



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Тел.: +1-514-954-6757

Ref.: AN 12/1.1.18-14/14

25 марта 2014 года

Содержание: принятие поправки 172 к Приложению 1

Требуемые действия: а) уведомить о любом несогласии до 14 июля 2014 года; б) уведомить о любых различиях и соблюдении до 13 октября 2014 года; с) рассмотреть возможность использования электронной системы представления информации о различиях (EFOD) для уведомления о различиях и соблюдении

1. Имею честь сообщить, что 3 марта 2014 года на 4-м заседании своей 201-й сессии Совет принял поправку 172 к *Международным стандартам и Рекомендуемой практике "Выдача свидетельств авиационному персоналу"* (Приложение 1 к Конвенции о международной гражданской авиации). Тексты поправки и резолюции о принятии имеются в виде дополнений к электронной версии данного письма государствам в ICAO-NET (<http://portal.icao.int>), где можно получить доступ ко всем другим соответствующим документам.

2. Принимая упомянутую поправку, Совет установил 14 июля 2014 года в качестве даты вступления ее в силу, за исключением любой части поправки, в отношении которой большинство Договаривающихся государств заявит о своем несогласии до этой даты. Кроме того, Совет постановил, что поправка 172 в том объеме, в каком она вступит в силу, начнет применяться с 13 ноября 2014 года.

3. Поправка 172 вытекает из подготовленных Секретариатом предложений о пересмотре верхнего возрастного предела для пилотов, занятых в международных коммерческих воздушных перевозках, и о введении положений, касающихся подготовки пилотов самолетов по предотвращению сложных пространственных положений (UPRT) и выводу их из них. В данную поправку включены также редакционные изменения, связанные с исключением устаревших положений, касающихся владения языками, и продлением срока действия переходных мер, касающихся категории воздушных судов с системой увеличения подъемной силы.

4. Поправка в отношении верхнего возрастного предела пилотов позволяет каждому из двух пилотов в возрасте от 60 до 64 лет, занятых в международных коммерческих воздушных перевозках, управлять воздушным судном, исходя из того, что степень риска для безопасности полетов не превышает допустимых пределов. Эта поправка будет также способствовать

некоторому сокращению прогнозируемой нехватки профессиональных пилотов, прошедших соответствующую подготовку. Повышение статуса рекомендации, касающейся верхнего возрастного предела для вторых пилотов на уровне 65 лет, до стандарта обеспечивает признание государствами возраста 65 лет в качестве предельного возраста для вторых пилотов.

5. Поправка, касающаяся UPRT, дополняемая инструктивным материалом, направлена на смягчение последствий случаев потери управляемости в полете (LOC). Достоинством UPRT с точки зрения безопасности полетов является то, что пилоты учатся предотвращать сложные пространственные положения и, при необходимости, выходить из них, в результате чего сокращается число катастроф, связанных с LOC.

6. Поправка, касающаяся редакционных изменений, связанных с исключением устаревших положений, направлена на упорядочение требований Приложения 1 к владению языками без изменения их содержания и на продление срока действия переходных мер, касающихся категории воздушных судов с системой увеличения подъемной силы, с тем чтобы обеспечить приобретение достаточного опыта полетов на воздушных судах с системой увеличения подъемной силы до проведения пересмотра положений о выдаче свидетельств для эксплуатации таких воздушных судов.

7. Данный вопрос изложен в поправке к предисловию Приложения 1, которая приведена в дополнении А.

8. В соответствии с резолюцией о принятии прошу вас:

- a) до 14 июля 2014 года сообщить мне, намерено ли ваше правительство заявить о несогласии с какой-либо частью принятых изменений к Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) в рамках поправки 172, используя для этой цели форму, приведенную в дополнении В. Просьба принять к сведению, что представлять следует только заявления о несогласии и что непредставление вами ответа будет рассматриваться как согласие с поправкой;
- b) до 13 октября 2014 года сообщить мне, используя приведенную в дополнении С форму:
 - 1) о любых различиях, которые будут иметь место на 13 ноября 2014 года между национальными правилами или практикой вашего правительства и положениями Приложения 1 в целом с учетом всех поправок, включая поправку 172, а впоследствии – о любых других различиях, которые могут возникнуть;
 - 2) дату или даты, к которым ваше правительство обеспечит выполнение положений Приложения 1 в целом с учетом всех поправок, включая поправку 172.

9. Относительно упомянутой в п. 8 а) выше просьбы следует иметь в виду, что заявление о несогласии с поправкой 172 или любой ее частью в соответствии со статьей 90 Конвенции не является уведомлением о различиях в соответствии со статьей 38 Конвенции. Для выполнения последнего положения требуется представить отдельное заявление, если какие-либо различия будут иметь место, в соответствии с п. 8 b) 1). В этой связи следует отметить, что Международные стандарты, содержащиеся в Приложениях, имеют условную обязательную силу в

той их части, в отношении которой заинтересованное(ые) государство или государства не уведомили о каких-либо различиях в соответствии со статьей 38 Конвенции.

10. Что касается упомянутой в п. 8 b) выше просьбы, то также следует иметь в виду, что Совет на 3-м заседании своей 192-й сессии, состоявшемся 4 марта 2011 года, согласился, что до завершения разработки конкретной политики и эксплуатационных процедур, регламентирующих использование EFOD, эта система будет использоваться в качестве альтернативного средства представления информации о различиях применительно ко всем Приложениям, за исключением Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" и Приложения 17 "*Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства*". В настоящее время EFOD размещается на закрытом веб-сайте УППКБП (<http://www.icao.int/usoap>), к которому имеют доступ все государства-члены (см. AN 1/1-11/28), и вам предлагается рассмотреть возможность использования этой системы для уведомления о соблюдении положений и различиях.


11. Указания относительно выявления различий и представления о них сведений приведены в памятке об уведомлении о различиях, содержащейся в дополнении D.

12. Просьба иметь в виду, что подробного повторения ранее представленных различий, если они продолжают иметь место, можно избежать, заявив о том, что эти различия в настоящее время сохраняются.

13. Буду признателен, если один экземпляр ваших уведомлений, упомянутых в п. 6 b) выше, вы также направите аккредитованному при вашем правительстве региональному директору ИКАО.

14. Заменяющие страницы, включающие поправку 172, будут направлены вам в возможно кратчайшие сроки после вступления поправки в силу 14 июля 2014 года.

Примите уверения в моем совершенном уважении.

for 

Раймон Бенжамен
Генеральный секретарь

Приложения:

- A. Поправка к предисловию Приложения 1.
- B. Форма уведомления о несогласии с поправкой 172 к Приложению 1 в целом или с ее частью.
- C. Форма уведомления о соблюдении положений Приложения 1 или о различиях с ними.
- D. Памятка об уведомлении о различиях.

ДОПОЛНЕНИЕ А к письму государствам АН 12/1.1.18-14/14

ПОПРАВКА К ПРЕДИСЛОВИЮ ПРИЛОЖЕНИЯ 1, ИЗДАНИЕ ОДИННАДЦАТОЕ

Добавить в конце таблицы А приводимый ниже текст:

| <i>Поправка</i> | <i>Источник(и)</i> | <i>Вопрос(ы)</i> | <i>Даты принятия/ утверждения, вступления в силу, начала применения</i> |
|-----------------|--------------------|--|---|
| 172 | Секретариат | <p>a) Верхний возрастной предел для пилотов воздушных судов, занятых в международных коммерческих воздушных перевозках;</p> <p>b) положения о подготовке по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них;</p> <p>c) упорядочение требований к владению языками без изменения их содержания;</p> <p>d) продление срока действия переходных мер, касающихся категории воздушных судов с системой увеличения подъемной силы.</p> | 3 марта 2014 г. 14 июля 2014 г. 13 ноября 2014 г. |

ДОПОЛНЕНИЕ В к письму государствам AN 12/1.1.18-14/14

**УВЕДОМЛЕНИЕ О НЕСОГЛАСИИ С ПОПРАВКОЙ 172
К ПРИЛОЖЕНИЮ 1 В ЦЕЛОМ ИЛИ С ЕЕ ЧАСТЬЮ**

Кому: The Secretary General
International Civil Aviation Organization
999 University Street
Montréal, Quebec
Canada H3C 5H7

(Государство) _____ настоящим выражает несогласие со следующими частями поправки 172 к Приложению 1:

Подпись _____

Дата _____

ПРИМЕЧАНИЯ

- 1) Если вы намереваетесь уведомить о несогласии с поправкой 172 к Приложению 1 в целом или с ее частью, просьба направить такое уведомление в Штаб-квартиру ИКАО до 14 июля 2014 года. Если оно не будет получено к указанному сроку, это будет означать, что у вас нет возражений по данной поправке. **Если вы согласны со всеми частями поправки 172, возвращать данное уведомление о несогласии нет необходимости.**
- 2) Данное уведомление не следует рассматривать в качестве уведомления о соблюдении положений Приложения 1 или о различиях с ними. Уведомления о соблюдении или о различиях следует направлять отдельно (см. дополнение С).
- 3) Просьба при необходимости использовать дополнительные листы.

ДОПОЛНЕНИЕ С к письму государствам AN 12/1.1.18-14/14

**УВЕДОМЛЕНИЕ О СОБЛЮДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЙ ПРИЛОЖЕНИЯ 1
ИЛИ О РАЗЛИЧИЯХ С НИМИ
(включая все поправки, в том числе поправку 172)**

Кому: The Secretary General
International Civil Aviation Organization
999 University Street
Montréal, Quebec
Canada H3C 5H7

1. Никаких различий на (дата) _____ между национальными правилами и/или практикой (**государство**) _____ и положениями Приложения 1, включая все поправки, в том числе поправку 172, не имеется.

2. На (дата) _____ существуют следующие различия между правилами и/или практикой (**государство**) _____ и положениями Приложения 1, включая поправку 172 (см. примечание 3 ниже):

| a) Положение в Приложении (просьба сделать точную ссылку на пункт) | b) Категория различия (просьба указать А, В или С) | c) Подробная информация о различиях (просьба дать ясное и краткое описание различий) | d) Замечания (просьба указать причины существования различий) |
|--|--|--|---|
|--|--|--|---|

(Просьба при необходимости использовать дополнительные листы)

3. К срокам, которые указаны ниже, (государство) _____ будет выполнять положения Приложения 1, включая все поправки, в том числе поправку 172, уведомление о различиях с которыми содержится выше в п. 2.

| а) Положение в Приложении (просьба сделать точную ссылку на пункт) | б) Дата | с) Замечания |
|---|---------|--------------|
|---|---------|--------------|

(Просьба при необходимости использовать дополнительные листы)

Подпись _____

Дата _____

ПРИМЕЧАНИЯ

- 1) Если п. 1 выше имеет к вам отношение, просьба заполнить п. 1 и вернуть эту форму в Штаб-квартиру ИКАО. Если п. 2 имеет к вам отношение, просьба заполнить пп. 2 и 3 и вернуть форму в Штаб-квартиру ИКАО.
- 2) Просьба направить данную форму в Штаб-квартиру ИКАО до 13 октября 2014 года.
- 3) Подробного повторения ранее представленных различий, которые продолжают существовать, можно избежать, заявив о том, что в настоящее время эти различия сохраняются.
- 4) Инструктивные указания относительно уведомления о различиях с положениями Приложения 1 приведены в памятке об уведомлении о различиях в дополнении D.
- 5) Просьба направить экземпляр данного уведомления региональному директору ИКАО, аккредитованному при вашем правительстве.

ДОПОЛНЕНИЕ D к письму государствам AN 12/1.1.18-14/14

**ПАМЯТКА ОБ УВЕДОМЛЕНИИ О РАЗЛИЧИЯХ С ПРИЛОЖЕНИЕМ 1
И ФОРМА УВЕДОМЛЕНИЯ**

(Подготовлена и выпущена в соответствии с указаниями Совета)

1. *Введение*

1.1 Рассматривая вопрос об уведомлении о различиях государствами в соответствии со статьей 38 Конвенции, Ассамблея и Совет неоднократно отмечали, что положение дел с таким уведомлением является не вполне удовлетворительным.

1.2 Настоящая памятка выпускается с расчетом на то, что она будет способствовать получению более полных сведений. Она поможет выявлять различия и сообщать о них. В ней также указана основная цель таких сообщений.

1.3 Основная цель сообщений о различиях состоит в том, чтобы повысить безопасность и эффективность аэронавигации, в связи с чем необходимо, чтобы правительственные и другие ведомства, а также эксплуатанты и поставщики обслуживания, занимающиеся вопросами международной гражданской авиации, знали о всех национальных правилах и практике, которые расходятся с положениями, записанными в Стандартах ИКАО.

1.4 В связи с этим просьба к Договаривающимся государствам обратить особое внимание на необходимость уведомления до 13 октября 2014 года о различиях со Стандартами Приложения 1. Совет также настоятельно предлагает Договаривающимся государствам уведомлять о различиях с Рекомендуемой практикой.

1.5 Просьба к Договаривающимся государствам обратить внимание на необходимость четко указать, намерены ли они выполнять упомянутые положения Приложения, и если нет, то сообщить о различии или различиях, которые будут иметь место. Это указание следует сделать в отношении не только последней поправки, но и всего Приложения, включающего эту поправку.

1.6 Если в отношении этого Приложения такие уведомления уже направлялись ранее, то можно избежать повторения деталей, если это осуществимо, путем указания, что предыдущее уведомление остается в силе. В соответствующих случаях после каждой поправки государствам предлагается обновлять информацию о различиях, уведомления о которых представлялись ранее, до тех пор, пока различия не будут устранены.

2. *Уведомление о различиях с Приложением 1, включая поправку I72.*

2.1 Прошлый опыт свидетельствует о том, что сообщения о различиях с Приложением 1 в некоторых случаях были слишком пространными, поскольку некоторые из различий представляли собой разные формы выражения одной и той же цели.

2.2 Указания Договаривающимся государствам в отношении сообщения о различиях с Приложением 1 могут быть даны лишь в самых общих чертах. В тех случаях, когда национальные правила государств предусматривают применение процедур, которые не являются совершенно аналогичными, но по сути дела не отличаются от процедур, предусматриваемых в Приложении, сообщать о различиях не следует, так как подробная информация о применяемых процедурах подлежит уведомлению с помощью сборников аэронавигационной информации. Хотя, согласно

статье 38 Конвенции, о различиях с Рекомендуемой практикой не сообщается, Договаривающимся государствам настоятельно предлагается уведомлять Организацию о различиях между их национальными правилами и практикой и любой соответствующей Рекомендуемой практикой, содержащейся в Приложении. Государствам следует классифицировать каждое различие, о котором предоставляется уведомление, определив, является ли соответствующее национальное правило:

- a) ***Более жестким или превышает требования Стандарта или Рекомендуемой практики (SARP) ИКАО (категория А).*** Эта категория используется в тех случаях, когда национальное правило является более жестким, чем соответствующие SARP, или вводит в рамках какого-либо Приложения обязательство, которое не оговорено SARP. Это имеет особое значение в тех случаях, когда государство требует соблюдения более жесткого стандарта, что влияет на эксплуатацию воздушных судов других Договаривающихся государств на его территории и над ней.
- b) ***Отличается по своему характеру или соблюдение обеспечивается другими средствами (категория В)*.*** Эта категория применяется в тех случаях, когда национальное правило отличается по своему характеру от соответствующих SARP ИКАО или когда национальное правило, хотя и не налагает дополнительного обязательства, но отличается в принципе по типу и структуре от соответствующих SARP.
- c) ***Обеспечивает меньшую защиту или частично выполняется/не выполняется (категория С).*** Эта категория применяется в тех случаях, когда национальное правило обеспечивает меньшую защиту, чем соответствующие SARP, или когда национальное правило, учитывающее соответствующие SARP, в целом или частично не введено в действие.

2.3 Если Договаривающееся государство считает, что Стандарт ИКАО, касающийся воздушных судов, производства полетов, оборудования, персонала или аэронавигационных средств и служб, неприменим к нынешней авиационной деятельности государства, уведомлять о различии не требуется. Например, Договаривающемуся государству не нужно уведомлять о различиях с положениями Приложения 8, касающимися проектирования и конструкции какого-либо воздушного судна, если оно не является государством разработчика или государством-изготовителем и не имеет соответствующих национальных правил.

2.4 Государствам, которые уже сообщили полностью о различиях с Приложением 1 или об отсутствии таких различий, сообщение о каких-либо других различиях, возникших вследствие введения поправки, не представит затруднений; однако при этом следует обратить внимание на п. 1.5, в котором указывается, что такое сообщение необходимо делать в отношении не только последней поправки, но и всего Приложения, включая эту поправку.

* Выражение "отличается по своему характеру или соблюдение обеспечивается другими средствами" в подпункте b) относится к национальному правилу, которое другими средствами добивается той же цели, что и соответствующие SARPS ИКАО, и поэтому не может классифицироваться в соответствии с подпунктами a) или c).

3. *Форма уведомления о различиях*

3.1 О различиях следует уведомлять следующим образом:

- a) *Ссылка*: номер пункта или подпункта измененного Приложения 1, содержащего Стандарт или Рекомендуемую практику, к которым относится различие.
- b) *Категория*: указать категорию различия (А, В или С) в соответствии с п. 2.2 выше.
- c) *Изложение сути различия*: ясно и кратко изложить суть различия и его последствия.
- d) *Замечания*: в разделе "Замечания" указать причины различия и намерения, включая любую планируемую дату устранения.

3.2 Представленные различия будут включены в дополнение к Приложению, как правило, в той формулировке, которую Договаривающееся государство использовало при уведомлении. Для того чтобы сделать это дополнение как можно более полезным, просьба давать сведения ясно, но по возможности кратко, касаясь только принципиальных вопросов. В соответствии с п. 4 b) 2) резолюции о принятии замечания о применении не следует объединять с замечаниями о различиях. Предоставление выдержек из национальных правил не может рассматриваться в качестве достаточной меры по выполнению обязательства, касающегося уведомления о различиях. Общие замечания, не относящиеся к конкретным различиям, в дополнениях публиковаться не будут.

ПОПРАВКА № 172

К

**МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ
И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКЕ**

**ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ
АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ**

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

К КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Поправка к Приложению 1, содержащаяся в этом документе, принята Советом ИКАО **3 марта 2014 года**. Те части этой поправки, которые **14 июля 2014 года** или до этой даты не будут отклонены более чем половиной общего числа Договаривающихся государств, вступают с этой даты в силу и начинают применяться, как это указано в резолюции о принятии, **13 ноября 2014 года** (см. письмо государствам AN 12/1.1.18-14/14).

МАРТ 2014 ГОДА

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

**ПОПРАВКА 172 К МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ
И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКЕ**

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 "ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ"

РЕЗОЛЮЦИЯ О ПРИНЯТИИ

Совет,

действуя в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации и, в частности, с положениями статей 37, 54 и 90 Конвенции,

1. *настоящим принимает* 3 марта 2014 года поправку 172 к Международным стандартам и Рекомендуемой практике, содержащимся в документе, озаглавленном "Международные стандарты и Рекомендуемая практика. Выдача свидетельств авиационному персоналу", который для удобства назван Приложением 1 к Конвенции;
2. *устанавливает* 14 июля 2014 года как дату вступления в силу вышеуказанной поправки, за исключением какой-либо ее части, в отношении которой до этой даты большинство Договаривающихся государств официально заявит Совету о своем несогласии;
3. *постановляет*, что вышеуказанная поправка или ее части, которые вступили в силу, начинают применяться с 13 ноября 2014 года;
4. *порукает Генеральному секретарю:*
 - a) незамедлительно уведомить каждое Договаривающееся государство о вышеуказанном решении и сразу же после 14 июля 2014 года уведомить о тех частях поправки, которые вступили в силу;
 - b) просить каждое Договаривающееся государство:
 - 1) уведомить Организацию (в соответствии с обязательством, налагаемым статьей 38 Конвенции) о различиях, которые будут иметь место на 13 ноября 2014 года между их национальными правилами или практикой и положениями Стандартов в измененном в соответствии с настоящей резолюцией Приложении; такое уведомление следует направить до 13 октября 2014 года и затем уведомлять Организацию о каждом новом возникающем различии;
 - 2) уведомить Организацию до 13 октября 2014 года о дате или датах, начиная с которых оно будет выполнять положения Стандартов в измененном в соответствии с настоящей резолюцией Приложении;
 - c) предложить каждому Договаривающемуся государству дополнительно уведомлять о любых различиях между его собственной практикой и положениями, установленными Рекомендуемой практикой, когда уведомление о таких различиях является важным для обеспечения безопасности аэронавигации, руководствуясь процедурой, указанной выше в подпункте b) в отношении уведомления о различиях со Стандартами.

ПРИМЕЧАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ФОРМЫ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ 1

В тексте поправки исключаемый текст зачеркивается, а новый текст затеняется, как показано ниже:

~~Текст, подлежащий исключению,
зачеркивается.~~

Текст, подлежащий исключению

Новый текст, подлежащий включению,
затеняется.

Новый текст, подлежащий включению

~~Текст, подлежащий исключению,
зачеркивается, а следующий за ним
заменяющий текст затеняется.~~

Новый текст, заменяющий существ-
вующий текст

ТЕКСТ ПОПРАВКИ 172 К

МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ
И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКЕ

"ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ"

ПРИЛОЖЕНИЕ 1
К КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

...

ГЛАВА 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ОБЩИЕ ПРАВИЛА,
КАСАЮЩИЕСЯ СВИДЕТЕЛЬСТВ

1.2.9 Владение языками

Редакционное примечание. Поменять порядок, нумерацию п. 1.2.9 и изменить его содержание следующим образом.

1.2.9.41 ~~Начиная с 5 марта 2008 года пилоты~~ Пилоты самолетов, дирижаблей, вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы, диспетчеры воздушного движения и операторы авиационных станций демонстрируют способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его на уровне, указанном в требованиях к владению языками, приведенных в добавлении 1.

Примечание. В соответствии со статьей 42 Конвенции о международной гражданской авиации положения п. 1.2.9.1 не распространяются на членов персонала, свидетельства которых были первоначально выданы до 5 марта 2004 года, но в любом случае применяются ко всем членам персонала, свидетельства которых остаются действительными после 5 марта 2008 года.

1.2.9.2 ~~Диспетчеры воздушного движения и операторы авиационных станций демонстрируют способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его.~~

1.2.9.32 **Рекомендация.** *Бортинженеры, пилоты планеров и пилоты свободных аэростатов должны обладать способностью говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его.*

1.2.9.43 ~~Пилоты самолетов, дирижаблей, вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы и те же~~ Штурманы, которые должны вести радиотелефонную связь на борту воздушного судна, демонстрируют способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его.

1.2.9.54 **Рекомендация.** *Пилоты самолетов, дирижаблей, вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы, и Штурманы, которые должны вести радиотелефонную связь на борту воздушного судна, диспетчеры воздушного движения и операторы авиационных станций должны продемонстрировать способность говорить на языке, используемом в*

радиотелефонной связи, и понимать его на уровне, указанном в требованиях к владению языками, приведенных в добавлении 1.

1.2.9.65 Начиная с 5 марта 2008 года знание языков пилотами самолетов, дирижаблей, вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы, диспетчерами воздушного движения и операторами авиационных станций, которые продемонстрировали владение языками на уровне ниже уровня специалистов (уровень б), официально оценивается через определенные периоды времени в соответствии с продемонстрированным каждым лицом уровнем владения языками.

Редакционное примечание. Соответственно перенумеровать последующие пункты.

ГЛАВА 2. СВИДЕТЕЛЬСТВА И КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ ПИЛОТОВ

...

2.1.1.4 Переходные меры, касающиеся категории воздушных судов с системой увеличения подъемной силы

До 5 марта 2015/2022 года полномочный орган по выдаче свидетельств может вносить квалификационную отметку о виде для воздушных судов с системой увеличения подъемной силы в свидетельство пилота самолета или вертолета. Внесение такой квалификационной отметки в свидетельство означает, что воздушное судно относится к категории воздушных судов с системой увеличения подъемной силы. Подготовка для получения квалификационной отметки о типе по категории воздушных судов с системой увеличения подъемной силы проводится на курсах подготовки по утвержденной программе, учитывает предыдущий опыт работы кандидата соответственно на самолете или вертолете и включает все соответствующие аспекты эксплуатации воздушного судна категории летательных аппаратов с системой увеличения подъемной силы.

...

2.1.5.2 Квалификационная отметка о типе, требуемая в соответствии с п. 2.1.3.2 а)

Квалификационная отметка ставится, если кандидат:

- а) приобрел под надлежащим контролем опыт на соответствующем типе воздушного судна и/или соответствующем пилотажном тренажере в следующем:

...

- для выдачи квалификационной отметки о типе для самолета прошел подготовку по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них.

Примечание 1. Порядок проведения подготовки по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них изложен в Правилах аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала (PANS-TRG, Doc 9868).

Примечание 2. Инструктивный материал по подготовке по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них содержится в Руководстве по подготовке по предотвращению сложных пространственных положений самолета и выводу из них (Doc 10011).

Примечание 3. В Руководстве по критериям квалификационной оценки пилотажных тренажеров (Doc 9625) содержится инструктивный материал, касающийся утверждения тренажерных устройств имитации полета для подготовки по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них.

Примечание 4. Курс подготовки по предотвращению сложных пространственных положений самолета и выводу из них может быть включен в программу подготовки для получения квалификационной отметки о типе самолета или проводиться непосредственно после этого в форме дополнительного элемента программы.

- порядок действий при потере экипажем трудоспособности и порядок координации действий экипажа, включая распределение задач по пилотированию; взаимодействие членов экипажа и применение контрольных карт.

Примечание. Обратит внимание на п. 2.1.8.1 относительно квалификации, которую должны иметь пилоты, занимающиеся летным обучением;

- б) продемонстрировал умение и знания, требуемые для обеспечения безопасного выполнения полетов на соответствующем типе воздушных судов, которые отвечают обязанностям командира воздушного судна или второго пилота, в зависимости от того, что требуется;
- с) продемонстрировал, на уровне свидетельства линейного пилота авиакомпании, объем знаний, определенный полномочным органом по выдаче свидетельств на основе требований, указанных в п. 2.6.1.2.

Примечание. Общие рекомендации в отношении осуществления полетов на смешанном парке воздушных судов и взаимного учета времени налета см. в Руководстве по созданию государственной системы выдачи свидетельств личному составу и управлению этой системой (Doc 9379).

...

2.1.10 Ограничение прав пилотов, достигших 60-летнего возраста, и прекращение действия прав пилотов, достигших 65-летнего возраста

~~2.1.10.1 Договаривающееся государство, выдающее свидетельства пилотам, не допускает их обладателей к выполнению функций командиров пилота воздушного судна, занятого в международных коммерческих воздушных перевозках, если обладатели свидетельств достигли 60-летнего возраста или, в случае выполнения полетов более чем с одним пилотом, когда другой пилот моложе 60 лет, – 65-летнего возраста.~~

~~2.1.10.2 **Рекомендация.** Договаривающемуся государству, выдающему свидетельства пилотам, не следует допускать их обладателей к выполнению функций вторых пилотов воздушных судов, занятых в международных коммерческих воздушных перевозках, если обладатели свидетельств достигли 65-летнего возраста.~~

Примечание. Обратит внимание на п. 1.2.5.2.3, касающийся срока действительности медицинских заключений пилотов старше 60 лет, занятых выполнением коммерческих воздушных перевозок.

...

2.4 Свидетельство пилота коммерческой авиации

...

2.4.1.3 Умения

Кандидат продемонстрировал способность выполнять в качестве командира воздушного судна соответствующего вида схемы и маневры, указанные в п. 2.4.3.2.1, или п. 2.4.4.2, или п. 2.4.5.2, или п. 2.4.6.2, со степенью компетенции, соответствующей правам обладателя свидетельства пилота коммерческой авиации, а также умение:

...

2.4.3 Особые требования, предъявляемые при внесении квалификационной отметки для самолета

...

2.4.3.2 Летная подготовка

2.4.3.2.1 Кандидат прошел летную подготовку на самолетах в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой о классе и/или виде с двойным управлением под руководством уполномоченного пилота-инструктора. Инструктор обеспечивает получение кандидатом эксплуатационного опыта на уровне требований, предъявляемых к коммерческому пилоту, по крайней мере в следующих областях:

...

Примечание. Опыт полетов по приборам, указанный в пп. 2.4.3.1.1.1 с) и 2.4.3.2.1 j), и опыт ночных полетов и летная подготовка на самолете с двойным управлением с инструктором, указанные в пп. 2.4.3.1.1.1 d) и 2.4.2.2, не дают обладателю свидетельства пилота коммерческой авиации права на пилотирование самолетов по ППП.

2.4.3.2.2 **Рекомендация.** Кандидат должен пройти утвержденную полномочным органом по выдаче свидетельств подготовку по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них в реальных условиях полета.

Примечание 1. Порядок проведения подготовки по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них в реальных условиях полета изложен в Правилах аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала (PANS-TRG, Doc 9868).

Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся подготовки по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них в реальных условиях полета, содержится в Руководстве по подготовке по предотвращению сложных пространственных положений самолета и выводу из них (Doc 10011).

...

2.5 Свидетельство пилота многочленного экипажа применительно к самолету

...

2.5.3 Опыт

2.5.3.1 Кандидат в ходе обучения на утвержденном курсе налетал не менее 240 ч в качестве пилота, управляющего воздушным судном, и в качестве пилота, не управляющего воздушным судном, при выполнении реальных полетов и на тренажере.

2.5.3.2 Опыт полетов в реальных условиях включает по крайней мере соблюдение всех требований к опыту, перечисленных в п. 2.3.3.1, ~~отработку действий по восстановлению управляемости воздушного судна~~ подготовку по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них, полеты в ночное время и полеты исключительно по приборам.

Примечание 1. Порядок проведения подготовки по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них в реальных условиях полета изложен в Правилах аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала (PANS-TRG, Doc 9868).

Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся подготовки по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них в реальных условиях полета, содержится в Руководстве по подготовке по предотвращению сложных пространственных положений самолета и выводу из них (Doc 10011).

...

ГЛАВА 5. ТРЕБОВАНИЯ К СВИДЕТЕЛЬСТВАМ, ВЫДАВАЕМЫМ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ

...

5.1.1 Сведения

...

5.1.1.2 В свидетельстве содержатся следующие сведения:

I) название государства (полужирным шрифтом);

...

XIII) примечания, т. е. специальные отметки, касающиеся ограничений, и отметки о предоставляемых правах, включая ~~с 5 марта 2008 года~~ отметку об уровне владения языком, и другая информация, которую требуется указывать согласно статье 39 Чикагской конвенции;

...

— КОНЕЦ —