



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 41 повестки дня. Программа работы Организации в юридической области

ГРАЖДАНСКАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ЭКСПЛУАТАЦИЮ ДИСТАНЦИОННО ПИЛОТИРУЕМЫХ АВИАЦИОННЫХ СИСТЕМ (ДПАС)

(Представлено Доминиканской Республикой и поддержано государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА): Арубой, Белизом, Венесуэлой (Боливарианской Республикой), Гватемалой, Гондурасом, Колумбией, Коста-Рикой, Мексикой, Никарагуа, Панамой, Парагваем, Сальвадором, Уругваем, Чили, Эквадором и Ямайкой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В данном рабочем документе оценивается необходимость создания международным авиационным сообществом международного правового режима, позволяющего государствам получить в свое распоряжение юридически действительный инструмент для определения гражданской ответственности за ущерб или вред, причиненный в результате эксплуатации дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС), в связи с увеличением масштабов использования таких систем для развлечений, воздушных работ, таких как фотосъемка и видеозапись, воздушной картографии, сельского хозяйства и производства сельскохозяйственной продукции, транспортировки товаров, оказания экстренной медицинской помощи, доставки лекарств в отдаленные районы и других видов коммерческой деятельности.

Действия: Юридической комиссии предлагается:

а) обратиться к Совету ИКАО с просьбой включить вопрос о гражданской ответственности за эксплуатацию ДПАС в программу работы Юридического комитета ИКАО в целях рассмотрения этого вопроса и возможной разработки международного документа воздушного права.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Поддержка программы. Правовые вопросы и внешние сношения"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Программа работы Организации в юридической области

¹ Версия на испанском языке представлена Доминиканской Республикой.

1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 Ратифицируя *Конвенцию о международной гражданской авиации* 1944 года (Чикагскую конвенцию), Договаривающиеся государства обязуются соблюдать все содержащиеся в ней положения, а также стандарты, впоследствии принятые Советом ИКАО и включенные в Приложения к Конвенции. Будучи важнейшим нормативным договором в международном публичном праве, Конвенция с момента ее создания имеет основной целью обеспечение безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации на основе принципов справедливости и равных возможностей.

1.2 Статья 8 Чикагской конвенции гласит: *"Никакое 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. Каждое Договаривающееся государство обязуется при полете такого воздушного судна без пилота в районах, открытых для гражданских воздушных судов, обеспечить такой контроль этого полета, который позволял бы исключить опасность для гражданских воздушных судов"*.

1.3 В марте 2015 года Международная организация гражданской авиации (ИКАО) провела симпозиум по дистанционно пилотируемым авиационным системам и выпустила документ Doc 10019 *"Руководство по дистанционно пилотируемым авиационным системам"*, в котором содержатся предназначенные для государств-членов технические и эксплуатационные инструктивные материалы по безопасной интеграции ДПАС в несегрегированное воздушное пространство, а также в аэропортах и на аэродромах.

1.4 ИКАО определяет дистанционно пилотируемую авиационную систему (ДПАС) как беспилотное воздушное судно, управляемое с пункта дистанционного пилотирования.

1.5 На своей 222-й сессии в марте 2021 года Совет ИКАО принял ряд стандартов и рекомендуемых видов практики (SARPS), касающихся безопасности полетов. Наиболее важные из них отражены в Приложении 8 *"Летная годность воздушных судов"* и посвящены требованиям к сертификации дистанционно пилотируемых воздушных судов и вертолетов, а также пунктов дистанционного пилотирования (ПДП), с которых они управляются. Новые положения вступили в силу 12 июля 2021 года и начнут применяться 26 ноября 2026 года.

2. ВВЕДЕНИЕ

2.1 ДПАС расширяют границы технологических инноваций и с каждым днем все шире используются для самых разных целей: развлечений, геологии, археологии, лесного хозяйства, поиска пропавших людей, здравоохранения, пожаротушения и спасательных работ. Государства применяют ДПАС для борьбы с нелегальной миграцией и наркотрафиком на своих границах. Быстро развивается использование таких систем в различных коммерческих целях, в том числе для транспортировки товаров, производства сельскохозяйственной продукции, аэрофотосъемки и картографии.

2.2 ДПАС обеспечивают экономический рост в государствах, поскольку они стимулируют технологические инновации, как это изначально и задумывалось. Пользователи этой новой технологии получают ценную подготовку, что повышает производительность труда в обществе.

2.3 Расширение масштабов использования ДПАС создает проблему в плане поддержания безопасности полетов в воздушном пространстве государства. Это побудило государства к разработке новых стандартов и обновлению существующих, чтобы обеспечить соблюдение основных правил производства полетов в национальном воздушном пространстве, как контролируемом, так и неконтролируемом. Однако, поскольку эта работа еще не завершена, практически не уделяется внимания возможной гражданской ответственности, возникающей в результате такого рода деятельности, и потенциальным средствам правовой защиты в случае ущерба, причиненного таким воздушным судном людям или имуществу.

2.4 В каждом государстве имеются свои собственные обстоятельства и требования, связанные с авиацией, а также приоритетами и потребностями эксплуатантов ДПАС. Для решения соответствующих проблем Доминиканская Республика издала правило о регистрации и маркировке малых дистанционно пилотируемых воздушных судов (авиационное правило RAD 48), в соответствии с которым ДПАС весом не более 55 фунтов (25 кг) должны быть зарегистрированы в национальном реестре воздушных судов Института гражданской авиации Доминиканской Республики (IDAC), и им должна быть присвоена регистрационная карта. Она представляет собой не документ о регистрации, а четко различимую номерную табличку, которая должна быть закреплена на видном месте с внешней стороны аппарата и на блоке дистанционного управления. В правиле RAD 107, регулирующем эксплуатацию малых дистанционно пилотируемых авиационных систем, также содержатся авиационные правила, предусматривающие меры наказания за их несоблюдение.

3. ОБСУЖДЕНИЕ

3.1 Интеграция ДПАС в воздушное пространство предполагает соблюдение стандартов ИКАО, а также национальных стандартов, принятых государствами. Полномочные органы должны определить требования к выдаче сертификатов и лицензий, подтверждающих квалификацию и технические характеристики, необходимые эксплуатанту и воздушному судну для производства полетов.

3.2 Государствам необходимо провести работу по установлению требований к полетам и определить потенциальные преимущества и результаты, включая негативные результаты, такие как нарушения правил безопасности полетов, и возможные штрафные санкции, что является темой для дальнейшего анализа. Данный документ посвящен вопросу гражданской ответственности при эксплуатации ДПАС.

3.3 Поскольку международно-правового документа, регулирующего ответственность эксплуатантов ДПАС, не существует, каждое государство разрабатывает свои собственные правила возмещения ущерба по гражданским делам с участием эксплуатантов ДПАС, в случае если на земле пострадали третьи лица.

3.4 Однако также существует риск того, что сбившаяся с курса ДПАС, попавшая в контролируемое воздушное пространство, может нанести ущерб другому воздушному судну, находящемуся в полете. В связи с этим сценарием возникают следующие вопросы.

1. Какова правовая база для возмещения ущерба после авиационного происшествия?
2. В случае ведения переговоров какие критерии следует использовать для оценки гражданской ответственности?

3. В случае ведения переговоров какие критерии следует использовать для оценки уголовной ответственности?

3.5 Если ДПАС столкнется с другим воздушным судном с пассажирами или грузом на борту, на каких правовых основаниях пассажиры или владелец груза будут требовать компенсации? Неизбежна ссылка на *Конвенцию для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок* (Монреальскую конвенцию 1999 года), хотя она и не будет служить основной правовой базой для рассмотрения такого дела.

Статья 17 "*Смерть и телесное повреждение пассажиров. Повреждение багажа*" Монреальской конвенции гласит:

"Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти или телесного повреждения пассажира, только при условии, что происшествие, которое явилось причиной смерти или повреждения, произошло на борту воздушного судна или во время любых операций по посадке или высадке".

Что касается груза, то в статье 18 Конвенции говорится, что перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения груза, только при условии, что событие, ставшее причиной такого вреда, произошло во время воздушной перевозки, однако перевозчик не несет ответственности, если он докажет, что вред был причинен в результате: а) присущего грузу дефекта, качества или порока; б) неправильной упаковки груза лицом, кроме перевозчика, его служащих или агентов; в) акта войны или вооруженного конфликта; г) акта органа государственной власти, связанного с ввозом, вывозом или транзитом груза.

3.6 В настоящее время в Доминиканской Республике отсутствует специальный правовой режим, охватывающий гражданскую ответственность за эксплуатацию ДПАС. Следовательно, если в результате такой эксплуатации будет нанесен вред или ущерб лицам на земле, либо воздушному судну, находящемуся в полете, либо какой-либо иной вред, то должны применяться нормы общего законодательства.

3.7 Статья 1382 Гражданского кодекса Доминиканской Республики закрепляет основополагающий принцип индивидуальной гражданской ответственности следующим образом: "Любое действие лица, в результате которого причиняется ущерб другому лицу, влечет за собой обязанность виновного лица возместить причиненный ущерб".

3.8 Статья 1384 Кодекса гласит: "Лицо несет ответственность не только за ущерб, причиненный его собственными действиями, но и за ущерб, причиненный другими лицами или предметами, если оно является ответственным за них".

3.9 Верховный суд постановил, что для привлечения лица, ответственного за неодушевленный предмет, к ответственности по статье 1384-I Гражданского кодекса действие предмета само по себе не является достаточным основанием. Действие должно быть в какой-либо мере добровольным, чтобы можно было установить ***причинно-следственную связь между предметом и причиненным ущербом***.

3.10 Иными словами, для установления гражданской ответственности за эксплуатацию дистанционно пилотируемых воздушных судов должны одновременно иметься в наличии три элемента: действие, ущерб и прямая причинно-следственная связь между действием и ущербом.

4. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

4.1 В заключение мы настоятельно призываем ИКАО взять на себя ведущую роль в создании международной правовой базы для определения гражданской ответственности за эксплуатацию дистанционно пилотируемых воздушных судов.

— КОНЕЦ —