



A39-WP/476
TE/206
1/10/16

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ
ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА
ПО
ПУНКТУ 35 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый материал по пункту 35 повестки дня представляется для рассмотрения Технической комиссией.

Пункт 35 повестки дня. Безопасность полетов и стандартизация в области аэронавигации**Стандартизация с акцентом на галоны и Приложение 8 "Летная годность воздушных судов"**

35.1 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/35, представленный Советом, в котором содержится доклад о деятельности по подготовке стандартов, в частности о разработке программы работы в области аэронавигации и дорожной карты по стандартизации, о возобновлении инициативы проведения круглого стола по стандартам, а также о прогнозируемых изменениях в положениях ИКАО на следующий трехлетний период и в дальнейшем. Комиссия приняла к сведению информацию о работах, выполненных после 38-й сессии Ассамблеи ИКАО, и о том, что Совет при наличии соответствующих приоритетов, продолжит развивать и осуществлять деятельность по разработке стандартов в соответствии с глобальными планами и актуальными проблемами.

35.2 Комиссия рассмотрела представленный Соединенными Штатами Америки документ A39-WP/86 о совершенствовании внедрения положений, касающихся международной авиации. Комиссия поддержала предложенные в этом документе действия, касающиеся необходимости рассмотрения вопроса о совершенствовании процессов разработки и внедрения SARPS и PANS. Этот документ получил широкую поддержку, а в ходе его дальнейшего обсуждения были признаны выгоды, обеспечиваемые новыми оценками воздействия, и отмечена необходимость максимального использования ИКАО опыта, накопленного государствами, отраслью и другими заинтересованными сторонами, в области использования хорошо зарекомендовавших себя концепций. Такая практика применялась при разработке 8-го издания части II Приложения 6 с использованием в рамках процесса стандартизации отраслевых технических спецификаций. Была также подчеркнута важность стабильности SARPS для планирования внедрения. Комиссия отметила, что в настоящее время реализуется ряд инициатив ИКАО, в рамках которых будут рассмотрены вопросы, затронутые в документе, и отметила, что в ходе реализации этих инициатив ИКАО учтет информацию, содержащуюся в документе A39-WP/86. Кроме того, Комиссия отметила, что данный документ будет также рассматриваться в рамках пункта 27 повестки дня, и согласилась передать предлагаемый проект резолюции Ассамблеи на рассмотрение Исполнительному комитету.

35.3 Комиссия рассмотрела представленный Соединенными Штатами Америки документ A39-WP/83 Revision No. 1, в котором подчеркивается исключительная важность проведения технических испытаний для успешного внедрения новых аэронавигационных процедур, и рекомендовала подготовить инструктивный материал по разработке и проведению эксплуатационных испытаний новых технологий, связанных с полетами воздушных судов гражданской авиации в океаническом воздушном пространстве. Комиссия отметила, что первым шагом могло бы стать использование передовой практики в различных регионах. Комиссия поддержала предложенные действия и рекомендовала передать их Совету для дальнейшего рассмотрения.

35.4 Документ A39-WP/87 был отозван представившими его государствами (Соединенные Штаты Америки, Австралия, Новая Зеландия и Сингапур).

35.5 Соединенные Штаты Америки представили информационный документ (A39-WP/202).

35.6 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ A39-WP/36, в котором содержится доклад о ходе разработки альтернатив галогенированным углеводородам (галонам) для использования в противопожарных системах воздушных судов гражданской авиации. В этом документе содержится поправка к резолюции A38-9 "Замена галонов" и предлагаемый график замены галонов, используемых в системах грузовых отсеков конструкций воздушных судов новых типов с 2024 года.

35.7 В документе A39-WP/90, представленном Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) говорится о поддержке проекта резолюции, представленного в документе WP/36, и подчеркивается принятое на себя отраслью обязательство выдержать контрольный срок (2024 год), предлагаемый для замены галонов, используемых в противопожарных системах грузовых отсеков. В этом документе также содержится доклад о достигнутом прогрессе и проблемах в области разработки эффективных альтернатив галонам для противопожарных систем воздушных судов. В этой связи следует отметить, что в этом документе совместно с документом A39-WP/235 Revision No. 1, представленным ИККАИА, ИАТА и МСДА, для участников Ассамблеи содержится информация о том, что государства и отрасль могут не выдержать дату начала применения Стандарта, содержащегося в каждой части Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов", касающегося замены галонов в переносных огнетушителях, в связи с отсутствием альтернативы галонам, а также сложностью экологических и технических утверждений, необходимых для производства и внедрения альтернативного состава.

35.8 Комиссия приняла к сведению информацию о достигнутом прогрессе в области разработки эффективной альтернативы галонам для переносных огнетушителей и отметила усилия, предпринятые ИКАО по стимулированию разработки и использованию негалоновых альтернатив в противопожарных системах воздушных судов. Комиссия также отметила, что Стандарт Приложения 6, если он будет внедрен, окажет негативное влияние на эксплуатацию воздушных судов, сертификат летной годности которых впервые был выдан 31 декабря 2016 года или после этой даты. В результате обсуждения Комиссия согласилась рекомендовать Совету в срочном порядке использовать имеющуюся "ускоренную" процедуру, с тем чтобы временно отказаться от механизма консультаций, сократить цикл публикаций и перенести на более поздний срок дату начала применения положений Приложения 6, относящихся к воздушным судам, индивидуальный сертификат летной годности которых был впервые выдан 31 декабря 2016 года или после этой даты. Комиссия также согласилась с новой датой начала применения 31 декабря 2018 года и рекомендовала Ассамблее поручить Совету предпринять действия на основе этой даты. Кроме того, Комиссия рекомендовала поручить ИКАО разработать соответствующий инструктивный материал в поддержку согласованного подхода к решению любых проблем, стоящих перед воздушными судами, подвергающимися негативному воздействию, в течение периода применения действующего положения и до вступления в силу новой даты начала применения.

35.9 Содержащаяся в добавлении к документу WP/36 резолюция, заменяющая резолюцию A38-9, получила широкую поддержку. В ходе обсуждения была подчеркнута важность активизации дальнейшей разработки и внедрения приемлемых составов, заменяющих галоны, для противопожарных систем воздушных судов гражданской авиации и высказана решительная поддержка строгому соблюдению сроков, предусмотренных проектом резолюции Ассамблеи. В свете проведенного обсуждения Комиссия представляет для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

Резолюция 35/1. 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 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 реалистичных временных рамок для такой замены~~ в системах пожаротушения грузовых отсеков в реальные сроки,

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 воздушных судов; ~~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. ~~рекомендует~~ ИКАО продолжать сотрудничество 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 галонам для гражданской авиации;

4. ~~рекомендует~~ государствам сотрудничать с отраслевым консорциумом по системам двигателей/ВСУ и Рабочей группой по замене галонов в грузовых отсеках, созданной Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности;

5. ~~рекомендует~~ государствам поддержать меры по сведению к минимуму излишней эмиссии галонов при отсутствии пожара, угрожающего безопасности полетов, и обеспечить более эффективное управление имеющимися запасами галонов и их сохранение;

~~5. настоятельно призывает~~ государства информировать ИКАО о своих запасах галонов и поручает Генеральному секретарю представить доклад о результатах Совету;

6. ~~порукает~~ Совету ~~санкционировать~~ доложить на следующей очередной сессии Ассамблеи ~~о сроках замены~~ галонов, используемых в системах пожаротушения в грузовых отсеках воздушных судов, заявка на сертификацию типа которых будет подана после установленной даты в 2024 году;

7. ~~заявляет~~, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A37-9/A38-9.

Статья 21 Чикагской конвенции, проблемы трансграничной передачи, эксплуатация санитарных воздушных судов, Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" и Приложение 5 "Единицы измерения, подлежащие использованию в воздушных и наземных операциях"

35.10 Представляя документ A39-WP/159, посвященный проблемам, обусловленным выполнением положений статьи 21 Чикагской конвенции, Франция отметила, что по сути этот документ имеет отношение к юридическим вопросам, которые будут рассматриваться Юридической комиссией. Соответственно, Технической комиссией этот документ не обсуждался.

35.11 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/81, представленный Соединенными Штатами Америки, и документ A39-WP/237, представленный Рабочей группой по вопросам авиации, в которых рассматриваются проблемы, связанные с увеличением количества трансграничных передач воздушных судов. Действия, предложенные в этих рабочих документах, увязаны с деятельностью, рассматриваемой в документе A39-WP/159, представленном Францией,

и документе A39-WP/123, представленном Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА). В свете обсуждения Комиссия признала сложность выполнения обязательств по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов всеми участниками, что обусловлено стремительным развитием практики выполнения полетов арендованными воздушными судами во всем мире. Комиссия поддержала действия, предложенные в документах A39-WP/81 и A39-WP/237. В отношении предложения о разработке механизмов оценки и признания программы и продукции государств, международных организаций и авиационных заинтересованных сторон, призванных улучшить внедрение SARPS, Комиссия согласилась с тем, что ИКАО следует выполнить эту задачу после проведения дополнительного анализа. Комиссия признала, что вышеупомянутые механизмы могут уменьшить нагрузку на государства, обусловленную выполнением надзорных функций.

35.12 Комиссия согласилась рекомендовать ИКАО продолжить деятельность, связанную с трансграничной передачей, обеспечивая при этом высокий уровень безопасности полетов. К этой деятельности следует привлечь специалистов всех заинтересованных сторон, включая отраслевые организации эксплуатантов.

35.13 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) представила информационный документ (A39-WP/166).

35.14 В документе A39-WP/199, представленном Южной Африкой, рассматривается вопрос о необходимости проведения научных исследований и разработок в области медицинских SARPS и создания глобальной системы сбора и анализа данных санитарной авиации. Комиссия поддержала предложение о необходимости проведения научных исследований для изучения связанных с обеспечением безопасности полетов и инфекционными заболеваниями аспектов деятельности санитарной авиации, однако рассмотрение вопроса о возможности разработки SARPS для санитарной авиации и системы сбора и анализа данных будет передан Совету для дальнейшего рассмотрения с учетом установленных приоритетных работ, финансируемых в рамках бюджета на 2017–2019 гг., и наличия внебюджетных ресурсов.

35.15 Комиссия обсудила представленный Бразилией документ A39-WP/249, в котором излагаются доводы в пользу пересмотра требований ИКАО, касающихся владения языком. Несмотря на то что в этом документе содержится информация, которую можно учесть в рамках будущих пересмотров положений, Комиссия считала, что в нем отсутствует достаточный объем доказательной информации о том, что существующие требования к владению языком создают угрозу для безопасности полетов. По всей вероятности, проводить такой пересмотр в ходе предстоящего трехлетнего периода преждевременно. Внедрение положений о владении языком потребовало от государств значительных усилий, поэтому изменение требований на данном этапе усилит административную нагрузку в связи с необходимостью повторного тестирования всех обладателей свидетельств в соответствии с пересмотренной шкалой оценки. Государствам по-прежнему необходимо оказывать постоянную поддержку, поэтому до начала пересмотра необходимо получить больший объем данных относительно хода внедрения положений, касающихся владения языком. Было принято решение о том, что вопрос о необходимости пересмотра требований к владению языком может быть рассмотрен после сбора дополнительных данных о выполнении положений в рамках различных инициатив, реализуемых ИКАО. При этом следует также воспользоваться возможностью рассмотреть положения, применимые к перспективным технологиям.

35.16 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/186, представленный Аргентиной, и документ A39-WP/334, представленный Китаем, в которых ИКАО рекомендуется проанализировать возможность внесения в Приложение 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"* положений о внедрении системы выдачи свидетельств авиационному персоналу в электронном формате с целью повышения эффективности. Комиссия признала, что деятельность, связанная с рассмотрением этого вопроса, носит долгосрочный характер и может потребовать принятия мер по снятию потенциальной обеспокоенности относительно обеспечения безопасности, однако Комиссия согласилась подготовить рекомендацию о передаче на рассмотрение Совету вопроса о выдаче свидетельств авиационному персоналу в электронном формате в качестве варианта, альтернативного бумаге или другому приемлемому материалу, предусмотренному Приложением 1.

35.17 Комиссия рассмотрела представленный Объединенными Арабскими Эмиратами документ A39-WP/160, в котором участникам заседания напомнили о действующих положениях Приложения 5 *"Единицы измерения, подлежащие использованию в воздушных и наземных операциях"*, предусматривающих возможность использования Договаривающимися государствами Международной системы единиц (СИ) или, в некоторых случаях, единиц, не входящих в систему СИ. В документе государствам и международным организациям рекомендуется рассмотреть вопрос о необходимости единого набора единиц измерений. В свете проведенного обсуждения Комиссия согласилась с мнением о том, что консенсус по вопросу о необходимости пересмотра существующих положений Приложения 5 не достигнут, и поэтому действия, предложенные в этом рабочем документе, не были поддержаны.

35.18 Комиссия рассмотрела представленный Новой Зеландией, Австралией и Сингапуром документ A39-WP/104, в котором ИКАО рекомендуется определить специфическую роль, которую играет распознавание цветов в авиационной среде, и уточнить применение Стандартов, касающихся оценки цветоощущения. Комиссия признала сложность оценки цветоощущения и ее универсального применения, что потребует рассмотрения ИКАО вопроса о возможности гармонизации. Комиссия поддержала этот документ и согласилась с предложением о том, что этот вопрос следует передать Совету для дальнейшего рассмотрения с учетом установленных приоритетов работ, финансируемых в рамках бюджета на 2017–2019 гг., и наличия внебюджетных ресурсов.

Приложения 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*

35.19 В документе A39-WP/257, представленном Аргентиной, полномочным органам по расследованию авиационных происшествий рекомендуется в ходе расследований назначать координатора для оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Комиссия, отметив, что в документе *"Основные принципы ИКАО по вопросам оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"* (Дос 9998) и в *Руководстве по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям* (Дос 9973) уже имеется инструктивный материал для таких координаторов, согласилась подготовить рекомендацию о том, что вопрос о необходимости разработки соответствующих SARPS следует передать Совету для дальнейшего рассмотрения.

35.20 В документе A39-WP/255, также представленном Аргентиной, затрагивается вопрос о необходимости разработки положений и инструктивного материала ИКАО, касающихся порядка расследования авиационных происшествий с учетом аспектов охраны окружающей среды

на месте происшествия. Комиссия согласилась подготовить рекомендацию о том, что это предложение следует передать Совету для дальнейшего рассмотрения.

35.21 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/268, представленный Республикой Корея, в котором участникам заседания напомнили о том, что в рамках Государственной программы по безопасности полетов "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" является одним из элементов компонента "Управления рисками для безопасности полетов на государственном уровне" и что в этой связи масштабы применения, цель и полномочия на проведение расследования должны быть более четко сформулированы в целях их более эффективной реализации. Комиссия согласилась подготовить рекомендацию о передаче этой задачи, наряду с определением необходимости в подготовке инструктивного материала по разграничению обязанностей при расследовании авиационных происшествий между полномочным органом по расследованию и авиационным ведомством государства, Совету для дальнейшего рассмотрения.

35.22 Рассматривая документ A39-WP/272, представленный Международной федерацией семей жертв авиакатастроф (ACVFFI), Комиссия отметила, что в соответствии с положениями Приложения 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"* рекомендации по безопасности полетов, адресованные ИКАО, направляются непосредственно в Организацию, а другие рекомендации по безопасности полетов глобального характера в ИКАО не направляются. Комиссию проинформировали о том, что вопрос о рекомендациях по обеспечению безопасности полетов, имеющих глобальное значение (SRGC), обсуждался в ИКАО в ходе Специализированного совещания по AIG в 2008 году. После разработки инструктивного материала в 2011 году государствам рекомендовали представлять такие рекомендации в ИКАО, где они будут размещаться на разрабатываемом в настоящее время веб-сайте ИКАО, который планируется открыть в 2017 году. Учитывая тот факт, что в Приложении 13 отсутствует SARPS, касающиеся SRGC, и что соответствующий инструктивный материал ИКАО опубликован, Комиссия согласилась подготовить рекомендацию о передаче этого предложения Совету для дальнейшего рассмотрения. Комиссия также приняла к сведению информацию о том, что документ A39-WP/94 (представленный Словакией от имени ЕС и государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем), касающийся необходимости более эффективной обработки информации и мониторинга предпринятых действий по рекомендациям, касающимся обеспечения безопасности полетов, будет обсуждаться в рамках пункта 37 повестки дня.

Приложение 14 "Аэродромы"

35.23 В документе A39-WP/339, представленном Доминиканской Республикой, приводится описание национальных правил, касающихся наземного обслуживания воздушных судов в аэропортах, и ИКАО предлагается разработать соответствующие SARPS и инструктивный материал. Комиссия, принимая к сведению информацию о проактивных нормативных мерах, предпринятых Доминиканкой Республикой, и о том, что разработка инструктивного материала по наземному обслуживанию ИКАО уже осуществляется, согласилась с тем, что на содержание документа WP/339 следует обратить внимание соответствующей Группы экспертов.

35.24 Комиссия рассмотрела представленный ИАТА документ A39-WP/167, в котором приводится описание осуществляемой в настоящее время ИАТА и другими партнерами по отрасли деятельности по гарантии качества топлива и стимулированию распространения среди заинтересованных сторон информации о происшествиях, связанных с качеством топлива.

Комиссия отметила, что при разработке соответствующих положений ИКАО в будущем необходимо учитывать многодисциплинарный характер этой проблемы.

35.25 Комиссия рассмотрела представленный МСА, КАНСО и ИККАИА документ A39-WP/282, в котором предлагается поддержать осуществляемую в настоящее время ИКАО деятельность по пересмотру технических требований к проектированию аэродромов с акцентом на обмен данными о безопасности полетов, и признала, что для достижения этой цели необходимо осуществлять обмен информацией о безопасности полетов между государствами, аэропортами и другими организациями. Комиссия отметила, что в конечном итоге результаты осуществляемой в настоящее время деятельности могут стать основой для положений Приложения 14, обеспечивая при этом повышение эффективности без нанесения ущерба безопасности полетов.

35.26 Межгосударственный авиационный комитет представил информационный документ A39-WP/307.

GNSS, аэропорты, расположенные на плато, космическая погода, СУБП для ДПАС, дистанционно управляемые средства ОВД

35.27 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/333, представленный Китаем, и приняла к сведению информацию об осуществляемом в настоящее время развертывании китайской глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) Бэйдоу и видах обслуживания, которое будет предоставляться Бэйдоу пользователям гражданской авиации, включая план по предоставлению глобального обслуживания к 2020 году. Комиссия также отметила, что многочастотная и многосегментная (MFMC) GNSS, поддерживаемая Бэйдоу и другими основными созвездиями GNSS и вспомогательными системами, поможет авиации справиться со стоящими перед ней проблемами, обусловленными использованием одночастотной и односегментной GNSS. Комиссию проинформировали о том, что деятельность в поддержку внедрения MFMC GNSS уже включена в программу работы ИКАО.

35.28 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/336 Revision No. 1, также представленный Китаем, в котором приводится краткое описание нормативного подхода Китая к организации производства сложных полетов в аэропортах, расположенных на плато и зачастую в горной местности. Комиссия напомнила о том, что в Приложении 6 "*Эксплуатация воздушных судов*" имеются Стандарты, регламентирующие квалификацию летных экипажей в части, касающейся маршрутов и аэродромов, поэтому дополнительные стандарты могут не потребоваться. Комиссия признала, что, за исключением квалификационной подготовки летных экипажей для работы на сложных аэродромах, государства не должны вводить другие требования в отношении иностранных эксплуатантов, что потенциально может нанести ущерб полномочиям или обязательствам государства эксплуатанта по осуществлению надзора. Комиссия согласилась подготовить рекомендацию о передаче содержащегося в этом документе предложения для дальнейшего рассмотрения.

35.29 Республика Корея представила информационный документ (A39-WP/421).

35.30 Комиссия рассмотрела представленный Объединенными Арабскими Эмиратами (ОАЭ) документ A39-WP/161, в котором приводится описание национальных нормативных рамок, разработанных и внедренных ОАЭ с целью осуществления контроля за обеспечением

безопасности полетов на вертодромах, и приняла к сведению информацию о проактивных мерах, предпринятых ОАЭ.

35.31 Соединенные Штаты Америки изменили статус документа A39-WP/121 на информационный документ, поэтому его обсуждение не проводилось.

35.32 Комиссия рассмотрела представленный Венесуэлой (Боливарианской Республикой) документ A39-WP/302, в котором приводится описание уроков, извлеченных в ходе внедрения систем управления безопасностью полетов (СУБП) применительно к дистанционно пилотируемым авиационным системам (ДПАС). Комиссия согласилась с мнением о важности применения предусмотренных управлением безопасностью полетов процессов к полетам ДПАС и необходимости использования прагматичного и реалистичного подхода к обеспечению внедрения и принятию СУБП. Комиссию проинформировали о том, что разработка SARPS и инструктивного материала, а также деятельность по сбору и обмену информацией о передовой практике в поддержку такого подхода уже осуществляются.

35.33 Комиссия рассмотрела представленный Международной федерацией транспортников документ A39-WP/263, в котором ИКАО предлагается начать работу по созданию комплексной системы международного регулирования процессов внедрения и эксплуатации дистанционно управляемых командно-диспетчерских пунктов. Комиссия отметила, что действующая программа работы ИКАО уже охватывает дистанционно управляемые средства ОВД. Соответственно, Комиссия согласилась с мнением о том, что вопросы, затронутые в этом рабочем документе, следует передать соответствующей группе экспертов. Любой анализ должен учитывать аспекты человеческого фактора и потенциал для использования положений, основанных на характеристиках, и инструктивного материала. Комиссия также напомнила о том, что в Приложении 1 "*Выдача свидетельств авиационному персоналу*" содержатся требования к знаниям, опыту и навыкам для получения квалификационной отметки диспетчера аэродрома и что подробная информация о подходе к подготовке персонала служб УВД, основанном на квалификации, содержится в *Руководстве по квалификационной подготовке и оценке диспетчеров управления воздушным движением* (Doc 10056) и что он разработан с целью обеспечить выполнение соответствующих требований к уровню знаний и навыков.

35.34 От имени 44 государств – членов ЕКГА Франция обратила внимание Технической комиссии на важность изучения вопроса об устойчивости современной авиации к воздействию явлений космической погоды большой интенсивности. Франция предложила предоставить ИКАО исходную информацию по данному вопросу.
