

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 47 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Юридической комиссией

**ЮРИДИЧЕСКОЕ ОПРЕДЕЛЕНИЕ ДИСТАНЦИОННО ПИЛОТИРУЕМЫХ
АВИАЦИОННЫХ СИСТЕМ**

(Представлено Бразилией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

ИКАО уже опубликовала посвященные ДПАС технические документы, призванные содействовать дискуссиям в данной области и зафиксировать некоторые термины и принципы. В этих технических документах рассматривается также ряд вопросов, касающихся производства полетов ДПАС, включая правила навигации, национальные и регистрационные знаки воздушных судов, расследование авиационных происшествий и инцидентов. Однако технические документы ИКАО не освещают некоторые другие аспекты международной системы регулирования, например, сертификацию оборудования, выдачу свидетельств пилотам и производство полетов воздушных судов. Бразилия считает, что более всеобъемлющая правовая система, четко определяющая ДПАС как воздушное судно, на которое распространяются все SARPS ИКАО, будет способствовать значительному развитию международного регулирования ДПАС.

Действия: Ассамблее предлагается:

- принять к сведению определение "воздушного судна", принятое в бразильском законодательстве;
- рекомендовать включить данный вопрос в программу работы Юридического комитета на следующий трехлетний период с тем, чтобы усовершенствовать и уточнить определение дистанционно пилотируемой авиационной системы как воздушного судна, учитывая при этом выводы и наработки Группы экспертов RPASP.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ имеет отношение ко всем стратегическим целям
<i>Финансовые последствия</i>	Финансовые последствия отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Конвенция о международной гражданской авиации и Приложения 2, 7 и 13 к ней Cir 328/2011 Doc 1001

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Имея в виду цель Международной организации гражданской авиации (ИКАО) предоставлять основополагающие принципы международного регулирования авиационной отрасли и принимая во внимание технические документы ИКАО, касающиеся дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС), представляется очевидным, что ИКАО пока не предоставила четкого указания в отношении классификации ДПАС в качестве воздушного судна, на которое распространяются все Стандарты и Рекомендуемая практика ИКАО.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Считается, что ИКАО опубликовала технические документы по данному вопросу для стимулирования соответствующих дискуссий и введения некоторых терминов и директивных положений. Примерами технических документов ИКАО, посвященных ДПАС, являются циркуляр 328/2011 и документ Doc 10019. Среди установленных ИКАО директивных положений особенно актуальным является принцип осуществления безопасных полетов ДПАС. Согласно этому принципу полеты ДПАС не будут подвергать людей и имущество на земле более значительному риску, чем риск, создаваемый пилотируемым воздушным судном.

2.2 Кроме того, в технических документах ИКАО рассматриваются также некоторые вопросы производства полетов ДПАС, например, правила навигации, национальные и регистрационные знаки воздушных судов, расследование авиационных происшествий и инцидентов. Эти вопросы отражены в соответствующих поправках к Приложениям 2, 7 и 13 к Чикагской конвенции. Однако технические документы ИКАО не освещают другие важные аспекты международной системы регулирования, например, сертификацию оборудования, выдачу свидетельств пилотам, производство полетов воздушных судов и обеспечение безопасности полетов. Как представляется, такие аспекты не находят отражения в системе регулирования по той причине, что действующие нормативные стандарты не в полной мере определяют ДПАС как воздушное судно.

2.3 С одной стороны, существует общее понимание того, что для стимулирования важных разработок в области международного регулирования ДПАС требуются дополнительные дискуссии; с другой стороны, признается, что более всеобъемлющая правовая система, четко определяющая ДПАС в качестве воздушного судна, на которое распространяются все SARPS ИКАО, могла бы содействовать значительной активизации таких дискуссий.

2.4 В отсутствие точного определения ДПАС в качестве воздушного судна с убедительной аргументацией, необходимой для его разработки, сфера будущих дискуссий не будет четко очерченной.

2.5 В Бразилии юридическое определение воздушного судна дается в статье 106 Бразильских авиационных правил, согласно которой *"воздушным судном считаются все способные маневрировать в полете устройства, которые могут поддерживаться в воздухе и совершать движение в воздушном пространстве за счет аэродинамических реакций и способны перевозить людей или имущество"*. Исходя из этого определения, ведомство гражданской авиации Бразилии выпускает свои правила на основе допущения о том, что ДПАС является воздушным судном.

2.6 Таким образом, будущие SARPS, содержащие четкую формулировку о том, что ДПАС является воздушным судном, будут обеспечивать более прочную основу дальнейшей проработки данной тематики с учетом позиций государств-членов.

2.7 В настоящее время четкие рекомендации ИКАО в этом отношении отсутствуют, что затрудняет также устанавливать правомочность ведомств гражданской авиации по данному вопросу в их соответствующих странах.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Принимая во внимание изложенное выше, мы считаем необходимым, чтобы Ассамблея непосредственно рекомендовала включить данный вопрос в программу работы Юридического комитета на следующий трехлетний период, имея в виду усовершенствовать и уточнить определение дистанционно пилотируемой авиационной системы как воздушного судна, учитывая при этом выводы и наработки Группы экспертов RPASP. Более четкое и однозначное определение позволит государствам-членам разрабатывать свои собственные внутренние правила, основанные на нормативных положениях, установленных ИКАО.

— КОНЕЦ —