



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ — 39-Я СЕССИЯ

(Монреаль, 25–28 июня 2024 года)

Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение общей программы работы Юридического комитета

ПОЛОЖЕНИЯ О ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В СВЯЗИ С ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ ДИСТАНЦИОННО ПИЛОТИРУЕМЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ (ДПВС)

(Представлено Доминиканской Республикой)

1. СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 ИКАО определяет дистанционно пилотируемое воздушное судно (ДПВС) как беспилотное воздушное судно, пилотируемое с пункта дистанционного пилотирования. Учитывая огромный рост масштабов использования этого вида транспорта и принимая во внимание инновации в сфере производства и эксплуатации таких воздушных судов, ИКАО предпринимает шаги по внедрению мер для обеспечения безопасной эксплуатации ДПВС исходя из их характеристик.

1.2 В марте 2015 года ИКАО провела симпозиум по дистанционно пилотируемым воздушным судам, и Совет ИКАО в ходе своей 222-й сессии в марте 2021 года принял поправку к Приложению 8 "Летная годность воздушных судов", в которой рассматриваются сертификационные требования к дистанционно пилотируемым самолетам и вертолетам и пунктам дистанционного пилотирования (ПДП), с которых происходит управление ими. Новые положения вступили в силу 12 июля 2021 года и начнут применяться 26 ноября 2026 года.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 С каждым днем ДПВС все шире используются в различных сферах деятельности, в том числе для содействия технологическим инновациям, и в самых разных целях (отдых, геология, археология, лесное хозяйство, поиск пропавших людей, здравоохранение, пожаротушение и спасательные операции). Государства используют ДПВС для охраны границ, контроля за миграцией и пресечения наркотрафика. В коммерческой сфере ДПВС все чаще используются для перевозки товаров, в работе агропромышленного комплекса, для аэрофотосъемки и картографии, а также для других видов деятельности.

2.2 Рост масштабов эксплуатации ДПВС представляет собой проблему с точки зрения обеспечения безопасности воздушного пространства, контролируемого государствами, что побудило ряд государств разработать специальные правила за рамками стандартов летной годности, содержащихся в Приложении 8, для регистрации этих воздушных судов, выдачи свидетельств

¹ Версия на испанском языке предоставлена Доминиканской Республикой.

пилотам, подтверждающих их квалификацию и профессиональную годность, разграничения эксплуатации в определенных районах и введения ограничений на эксплуатацию вблизи аэропортов и аэродромов.

2.3 В ходе 41-й сессии Ассамблеи ИКАО Юридическая комиссия рассмотрела рабочий документ A41-WP/327, в котором Доминиканская Республика отметила необходимость функционирования международно-правового режима в государствах-членах для определения размера и охвата гражданской ответственности, возникающей в результате эксплуатации дистанционно пилотируемых воздушных судов (дронов), в связи с резким ростом масштабов использования и инновационным развитием этого типа воздушных судов для различных пассажирских и грузовых авиаперевозок, воздушных работ (таких как фото- и видеосъемка, аэрокартография, сельское хозяйство и агропромышленность), служб экстренной медицинской помощи и транспортировки лекарств в отдаленные районы, а также других коммерческих и некоммерческих видов деятельности.

2.4 В рабочем документе A41-WP/327 была подчеркнута необходимость определения применимого режима для подачи иска о возмещении ущерба, причиненного дистанционно пилотируемым воздушным судном, и критериев, которые следует принимать во внимание в отношении размера ущерба, характера использования (в деловых, коммерческих или развлекательных целях), увязки действия с ущербом и наличия прямой причинно-следственной связи между действием и ущербом.

2.5 В рабочем документе также было отмечено отсутствие единых критериев, касающихся покрытия гражданской ответственности за ущерб, который может быть причинен в результате эксплуатации ДПВС либо перевозимым лицам или грузам, либо имуществу или лицам на поверхности. Несколько делегаций заявили о своей поддержке в этой связи, и Секретариат ИКАО, выразив признательность за представление рабочего документа, отметил, что поднятые в нем важные вопросы могут быть рассмотрены в рамках существующего пункта программы работы, касающегося беспилотных (непилотируемых) воздушных судов. Секретариат предложил передать рабочий документ на рассмотрение Исследовательской группы Секретариата по правовым вопросам, касающимся беспилотных воздушных судов (SSG-LIPA).

2.6 На сегодняшний день некоторые государства разработали нормативные акты, с тем чтобы на национальном уровне решить проблему компенсаций за ущерб, вызванный дистанционно пилотируемыми воздушными судами. Одним из примеров является Исполнительный регламент Европейской комиссии № 2019/947 об использовании беспилотных воздушных судов, вступивший в силу в июле 2021 года. Этот регламент устанавливает обязанность по страхованию ответственности в отношении всех операций, выполняемых дронами, за исключением военных операций. Он также предусматривает, что страховое покрытие может варьироваться в зависимости от вида осуществляемой деятельности и районов, в которых будет совершать полеты воздушное судно.

2.7 В случае выполнения операций дистанционно пилотируемыми воздушными судами или дронами Государственное агентство авиационной безопасности Испании требует наличия страхового полиса, покрывающего гражданскую ответственность за ущерб, нанесенный третьим лицам, который может возникнуть во время и вследствие выполнения каждого полета, как в развлекательных, так и в профессиональных целях. При этом уточняется, что оплата страхового покрытия не освобождает эксплуатанта или ответственное лицо от ответственности за возможный ущерб или вред, нанесенный третьим лицам.

2.8 Доминиканская Республика добилась определенного прогресса в области регулирования эксплуатации дистанционно пилотируемых воздушных судов, что включает требование (Авиационный регламент Доминиканской Республики RAD 48) о регистрации и маркировке малых дистанционно пилотируемых воздушных судов весом не более 55 фунтов (25 кг), а также Регламент № 107 (RAD 107), регулирующий эксплуатацию малых дистанционно пилотируемых авиационных систем. Нормативно-правовая база страны также предусматривает штрафы за несоблюдение национальных авиационных правил.

2.9 Закон о гражданской авиации (Закон № 491–06) Доминиканской Республики в статье 191 и последующих статьях устанавливает гражданскую ответственность национального или иностранного эксплуатанта воздушных судов за ущерб и/или смерть, причиненные пассажирам, грузу и третьим лицам на поверхности. Закон также содержит положения, касающиеся гражданской ответственности за столкновения воздушных судов и гражданской ответственности эксплуатантов воздушных судов.

2.10 Что касается положений гражданского права, то в статье 1382 Гражданского кодекса Доминиканской Республики закреплён основополагающий принцип индивидуальной гражданской ответственности, который гласит: "Любое действие лица, причиняющее вред другому лицу, влечет за собой обязанность виновного лица предоставить возмещение". Из этого следует, что, несмотря на отсутствие специального правового режима, регулирующего эксплуатацию дронов, любой эксплуатант или пользователь таких воздушных судов может быть в соответствующих случаях привлечен к гражданской и уголовной ответственности за такие операции. Статья 1384 Кодекса предусматривает, что "лицо несет ответственность не только за вред, причиненный его собственными действиями, но и за вред, причиненный другими лицами или предметами, находящимися в его ведении".

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 В свете вышеизложенного и с учетом важности вопроса о гражданской ответственности, возникающей в результате эксплуатации дистанционно пилотируемых воздушных судов (ДПВС, дронов), мы считаем, что ИКАО необходимо продолжить разработку критериев, которые государства могли бы использовать для создания своих собственных правил, принимая во внимание прогресс, продемонстрированный некоторыми государствами и группами государств, а также сложность, характер и риск соответствующих операций.