



ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР РФ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ  
«ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ  
АВИАЦИОННЫХ СИСТЕМ»

Россия, 125319, Москва, ул. Викторенко, 7  
Тел.: (499) 157-70-47  
Факс: (499) 943-86-05

Генеральному директору  
НП «Союз авиапроизводителей»

Дата 09.02.2018 г. Исх. № 1900/02-29

Е.А. Горбунову

Уланский переулок, д.22,  
строение 1, офис 537,  
г. Москва, 101000

О работе Комитета по БАС в 2017 году  
и плане работ на 2018 год

Уважаемый Евгений Алексеевич!

В соответствии с обращениями НП «САП» от 11.01.2018 № 6, от 12.01.2018 № 8 и от 30.01.2018 № 25 информируем о деятельности Комитета по БАС в 2017 г. и плановых мероприятиях на 2018 г.

Основными направлениями, требующими первоочередного решения, по мнению Комитета по БАС, остается подготовка предложений по разработке и совершенствованию нормативной правовой и технической базы в сфере БАС, решение проблемных вопросов, связанных с проведением сертификации и обеспечением безопасной эксплуатации БАС гражданского назначения.

Деятельность членов Комитета по БАС в 2017 году была направлена на участие в формировании нормативной правовой базы, связанным с подготовкой экспертных заключений по проектам ФАП, разработанных Минтранс России, а также участия в подготовке плана мероприятий («дорожной карты») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях реализации плана мероприятий («дорожной карты») Национальной технологической инициативы «Аэронет» в рамках созданной межведомственной рабочей группы, а также взаимодействию с Ассоциацией «Аэронет» по вопросам формирования системы стандартизации и сертификации, разработки технических требований и профессиональных стандартов.

Проект Плана мероприятий («дорожная карта») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы разработан в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 29.09.2017 № 1184 «О порядке разработки и реализации планов мероприятий («дорожных карт») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы и о внесении изменений в некоторые акты

Правительства Российской Федерации» и направлен на развитие и продвижение новых технологий, продуктов и услуг, обеспечивающих приоритетные позиции российских компаний на формируемых глобальных рынках, предусмотренных планом мероприятий «Аэронет». В январе 2018 г. проект «дорожной карты» прошел первичное согласование с ФОИВ и в н.в. проводится работа по реализации полученных замечаний и предложений.

В рамках реализации мероприятий настоящей «дорожной карты» ответственными ФОИВ и организациями предусмотрена разработка и принятие (издание) нормативных правовых актов Российской Федерации и актов Евразийского экономического союза, принятие или изменение межгосударственных и национальных стандартов, в том числе содержащих формы подтверждения соответствия, методы исследований (испытаний) и измерений, подготовка соответствующих проектов международных договоров.

Реализация мероприятий настоящей «дорожной карты» будет осуществляться поэтапно с 2017 по 2035 годы. Комитет по БАС планирует принять в этом активное участие.

Вызывают озабоченность низкие темпы разработки Минтрансом России подзаконных актов, обеспечивающих реализацию требований Воздушного кодекса и создающих правовую основу в части обязательной сертификации БАС, установления сертификационных требований к БАС различных категорий, требований и процедуры подтверждения соответствия юридических лиц - разработчиков и изготовителей БАС. Это является препятствием для реализации процедур сертификации типовой конструкции БАС, получения действующего сертификата летной годности для допуска их к эксплуатации, что является серьезным сдерживающим фактором развития в России сферы БАС гражданского назначения.

Сроки принятия необходимых ФАП, ранее неоднократно переносимые, по настоящее время так и не определены, разработчики БАС и сертифицирующие органы находятся фактически в положении правовой неопределенности. Существуют примеры отказа Росавиации в приеме заявки на сертификацию от разработчиков БАС и бортового авиационного оборудования по причине отсутствия утвержденной нормативной правовой базы. Одновременно с этим, Минтранс России считает возможным до принятия ФАП руководствоваться положениями Авиационных правил АП-21 «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей», введенного в действие Минтрансом России приказом от 19.12.2013 № 474, которые носят условный характер и не могут быть применимы в полной мере к процедуре сертификации БАС. Правовую неопределенность усиливают действия Росавиации, превышающей пределы предоставленных полномочий и размещающей на своем официальном сайте ряд документов, в том числе контрольных карт проверки организаций-разработчиков и изготовителей, по существу устанавливающих дополнительные сертификационные требования.

Имеется правовая неопределенность в отношении необходимости подтверждения соответствия организаций-разработчиков БАС в составе с БВС

максимальной взлетной массой до 30 кг, не подлежащих обязательной сертификации, а также разработчиков комплектующих элементов для БАС. С учетом международной практики, а также принятых для временного использования положений АП-21, установление требований о необходимости подтверждения соответствия организаций-разработчиков БАС, не подлежащих обязательной сертификации, представляется избыточной нормой, однако данная проблема также нормативно не урегулирована.

Следует учитывать, что действие Раздела J «Сертификация разработчика» Авиационных правил АП-21 применимо к организациям, впервые подавшим заявку в Авиарегистр на получение Сертификата типа/Дополнительного Сертификата типа или Свидетельства о годности вспомогательного двигателя и, таким образом, не может быть применимо к разработчикам, не планирующим в дальнейшем проведение сертификации типовой конструкции БАС (в составе с БВС до 30 кг), а также на разработчиков комплектующих изделий. Однако в размещенном на официальном сайте Росавиации документе «Методические рекомендации» по сертификации организаций-разработчиков (не являются нормативным правовым актом, носят рекомендательный характер) заявлено, что они предназначены для применения разработчиками, обратившимся с заявкой на проведение обязательной сертификации гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта или бортового авиационного оборудования гражданских воздушных судов в соответствии с пунктом 3 статьи 8 Воздушного кодекса Российской Федерации.

Требует нормативного регулирования вопросы, связанные с реализацией системы управления безопасностью полетов (СУБП) в организациях-разработчиках и изготовителях БАС с учетом требований ст. 24.1 Воздушного кодекса Российской Федерации, в том числе вопрос применимости указанных требований к разработчикам БАС, не подлежащих обязательной сертификации.

Решению указанных проблем будет посвящена деятельность Комитета по БАС в 2018 году. В целях всестороннего рассмотрения вопросов и формирования консолидированной позиции в рамках НП «САП» планируется проведение совместного заседания Комитета по БАС и Комитета по безопасности полетов, рекомендации которого будут направлены в Наблюдательный совет НП «САП».

Комитет по БАС поддерживает целесообразность проведения круглого стола «Беспилотные авиационные системы» при проведении очередного Съезда Союза авиапроизводителей (Казань, 7 августа 2018 г.) в целях обсуждения ключевых проблемных вопросов отрасли и подготовки соответствующих рекомендаций. Считаем целесообразным проведение круглого стола совместно с участием Ассоциации «Аэронет».

Все большую актуальность приобретает задача обеспечения интеграции БВС в общее воздушное пространство совместно с пилотируемыми ВС. Активную деятельность в этом направлении предпринимает Комиссия при Президенте Российской Федерации по вопросам развития авиации общего назначения и навигационно-информационных технологий на основе глобальной

навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС, которая своим решением (протокол от 24 октября 2017 года № 5) поручила ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» разработку проекта концепции интеграции беспилотных авиационных систем и воздушных судов авиации общего назначения в единое воздушное пространство Российской Федерации». Тема интеграции получит отражение также в проектах Стратегии развития Аэронавигационной системы Российской Федерации до 2030 года и Аэронавигационного плана Российской Федерации, разрабатываемых в н.в. по поручению Правительства Российской Федерации.

Установленный в России порядок использования воздушного пространства предусматривает существенные ограничения при эксплуатации БАС и является сдерживающим фактором развития рынка БАС. Поэтому одной из ключевых задач, по мнению Комитета по БАС, является технологическое и нормативное обеспечение безопасного выполнения полетов БВС, их интеграция в общее воздушное пространство совместно с пилотируемыми ВС. При этом процесс интеграции БАС не должен привести к снижению общего уровня безопасности полетов, введению определенных ограничений и изменению порядка выполнения полетов пилотируемой авиации.

Вместе с тем, традиционные технические средства обеспечения полетов пилотируемой авиации не в полной мере могут быть применимы для обеспечения полетов БВС. Требуют совместного решения вопросы, связанные с организацией связи, навигации и наблюдения при эксплуатации БВС в различных классах воздушного пространства, при полетах на малых и сверхмалых высотах, предоставлением оперативной метео и аэронавигационной информации (автоматически и дублированием по средствам речевой связи), недопущения столкновения с ними других ВС и БВС, организации взаимодействия внешнего пилота с БВС, с органами ОрВД, другими пользователями воздушного пространства. С учетом весовых и габаритных ограничений, перспективное оборудование БАС должно быть максимально функциональным, компактным, не энергоемким в части потребления, относительно недорогим.

Реализация задачи обеспечения безопасной эксплуатации БАС в общем воздушном пространстве совместно с пилотируемыми является ключевой для сферы БАС и должна основываться на выборе определенных технологий, а также наличии определенных технических решений. Рассмотрению основных технических проблем и вопросов нормативно-технического обеспечения интеграции БАС в гражданское воздушное пространство уделяется постоянное внимание в деятельности Комитета по БАС. Эта работа будет продолжена в 2018 году.

Одним из узловых вопросов при выборе решений для БАС, является обеспечение кибербезопасности. Тема кибербезопасности в последнее время приобретает первостепенную важность в деятельности всей гражданской авиации, особенно в связи с внедрением в практику деятельности БАС, организации полетов БВС в общем воздушном пространстве - основной цели интеграции БАС в существующую систему гражданской авиации. Для надежного и безопасного функционирования БАС должно быть обеспечено киберзащищенное взаимодействие между внешним пилотом (пунктом дистанционного

пилотирования) и беспилотным воздушным судном (БВС) посредством линии контроля и управления (линия С2), а также с органами ОрВД и другими пользователями воздушного пространства.

Дальнейшему рассмотрению указанных выше проблем также будет посвящена деятельность Комитета по БАС в 2018 году.

Генеральный директор ФГУП «ГосНИИАС»,  
председатель Комитета по БАС



С.Ю. Желтов