



A39-WP/478
TE/208
3/10/16

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ
ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА
ПО
ПУНКТУ 37 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый материал по пункту 37 повестки дня представляется для рассмотрения Технической комиссией.

Пункт 37 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией**Умение справляться со стрессом в условиях критических инцидентов, Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", квалификационная подготовка персонала и отслеживание полетов**

37.1 Комиссия рассмотрела представленный Аргентиной рабочий документ A39-WP/253, в котором содержится информация о преимуществах реализации поставщиками обслуживания воздушного движения программ по управлению стрессом в условиях критических инцидентов для специалистов в области обслуживания воздушного движения. Комиссия согласилась с тем, что можно ожидать преимуществ от подобных программ, а также с тем, что соответствующим группам экспертов следует в зависимости от ситуации учитывать этот вопрос при последующих обновлениях положений ИКАО.

37.2 В рабочем документе A39-WP/106, представленном Словакией от имени Европейского союза (ЕС), его государств-членов¹, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)² и Европейской организацией по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛем), содержится призыв проанализировать и рассмотреть адекватность действующих концептуальных рамок ИКАО, связанных с оценкой психического состояния летного экипажа. Это было сделано после ряда авиационных происшествий, причиной которых, как было установлено, стали проблемы с психическим здоровьем летного экипажа. Комиссия, признавая желательность проведения ИКАО анализа и рассмотрения действующих концептуальных рамок ИКАО, а также необходимость координации с соответствующими международными организациями, согласилась рекомендовать передачу упомянутого предложения Совету для дальнейшего рассмотрения с учетом первоочередных задач, финансируемых бюджетом на 2017–2019 гг., и за счет внебюджетных ресурсов.

37.3 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/129, представленный Индией, и документ A39-WP/298, представленный Международной федерацией ассоциаций по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ИФАТСЕА), где содержится предложение разработать требования по выдаче свидетельств персоналу по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ATSEP) для включения в Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу". Комиссия также рассмотрела документ A39-WP/368 Revision No. 1 и Corrigendum No. 1 (только на французском языке), представленный Ганой, в котором предлагается включить в Приложение 1 требования по выдаче свидетельств для всех новых авиационных специальностей, в том числе тех, квалификационные требования для которых были включены в документ "Правила аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала" (PANS-TRG, Doc 9868). Комиссия упомянула о том, что подобные предложения, связанные с ATSEP, были предметом обсуждения на 36-й, 37-й и 38-й сессиях Ассамблеи.

¹ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швеция, Эстония.

² Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Бывшая югославская республика Македония, Республика Молдова, Монако, Норвегия, Сан-Марино, Сербия, Турция, Украина, Черногория, Швейцария.

Комиссия отмечала по этому вопросу, что квалификация обеспечивается подготовкой, в то время как выдача свидетельств является лишь одним из средств подтверждения полученной квалификации. Комиссия также упомянула о том, что ИКАО разработала в PANS-TRG квалификационные процедуры для ATSEP, которые должны повысить и унифицировать уровень квалификации, при этом позволяя государствам применять гибкий подход к квалификационной подготовке персонала. Введение свидетельств практики выдачи для ATSEP лишило бы государства этой гибкости и повысило бы на них административную нагрузку. Кроме того, Комиссия признала, что такое нововведение могло бы оказать негативное воздействие на работу поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) в то время, когда еще не определены преимущества в части безопасности полетов, возникающие в результате квалификационной подготовки PANS-TRG и оценки ATSEP. Комиссия отметила, что нет оснований полагать, что отсутствие свидетельств для ATSEP сказывается на безопасности полетов. Поэтому Комиссия не поддержала предложение включить в Приложение 1 Стандарты для ATSEP или какой-либо другой авиационной функции помимо тех, которые связаны с летным экипажем, персоналом по техническому обслуживанию, диспетчерами УВД и полетными диспетчерами. Комиссия, однако, согласилась с тем, что работа над PANS-TRG должна осуществляться по плану, признав широкую поддержку внедрения квалификационных подходов к подготовке персонала и оценке авиационных функций.

37.4 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/393, представленный Международной федерацией ассоциаций диспетчеров авиакомпаний (ИФАЛДА), в котором содержится призыв к ИКАО применять квалификационный подход к внесению поправок в документацию ИКАО для полетных диспетчеров. Комиссия признала важную роль полетных диспетчеров в процедурах отслеживания полетов и отметила поддержку, оказываемую ИФАЛДА в текущей работе над PANS-TRG. Комиссия также поддержала разработку, по необходимости, квалификационных процедур для полетных диспетчеров в PANS-TRG и инструктивного материала, а также рекомендовала передать данный вопрос Совету для дальнейшего рассмотрения с учетом первоочередных задач, финансируемых бюджетом на 2017–2019 гг., и за счет внебюджетных ресурсов.

37.5 Информационные документы были представлены Словакией от имени ЕС и ЕКГА, а также ЕВРОКОНТРОЛем (A39-WP/196) и Межгосударственным авиационным комитетом (МАК) (A39-WP/366).

Удерживающие системы безопасности для детей, динамический индивидуализированный расчет времени руления (VTT), сдвиг ветра и база данных по сертификации аэродромов

37.6 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/214, представленный Канадой, в котором рекомендуется оказывать содействие международной унификации использования детских удерживающих систем (CRS) в качестве меры, принимаемой с учетом публикации *Руководства по утверждению и использованию детских удерживающих систем* (Doc 10049) ИКАО. В документе также содержится призыв унифицировать использование CRS и обеспечить приемлемый уровень безопасности для младенцев и детей младшего возраста, путешествующих воздушным транспортом. В документе A39-WP/300, представленном Международной федерацией работников транспорта (МФТ) и также касающемся CRS, содержатся рекомендация разработать инструктивный материал по взаимному признанию государствами одобренных систем CRS и призыв к ИКАО поощрять применение инструктивного материала, изложенного в документе

Дос 10049. В нем также содержится призыв к проведению государствами и отраслью кампаний, пропагандирующих использование систем CRS, в целях повышения уровня осведомленности и использования систем CRS на борту воздушных судов. В свете обсуждения этого вопроса Комиссия поддержала разработку положений по CRS, в том числе по взаимному признанию государствами одобренных систем CRS, а также согласилась рекомендовать передачу данного вопроса Совету для дальнейшего рассмотрения с учетом первоочередных задач, финансируемых бюджетом на 2017–2019 гг., и за счет внебюджетных ресурсов.

37.7 В документе A39-WP/286, представленном Индией, содержится информация о новом методе индивидуализированного расчета времени руления (VTT), известном как динамический метод расчета VTT, являющегося усовершенствованием фиксированного метода расчета VTT, традиционно используемого в тех аэропортах, где внедрена аэропортовая система совместного принятия решений (A-CDM). В этом документе также содержится предложение сделать обязательным использование динамического расчета VTT, основанного на местных факторах, в целях снижения отклонений от заданного времени взлета. Комиссия отметила целесообразность адаптации расчета времени руления к условиям конкретного аэродрома и, учитывая, что вопрос об A-CDM уже внесен в программу работы Организации, Комиссия согласилась с тем, что содержание упомянутого документа следует довести до сведения соответствующей группы экспертов.

37.8 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/287, представленный Российской Федерацией, в котором рассматривается вопрос о глобальном состоянии разработок и опыте применения в области наземных систем обнаружения маловысотного сдвига ветра и содержатся рекомендации по дальнейшей работе в целях стандартизации подобных систем. Комиссия отметила, что в *Руководстве по сдвигу ветра на малых высотах* (Дос 9817) содержится обширный инструктивный материал, призванный помочь в понимании этого метеорологического явления и в реализации соответствующих положений, содержащихся в Приложении 3 "*Метеорологическое обеспечение международной авиации*". Комиссия согласилась с тем, что предложение заслуживает дальнейшего изучения в целях расширения имеющегося инструктивного материала, а не разработки требований, и рекомендовала передать его Совету для дальнейшего рассмотрения при условии наличия ресурсов.

37.9 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/241, представленный Соединенными Штатами Америки, в котором запрашивается поддержка вопроса о сборе и хранении ИКАО в централизованном порядке данных о состоянии сертификации аэродромов. Комиссия признала, что в зависимости от используемой платформы создание подобной базы данных может потребовать значительных ресурсов, и что это предложение не входит в рамки текущей программы работы ИКАО. Тем не менее Комиссия согласилась с тем, что предложение заслуживает дальнейшего рассмотрения, включая вопрос о том, в какой степени региональные аэронавигационные планы могли бы способствовать широкому распространению подобной информации, и согласилась рекомендовать передачу данного вопроса Совету для дальнейшего рассмотрения с учетом первоочередных задач, финансируемые бюджетом на 2017–2019 гг., и за счет внебюджетных ресурсов.

Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" и перевод термина "опасные грузы" на арабский язык

37.10 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/94, представленный Словакией от имени ЕС и ЕКГА, а также ЕВРОКОНТРОЛем, в котором затрагивается вопрос о необходимости более эффективной регистрации и мониторинга мер, принятых в отношении рекомендаций по обеспечению безопасности полетов. В нем содержался призыв к ИКАО выявить такие возможности и, в случае необходимости, предложить внести поправки в Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов". Выразив поддержку этому документу и напомнив об обсуждении документа A39-WP/272 по пункту 35 повестки дня и принятых в связи с ним мерах, Комиссия согласилась рекомендовать передать Совету для дальнейшего рассмотрения адресованное ИКАО предложение утвердить процедуру разработки имеющих глобальное значение рекомендаций по обеспечению безопасности полетов (SRGC).

37.11 Был принят к сведению информационный документ, представленный Межгосударственным авиационным комитетом (МАК) (A39-WP/365).

37.12 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/157, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, в котором рекомендуется изменить перевод на арабский язык термина "опасные грузы" в тех случаях, когда он употребляется в документах ИКАО. Комиссия согласилась с тем, что изменение может быть необходимо, но также отметила, что ИКАО следует вначале поднять данный вопрос в ООН на Комитете экспертов по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ до рассмотрения вопроса о внесении каких-либо изменений в документы ИКАО. Это позволит обеспечить согласованность с документом ООН "Рекомендации по перевозке опасных грузов. Типовые правила", на котором основано Приложение 18 "Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху" и документ Дос 9284 "Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху".

37.13 Информационные документы были представлены Аргентиной (A39-WP/176 и A39-WP/178), Индией (A39-WP/128), Индонезией (A39-WP/221), Кирибати (A39-WP/217), Объединенными Арабскими Эмиратами (A39-WP/318 и A39-WP/319), Соединенными Штатами Америки (A39-WP/434 и A39-WP/435) и Международной ассоциацией грузовых перевозчиков (ТИАКА) (A39-WP/388).