

ПРОТОКОЛ

заседания Комитета по беспилотным авиационным системам НП «Союз авиапроизводителей»

г. Москва

22 мая 2018 г.

№ 7

Председательствующий:

Желтов Сергей Юрьевич

- Генеральный директор ФГУП «ГосНИИАС», председатель Комитета по БАС.

Присутствовали:

Горбунов Евгений Алексеевич

Фальков Эдуард Яковлевич

- НП «САП», генеральный директор; ФГУП «ГосНИИАС», начальник подразделения, заместитель председателя Комитета по БАС;

Аверьянов Юрий Николаевич

Бабинцев Глеб Владимирович

- ФГУП «ГосНИИАС», ведущий инженер;
- Ассоциация «Аэронет», генеральный директор;

Вакштейн Максим Сергеевич

- ВПК, «Фонд перспективных исследований», руководитель проектной группы;

Валиев Амир Вильевич

Иванов Алексей Алексеевич

Книгель Александр Янович

- ООО «Птеро», технический директор;
- Авиарегистр МАК, главный специалист;
- Авиарегистр России, исполнительный директор;

Комаров Вячеслав Васильевич

Крючков Леонид Афанасьевич

Куликов Владимир Евгеньевич

- Авиарегистр МАК, начальник отдела;
- ОАО «ЛИИ им. М.М. Громова», заместитель начальника ЛИЦ;
- ОАО «Московский институт электромеханики и автоматики», старший ведущий сотрудник;

Матвеев Валерий Алексеевич

Наумов Роман Сергеевич

- ФГУП «ЦАГИ», руководитель центра по сертификации авиационной техники;
- Минпромторг России, помощник заместителя Министра;

Никифоров Антон Сергеевич	- Департамент государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России, начальник отдела;
Новгородов Алексей Анатольевич	- Экс-глава Представительства Российской Федерации при ИКАО;
Сыроежко Аркадий Аркадьевич	- ОАО «Концерн радиостроения «ВЕГА», директор программ по комплексам с БЛА;
Чернышев Юрий Петрович	- ФГУП «ГосНИИАС», ведущий инженер;
Шibaев Владимир Михайлович	- ФГУП «ЦАГИ», директор ЦЭСАТ;
Юмаев Константин Рустамович	- ООО «Фирма «НИТА», начальник отдела.

I. О реализации плана мероприятий («дорожной карты») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации плана мероприятий («дорожной карты») Национальной технологической инициативы по направлению «Аэронет».

(Чернышев, Бабинцев, Шibaев, Сыроежко, Никифоров, Книпель, Горбунов, Фальков)

Инициатором создания и основным разработчиком «дорожной карты» по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров (ДК) является Ассоциация «Аэронет». ДК направлена на решение одного из самых насущных вопросов – формирование нормативной правовой базы в сфере БАС.

ДК формировалась на площадке РГ «Аэронет» НТИ, где сформирована специальная рабочая группа по разработке и участию в реализации «дорожной карты» по законодательству. Был проведен этап необходимых согласований проекта ДК с ФОИВ и другими организациями.

В н.в. указанная «дорожная карта» утверждена распоряжением Правительства РФ и наступил этап ее реализации.

Слушали доклад генерального директора Ассоциация «Аэронет» Г.В. Бабинцева.

Распоряжением Правительства РФ от 03.04.2018 № 576-р утверждена «дорожная карта» по законодательству по направлению «Аэронет». Многие участвовали в работе по его согласованию. Документ был размещен на официальном сайте Правительства РФ и в н.в. направлен для реализации в ответственные ФОИВ.

В течение 2017 г. удалось пройти дорогу от идеи до реализации этого инструмента влияния на законодательство. В январе 2017 г. эта идея только обсуждалась, а уже в сентябре 2017 г. было подписано постановление Правительства РФ № 1184 (от 27.09.2017), определяющее порядок разработки и

реализации «дорожных карт» по совершенствованию законодательства в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы (НТИ).

Впереди у нас напряженная и трудная работа по реализации принятой ДК. Первый этап рассчитан до 2021 г. Мы очень рассчитываем, что все запланированные мероприятия в указанные сроки будут реализованы. В идеальном варианте часть мероприятий могли бы быть выполнены с опережением. Предполагается тесное взаимодействие и на уровне ФОИВ, и на уровне научных организаций, и на уровне профессиональных ассоциаций. Любое изменение НПБ должно основываться на научно обоснованных предложениях. Как профессиональное сообщество, Ассоциация будет изыскивать ресурсы, рассчитываем на поддержку в этом вопросе государства и бизнеса, который непосредственно заинтересован в реализации мероприятий.

ДК рассчитана на 3 года, за который предполагается сделать такой объем работы, который не был сделан и за последние 10 лет. Последние 3 года наше отечественное законодательство по отношению к беспилотной авиации практически полностью стоит. Согласно статистики Госкорпорации по ОрВД количество разрешений на ИВП для БВС за 3 года (с 2015 по 2018 г.г.) выросло в 8 раз. По статистике, которую ведет Ассоциация, рынок БАС вырос в 10 раз. По статистике происшествий, которую ведет Ространснадзор: 2016 г. – 26 происшествий, 2017 г. – 43 происшествия. Это нарушения использования воздушного пространства.

Ключевой темой, которую Ассоциация поднимает и обсуждает в последнее время на всех уровнях – обеспечение безопасных полетов БВС в общем воздушном пространстве совместно с пилотируемыми ВС. Ее надо решать сообща, вырабатывая концептуальные подходы и используя соответствующие технические решения. К сожалению, имеются примеры когда без учета мнения профсообщества предлагаются к реализации определенные проекты, мало что несущие пользователям воздушного пространства и носящие ярко выраженный характер инфраструктурных проектов. Характерным примером является принятие Минтрансом России Концепции внедрения «единого стандарта АЗН-В с расширением до функционала многопозиционных систем наблюдения» (МПСН). В этой связи мы очень надеемся на авторитетное мнение научных институтов и организаций. Мы активно взаимодействуем с представителями ФГУП «ГосНИИАС», являющегося членом Ассоциации. Вместе с тем, хотелось бы иметь авторитетное мнение всего института по данной проблеме, а не отдельно взятых уважаемых его сотрудников.

В отношении процедуры принятия «дорожной карты» А.С. Никифоров при ответе на вопросы отметил, что согласование и утверждение ДК со стороны Минтранса России проводилось в соответствии с руководящими документами, регламентами взаимодействия ФОИВ, внутренним регламентом Минтранса России.

В отношении причин исключения Росавиации, ЦАГИ, НИЦ и т.д. в качестве исполнителей из ДК: организации – юридические лица не включены в колонку «исполнитель/соисполнители» ДК в соответствии с положениями постановления Правительства Российской Федерации от 19.01.2005 № 30 «О типовом регламенте

взаимодействия федеральных органов исполнительной власти». Юридические лица, не являющиеся ФОИВ, участвуют в согласовании проектов НПА в рамках процедуры оценки регулирующего воздействия (ОРВ), проводимого Минэкономразвития России в соответствии с требованиями постановления Правительства РФ от 17.12.2012 №1318 «О порядке проведения ФОИВ ОРВ проектов НПА».

Порядок реализации ДК определен постановлением Правительства РФ от 27.09.2017 № 1184.

При разработке проектов НПА в рамках реализации ДК целесообразно привлечение экспертного сообщества, таких организаций, как НП «САП», Ассоциация «Аэронет» и др.

А.Я. Книвель отметил необходимость переноса сроков разработки и принятия системы управления безопасностью полетов (СУБП), предусмотренного п. 32 ДК, с января 2024 г. на июнь 2019 г.

Кроме того, предложено поддержать проект ФАП по сертификации авиационной техники, разработчиков и изготовителей, который был подготовлен Росавиацией и направлен в Минпромторг России. Предварительно указанный проект был поддержан на заседании научно-экспертного совета Авиационной коллегии при Правительстве РФ, проводимом на базе ФГУП «ГосНИИАС» осенью 2017 г. Проект максимально гармонизирован с АП-21 и с международным законодательством по вопросам сертификации.

По мнению Е.А. Горбунова сроки принятия необходимых НПА затянуты. Убеждать кого-то, что беспилотники нужны, не требуется. Президент РФ в своих выступлениях трижды отмечал необходимость развития этой сферы.

Необходимо обратить внимание на деятельность Ассоциации «Аэронет», которая ведет системную работу и видит узкие моменты по обеспечению деятельности эксплуатантов БАС, в том числе в части реализуемой «дорожной карты». Обсуждать уже принятый документ не совсем благодарное дело. Были предложения по изменению сроков реализации запланированных мероприятий в «дорожной карте», но это новизны не привнесет, а проблемы будут.

Подготовлен проект резолюции 4 Съезда авиапроизводителей, который будет проходить в Казани. Запланировано проведение Круглого стола, в рамках которого при участии Ассоциации «Аэронет» предполагается рассмотреть вопросы, связанные с обеспечением разработки, изготовления БАС и порядка их эксплуатации. Просьба обратить внимание профессионалам именно на узкие моменты и воспользоваться такой площадкой, как Съезд авиапроизводителей, понимая что уже в августе этого года мы сможем направить соответствующие предложения в Правительство РФ.

В своем выступлении Э.Я. Фальков обратил внимание, что нормативную правовую базу невозможно разработать без отсутствия соответствующих одобренных технических решений. По поводу разработки НПБ для беспилотников

существовало не менее 6 поручений ВПК. При всем желании Минтранс это сделать не смог. Именно отсутствие технических решений лимитирует подготовку нормативных правовых актов.

В части решения принципиальных вопросов. Общеизвестно и доказано, что основой интеграции БВС в общее воздушное пространство является технология АЗН-В. Недавно Минтрансом России принято решение об использовании в России для АЗН-В только стандарта ЛПД 1090ES. Основой для наблюдения всех ВС провозглашена технология многопозиционных систем наблюдения (МПСН) на основе указанного «единого» стандарта АЗН-В. Категорически утверждаю, что применительно к БАС этого сделать нельзя. В 2017 г. ИКАО выпустило документ, согласно которому информация АЗН-В 1090ES может быть использована только при условии подтверждения ее достоверности средствами вторичной радиолокации или МПСН. УВД это может себе позволить, хотя это будет безумно дорого. Однако внешний пилот БАС тоже должен наблюдать свое БВС по аналогии с УВД, но независимо от УВД. Как ему верифицировать информацию наблюдения? Россия единственная страна, принявшая решение использовать на всей территории средства МПСН. Всем нам придется встретить на нашем пути много барьеров, приведенный пример надо учитывать на будущее.

Решили:

1. Принять к сведению информацию докладчика.
2. Членам Комитета по БАС сосредоточить усилия на реализации мероприятий «дорожной карты» по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации плана мероприятий («дорожной карты») Национальной технологической инициативы по направлению «Аэронет».
3. Считать целесообразным создание и финансирование межведомственной структуры (комитета) по разработке государственной политики внедрения в Российской Федерации беспилотной авиационной техники, определить номенклатуру и сроки принятия нормативных документов, определяющих условия внедрения существующих БАС и перспективных разработок.
4. Рекомендовать внести предложения о переносе срока разработки и принятия системы управления безопасностью полетов (СУБП), предусмотренного п. 32 «дорожной карты», с января 2024 г. на июнь 2019 г.
5. Рассмотреть вопрос о создании экспертной рабочей группы из представителей ФОИВ, Росавиации, Авиарегистра России, промышленности, научных и иных заинтересованных организаций для непосредственного участия в разработке проектов НПА в сфере сертификации авиационной техники, ее разработчиков и изготовителей, установлению процедур проведения сертификации, разработки соответствующих сертификационных базисов и МОС в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО.

II. О развитии нормативного обеспечения стандартизации и сертификации в сфере беспилотных авиационных систем. Обеспечение безопасности полетов при эксплуатации БАС в общем воздушном пространстве.

(Шибает, Чернышев, Куликов, Горбунов, Книвель, Матвеев, Новгородов, Бабинцев)

Слушали совместный доклад представителей ФГУП «ЦАГИ» В.М. Шибаета и В.А. Матвеева.

В России созданы структуры и определены уполномоченные органы в части проведения сертификации АТ. Однако утвержденные процедуры и нормы летной годности, особенно в части БАС, практически отсутствуют.

Проходить через собственный опыт создания беспилотной авиации можно и нужно, однако он не очень велик. Поэтому скорее всего можно взять те разработки, которые проводятся за рубежом, и подготовкой которых занимается целый ряд организаций – ICAO, EUROCAE, EASA, ISO, JARUS. У каждой из этих организаций свои функции. ICAO занимается разработкой и принятием стратегических документов – Приложений к Конвенции. Идет работа над всеми 19 Приложениями. Предполагается, что к 2020 г. во все из них будут включены положения в части, касающейся БАС. Конкретные нормативные документы разрабатывает организация JARUS, объединяющая 52 страны и работающая под эгидой EASA. Разработаны проекты НЛГ. В организации ISO по инициативе Российской Федерации (А.П. Шалаев) создан подкомитет по беспилотной авиации. Он занимается разработкой стандартов ISO в сфере БАС.

На основании наработок JARUS ЦАГИ разрабатывает проекты НЛГ для БАС самолетного и вертолетного типов. Структура Норм повторяет структуру действующих Авиационных правил, которые в свою очередь гармонизированы с международными требованиями по летной годности.

Уже сегодня проявляется определенные различия с нашим Воздушным кодексом, освобождающим от необходимости проведения обязательной сертификации БАС в составе с БВС менее 30 кг. Все страны имеют свои требования по сертификации, но максимальная цифра по весовой категории (30 кг) у нас в России.

В международной практике планируется категорирование БАС:

- категория А – открытая;
- категория В – специальная;
- категория С – регулируемая (сертифицируемая); требования по обязательной сертификации в полной мере распространяются только на БАС категории С.

Серийная авиационная техника проходит стадии роста, начиная от экспериментальной авиации. На этапе, когда ВС учитывается в качестве экспериментального, на него распространяются требования воздушного законодательства в части экспериментальной авиации: требования к испытаниям, надежности, к операторам, условиям выполнения полетов, требования по

лицензированию. К разработке и сертификации БАС необходимо подходить так же, как к созданию пилотируемой авиационной техники.

Минпромторгом России сделан определенный положительный шаг – разработан план формирования нормативной правовой базы в области экспериментальной авиации, с привлечением институтов. Во всех пунктах добавляются позиции, связанные с БАС. Это правильный подход. Не пройдя этап экспериментального ВС, нельзя пройти сертификацию. На сегодняшний день ряд компаний-разработчиков БАС проходят необходимые процедуры. Это относится к разработчикам больших БАС для государственной авиации. Проходят Методический совет, получают разрешение на первый вылет.

Необходимо, чтобы в части нормативного правового регулирования было отражено, что рассматривая БАС в качестве авиационной техники, нужно предусмотреть необходимость прохождения всех тех процедур, предусмотренных при создании авиационной техники.

В презентации отражены работы по нормативному регулированию, выполненные в 2017 г. Предусмотрена разработка проектов первоочередных национальных стандартов в авиастроении с учетом гармонизации их с общепринятыми международными стандартами, правилами и требованиями на разработку, производство, ремонт, испытания и послепродажное обслуживание авиационной техники (ГОСТ Р). Необходимо провести их согласование по всем инстанциям, предлагаю отметить в протоколе необходимость контроля за прохождением со стороны сообщества. Разработан проект международного стандарта, по линии ISO, по теме БАС. На 2018 г. заключены контракты по работам, связанным с совершенствованием нормативной правовой базы.

В ДК более 40 пунктов, разработать все сразу будет трудно. Надо выбрать основной стержень, которым по нашему пониманию являются нормы летной годности. При их наличии возможна сертификация БАС и их последующая безопасная эксплуатация.

При поддержке НП «САП» проводится международная деятельность. Комитет по БАС – хорошая площадка по направлению сертификации, имеющая рычаги влияния.

В.Е. Куликов предложил внести в протокол предложение – организовать рассылку разработанных ЦАГИ проектов НЛГ для широкого обсуждения на предприятиях авиационной промышленности и общественных организациях.

По информации ЦАГИ проекты НЛГ разработаны в основном в инициативном порядке, поэтому о них мало кто знает. Сейчас деятельность ЦАГИ поддержал Минпромторг России в рамках финансирования одного контракта. Проекты НЛГ близки к завершению, в конце 2018 г. должны быть представлены в Минпромторг России и будут его собственностью. Только после согласования с Минпромторгом проекты могут быть направлены для обсуждения сторонним организациям.

Е.А. Горбунов отметил, что конечной инстанцией при принятии НЛГ является Минтранс России. Подготовка предложений в проекты НЛГ может быть проведена в рамках процедуры общественного обсуждения. Со стандартами, которые разрабатываются по линии Минпромторга России, все проще. Все авиационные стандарты проходят в Росстандарт через технический комитет ТК-323. Планируется создание страницы на сайте НП «САП», где будут размещаться проекты стандартов для обсуждения. В случае замечаний разработчик проекта стандарта должен будет отработать с каждым подавшим замечание все вопросы и только после этого проект рассматривается на ТК-323. Публичность будет обеспечена, ждем предложений.

Был проведен анализ по поводу используемых при сертификации АТ стандартов. В FAA используется порядка 1200 стандартов, из которых примерно треть (420) – это военные стандарты, а все остальные – это или международные стандарты, или стандарты международных организаций. Национальных стандартов практически нет. Такая же картина в Европе, хотя общее количество меньше – порядка 500 стандартов.

В проекте резолюции 4 Съезда есть следующее предложение. Существовало мнение, что закон «О техническом регулировании» не распространяется на авиационную деятельность. В н.в. произошли изменения, в соответствии с которыми технические регламенты утверждаются Правительством РФ. Предложено рассмотреть вопрос о внесении изменений в Федеральный закон № 184-ФЗ «О техническом регулировании», в статью 8, и приравнять нормы летной годности к техническому регламенту для того, чтобы у нас появился перечень стандартов. Мы говорим о сертификации типовой конструкции, при этом отсутствует перечень стандартов, которыми необходимо пользоваться при разработке типовой конструкции. У нас всего 299 стандартов, из которых 50% - это стандарты, связанные с гидросистемами, 30% - стандарты «Термины и определения» и только 20% - технические стандарты. И при этом у нас существует 25000 документов по стандартизации! После выхода закона «О стандартизации» перед всеми была поставлена задача переделать ГОСТы. С 1 сентября 2025 г. нельзя будет использовать ОСТы и ссылаться на них.

Необходимо, чтобы Росстандарт утвердил перечень стандартов. Такой подход необходимо использовать в сфере БАС. Сейчас есть уникальная возможность включить все эти вопросы в проект программы, которая разрабатывается Правительством РФ.

Огромная работа по стандартизации проводится ГосНИИАС. Нарботки бесценны. Их надо легализовать.

Имеются положительные примеры. В течении 6-7 лет обсуждались 3 редакции проектов Положения о создании гражданской авиационной техники. По крайней редакции – порядка 600 замечаний. К этому положению был разработан перечень документов по стандартизации, на который необходимо опираться при разработке АТ. По этому перечню поступило всего 24 замечания, поэтому можно говорить о том, что предварительно необходимый всем нам перечень стандартов сформирован.

А.Я. Книвель отметил, что по закону технический регламент принимается ГосДумой (поправили, что в н.в. – Правительство РФ). Именно поэтому в свое время авиационная промышленность, атомная и еще ряд др., деятельность которых определяется международными договорами, были выведены из-под действия закона о техническом регулировании.

С учетом мирового опыта, НЛГ разрабатывает и вводит в действие тот орган, который занимается сертификацией. Никто другой этими вопросами не занимается. Через Минтранс России мы вводим в действие НЛГ примерно раз в 5 лет. Вместе с тем НЛГ подлежат пересмотру как минимум раз в полгода. Отечественная АТ не может быть конкурентна на мировом рынке, потому что наши НЛГ не изменяются длительное время. Это видно по ГосНИИАС, который разработал массу документов и не может ввести их в действие. Эта ситуация нас очень тревожит. Мы пытаемся выходить на рынок с новой техникой, сделанной по старым нормам. При сертификации за рубежом мы вынужденно переделываем АТ по действующим там нормам. Разработка НЛГ обходится гораздо дешевле, чем переделывание АТ. Если мы выйдем на внешний рынок только со своими разработками (стандартов), мы утонем в этом деле. Это важнейший вопрос, связанный с обеспечением конкурентоспособности нашей АТ. Раньше вопросами разработки НЛГ занимались научные институты, сейчас они входят в НИЦ им. Жуковского. Однако работы по разработке НЛГ не финансируются. Надо за это биться.

Е.А. Горбунов отметил еще один принципиальный вопрос, на который необходимо обратить внимание при проведении Съезда. Мы находимся под давлением санкций. Однако для выхода на рынок очень желательно иметь сертификат FAA или EASA. Однако ИКАО говорит о том, что нет отдельного вопроса «сертификация АТ», но есть вопрос «поддержание летной годности». В соответствии с Doc9860 допускается установление взаимоотношений между государствами при поставках авиационной техники на основе двухсторонних договоров о признании системы поддержания летной годности. При этом всего несколько государств являются производителями АТ и, соответственно, обеспечивают поддержание летной годности.

Критерием соответствия действующей в государстве системы требованиям ИКАО является результаты проверки ИКАО. Чем меньше замечаний ИКАО будет по результатам нашей проверки, тем больше оснований будет у нас заключать двухсторонние договора при поставке АТ. На FAA и EASA не сильно смотреть надо, т.к. они для нас конкуренты. Надо менять подходы.

А.Я. Книвель уточнил, что согласно Приложению 8 ИКАО имеются понятия «первичная летная годности» и «поддержание летной годности». При этом сертификация АТ – это основа снижения рисков по безопасности полетов. Заключить двухсторонне соглашения, не показывая свои НЛГ и не объясняя в какой степени они соответствуют международным требованиям, не получится.

В.А. Матвеев в дополнение В.М. Шибаева отметил, что принятый документ («дорожная карта») далеко не совершенен и нуждается в доработке. В нем нет реальных шагов, как безопасно эксплуатировать БАС. Тезис, что отсутствие технических решений тормозит разработку НПБ, не совсем состоятелен. Как показывает опыт, установленные в нормативных правовых актах определенные требования довольно быстро реализуются разработкой технических решений под ту или иную задачу. Практически любая техническая проблема может быть решена, если правильно сформулирована основная задача.

Первое, чего не хватает в ДК, - стратегии создания нормативной правовой базы в сфере БАС. Государственной политики нет, она никак не сформулирована. Минтранс один не сможет решить задачу. Только совместно с другими ведомствами. Созданы много различных РГ, но не действуют. Ошибки, в том числе и в ВК (категорирование по массе 30 кг) так и существуют.

Категоризация БАС, изложенная содокладчиком в презентации, позволяет обеспечить безопасность полетных операций с использованием БВС любой массы. Главный критерий – безопасность.

Единственный путь, который позволяет решить общую задачу – консолидация сил на основе создания межведомственной комиссии (комитета) с персональной ответственностью за конечный результат. Бесплатно решать вопросы никто не будет, необходимо финансирование работ по реализации ДК. Возглавлять направление должен авторитетный человек, в состав могут входить ряд рабочих групп по направлениям.

Ю.П. Чернышев – солидарен с выступающим. Если мы сообща решаем государственную задачу – обеспечение развития рынка БАС при условии их безопасной эксплуатации, то решаться она должна по-государственному. Под эту задачу требуется создание структуры и должно быть обеспечено финансирование. Вместе с тем думается, что в н.в. ни Минтранс России, ни Минпромторг России не имеют полномочий и источников финансирования деятельности подобной структуры.

А.Я. Книвель – все, что предлагается докладчиком – все это должно быть в Государственной программе по безопасности полетов, которую Россия должна была разработать в соответствии с Приложением 19 ИКАО. Основные требования – это установление приемлемого уровня БП в государстве, это разработка финансируемой Государственной программы по безопасности полетов (ГПБП) для достижения этого уровня, и назначение ответственных за реализацию ГПБП.

С 2013 года мы не можем реализовать эти требования ИКАО. ГПБП никто не разрабатывает.

В 2019 году заканчивается срок реализации требований и ИКАО в соответствии со своей ДК проведет проверку реализации требований Приложения 19. Те государства, кто не выполняет, попадет в «черный список». Пример подобного в России уже был, когда мы не спешили выполнять требования ИКАО по шумам. В результате ограничили эксплуатацию целого ряда типов ВС.

Очень вероятно, что по причине отсутствия в России принятой ГПБП нам вообще запретят любые полеты в Америку, Европу.

Предлагаю записать в решение Съезда – немедленно принять меры по разработке и утверждению Государственной программы по безопасности полетов в соответствии с Приложением 19 ИКАО, обеспеченной финансированием и другими материальными ресурсами.

ДК по законодательству в сфере БАС вполне приемлема и возможно после небольших правок может быть включена в ГПБП.

А.А. Новгородов – предыдущий выступающий абсолютно прав. Назначен новый Министр транспорта, который в отличие от предыдущего посещал наше Представительство при ИКАО. Рассчитываю, что ГПБП будет реализована.

Г.В. Бабинцев выразил благодарность за поддержку ДК, готовность при необходимости ее доработать и надежду на плодотворное сотрудничество по ее реализации.

Не согласен с докладчиком (В.А. Матвеевым), что надо опираться на зарубежные стандарты, т.к. опираться на отечественных разработчиков нельзя, большинство беспилотной техники покупается за рубежом. Это не так. Большинство компаний, работающих на российском рынке, используют отечественные БАС. В Ассоциации имеется статистика по этому вопросу. Опираясь на российских разработчиков БАС необходимо, наш опыт достаточно богат. Нам не хотелось бы повторения «эксперимента», что произошел в Улан-Удэ с проектом «Почта России». Несмотря на то, что мы боремся за снятие излишних барьеров, Ассоциация всемерно за безопасность полетов и будет это обеспечивать.

В отношении нормативной базы. Планируется создание под эту задачу так называемых «инфраструктурных центров» НТИ. Вышло соответствующее постановление Правительства РФ.

ИЦ – это некоммерческие организации с определенным статусом, основной задачей которых станет разработка проектов НПА. При этом государство выделяет финансирование на эту работу. Конкурс на ИЦ, как ожидается, будет объявлен в июне 2018 г. Ассоциация планирует участвовать в конкурсе на ИЦ. Выражаем готовность к взаимодействию при разработке НПА.

Решили:

1. Принять к сведению информацию докладчиков.
2. Поддержать целесообразность максимальной гармонизации ФАП, устанавливающих порядок проведения сертификации авиационной техники, разработчиков и изготовителей, а также Норм летной годности, с международным законодательством и установившейся практикой, что облегчает в последующем процедуру признания отечественных сертификатов типа и способствует продвижению российской авиационной техники на международный рынок.

3. Организовать рассылку (после согласования с Минпромторгом России) разработанных ЦАГИ проектов НЛГ БАС самолетного и вертолетного типов для обсуждения на предприятиях авиационной промышленности и общественных организациях.

4. Сосредоточить усилия на разработке и принятии необходимых норм летной годности и стандартов, обеспечивающих процедуры разработки и сертификации БАС.

III. О проекте резолюции IV Съезда авиапроизводителей России.

Слушали информацию Е.А. Горбунова.

Решили:

1. Считать необходимым дополнить проект резолюции IV Съезда авиапроизводителей России предложением о необходимости немедленного принятия мер по разработке и утверждению Государственной программы по безопасности полетов в соответствии с Приложением 19 ИКАО, обеспеченной финансированием и другими материальными ресурсами.

2. Предложить дополнить проект резолюции мероприятиями, направленными на развитие в Российской Федерации беспилотной авиационной техники гражданского назначения:

- на стр. 2 в абзаце четвертом после слов «Требуется разработка и принятие Программы по увеличению выпуска и продвижению на внутренний рынок гражданской авиационной техники» дополнить словами «в том числе беспилотной гражданской авиационной техники», далее – по тексту;

- на стр. 3 после третьего абзаца дополнить абзацем следующего содержания: «Общепризнанным перспективным направлением развития авиационной техники является создание и использование беспилотных авиационных систем (БАС), сопровождающееся внедрением новых прорывных технологий, в том числе в вопросах автоматического управления, связи, навигации, киберзащиты, обеспечения взаимодействия воздушных судов в общем воздушном пространстве. В Российской Федерации наиболее благоприятные условия для использования БАС. Вместе с тем, указанная деятельность проводится в основном по направлению «Аэронет» Национальной технологической инициативы. Отсутствует отраслевая программа разработки и создания БАС гражданского назначения, создания условий для развития рынка услуг с использованием беспилотных воздушных судов»;

- на стр. 5 в разделе «Съезд обращает внимание на необходимость:» пункт 1 дополнить фразой: «, ускоренное развитие передовых авиационных технологий, внедрение беспилотных авиационных систем»;

- пункт 10 вышеназванного раздела дополнить фразой: «приоритетным направлением считать развитие цифровых авиационных технологий, включая беспилотные авиационные системы, с обеспечением вопросов кибербезопасности»;

- пункт 12 вышеназванного раздела после слов «авиации общего назначения» дополнить фразой: «, рынка беспилотных авиационных систем гражданского назначения».

Председатель



С.Ю. Желтов

Секретарь

Ю.П. Чернышев