



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ – 37-Я СЕССИЯ

(Монреаль, 4–7 сентября 2018 года)

Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение общей программы работы Юридического комитета

СОЗДАНИЕ ЦЕЛЕВОЙ/РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БАС В РАМКАХ ЮРИДИЧЕСКОГО КОМИТЕТА

(Представлено Китаем и Италией)

АННОТАЦИЯ

Стандарты и Рекомендуемая практика ИКАО для дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС) принимаются и вступают в действие в течение очень короткого периода времени, а внутреннее законодательство и международные руководящие принципы для международных полетов беспилотных авиационных систем (БАС) вводятся постепенно. Интегрированные международные полеты ДПАС постепенно станут нормальной практикой. Конвенция о международной гражданской авиации и другие международные конвенции по гражданской авиации, как правило, разрабатываются для пилотируемых воздушных судов. Поэтому в рамках Юридического комитета необходимо создать целевую/рабочую группу по беспилотным авиационным системам для проведения исчерпывающего анализа существующих конвенций о международной гражданской авиации и представить Юридическому комитету рекомендации по толкованию, пересмотру и обновлению конвенций с учетом логистических характеристик БАС/ДПАС и других революционных изменений, связанных с полетами БАС/ДПАС.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Работа Группы экспертов по дистанционно пилотируемым авиационным системам (RPASP) вступает в стадию завершения. Проекты Стандартов и Рекомендуемой практики для дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС) анализируются Аэронавигационной комиссией и Советом и вступают в действие с 2022 года. Интегрированные международные полеты ДПАС постепенно станут нормальной практикой.

1.2 Консультативная группа по беспилотным авиационным системам (UAS-AG) проводит работу, направленную на оказание содействия полетам других беспилотных

авиационных систем помимо международных полетов по приборам сертифицированных типов БАС на международной координированной и единообразной регламентирующей и технической основе.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Конвенция о международной гражданской авиации и ее приложения, а также другие конвенции о международной гражданской авиации установили правила международных полетов пилотируемых воздушных судов, и безопасность, упорядоченность, эффективность и устойчивость полетов международной гражданской авиации в последние десятилетия обеспечивались адекватно.

2.2 Поскольку внешний пилот не будет находиться на борту дистанционно пилотируемого воздушного судна, управлять полетом ДПА можно из пункта дистанционного пилотирования (RPS), расположенного в любом месте земного шара, по линии управления и контроля (C2), связанной со спутником. Поэтому для RPS и для линии передачи данных C2 появятся новые поставщики обслуживания. Для устранения пробелов в нормативно-правовом регулировании, создаваемых логистическими характеристиками БАС/ДПАС и другими революционными изменениями, вносимыми полетами БАС/ДПАС, пересмотр и обновление технических правил, например SARPS, необходимы, но недостаточны.

2.3 Широкомасштабные полеты дистанционно пилотируемой гражданской авиации требуют комплексного пересмотра Конвенции о международной гражданской авиации и других конвенций в области гражданской авиации для определения того, насколько международные конвенции, конкретные правила или механизмы по-прежнему применимы к дистанционно пилотируемым авиационным системам. Может возникнуть необходимость в отмене, пересмотре или дополнении определенных существующих норм.

3. ДЕЙСТВИЯ СОВЕЩАНИЯ

3.1 Совещанию предлагается:

- a) принять к сведению и проанализировать данный рабочий документ;
- b) создать в рамках Юридического комитета целевую/рабочую группу по дистанционно пилотируемым авиационным системам (UAS-TF/WG) для рассмотрения правовых проблем, касающихся международных полетов БАС/ДПАС, и подготовки рекомендаций для Юридического комитета по толкованию, пересмотру и обновлению Конвенции о международной гражданской авиации и других конвенций, касающихся международной гражданской авиации;
- c) обсудить любые насущные вопросы, при необходимости.