



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 24 повестки дня. Первоочередные инициативы в области безопасности полетов и аэронавигации

**ПРИОРИТИЗАЦИЯ СРОЧНОЙ РАЗРАБОТКИ И ВНЕДРЕНИЯ ВРЕМЕННОГО РЕШЕНИЯ
ДЛЯ УПРОЩЕНИЯ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ В ОТНОШЕНИИ БЕЗОПАСНОГО
ПРОИЗВОДСТВА ПОЛЕТОВ БЕСПИЛОТНЫХ АВИАЦИОННЫХ СИСТЕМ (БАС)
НАД ОТКРЫТЫМ МОРЕМ С СОБЛЮДЕНИЕМ ПРАВОВЫХ НОРМ**

(Представлено Австралией в соавторстве с Бразилией и Новой Зеландией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Ввиду трудности принятия правовой основы безопасного производства большого количества значимых и имеющих высокую ценность полетов беспилотных авиационных систем (БАС) над открытым морем, а также с учетом растущей потребности в обеспечении условий таких полетов в настоящее время ИКАО настоятельно рекомендуется уделить первоочередное внимание безотлагательной разработке и внедрению временного решения для упрощения формальностей в отношении полетов БАС над открытым морем таким образом, чтобы это решение соответствовало юридическим требованиям *Чикагской конвенции* и обеспечивало надлежащий уровень безопасности полетов.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) *признать* обязанность и прерогативу государств обеспечивать авторизацию безопасного производства полетов БАС над открытым морем в рамках законодательства;
- b) *признать* необходимость того, чтобы ИКАО в срочном порядке уделила приоритетное внимание разработке временного решения, которое позволило бы обеспечить безопасное производство полетов БАС над открытым морем с соблюдением правовых норм, и одновременно продолжила разработку постоянного подхода;
- c) *настоятельно призвать Совет* уделить первоочередное внимание разработке и утверждению временного решения, которое позволило бы обеспечить к 31 декабря 2026 года безопасное производство полетов БАС над открытым морем с соблюдением правовых норм путем:
 - 1) признания и подтверждения оснований, на которых полеты БАС над открытым морем могут осуществляться сегодня на временной основе в рамках существующих правовых границ;
 - 2) разработки критериев, ориентированных на практику и основанных на результатах, отвечающих замыслу *Чикагской конвенции*, чтобы упростить приемлемые методы установления соответствия согласно архитектуре безопасности полетов, предусмотренной в Приложениях; и
 - 3) признания необходимости дальнейшего рассмотрения и разработки постоянной правовой основы для безопасного производства полетов БАС над открытым морем с

соблюдением правовых норм с учетом принципов, заложенных при разработке и реализации временного решения.	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями: - Каждый полет является безопасным и надежным; - Авиация обеспечивает беспрепятственную, доступную и надежную мобильность для всех; - Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех; и - Конвенции и другие договоры, законы и правила в сфере международной гражданской авиации позволяют ответить на все вызовы.
<i>Финансовые последствия</i>	Без финансовых последствий.
<i>Справочный материал</i>	Рекомендация 5.2/1 13-й Аэронавигационной конференции.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Расширение возможностей беспилотных авиационных систем (БАС) предлагает новые способы выполнения важных задач, зачастую более эффективные, действенные и безопасные, чем производство полетов на традиционных воздушных судах. Благодаря этому значительно растет спрос на БАС для обеспечения многих важных видов деятельности, в том числе в открытом море, таких как поиск и спасание, гуманитарная деятельность, грузоперевозки и логистика, наблюдение, обеспечение правопорядка, научно-исследовательская деятельность и управление природными ресурсами.

1.2 Многие государства разработали продуманные регуляторные рамки и процессы для рассмотрения и одобрения безопасных и законных полетов БАС в своем территориальном воздушном пространстве. Однако полеты БАС в открытом море подпадают под действие *Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция)*, в которой не была учтена специфика регулирования БАС, появившихся лишь в недавнее время, что на практике усложняет законную авторизацию этих полетов или препятствует ей.

1.3 В соответствии с рекомендацией AN-CONF/13, согласно которой ИКАО было поручено разработать решение, позволяющее государствам авторизировать полеты несертифицированных БАС над открытым морем, различным группам экспертов ИКАО было поручено рассмотреть и дать рекомендации по ряду вопросов, связанных с разработкой всеобъемлющей правовой основы, которая позволит использовать БАС над открытым морем. Признано, что разработка этой новой всеобъемлющей правовой основы для формирования постоянного подхода потребует значительного количества времени и обсуждений.

1.4 Пока затянувшееся изучение и рассмотрение этих вопросов продолжается, многие важные и крайне необходимые полеты БАС над открытым морем не производятся. Это серьезно влияет на возможности и эффективность работы многих организаций и осуществление законной деятельности. Многие государства сталкиваются с ростом эксплуатационных и экономических трудностей, вынуждающих их применять на национальном уровне решения, которые могут

рассматриваться как противоречащие основополагающим принципам *Чикагской конвенции*. Кроме того, в отсутствие многостороннего подхода у некоторых операторов может появиться стимул предоставлять услуги БАС без получения разрешения или осуществления надзора.

1.5 Безотлагательная разработка ориентированного на практику временного решения позволит производить эти важные полеты БАС над открытым морем безопасно и в соответствии с применимыми требованиями *Чикагской конвенции*, а также будет способствовать поддержанию приемлемого уровня безопасности полетов в преддверии дальнейших долгосрочных усилий по выработке постоянного подхода.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Ряд групп экспертов ИКАО изучает пути создания условий для использования БАС над открытым морем. Выявлены два ключевых аспекта этого вопроса, которые требуют внимания:

- а) производство полетов должно осуществляться в соответствии с юридической основой, закрепленной в *Чикагской конвенции*; и
- б) необходим механизм, гарантирующий приемлемый уровень безопасности полетов всех БАС над открытым морем.

2.2 Подтверждение наличия правовых оснований для производства полетов

2.2.1 В соответствии с принципами, лежащими в основе *Чикагской конвенции*, ИКАО и государства-члены стремятся к достижению целей Конвенции на четких правовых основаниях, отражающих полное доверие и приверженность нашему многостороннему подходу к поддержанию безопасности полетов в международной авиации и международной аэронавигации.

2.2.2 Ключевым положением *Чикагской конвенции*, которое является неотъемлемой частью обеспечения безопасности полетов, является требование статьи 31 о том, что каждое воздушное судно, занятое в международной навигации, обеспечивается удостоверением о годности к полетам, которое выдано или которому придана сила государством, где это воздушное судно зарегистрировано. Однако большинство БАС проходят сертификацию другими способами, которые более удобны для БАС и не включают получение стандартного удостоверения о годности к полетам, которое обычно предусматривается для воздушных судов с экипажем.

2.2.3 Необходимо изучить другие положения *Чикагской конвенции*, чтобы установить уместность их применения к полетам БАС, в том числе содержащиеся в статье 8 "*Беспилотные воздушные суда*", статье 12 "*Правила полетов*", статье 20 "*Наличие знаков*", статье 29 "*Документация, имеющаяся на воздушном судне*", статье 32 "*Свидетельства на членов экипажа*", статье 33 "*Признание удостоверений и свидетельств*" и статье 34 "*Бортовые журналы*".

2.2.4 Учитывая продолжающуюся работу Исследовательской группы Секретариата по правовым вопросам использования беспилотных воздушных судов (*SSG-LIPA*), ряд государств определил приемлемые правовые основания, опираясь на которые при эксплуатации БАС в настоящее время можно эффективно соблюдать все применимые положения *Чикагской конвенции* вплоть до окончания разработки и принятия постоянных стандартов, официально регулирующих полеты БАС.

2.3 Стандартизация основанных на результатах критериев безопасности полетов для выдачи временных разрешений

2.3.1 Многие государства уже имеют регуляторные рамки в области безопасности полетов и проводят базовую оценку полетов БАС на основе строгих стандартов и процедур, получивших широкое международное признание. В настоящее время многие государства-члены, часто с воздушным пространством со сложными условиями, при выдаче разрешений на полеты БАС используют оценку рисков и учитывают риски в воздухе и надводные риски, для того чтобы сохранить надлежащий уровень безопасности полетов. С практической точки зрения использование существующих стандартов и процедур для управления рисками в воздухе и надводными рисками при полетах БАС над открытым морем является эффективным, учитывая характер и масштабы рисков для безопасности, находящихся в подобных условиях.

2.3.2 В отсутствие официально принятой всеобъемлющей многосторонней системы обеспечения безопасности полетов над открытым морем группы экспертов ИКАО рассматривают возможность использования общепризнанных и основанных на результатах критериев безопасности полетов высокого уровня, которые в конечном итоге могут быть включены в Приложение 2, чтобы создать глобальный стандарт для разрешений, выдаваемых государствами регистрации, который соответствовал бы *Чикагской конвенции*, с целью достигнуть приемлемого уровня безопасности полетов. В качестве примера критериев безопасности полетов, основанных на результатах, можно рассмотреть:

- a) проведение оценки рисков в воздухе и на земле (надводных рисков) с использованием существующих правовых рамок или стандартов, получивших широкое международное признание;
- b) наличие у операторов соответствующих разрешений государственного образца и необходимого опыта;
- c) наличие у государств надлежащих, законодательно закрепленных условий управления эксплуатационными рисками, налагаемых на разрешения на полеты.

2.3.3 Для обеспечения пригодности временного решения до тех пор, пока не будет выработан постоянный подход, а также для содействия эффективному использованию ресурсов ИКАО любые временные критерии безопасности полетов должны быть основаны на результатах, что обеспечит безопасное развитие полетов без необходимости дальнейших усилий по постоянному реформированию временного решения.

2.4 Прагматичный путь вперед – временное решение перед продолжением работы по подготовке всеобъемлющей постоянной правовой основы

2.4.1 Крайне важно, чтобы временное решение было ориентировано на практику и было реализовано в кратчайшие сроки. Поскольку можно ожидать, что модели временных решений будут эффективными и целесообразными, их внедрение и развитие позволит разработать подходы к управлению более сложными вопросами и задачами, которые затем могут быть учтены в постоянной правовой основе, которая будет носить более широкий характер.

2.4.2 Необходимо признать, что существует множество важных комплексных вопросов, требующих более взвешенного постоянного подхода, таких как обслуживание более сложных полетов и/или увеличение их количества. Однако необходимо соблюсти баланс, приняв во внимание противоречие между, с одной стороны, необходимостью выработки детального подхода к

обслуживанию на основании требований эксплуатационной среды в будущем и, с другой, последствиями блокировки полетов над открытым морем сейчас и в ближайшее время, – полетов, которые в основном сопряжены с низким уровнем риска и/или уже осуществляются в территориальном воздушном пространстве государств, зачастую в воздушном пространстве с более сложными условиями и с более высоким присущим ему уровнем наземного риска.

2.4.3 Учитывая настоятельную необходимость незамедлительного упрощения формальностей в отношении полетов БАС над открытым морем, один из путей реализации временного решения может быть следующим:

- а) использовать рекомендации и текущую работу, которую уже ведут группы экспертов в рамках ИКАО, с целью:
 - 1) определить и подтвердить правовую основу, на которой полеты БАС в открытом море могут осуществляться в рамках существующей правовой базы;
 - 2) выработать основанные на результатах критерии безопасности полетов высокого уровня, соответствующие сложившейся во многих государствах практике, чтобы обеспечить гармонизацию процедуры выдачи государствами регистрации разрешений на полеты БАС над открытым морем в рамках принципов *Чикагской конвенции*;
- б) настоятельно призвать Совет утвердить такие договоренности с целью упростить формальности для скорейшего внедрения временного решения.

— КОНЕЦ —