



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ**

**ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 31 повестки дня. Стандартизация в области безопасности полетов и аэронавигации**

**ПРЕДЛОЖЕНИЕ ВКЛЮЧИТЬ ПОЛЕТЫ ДИСТАНЦИОННО ПИЛОТИРУЕМЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ (ДПВС) В ФОРМУ ПРЕДСТАВЛЕННОГО ПЛАНА ПОЛЕТА (FPL)**

(Представлено Венесуэлой (Боливарианской Республикой) при поддержке Доминиканской Республикой и Панамой)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В данном рабочем документе предлагается включить полеты дистанционно пилотируемых воздушных судов (ДПВС) в форму представленного плана полета (FPL), с тем чтобы регулировать и контролировать использование таких воздушных судов. План полета содержит конкретную информацию, представленную органом обслуживания воздушного движения, о планируемом полете или части полета воздушного судна. Дистанционно пилотируемые авиационные системы (ДПАС) включают пункт дистанционного пилотирования (ПДП) для обеспечения управления и контроля, а также другие необходимые компоненты, которые различаются в зависимости от обслуживаемых воздушных судов, включая простые средства управления авиамоделями и сложное дистанционное оборудование, эксплуатируемое авиационными специалистами, имеющими соответствующие свидетельства. В свете этих происходящих в авиации революционных изменений необходимо регулировать и контролировать полеты таких воздушных судов согласно представленному плану полета.

Каждому государству в рамках юрисдикции его авиационных правил следует установить технические эксплуатационные процедуры регулирования и контроля полетов дистанционно пилотируемых воздушных судов согласно положениям документа "*Организация воздушного движения*" (Doc 4444).

**Действия.** Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению представленную информацию;
- b) предложить включить полеты дистанционно пилотируемых воздушных судов (ДПВС) в форму представленного плана полета (FPL);
- c) предложить государствам делиться накопленным опытом по данному вопросу;
- d) поручить Генеральному секретарю распространить информацию по данному вопросу, используя симпозиумы, семинары и практикумы, с целью содействия определению национальных стандартов;
- e) предпринять любые другие целесообразные действия по усмотрению Ассамблеи.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью " <i>Аэронавигационный потенциал и эффективность</i> "
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют

<sup>1</sup> Версия документа на испанском языке представлена Венесуэлой (Боливарианской Республикой).

<i>Справочный материал</i>	Дос 10019 "Руководство по дистанционно пилотируемым авиационным системам (ДПАС)" Дос 4444 "Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения" Концепция производства полетов дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС) применительно к международным ППП
----------------------------	---

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Боливарианская Республика Венесуэла, являющаяся государством – членом Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и подписавшая Чикагскую конвенцию, изменила в соответствии с документом Дос 10019 "Руководство по дистанционно пилотируемым авиационным системам (ДПАС)" Международной организации гражданской авиации ряд авиационных правил Венесуэлы согласно правовым рамкам, установленным Боливарианской Республикой Венесуэлой, с целью регулирования использования дистанционно пилотируемых воздушных судов (ДПВС) в воздушном пространстве Венесуэлы.

1.2 Как следует из изложенного выше, для обеспечения контроля и упорядоченности полетов ДПВС в пределах своей национальной территории, Венесуэла обновила правила по данному вопросу, учитывая при этом большие потенциальные возможности данных воздушных судов и их использование для развития различных секторов экономики, включая сельское хозяйство, здравоохранение, инспектирование промышленных объектов и аэрофотосъемку.

1.3 ДПАС представляют собой новый компонент авиационной системы, который ИКАО, государства и аэрокосмическая отрасль стремятся понять, определить и в конечном счете интегрировать.

1.4 Эти системы основаны на последних достижениях в области аэрокосмической технологии, которые могут открыть новые и улучшить существующие гражданские/коммерческие прикладные процессы, обеспечивая повышение безопасности и эффективности всей гражданской авиации.

1.5 Безопасная интеграция ДПАС в не сегрегированное воздушное пространство представляет собой долгий процесс с участием многих заинтересованных сторон, предлагающих свою экспертизу по таким различным вопросам, как выдача свидетельств и медицинское освидетельствование внешних пилотов, технологии для обнаружения и предотвращения столкновений систем, частотный спектр (включая его защиту от непреднамеренного или незаконного вмешательства), стандарты эшелонирования воздушных судов и создание надежной нормативной системы.

1.6 До сих пор гражданская авиация основывалась на понятии пилота, управляющего воздушным судном изнутри воздушного судна и зачастую с пассажирами на борту. Изъятие пилота из воздушного судна поднимает важные технические и эксплуатационные вопросы, суть которых активно изучается авиационным сообществом.

1.7 Данное предложение представляет рекомендации по ряду таких вопросов. Предполагается, что информация и данные, касающиеся ДПАС, будут быстро накапливаться по мере того, как государства и аэрокосмическая отрасль будут продвигаться в своих работах и представлять их результаты в ИКАО.

1.8 Применительно к ДПАС, целью ИКАО является, используя Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), Правила аэронавигационного обслуживания (PANS) и

инструктивные материалы, создать международную нормативную систему регламентирования полетов ДПАС во всем мире на безопасной, согласованной и бесперебойной основе по аналогии с пилотируемыми обычными полетами.

1.9 Дистанционно пилотируемые воздушные суда или ДПВС, благодаря технологическим достижениям, обладают большими потенциальными возможностями использования в различных сферах человеческой деятельности и позволяют уменьшить затраты на оборудование и персонал, но они также ставят большую проблему перед поставщиками аэронавигационного обслуживания, которые должны интегрировать эти новые системы в уже развитую коммерческую авиационную инфраструктуру, уделяя постоянное внимание обеспечению безопасности их эксплуатации.

## **2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА**

2.1 В свете изложенных выше соображений в отношении ДПВС и с учетом документа Doc 10019 ИКАО, посвященного дистанционно пилотируемым воздушным судам, необходимо стремиться регулировать их полеты на основе таких документов, как форматы планов полета, с тем чтобы обеспечить надзор за полетами этих воздушных судов, что позволит нам получать и накапливать знания и статистику о полетах ДПВС и районах их выполнения, включая взлеты, посадки и цели таких полетов.

2.2 Полеты этих воздушных судов необходимо регулировать с учетом их конкретных характеристик и условий или сценариев выполнения. В этой связи, не вдаваясь в специфику каждого типа ДПАС, необходимо иметь в виду, что, принимая во внимание ограничения на полеты в районе аэродромов, которые регулируются частью 281 Авиационных правил Венесуэлы (RAV), указания или рекомендации, касающиеся представления соответствующей информации о полетах ДПАС, не являются такими же, как для коммерческих воздушных судов и воздушных судов авиации общего назначения, для которых соответствующая информация указывается в форме представленного плана полета (FPL). В случае ДПАС, хотя некоторые положения RAV уже регулируют определенные конкретные аспекты, касающиеся обслуживания воздушного движения (ARO), служб аэронавигационной информации (AIS) и связи (COM), следует ввести специальные графы, отражающие возможности ДПВС и ограничения, установленные в нормативной системе, чтобы введение упомянутой выше практики учитывало сферу влияния или ответственности ARO/AIS/COM и чтобы эксплуатанты ДПВС представляли данные о полетах в соответствии с процедурой, предусмотренной в форме FPL.

## **3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

3.1 Венесуэла, вводя свои национальные правила регулирования дистанционно пилотируемых воздушных судов, сделала важный шаг с точки зрения международной авиации. Установленные ограничения и требования к полетам ДПАС будут определять учет и соблюдение рекомендуемых стандартов и методов Международной организации гражданской авиации при разработке национальных авиационных правил, и содействовать развитию гражданской авиации на безопасной, упорядоченной и эффективной основе.

3.2 Национальный институт гражданской авиации располагает высококвалифицированными кадрами и готов к сотрудничеству и совместной разработке международных стандартов, регулирующих и обеспечивающих надлежащее использование данных воздушных судов на благо всех народов.