



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ — 39-Я СЕССИЯ

(Монреаль, 25–28 июня 2024 года)

Пункт 6 повестки дня. Любые прочие вопросы

УГРОЗА ДЛЯ АЭРОНАВИГАЦИИ, КОТОРУЮ ПРЕДСТАВЛЯЕТ СОБОЙ НЕНАДЛЕЖАЩЕЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЛАЗЕРНЫХ ЛУЧЕЙ, И ЕЕ НЕГАТИВНОЕ ВЛИЯНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Доминиканской Республикой)

1. АННОТАЦИЯ

1.1 Ввиду растущего риска для безопасности полетов, связанного с более широким использованием лазерных излучателей вблизи аэропортов, ИКАО в 1999 году сформировала исследовательскую группу для оценки риска, исходящего от лазеров, и рассмотрения вопроса о необходимости новых Стандартов или Рекомендуемой практики (SARPS). При содействии исследовательской группы Секция авиационной медицины Секретариата ИКАО подготовила касающиеся лазеров SARPS, которые в настоящее время содержатся в Приложении 11 "Обслуживание воздушного движения" и Приложении 14 "Аэродромы" к Конвенции. Однако в этих SARPS отсутствует практический инструктивный материал, необходимый для внедрения соответствующих правил в государствах. Поэтому в 2003 году Секретариат ИКАО опубликовал документ Doc 9815 "Руководство по лазерным излучателям в аспекте безопасности полетов", в котором основное внимание уделяется медицинским, физиологическим и психологическим последствиям воздействия лазерного излучения на членов летного экипажа.

1.2 Согласно Руководству, большинство случаев воздействия лазерных лучей на гражданские воздушные суда будет непреднамеренным, однако мощные лазерные излучатели, которые могут быть точно нацелены, сегодня доступны по относительно низкой цене, поэтому нельзя игнорировать возможность злонамеренного использования таких устройств в будущем.

1.3 Хотя в целом не существует большого объема достоверной информации об ущербе, который может быть нанесен в результате использования лазерных лучей частными лицами вблизи аэропортов, такая практика начинает представлять серьезную угрозу для аэронавигации и безопасности полетов гражданской авиации. В некоторых случаях лазерный луч, направленный на кабину воздушного судна, может стать причиной авиакатастрофы с гибелью людей и/или повреждением и утратой воздушного судна, а также нанесением ущерба третьим лицам на земле. Поскольку эта опасная практика становится все более распространенной, международному сообществу следует принять единообразные и эффективные меры, направленные на смягчение ее последствий; поэтому государства испытывают все большую потребность в единообразных критериях при наказании за такое поведение или наложении взыскания.

¹ Версия на испанском языке предоставлена Доминиканской Республикой.

1.4 Наше исследование показало, что некоторые страны ввели соответствующие меры и наказания. Однако не существует разработанного под руководством ИКАО общего инструктивного материала для государств, посвященного критериям, которые следует применять при разработке внутреннего законодательства для наказания за такое поведение и/или наложения взыскания.

2. РЕШЕНИЕ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА

2.1 Юридическому комитету ИКАО предлагается более глубоко обсудить этот вопрос и рассмотреть необходимость формулирования критериев, которые помогут государствам разработать внутреннее законодательство, предусматривающее наказание за такую практику, которая может представлять собой правонарушение или преступление, направленное против аэронавигации.

<i>Стратегические цели:</i>	Поддержка программы: юридическое обслуживание
<i>Финансовые последствия:</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал:</i>	Программа работы ИКАО в юридической области

3. СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

3.1 Ввиду растущего риска для безопасности полетов, связанного с более широким использованием лазерных излучателей вблизи аэропортов, ИКАО в 1999 году сформировала исследовательскую группу для оценки риска, исходящего от лазеров, и рассмотрения вопроса о необходимости новых Стандартов или Рекомендуемой практики (SARPS). При содействии исследовательской группы Секция авиационной медицины Секретариата ИКАО подготовила касающиеся лазеров SARPS, которые в настоящее время содержатся в Приложении 11 "Обслуживание воздушного движения" и Приложении 14 "Аэродромы" к Конвенции. Однако в этих SARPS отсутствует практический инструктивный материал, необходимый для внедрения соответствующих правил в государствах. Поэтому в 2003 году Секретариат ИКАО опубликовал документ Doc 9815 "Руководство по лазерным излучателям в аспекте безопасности полетов", в котором основное внимание уделяется медицинским, физиологическим и психологическим последствиям воздействия лазерного излучения на членов летного экипажа.

3.2 Согласно Руководству, большинство случаев воздействия лазерных лучей на гражданские воздушные суда будет непреднамеренным, однако мощные лазерные излучатели, которые могут быть точно нацелены, сегодня доступны по относительно низкой цене, поэтому нельзя игнорировать возможность злонамеренного использования таких устройств в будущем.

4. АНАЛИЗ

4.1 **События, связанные с неправомерным использованием лазерных лучей, препятствующим аэронавигации: случаи, зафиксированные в Доминиканской Республике и Мексике**

4.1.1 Когда в кабину воздушного судна в критической точке полета попадает луч света, он может отражаться и мультиплицироваться; он может снизить видимость пилота или ослепить его, создавая риск для безопасности полета.

4.1.2 В Доминиканской Республике Доминиканский институт гражданской авиации (IDAC), являющийся национальным авиационным органом, основываясь на данных, собранных его Департаментом эксплуатационной безопасности, определил воздействие лазеров на воздушные суда на конечном этапе захода на посадку в качестве нового риска, который необходимо отслеживать. Например, 2 октября 2023 года на рейс из Майами (Соединенные Штаты Америки) было оказано воздействие лазерным лучом при заходе на посадку в Международный аэропорт имени Хосе Франсиско Пеньи Гомеса (Лас-Америкас) в Санто-Доминго.

4.1.3 Согласно данным, полученным из Интернета, в Мексике зафиксированы инциденты, связанные с использованием мощных лазерных указок, однако, как и в Доминиканской Республике, в Мексике отсутствует законодательство, предусматривающее наказание или санкции за ненадлежащее использование лазерных лучей.

4.1.4 Поскольку эта опасная практика, представляющая серьезный риск для аэронавигации и безопасности полетов гражданской авиации, становится все более распространенной, некоторые государства приняли законодательство, предусматривающее сдерживающие меры или наказания для борьбы с ней. Поэтому отмечается все большая потребность в том, чтобы государства имели единые критерии для преследования, наказания или штрафования в связи с таким поведением.

4.2 **Законодательство, принятое некоторыми странами для наказания за неправомерное использование лазерных лучей, препятствующее аэронавигации**

4.2.1 Исследование законодательства стран, в которых предусмотрены меры и наказания в связи с подобной практикой, показало следующее.

4.2.2 **Пуэрто-Рико.** Согласно Закону № 118 от 30 июля 2014 года Содружество Пуэрто-Рико вводит уголовную ответственность за использование лазерных устройств, направленное против воздушных судов, сотрудников правоохранительных органов с целью помешать им выполнять свои обязанности или транспортных средств с целью помешать управлению ими, подвергая риску их безопасность или безопасность других граждан. Статья 3 этого закона предусматривает наказание за такое использование в виде штрафа в размере не более 5000 долл. США, тюремного заключения на срок не более шести месяцев или и того, и другого на усмотрение суда.

4.2.3 В **Соединенных Штатах Америки** наведение лазерного луча на воздушное судно считается преступлением по федеральному уголовному праву, которое может повлечь за собой значительные штрафы и тюремное заключение. Федеральное управление гражданской авиации (ФАУ) внедрило систему отслеживания инцидентов с лазерами и представления отчетности по ним; оно сотрудничает с правоохранительными органами для преследования нарушителей. Штрафы ФАУ могут достигать 250 000 долл. США за нарушение, а срок тюремного заключения может составлять до пяти лет.

4.2.4 **В Соединенном Королевстве** Постановление об аэронавигации запрещает проецировать на воздушные суда любые световые лучи, которые могут отвлечь или ослепить пилота. Наказания включают штрафы и, в серьезных случаях, тюремное заключение. Британская ассоциация пилотов авиакомпаний (BALPA) призвала запретить использование лазерных лучей по всей стране.

4.2.5 **Канада.** Согласно канадским законам, использование лазерного луча для создания помех экипажу воздушного судна является незаконным и влечет за собой штраф в размере до 5000 кан. долл. Такое использование также может повлечь за собой уголовное преследование или тюремное заключение на срок до пяти лет. Министерство транспорта Канады, которое отвечает за регулирование всех видов транспорта (воздушного, морского, железнодорожного и автомобильного) в стране, начало кампанию по повышению осведомленности об опасности, которую представляют лазерные указки.

4.2.6 Кроме того, канадский закон о безопасности потребительских товаров регулирует импорт, продажу и рекламу лазерных указок. Запрещено продавать или импортировать лазерные указки, максимальная мощность которых превышает 5 милливатт. Также запрещено рекламировать или продавать лазерные указки лицам моложе 18 лет.

4.2.7 **Европа.** Стандарт Европейского союза по безопасности лазеров EN 60825-1/A2:2002 содержит информацию о классификации лазеров с учетом их безопасности, полезные расчеты, касающиеся безопасности, меры по предотвращению рисков и основные аспекты, которые необходимо знать лицам, ответственным за безопасность лазеров, и компаниям.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

5.1 Ввиду увеличения числа случаев, связанных с ненадлежащим использованием лазерных лучей и их негативным влиянием на безопасность аэронавигации, мы считаем, что Юридическому комитету ИКАО следует более глубоко обсудить этот вопрос и рассмотреть необходимость формулирования критериев, которые помогут государствам разработать внутреннее законодательство для наказания за такое использование, которое может представлять собой преступление или правонарушение, направленное против аэронавигации.