

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

Пункт 26 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

ГОРОДСКАЯ АЭРОМОБИЛЬНОСТЬ

(Представлено Объединенными Арабскими Эмиратами)

КРАТКАЯ СПРАВКА

За время, прошедшее с прошлой Ассамблеи, концепция городской аэромобильности стала более значимой. Мегалополисы по всему миру рассматривают городскую аэромобильность как инновационный способ использования воздушного транспорта, призванный преодолеть все возрастающие затруднения дорожного движения. Ввиду новизны данного способа мировые системы регулирования авиации не располагают соответствующими установленными правилами из-за отсутствия Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО, предназначенных для такого вида использования воздушного транспорта. Свою роль в этом играют и различия в подходах к основам сертификации у разных государств разработчика.

Такой вид эксплуатации воздушных судов в конечном счете распространится на область международных коммерческих воздушных перевозок ввиду его потенциального применения для обеспечения перевозок между приграничными городами двух соседствующих государств.

ОАЭ разрабатывают рабочий вариант соответствующего регулирования для обеспечения будущего надзора над безопасностью полетов в рамках городской аэромобильности. Вопросы, требующими особо внимательного рассмотрения, будут эксплуатация воздушных судов в беспилотном режиме и ожидаемые проблемы, касающиеся окружающей среды и относящиеся к уровню авиационного шума, которые могут возникнуть ввиду особенностей эксплуатации, осуществляющейся вблизи мест нахождения людей и районов городской застройки.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) просить ИКАО задействовать установленные ею процедуры для оценки указанного инновационного способа применения воздушного транспорта с задачей определить масштаб и приоритетность работ, которые потребуется провести ИКАО в этом направлении (включая разработку SARPS и инструктивного материала);

б) просить ИКАО разработать, при необходимости, новые процедуры для того, чтобы идти в ногу с прогрессом в этой новой области;

в) поручить ИКАО при выработке SARPS и инструктивного материала, касающихся городской аэромобильности, рассмотреть вопросы потенциальной эксплуатации воздушных судов в беспилотном режиме (в режиме дистанционного пилотирования).

Стратегические цели

Настоящий рабочий документ связан со следующими Стратегическими целями: "Безопасность полетов", "Аэронавигационный потенциал и эффективность" и "Экономическое развитие воздушного транспорта"

<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочные материалы</i>	

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Концепция городской аэромобильности привлекла внимание мегаполисов, которые ищут решение проблемы постоянно увеличивающихся заторов на дорогах. Производители оригинального оборудования (ОЕМ) беспилотных летательных аппаратов и потенциальные стартапы с энтузиазмом инвестируют в этот быстро развивающийся новый сегмент рынка в авиационной отрасли.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 В связи с новизной концепции, подход к вопросам сертификации и правила эксплуатации являются значительными проблемами, которые экспертам в данной области необходимо преодолеть.

2.2 Проблем насчитывается большое количество:

2.2.1 Перед национальными авиационными администрациями (NAA) стоит задача определить сертификационную основу и соответствующие правила эксплуатации воздушных судов такого типа, предназначенных для коммерческого использования, которые могут подпадать под различные сочетания четко определенных сертификационных категорий, таких как авиация общего назначения и небольшие вертолеты.

2.2.2 В настоящее время на уровне ИКАО отсутствуют руководящие указания по оказанию государствам-членам помощи в создании нормативной базы для регулирования и надзора за деятельностью в рамках городской аэромобильности. Хотя в настоящее время большинство ОЕМ зависят от стандартов авиации общего назначения и небольших вертолетов, необходимо разработать руководящие принципы на уровне ИКАО для стандартизации такого режима эксплуатации во всем мире и оказания государствам помощи в разработке правил на основе SARPS и руководящих принципов ИКАО.

2.2.3 Отрасль инвестирует огромные средства в технологии, исследования и разработки в области соответствующих систем, таких как двигательные установки, технология электродистанционного управления полетом, технологии аккумуляторных батарей и т. д.

2.2.4 Существующие SARPS и документы ИКАО в основном относятся к производству пилотируемых полетов, в то время как концепция беспилотной эксплуатации (дистанционного пилотирования) не рассматривается.

2.2.5 Для успешной ассимиляции и коммерчески жизнеспособных полетов в условиях городской аэромобильности жизненно важно, чтобы использование беспилотных летательных аппаратов превратилось в необходимость. Следовательно, для достижения общественного

признания требуются обширные исследования, связанные с надежными (адаптируемыми) технологиями и правовой базой для искусственного интеллекта/машинного самообучения.

2.2.6 Ожидаемые проблемы касаются окружающей среды и уровня авиационного шума и возникают ввиду особенностей эксплуатации, осуществляющейся вблизи мест нахождения людей и районов городской застройки, а также особого внимания к получению общественного признания.

— КОНЕЦ —