

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 33 повестки дня. Безопасность полетов и аэронавигационный мониторинг и анализ****ПОТРЕБНОСТЬ В СТАНДАРТАХ ДЛЯ ПОДДЕРЖКИ СОГЛАСОВАННОГО
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БАС**

(Представлено Международным советом аэропортов, Организацией гражданского аэронавигационного обслуживания, Международной ассоциацией воздушного транспорта, Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности, Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов, Международной федерацией ассоциаций диспетчеров воздушного движения, Международным советом ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Беспилотные авиационные системы (БАС) все чаще используются для решения различных задач в гражданских целях, таких как: осмотр воздушных судов и аэродромов и наблюдение за ними, рыболовный промысел, сельское хозяйство, ликвидация чрезвычайных ситуаций, патрулирование правоохранительными органами, противопожарное патрулирование, доставка посылок. Кроме того, растет использование БАС в развлекательных целях. В связи с ростом использования БАС пропорционально увеличилось количество случаев их столкновений вблизи аэропортов и воздушных судов. Данный документ посвящен БАС, которые используются в коммерческих и развлекательных целях.

Действия: Ассамблее предлагается:

Обратиться к ИКАО с просьбой расширить границы компетенции Исследовательской группы по малым беспилотным авиационным системам (SUAS-AG) и наделить ее полномочиями для:

a) изучения влияния эксплуатации БАС на безопасность полетов, безопасность в целом, эффективность работы гражданской авиации, а также рисков, вызванных их использованием, в частности риска столкновения БАС;

b) разработки основного набора стандартов и определений для обеспечения всеобщей гармонизации законодательства, регулирующего безопасное использование БАС;

c) определения в отношении государств требований по сбору данных об опасностях и рисках, связанных с влиянием БАС на эксплуатацию воздушных судов, а также по предоставлению отчетов об обнаружении БАС и опасном сближении; а также

d) определения в отношении государств требований, направленных на включение в национальное законодательство и регулирование, касающееся всех производителей БАС (компаний и частных лиц), положений о надлежащем обучении и информировании пользователей БАС.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Затраты на расширение деятельности Исследовательской группы и обработку разработанных Стандартов и рекомендуемой практики
<i>Справочный материал</i>	Дос 10046 "Доклад Второй Конференции высокого уровня по безопасности полетов (2015)", рекомендация 2/1

¹ Тексты на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках представлены ИАТА.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В дополнение к использованию в военных целях беспилотные авиационные системы (БАС) все чаще используются в решении различных гражданских задач по причине их экономической доступности, удобства обслуживания и универсальности применения; например, их можно использовать для осмотра воздушных судов и аэродромов, рыболовного промысла, нужд сельского хозяйства, ликвидации чрезвычайных ситуаций, патрулирования правоохранительными органами, противопожарного патрулирования, доставки посылок. Кроме того, наблюдается интенсивный рост их использования в развлекательных целях.

1.2 Применительно к целям данного документа основное внимание уделяется беспилотным авиационным системам (БАС), которые используются в коммерческих и развлекательных целях. Использование БАС в иных целях, например для осмотра аэродромов, ликвидации чрезвычайных ситуаций, патрулирования правоохранительными органами, пожарного патрулирования, будет рассмотрено в установленное время.

1.3 Пользователи БАС часто не имеют должного понимания мер обеспечения авиационной безопасности и безопасности в целом. Это увеличивает риски для гражданской авиации.

1.4 ИКАО учредила Группу экспертов ИКАО по дистанционно пилотируемым авиационным системам в 2014 году с целью облегчить процесс безопасной и эффективной интеграции дистанционно пилотируемых воздушных судов (ДПВС) в несегрегированное воздушное пространство и на аэродромы с сохранением в то же время существующего уровня безопасности полетов для пилотируемой авиации. В центре внимания рабочей группы находится эксплуатация ДПВС в соответствии с правилами полетов по приборам (ППП) в контролируемом воздушном пространстве.

1.5 Недавно ИКАО учредила Исследовательскую группу по малым беспилотным авиационным системам (SUAS-AG). Спектр задач данной группы отличается от задач Группы экспертов по ДПАС и фокусируется на консолидации передового опыта и разработке обучения для государств, которым нужно промульгировать законодательство в отношении БАС.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Партнеры по отрасли, представляющие данный рабочий документ, приветствуют усилия ИКАО по реагированию на приоритетные вопросы и озабоченность в отношении БАС. Создание исследовательской группы SUAS-AG было очень востребованной инициативой. В то же время мы признаем, что требуется дополнительная работа, выходящая за пределы существующего круга обязанностей исследовательской группы.

2.2 Несмотря на то что ряд государств находится на пути к установлению контроля на законодательном уровне и к запуску информационных кампаний, касающихся безопасности полетов, отрасль озабочена тем фактом, что пока такой контроль не установлен в срочном порядке, не является всеобщим и эффективным, а также не обеспечен правовыми санкциями, происшествия с участием БАС будут по-прежнему иметь место, оказывая влияние на гражданскую авиацию.

2.3 В период с 2014 по 2016 год наблюдалось значительное увеличение числа поступающих отчетов об эксплуатации БАС в непосредственной близости от воздушных судов и аэропортов. По итогам изучения отчетов о безопасности полетов, полученных из шести официальных источников², в основном из Северной Америки, были получены следующие результаты:

2.4 Столкновения и опасное сближение БАС с коммерческими воздушными судами происходили вне зависимости от высоты и удаленности от аэропортов.

2.5 Постоянно не соблюдались установленные процедуры и правила.

2.6 Теоретически и будучи неконтролируемой, БАС может летать без ограничений и за пределами зоны прямой видимости. Модель DJI Phantom 3 может подниматься на высоту 1640 футов (500 м) прежде чем будет утрачен контроль с пунктом дистанционного управления. Изготовленные на заказ для потребителей БАС могут летать еще выше.

2.7 Несанкционированная эксплуатация БАС вблизи аэродромов – это не вопрос интеграции, это скорее вопрос эффективного исключения из практики случаев несанкционированного использования БАС в воздушном пространстве, где они могут создать колоссальную угрозу безопасности полетов для гражданской авиации.

2.8 Ряд государств вводит оценку воздушного пространства для определения зонирования. Появятся "бесполетные зоны для дронов" (no drone zones) вокруг аэродромов, вертолетных площадок, учреждений здравоохранения, ядерных электростанций и т. д.

2.9 Сегодня многие государства установили ряд законодательных норм в отношении БАС, и несмотря на то, что основные послышки часто одни и те же, малейшие различия в документах государств касательно ограничений по весу, расстоянию до аэродромов и рабочей высоте полета могут ограничить способность производителей БАС эффективно обучать своих клиентов осуществлять безопасную эксплуатацию на законных основаниях.

2.10 БАС представляют опасность для гражданской авиации, так как они могут эксплуатироваться вблизи аэродромов и использоваться людьми, незнающими с рисками, касающимися безопасности полетов, или имеющими слабое представление о гражданской авиации и ее регулировании.

2.11 Несмотря на признание того, что роль ИКАО ограничена международной авиацией, в статье 44 Чикагской конвенции упоминается о необходимости "обеспечивать безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации во всем мире". Так как доступные отчеты о безопасности полетов содержат доказательства столкновений и опасного сближения между пилотируемыми воздушными судами и БАС и временной приостановки работы аэропортов, мы считаем необходимым для ИКАО установить или включить соответствующие стандарты, чтобы предоставить государствам общую схему работы, а также обеспечить проверку их соблюдения посредством УППКБП и механизма непрерывного мониторинга.

² Данные взяты из следующих источников: ФАА, Канада (CADORS), НАСА, Управление гражданской авиации Великобритании, Австралия (ATSB), и Система оценки тенденций анализа и обмена данными по безопасности полетов ИАТА (STEADES).

2.12 Партнеры по отрасли, представляющие данный рабочий документ, понимают, что законы, регулирующие эксплуатацию БАС, являются национальными и внутренними. Однако по причине существования рисков для безопасности полетов и последствий для международной гражданской авиации руководство ИКАО в этом вопросе является первостепенным для создания всеобщих и обеспеченных правовыми санкциями стандартов.

2.13 На сегодняшний день опыт показывает, что истинный характер эксплуатации БАС очень разнообразен и меняется так быстро, что невозможно создать решение, которое подходило бы всем видам эксплуатации. Специальные знания, полученные исследовательской группой ИКАО по малым беспилотным авиационным системам, дают основу для разработки руководства, которое будет адаптируемым условиям работы и потребностям.

2.14 Те же партнеры полностью осознают позитивное влияние, которое БАС могут иметь на мировую экономику. Тем не менее использование БАС не должно осуществляться за счет безопасности пилотируемой авиации, которая является источником многих экономических выгод во всем мире. Поэтому мы призываем ИКАО помочь поддержать текущие тенденции в авиационной безопасности, касающиеся БАС, оставив при этом пространство для зарождения нового многообещающего сектора экономики.

3. **ВЫВОД**

3.1 В связи с быстрым распространением БАС, используемых в коммерческих и развлекательных целях, государствам требуется больше, чем справочный материал о том, как установить регулирование в этой сфере, так как с каждым днем возрастает риск для гражданской авиации в отношении безопасности полетов. ИКАО необходимо разработать стандарты и рекомендуемую практику, позволяющие гармонизировать регулирование этой сферы государствами.

— КОНЕЦ —