



大会 — 第39届会议

法律委员会

议程项目 47: 需要法律委员会审议的其他问题

遥控航空器系统 (RPAS) 的法律定义

(由巴西提交)

执行摘要

国际民航组织已经发布了关于遥控航空器系统的技术文件，以便推动讨论和制定一些术语和准则。国际民航组织的技术文件处理了一些与遥控航空器系统的运行有关的议题，例如航行规则、航空器国籍、登记标志、航行事故和事故征候的调查等。不过，在国际民航组织的技术文件中，没有审议国际监管框架的其他一些问题，例如设备认证、驾驶员证书颁发和航空器的操作等。巴西认识到，一个更加全面的法律框架，其中明确界定遥控航空器系统是一种应该由国际民航组织的所有标准和建议措施 (SARPS) 加以监管的航空器，这将能大幅推动遥控航空器系统的国际规则。

行动: 请大会:

- 注意到巴西法律对‘航空器’的定义;
- 建议将这个议题列入法律委员会下一个三年期的议程，以便改善和澄清界定遥控航空器系统作为一种航空器的概念，同时考虑到遥控航空器系统专家组的结论和发展。

战略目标: 本工作文件涉及所有战略目标。

财务影响: 无财务影响

参考文件: 《国际民用航空公约》及其附件2、7和13
Cir 328/2011号通告
Doc 1001号文件

1. 引言

1.1 鉴于国际民用航空组织（ICAO）提供航空界基本国际法规框架的目标以及考虑到国际民航组织就遥控航空器系统（RPAS）这个问题发布的技术文件，至今国际民航组织仍未有将遥控航空器系统作为应受国际民航组织所有标准和建议措施规范的航空器的明确立场。

2. 讨论

2.1 认识到国际民航组织已就这个问题发布了技术文件，以便推动讨论和制定一些术语和准则。国际民航组织有关遥控航空器系统的技术文件例如有 328/2011 号通告和 Doc 10019 号文件。在国际民航组织就这个问题制订的准则中，具有特别重意义的一项规定与遥控航空器系统的安全运行有关。这项准则表明，遥控航空器系统的运行不会对地面的人和财产造成比有人驾驶的航空器更大的风险。

2.2 此外，国际民航组织的技术文件还处理了一些与遥控航空器系统的运行有关的议题，例如航行规则、航空器国籍和登记标志、航行事故和事故征候的调查等。这些议题分别在《芝加哥公约》附件 2、7 和 13 的修订案中得到处理。然而，在国际民航组织的技术文件中，没有审议国际监管框架的其他一些相关问题，例如设备认证、驾驶员证书颁发、航空器的操作和安全问题等。在遥控航空器系统尚未被目前的监管框架完全界定为一种航空器时，这些议题似乎都是监管上的真空。

2.3 一方面，大家共同认为应进行进一步讨论，促使遥控航空器系统的国际法规取得重大进展；另一方面，大家也认识到，制定明确界定遥控航空器系统是一种应受国际民航组织的所有标准和建议措施（SARPS）监管的航空器的全面法律框架也能大幅推动这些讨论。

2.4 没有遥控航空器系统作为一种航空器的确切定义，而认知上需要有此定义，这样会无法确定未来的讨论领域。

2.5 在巴西，航空器的法律定义列于《巴西航空法典》第 106 条，其中规定：“航空器是一种在飞行中完全能受操控的装置，通过空气动力的反作用力，它能在空间停留和盘旋，并能运输人和物品”。根据这项定义，巴西民航局依据遥控航空器系统是一种航空器的假设，发布了与其有关的法规。

2.6 因此，从成员国的观点而言，明确指明遥控航空器系统是一种航空器的未来标准和建议措施将为这个议题提供更加稳固的基础。

2.7 目前，国际民航组织没有在这方面提出明确的指导，这使各国民航部门更难在它们自己国家就此问题开展工作。

3. 结论

3.1 考虑到前述讨论，我们认为大会必须直接建议将这个议题列入法律委员会下一个三年期的议程，以便改善和澄清界定遥控航空器系统作为一种航空器的概念，同时考虑到遥控航空器系统专家组的结论和发展。一项更加明确和清楚的定义将使成员国能根据国际民航组织制定的规范性指导拟定它们自己的国内法规。

—完—