



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ А

Пункт 5 повестки дня. Возникающие проблемы

5.2. Производство полетов ниже 1000 футов

КОМИТЕТ А

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ПОЛЕТОВ БЕСПИЛОТНЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НАД ОТКРЫТЫМ МОРЕМ

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В связи с продолжающимся быстрым развитием и существенным ростом рынка беспилотных авиационных систем (БАС)¹ возникает проблема полетов БАС над открытым морем. Нынешняя нормативно-правовая база, регулирующая полеты над открытым морем, не позволяет государствам и/или их соответствующим полномочным органам санкционировать безопасный допуск несертифицированных БАС в это воздушное пространство, и в настоящем документе ИКАО и государствам предлагается подход к устранению этого недостатка в целях обеспечения постоянной безопасной интеграции этих новых нетрадиционных участников в авиационный сектор.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендациями, представленными в п.3 1.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Быстрый рост потребности в полетах беспилотных авиационных систем (БАС) во всем мире приводит к появлению в авиации тысяч новых участников и множества новых продуктов и служб, требующих включения в глобальную авиационную систему. Возникающая проблема касается полетов БАС в открытом море. В этой среде БАС используются в таких коммерческих предприятиях, как обнаружение скоплений рыб, атмосферные исследования и проверки нефтяных платформ, а также в государственных операциях, включая местные метеорологические измерения, обеспечение соблюдения рыбопромысловых правил, поисково-спасательные операции и операции по обеспечению безопасности.

1.2 *Конвенция о международной гражданской авиации* (Дос 7300) признает, что государства обладают суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией,

¹ За исключением беспилотных неуправляемых аэростатов.

которая включает сухопутные территории и прилегающие к ним территориальные воды. Воздушное пространство за пределами территориальных вод считается международным или воздушным пространством над открытым морем, и на воздушные суда, занятые в международной навигации, распространяются сертификационные требования, включая требование иметь на борту воздушного судна удостоверение о годности к полетам². Однако, международные авиационные стандарты и инструктивный материал, применяемые к полетам над открытым небом, были составлены без учета БАС, и соблюдение существующих требований может быть сложным, практически нецелесообразным или, в некоторых случаях, невозможным.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В связи с постоянным ростом числа БАС, используемых во всем мире, потребность в морских операциях БАС непременно будет возрастать. Предоставление возможности для полетов БАС над открытым морем обеспечит функционирование таких экономически важных отраслей, как морское судоходство и нефтяная и газовая промышленность. ИКАО и государства-члены должны сотрудничать для того, чтобы нормативно-правовые меры шли в ногу с развитием и поддерживали безопасную и эффективную глобальную авиационную систему.

2.2 В настоящее время существуют положения по производству полетов БАС над открытым морем с использованием государственных воздушных судов и сертифицированных дистанционно пилотируемых авиационных систем³, однако создание правил сертификации типа и летной годности для быстро развивающейся отрасли БАС вызывает у государств значительные проблемы и во многих случаях может не быть необходимой мерой безопасности, основанной на характеристиках или эксплуатационных возможностях воздушных судов. Сертификация может оказаться непрактичной или нецелесообразной для тех БАС, которые будут, например, перевозить пассажиров или грузы, или эксплуатироваться за пределами линии прямой видимости внешнего пилота. Вместо сертификации у государств имеется ряд других эксплуатационных мер обеспечения безопасности, основанных на оценке риска, таких, например, как установление ограничений в отношении того, когда и где могут разрешаться полеты БАС или предъявление к эксплуатантам требования показать, что они могут безопасно выполнять полеты, не подвергая опасности людей или имущество на земле или в воздухе.

2.3 Международные авиационные стандарты и инструктивный материал⁴ включают требования по внедрению систем управления безопасностью полетов поставщиками аэронавигационного обслуживания в целях обеспечения систематического анализа, оценки и контроля рисков для снижения их до приемлемого уровня. Тем не менее, нынешняя нормативно-правовая база, регулирующая полеты над открытым морем, не предоставляет государствам и/или их полномочным органам, обеспечивающим аэронавигационное обслуживание (ATS) в открытом море, возможности установить правила, позволяющие несертифицированным БАС иметь безопасный доступ к этому воздушному пространству, и в этой связи государства не могут рассмотреть многие будущие виды деятельности с использованием БАС в открытом море. В частности, государства испытывают ограничения в издании правил выдачи разрешений или лицензий на полеты БАС, а также эксплуатационных правил и соответствующего инструктивного материала.

² Статьи 31 и 29 Конвенции о международной гражданской авиации, соответственно.

³ Приложение 2 "Правила полетов" содержит следующее определение ДПАС: "Дистанционно пилотируемое воздушное судно, связанный(ые) с ним пункт(ы) дистанционного пилотирования, необходимые линии управления и контроля и любые другие элементы, указанные в утвержденном проекте типа".

⁴ Приложение 19 "Управление безопасностью полетов" и Руководство по управлению безопасностью полетов, соответственно.

2.4 В настоящем документе указываются недостатки в существующих положениях, которые требуют от ИКАО и государств действий по обеспечению постоянного прогресса в безопасной интеграции БАС, и рекомендуется подход к предоставлению государствам и/или их соответствующим полномочным органам возможности расширения полетов БАС над открытым морем с постоянным обеспечением безопасности полетов других воздушных судов в этом воздушном пространстве.

3. ВЫВОД

3.1 С учетом вышеизложенного Конференции предлагается согласиться со следующими рекомендациями:

Рекомендация 5.2/хх. Обеспечение возможности полетов беспилотных воздушных судов над открытым морем

Конференции рекомендуется:

- a) поручить ИКАО в первоочередном порядке разработать решение, касающееся несертифицированных БАС, в рамках действующих положений Конвенции о международной гражданской авиации, применимых к международной аэронавигации, которое даст государствам возможность санкционировать полеты в воздушном пространстве над открытым морем и способствовать непрерывной безопасной интеграции этих новых участников в глобальную авиационную систему;
- b) настоятельно призвать государства поддерживать ИКАО в разработке решения, направленного на одобрение полетов несертифицированных БАС над открытым морем, включая разработку правил, совместимых с принципами управления безопасностью полетов, с учетом функциональных возможностей воздушных судов и оценки рисков для производства полетов.

— КОНЕЦ —