



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 28 повестки дня. Программа работы Организации в юридической области и Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области

ГАРМОНИЗАЦИЯ ЗАКОНОВ ОБ АВИАЦИОННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ЭПОХУ АВТОНОМНЫХ ПОЛЕТОВ: ОПРЕДЕЛЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПРИ ПОЛЕТАХ, УПРАВЛЯЕМЫХ ИСКУССТВЕННЫМ ИНТЕЛЛЕКТОМ, И ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ БЕСПИЛОТНОГО КОММЕРЧЕСКОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(Представлено Республикой Казахстан)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Появление управляемого искусственным интеллектом и беспилотного коммерческого воздушного транспорта поднимает фундаментальные вопросы о юридических обязательствах и ответственности. В то время как действующие конвенции – такие как *Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция 1929 года)* и *Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция 1999 года)* – продолжают регулировать ответственность авиаперевозчиков, их применимость к полностью автономным или управляемым искусственным интеллектом полетам является неопределенной. Эти рамки были разработаны для авиации, управляемой человеком, и не отражают должным образом сложности автономных систем, включая делегирование решений моделям программного обеспечения или машинного обучения.

Юридические определения таких понятий, как "перевозчик", "авиационное происшествие" и "оперативное управление", могут не соответствовать непосредственно сценариям, когда пилот не находится на борту или когда ответственность распределяется между разработчиками программного обеспечения, изготовителями и эксплуатантами. Хотя эти конвенции могут применяться по аналогии, в них отсутствуют конкретные положения, которые четко распределяют ответственность в таких технологически развитых средах.

В этом рабочем документе предлагается, чтобы ИКАО начала целенаправленную юридическую работу по изучению возможности разработки согласованного международного документа – будь то новая конвенция или дополнительный протокол – для четкого определения механизмов ответственности и компенсации в контексте автономной авиации.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) признать, что действующие конвенции о международной ответственности не в полной мере учитывают оперативные реалии автономной и управляемой искусственным интеллектом авиации;

б) рекомендовать ИКАО начать работу по созданию специальных юридических рамок или дополнительного документа, разъясняющего стандарты ответственности и компенсации в таких условиях; с) поощрять тесную координацию с государствами, юридическим сообществом, авиационными изготовителями, разработчиками ИИ и страховыми организациями; д) предложить создать при Юридическом комитете ИКАО Юридическую исследовательскую группу по ответственности в контексте автономной авиации.	
<i>Стратегические цели</i>	Настоящий документ относится к стратегической цели ИКАО <i>"Конвенция о международной гражданской авиации и другие договоры, законы и правила учитывают все вызовы"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Финансовые последствия будут зависеть от утвержденных решений
<i>Справочный материал</i>	<i>Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция, 1929 г.)</i> Дос 9740, <i>Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция, 1999 г.)</i> Дос 7364, <i>Конвенция об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности (Римская конвенция, 1952 г.)</i> Дос 10019, <i>Руководство по дистанционно пилотируемым авиационным системам (ДПАС)</i> Резолюция А41-6 Ассамблеи ИКАО <i>Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Автономные и ориентированные на ИИ технологии все больше внедряются в авиационную деятельность. От дистанционно пилотируемых воздушных судов до полностью автономных концепций коммерческого воздушного транспорта, авиация вступает в новую эру, когда субъекты, не являющиеся людьми, могут нести ответственность за принятие критически важных решений.

1.2 Существующие структуры ответственности в значительной степени основаны на предполагаемом наличии человеческого контроля. Однако распределенные технологические обязанности размывают традиционные определения эксплуатанта, командира воздушного судна и подотчетного субъекта.

1.3 Без правовой ясности могут возникнуть различные национальные толкования, подрывающие гармонизацию и влияющие на страховое покрытие, расследования авиационных происшествий и процессы компенсации.

2. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

2.1 Монреальская конвенция 1999 года и ее предшественница Варшавская конвенция 1929 года предусматривают правила, регулирующие ответственность авиаперевозчиков при международных перевозках. Эти правила разработаны с расчетом на то, что пилот-человек и определенный авиаперевозчик осуществляют оперативное управление.

2.2 В автономном контексте традиционные роли таких участников становятся разрозненными: "эксплуатант" может быть поставщиком программного обеспечения, менеджером сети дронов или автоматизированной системой. Пилоты-люди могут вообще отсутствовать. Принятие решений может зависеть от алгоритмов ИИ, которые не обладают правосубъектностью.

2.3 Эти реалии создают проблемы толкования при применении существующих договоров: что представляет собой "авиационное происшествие" в отсутствие человека? Кто является ответственной стороной, когда на решения ИИ влияет машинное обучение? Может ли ответственность быть распределена между несколькими сторонами, и если да, то каким образом?

2.4 Хотя с помощью документа Doc 10019 ИКАО добились прогресса в области ДПАС (дистанционно пилотируемые авиационные системы), а Юридический комитет обсудил возникающие вопросы, не существует специального договора или протокола, который определяет структуры ответственности в автономной коммерческой авиации.

2.5 Упреждающая инициатива ИКАО внесла бы ясность и предотвратила бы возникновение разнородных национальных решений.

3. АНАЛИЗ

3.1 Действующие международные конвенции могут применяться к автономным полетам по аналогии, но они явно не решают основные вопросы, такие как возложение ответственности при принятии машинно-управляемых решений, компенсация пассажирам и третьим сторонам, координация между эксплуатантами, изготовителями, разработчиками ИИ и государствами.

3.2 Кроме того, государства имеют различные правовые традиции – общее право, гражданское право, смешанные системы и обычные правовые рамки, каждая из которых толкует ответственность и халатность в своем собственном контексте. Только согласованная договорная основа может учесть эти различия, обеспечивая при этом глобальную согласованность.

3.3 ИКАО обладает уникальными возможностями для руководства этой работой путем содействия международному диалогу через свой Юридический комитет; обеспечения поддержки разработки принципов и типовых положений; поощрения обмена информацией между государствами-членами и отраслью.

4. ДАЛЬНЕЙШИЕ ДЕЙСТВИЯ

4.1 ИКАО может рассмотреть двухэтапный подход:

- a) во-первых, разработать юридические инструктивные материалы для оказания поддержки национальным регулирующим органам, изготовителям и эксплуатантам в отношении определения ответственности в автономной авиации;
- b) во-вторых, на основе отзывов и консенсуса изучить возможность разработки дополнительного протокола или специальной новой конвенции по вопросам ответственности, включая следующие варианты:

- i) определение новых ответственных субъектов (например, автономный эксплуатант, менеджер программного обеспечения);
- ii) возложение обязательств по выплате компенсации;
- iii) уточнение юрисдикции, ответственности и правового статуса субъектов, не являющихся людьми.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

5.1 Будущее гражданской авиации, несомненно, будет включать повышение уровня автономии и машинного интеллекта. Правовая система должна развиваться параллельно для обеспечения безопасности полетов, подотчетности и законности.

5.2 ИКАО имеет возможность действовать на опережение, направляя государства и заинтересованные стороны к общему правовому пониманию ответственности и компенсации в этой новой области.

5.3 Гармонизированная правовая основа стала бы краеугольным камнем доверия, эксплуатационной определенности и правовой целостности в автономной гражданской авиации.

— КОНЕЦ —