы ИКАО уделяла первоочередное внимание подготовке авиационного персонала и соответственно выделила надлежащие ресурсы Центральному подразделению ТРЕЙНЭР. В документе A36-WP/191 ИКАО предлагается разработать дополнительные стандарты для включения в Приложение 6 "*Эксплуатация воздушных судов*", касающиеся поставщиков наземного обслуживания воздушных судов, включая стандарты их сертификации. Кроме того, в документе предлагается потребовать от международных эксплуатантов использовать только тех поставщиков наземного обслуживания, которые будут сертифицированы в соответствии с предлагаемыми стандартами.

30.4.2 Комиссия рассмотрела документ A36-WP/210, представленный Международной федерацией работников транспорта (МФРТ) и Международной федерацией ассоциаций по электронным средствам обеспечения безопасности воздушного движения (ИФАТСЕА). В документе предлагается ввести в действие Стандарты ИКАО по сертификации всех поставщиков аэронавигационного обслуживания (ANS), включая организации по техническому обслуживанию и поставщиков имеющих критическое значение частей; а также установить стандарты сертификации специалистов по электронным средствам обеспечения безопасности воздушного движения, которые участвуют в выполнении ответственных функций по обеспечению безопасности полетов или авиационной безопасности; а также разработать стандарты, регулирующие ограничение рабочего времени для диспетчеров управления воздушным движением и выполнение специалистами по электронным средствам функции обеспечения безопасности воздушного движения.

30.4.3 Что касается документа A36-WP/190, то Комиссия согласилась, что надлежащая подготовка персонала является главным движущим фактором создания системы обеспечения безопасности и эффективности полетов международной гражданской авиации и поэтому ИКАО следует оказывать государствам помощь в их деятельности по подготовке персонала. Однако

сложилось мнение, что Комиссии не следует заниматься подготовкой рекомендации в отношении того, как следует организовывать выполнение Секретариатом ИКАО функций по обеспечению подготовки персонала, так как это тот вопрос, за решение которого несет ответственность и отвечает Генеральный секретарь.

30.4.4 Представленные в документе A36-WP/191 предложения в отношении разработки стандартов и инструктивного материала по сертификации, надзору и контролю за деятельностью поставщиков обслуживания воздушных судов получили поддержку со стороны некоторых делегатов. Однако большинство делегатов считало, что эффективность системы управления безопасностью воздушным движением (SMS), созданной на уровне аэродрома и эксплуатанта, позволит достигнуть поставленных целей. Кроме того, отмечалось, что программа проверки поставщиков наземного обслуживания, осуществление которой начато ИАТА, и информация о которой представлена в информационном документе A36-WP/122, позволит получить необходимые данные для обеспечения функционирования СУБП аэропортов и эксплуатантов.

30.4.5 Большинство делегатов, высказавшие замечания по документу WP/210, заявили о своей поддержке действий, предложенных МФРТ и ИФАТСЕА в отношении стандартов выдачи свидетельств специалистам по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения. Однако некоторые делегаты, исходя из опыта своих государств, считали, что это не приведет к повышению уровня безопасности полетов. Комиссия согласилась, что концепцию установления требований к выдаче свидетельств специалистам по электронным средствам обеспечения безопасности воздушного движения можно поддержать в принципе, однако этот вопрос следует передать Совету ИКАО для дальнейшего рассмотрения, так как его решение связано с финансовыми последствиями.

30.4.6 Комиссия также приняла к сведению информационные документы A36-WP/164, A36-WP/165 с исправлениями № 1 и № 2, представленными Международной федерацией работников транспорта и документ A36-WP/189, представленный Сингапуром.

30.5 Прочие вопросы

30.5.1 Комиссия рассмотрела документ A36-WP/280, представленный МФРТ. В этом рабочем документе рассматривается вопрос об истории и сегодняшнем состоянии правил обеспечения производственной безопасности и здоровья авиационных специалистов и о том, что необходимо разработать SARPS, которые позволят обеспечивать производственную безопасность и здоровье членов кабинного экипажа. Этот документ был принят Комиссией к сведению без замечаний.