

КОНТРОЛЬ И НАДЗОР ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ ЗА ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕМ В БЕСПИЛОТНОЙ АВИАЦИИ

Е. Р. Кызим

*Российский университет транспорта, ул. Образцова, д. 9, стр. 9,
127994, ГСП-4, г. Москва, Россия, katya-kyzim@mail.ru*

В статье рассматривается развитие законодательства учета беспилотных летательных аппаратов, развитие административно-правового регулирования беспилотных летательных аппаратов, перспективы использования беспилотных летательных аппаратов в различных сферах, а также контрольной и надзорной деятельности; необходимость развития электронной системы учета и регистрации беспилотных летательных аппаратов, а также лицензирование беспилотных летательных аппаратов.

Ключевые слова: лицензирование; административная ответственность; беспилотное воздушное судно; цифровые технологии.

CONTROL AND SUPERVISION OF THE AUTHORITIES EXECUTIVE AUTHORITY FOR LICENSING IN UNMANNED AIRCRAFT

E. R. Kyzim

*Russian University of Transport, Obraztsova St. 9, p. 9,
127994, GSP-4, Moscow, Russia, katya-kyzim@mail.ru*

The article examines the development of legislation on accounting for unmanned aerial vehicles, the development of administrative and legal regulation of unmanned aerial vehicles, the prospects for the use of unmanned aerial vehicles in various fields, as well as control and supervisory activities; the need to develop an electronic accounting and registration system for unmanned aerial vehicles, as well as licensing of unmanned aerial vehicles.

Keywords: licensing; administrative responsibility; unmanned aircraft; digital technologies.

В настоящее время развитие общества идет по пути технологического прогресса. На территории нашего государства активно стали развиваться различные отрасли производства. Сейчас развитие технологий перешло на новый уровень. Среди всех достижений, в первую очередь, следует подчеркнуть перевод транспортной системы на беспилотную модель развития в Российской Федерации [1].

Важно отметить, что именно сейчас активно развиваются беспилотные летательные аппараты, которые занимают лидирующую позицию во

многих сферах. Благодаря развитию беспилотных летательных аппаратов перед нашим государством открываются многочисленные пути и перспективы модернизации.

Самым актуальным в развитии беспилотных летательных аппаратов является беспилотная авиация. Развитие беспилотной авиации позволит нашему государству обеспечить безопасность нашей страны. Беспилотники также используются во многих сферах (например, коммерческая деятельность, оборонная промышленность, в структурах, осуществляющих надзор за объектами, подлежащими охране в соответствии с законодательством российского государства).

Беспилотный летательный аппарат (далее – БПЛА) – это летательный аппарат без экипажа на борту. Все пилотируемое дистанционно воздушные суда могут иметь разную степень автономности: от управляемых дистанционно до имеющих практически полную автономность, помимо этого они различаются конструкцией, назначением, целевым использованием и многими другими параметрами [2].

К сожалению, сейчас правовое регулирование области всех беспилотных летательных аппаратов регулируется только Воздушным законодательством Российской Федерации [3], в котором дается и определение беспилотного воздушного судна. Кроме того, правила использования содержатся в федеральных авиационных правилах и утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138 [4].

В настоящее время очень активно применяются беспилотные летательные аппараты в военных конфликтах. На данный момент руководство Российской Федерации сосредоточено на усовершенствовании технологии производства всех беспилотных летательных аппаратов. Ведется активная подготовка экипажей для современных военных самолетов и вертолетов, что является продолжительным и дорогостоящим процессом. В результате этой подготовки появляются высококвалифицированные специалисты – пилоты и штурманы, гибель которых в боевых действиях отрицательно сказывается на боеспособности военно-воздушных сил воюющих сторон.

Важно отметить, что финансовая составляющая подготовки и обслуживания большинства беспилотников существенно ниже, чем стоимость пилотируемых самолетов и вертолетов.

К сожалению, большинство беспилотников в настоящее время используются только в экономической, предпринимательской сфере. На наш взгляд можно предположить, что с активным применением беспилотных летательных аппаратов в различных сферах, регулирование правового сектора беспилотных летательных аппаратов станет возможным как в публичной сфере, так и в различных органах власти. Например, при использовании надзора в различных отраслях или при выявлении нарушений

правил дорожного движения [5]. И одним из вариантов правового регулирования могут быть стандарты или административные регламенты, которые используются для контроля и надзора различными органами власти.

В соответствии с планом мероприятий, предусмотренных Правительством Российской Федерации в унитарном предприятии ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», подведомственном Росавиации, была внедрена система учета беспилотных гражданских судов с массой до 30 кг. Сама система учета беспилотных летательных аппаратов осуществляет свое информационное взаимодействие с рядом государственных информационных систем, а также ГАИС Министерства внутренних дел, Федеральной налоговой службы и с другими федеральными исполнительными органами власти, используя инфраструктуру межведомственного электронного взаимодействия. Уже с конца декабря 2020 года владельцы беспилотных воздушных судов получают государственно предоставляемую услугу по электронному учету беспилотных воздушных судов, используя соответствующий портал государственных услуг.

Необходимо отметить, что одним из главных источников в данной сфере является регистрация и учет беспилотных воздушных судов, которых позволяет вести учет и обрабатывать статистические данные в сфере гражданской авиации, а, кроме того, гарантировать безопасность единого воздушного пространства. Упорядочение процедуры учета является важнейшим этапом в использовании беспилотных воздушных судов, и кроме того, дисциплинирует владельцев и операторов беспилотных воздушных судов.

Платформа для регистрации и учета правил для владельцев беспилотных летательных аппаратов разрабатывалась уже давно. Еще в 2019–2020 гг. все осложнялось тем, что все документы необходимо было заполнять только на бумажном носителе, и отправлены они могли быть только по почте. Сейчас система учета и регистрации перешла на электронный вид подачи всех документов. В настоящее время отмечается большой прирост лиц, зарегистрированных на электронном портале.

Главное требование к БПЛ любого назначения при полетах в воздушном пространстве общего пользования – соответствие принципов и методов их эксплуатации их назначению, согласно правилам и требованиям Международной организации гражданской авиации. К особым требованиям пользования, предъявляемым к беспилотным воздушным судам, когда они находятся в свободном воздушном пространстве, относится обязательно используемый учет двух режимов полета – полностью автономный режим в условиях радиомолчания и дистанционное управление по командам оператора. Поэтому на борту каждого воздушного судна обязательно должны иметься система опознавания «свой – чужой», комплект

навигационного оборудования, а также бортовые навигационные огни. Оснащенность беспилотного воздушного судна, кроме вышеперечисленного оборудования, должна включать систему предупреждения столкновения с другими летательными аппаратами, также находящуюся на его борту, которая обязана обеспечивать равный уровень безопасности для всех летательных аппаратов без исключения.

Существует множество теорий, раскрывающих ответственность за вред, причиненный беспилотными летательными аппаратами. Так, в Великобритании наиболее урегулированной является законодательство, касающееся беспилотного транспорта. В комитете по науке и технологиям давно говорится о гражданско-правовой ответственности лиц, занимающихся разработкой беспилотных воздушных судов. На сегодняшний момент Германия является одним из тех государств, в котором принят законодательные нормы в сфере беспилотных воздушных судов для обеспечения использования беспилотников на легальных летательных условиях. Однако в их законодательстве нет ни одной нормы, регламентирующей административную ответственность в сфере использования беспилотных воздушных судов. Важно отметить, что в Германии запрещено использование искусственного интеллекта на борту беспилотных летательных аппаратов в процедуре принятия решений, влекущих за собой возникновение какой бы то ни было ситуации, порождающей административную ответственность.

В настоящее время внесены изменения в Воздушный кодекс Российской Федерации в части осуществления контроля за деятельностью сертификационных центров, подготовлены изменения в процедуру сертификации беспилотников для их дальнейшей оптимизации. На сегодняшний момент ведется разработка и наполнение методических материалов для улучшения условий лицензирования беспилотных летательных аппаратов. Проводятся конференции, направленные на повышение осведомленности разработчиков беспилотных летательных аппаратов. Правительство планирует совмещение получения сертификата разработчика беспилотных летательных аппаратов в рамках программы госуслуги. Помимо этого, активно ведется подготовка программы повышения компетенций по сертификации для разработчиков беспилотных авиационных систем вместе с вузами гражданской авиации.

Подводя итоги, можно сделать вывод о том, что на данный момент отсутствует полноценная нормативная база правового регулирования беспилотных воздушных судов. К сожалению, пока нет единообразного понятийного аппарата. В законодательстве до сих пор не прописаны характеристики лица, которое может управлять беспилотными летательными аппаратами. Пока нет единых регламентов, где будут прописаны полномочия правоохранительных органов по пресечению правонарушений.

Библиографические ссылки

1. *Грищенко Г. А.* Правовое регулирование беспилотных летательных аппаратов: российский подход и мировая практика / Г.А. Грищенко // Вестник Университета О. Е. Кутафина (МГЮА). 2019. № 12. С. 129–136.
2. *Макухин А. А.* Законодательное регулирование правового статуса беспилотных летательных аппаратов [Электронный ресурс] / А. А. Макухин // URL: <https://nvk-journal.ru/index.php/NVK/article/view/105> (дата обращения: 01.04.2025).
3. Воздушный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]: 19 марта 1997 г., № 60-ФЗ: принят Гос. Думой 19 февраля 1997 г.: одобрен Советом Федерации 5 марта 1997 г.: в ред. Федер. закона от 08.08.2024 г. // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «Консультант Плюс». – М., 2016.
4. Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации: Постановление Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138 // Собрание законодательства Российской Федерации. 2010. № 14. Ст. 1649.
5. *Быков А. И.* К некоторым вопросам правового регулирования полетов беспилотных летательных аппаратов на территории Российской Федерации // Вестник Воронеж. гос. ун-та. Серия. Право. 2018. № 4 (35). С. 197–198.