Международная организация гражданской авиации

LC/40-WP/2-11[1]
11/09/26

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ – 40-Я СЕССИЯ

(Монреаль, 26–30 октября 2026 года)

Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение общей программы работы Юридического комитета

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕСПИЛОТНЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ (БЕЗ ПИЛОТА) И ИХ ИНТЕГРАЦИИ В ГРАЖДАНСКУЮ АВИАЦИЮ

(Представлено Латиноамериканской ассоциацией воздушного и космического права – **ALADA**)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Включение дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС) в международные операции предполагает применение к новой эксплуатационной модели правового режима, разработанного до появления и развития таких систем. Отсутствие пилота на борту не исключает данные воздушные суда из международной системы воздушного права, однако обусловливает наличие особенностей, которые следует учитывать при их использовании для международных перевозок грузов.

1.2 Статья 8 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 г. – "Чикагская конвенция") регулирует воздушные суда, способные совершать полеты без пилота, и устанавливает, что их эксплуатация над территорией другого государства осуществляется только на основании специального разрешения. На этой основе международная нормативно-правовая база, применимая к ДПАС, постепенно развивалась с целью обеспечить их интеграцию в международную гражданскую авиацию при сохранении принципов, регулирующих аэронавигацию.

1.3 В настоящем рабочем документе рассматривается, с этой точки зрения, международная перевозка грузов посредством ДПАС и, в частности, применение Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 1999 г. – "Монреальская конвенция"), а также особенности, которые данный вид транспорта может иметь в рамках существующего конвенционного режима.

2. АНАЛИЗ

2.1 Статья 8 Чикагской конвенции предусматривает, что ни одно воздушное судно, способное совершать полеты без пилота, не производит полета без пилота над территорией Договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения. Таким образом, международная эксплуатация ДПВС регулируется правовым режимом, применимым к аэронавигации, а также компетенцией государства, чье воздушное пространство предполагается использовать.

2.2 Международная нормативно-правовая база, применимая к таким операциям, продолжает развиваться посредством постепенного включения специальных положений, касающихся ДПАС. В 2024 году Совет ИКАО принял Часть IV Приложения 6, посвященную

[1] Версии документа на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках предоставлены Латиноамериканской ассоциацией воздушного и космического права (ALADA).

международным операциям дистанционно пилотируемых авиационных систем; данный нормативный комплекс продолжил развиваться и в 2026 году. Параллельно Исследовательская группа Секретариата по правовым вопросам, связанным с беспилотными воздушными судами (SSG-LIPA), продолжила рассмотрение вопросов применения и толкования международных документов в отношении операций с участием беспилотных воздушных судов.

2.3 Когда международная операция ДПАС включает перевозку груза, определение правового режима, применимого к такой перевозке, должно рассматриваться наряду с вопросами, присущими аэронавигации. В документе LC/36-WP/2-4 были рассмотрены международные режимы ответственности, применимые к операциям ДПАС, и, в частности, Монреальская конвенция, исходя из того, что ее статья 1 не проводит различия в зависимости от того, осуществляется ли международная перевозка воздушным судном с пилотом на борту или дистанционно пилотируемым воздушным судном.

2.4 Такой подход позволяет включить международную перевозку грузов посредством ДПАС в сферу действия Монреальской конвенции, содержащей, среди прочего, положения, касающиеся перевозочной документации и ответственности за уничтожение, утрату, повреждение или задержку груза. Само по себе отсутствие пилота на борту не обусловливает необходимость создания отдельного правового режима.

2.5 На этой основе Латиноамериканская ассоциация воздушного и космического права (ALADA) считает целесообразным продолжить работу по определению критериев, учитывающих особенности международной перевозки грузов посредством ДПАС, включая вопросы доказывания, применение концепции хранения и сохранности груза, а также различные модели предоставления услуг.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Международные операции, выполняемые посредством ДПАС, относятся к сфере действия правовой системы международной гражданской авиации, которая признает особый характер беспилотных воздушных судов и сохраняет полномочия государств в отношении операций, осуществляемых в их воздушном пространстве.

3.2 Когда такие операции включают международную перевозку грузов, применимым правовым режимом является Монреальская конвенция. Развитие данного вида транспорта обусловливает целесообразность дальнейшего изучения его особенностей и критериев, необходимых для надлежащего применения Конвенции.

4. МЕРЫ, ПРЕДЛАГАЕМЫЕ КОМИТЕТУ

4.1 Юридическому комитету предлагается:

a) принять к сведению соображения, изложенные в настоящем рабочем документе;

b) рассмотреть целесообразность дальнейшего углубленного анализа в рамках проводимой работы применения Монреальской конвенции 1999 года к международной перевозке грузов с использованием ДПАС, а также критериев, позволяющих учитывать особенности данного вида перевозки.

— КОНЕЦ —