

ВЕРХОВНЫЙ СУД РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«РОССИЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПРАВОСУДИЯ»
КРЫМСКИЙ ФИЛИАЛ

Номинация: СОЦИАЛЬНЫЕ И ПОЛИТИЧЕСКИЕ НАУКИ

**Тема: «КОНЦЕПТУАЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПРОБЛЕМ
УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ПРАВООТНОШЕНИЙ В
СФЕРЕ ПРИМЕНЕНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ
ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И
РЕСПУБЛИКЕ КРЫМ»**

Автор проекта: **Бесельман Илона Владимировна,**
Студентка 4 курса, 41 группы бакалавриата,
очной формы обучения,
факультета подготовки специалистов для
судебной системы (юридического факультета)
Крымского филиала ФГБОУВО «РГУП»

Научный руководитель: **Пономарев Александр Валерьевич,**
доцент кафедры административного и
финансового права
Крымского филиала ФГБОУВО «РГУП»,
кандидат юридических наук, доцент

Место выполнения работы: Крымский филиал ФГБОУВО «Российский
государственный университет правосудия», г. Симферополь.

РАБОТА ВЫПОЛНЕНА В РАМКАХ СТУДЕНЧЕСКОГО НАУЧНОГО ПРОЕКТА
КАФЕДРЫ АДМИНИСТРАТИВНОГО И ФИНАНСОВОГО ПРАВА КРЫМСКОГО
ФИЛИАЛА ФГБОУВО «РГУП» «ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ
РЕФОРМИРОВАНИЯ ОТДЕЛЬНЫХ ИНСТИТУТОВ АДМИНИСТРАТИВНОГО И
ФИНАНСОВОГО ПРАВА»

Симферополь, 2023

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ (БПЛА) КАК ПЕРЕДОВОЙ ТЕХНОЛОГИИ СОВРЕМЕННОГО МИРА: ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ И ПРАКТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ.....	10
§1. Теоретические аспекты правового режима использования БПЛА в Российской Федерации	10
§2. Эффективность применения БПЛА в области сохранения окружающей среды.....	15
§3. Эффективность применения БПЛА в области обеспечения безопасности дорожного движения.....	17
§4. Эффективность применения БПЛА в деятельности МЧС России.....	20
§5. Эффективность применения БПЛА в военной авиации.....	22
ГЛАВА 2. АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ПРИМЕНЕНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БПЛА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И РЕСПУБЛИКЕ КРЫМ: ПРОБЛЕМЫ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ.....	25
§1. Административно-правовое регулирование применения и использования БПЛА: опыт Российской Федерации и Республики Крым.....	25
§2. Административно-правовые проблемы применения и использования БПЛА и пути их решения.....	32
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	44
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	46
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	52
ПРИЛОЖЕНИЕ 1.....	52
ПРИЛОЖЕНИЕ 2.....	63
ПРИЛОЖЕНИЕ 3.....	65
ПРИЛОЖЕНИЕ 4.....	67
ПРИЛОЖЕНИЕ 5.....	68
ПРИЛОЖЕНИЕ 6.....	71
ПРИЛОЖЕНИЕ 7.....	72

ВВЕДЕНИЕ

Название работы: «Концептуальный анализ проблем усовершенствования и развития правоотношений в сфере применения и использования беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации и Республике Крым».

Обоснование актуальности исследования. В современной действительности беспилотные летательные аппараты (далее - БПЛА) используются для решения разноуровневых задач и в различных ведомствах, в том числе и военных целях, которые раньше решались с помощью человеческих ресурсов и, как следствие, могли нести угрозу жизни и здоровью человека.

Прогресс не стоит на месте в связи с этим, на рынке нашли своё применение беспилотные системы, оборудованные автопилотом и бортовым компьютером, способствующие решать сложные задачи в автономном режиме, с которыми не всегда может правильно справиться оператор или нахождение оператора не имеет весомой необходимости, например, выслеживание пожаров, утечек, спасение и поиск людей, животных, проникновений на объект и т.д., на том основании, что существует потенциальная доступность связываться с иными электронными системами и в скоростном режиме сегодняшнего дня контактировать с аварийными командами.

Внедрение БПЛА в различных сферах является весьма необходимой тенденцией совершенствования деятельности государственных органов для реализации наблюдения за промышленными объектами, аэрофотосъёмки, мониторинга чрезвычайных ситуаций, картографии, дорожного движения и экологии. Вся информация приобретается автономным путём даже из малодоступных зон, не сопровождаясь опасностью для жизни и здоровья человека, при этом в материальном плане применение БПЛА существенно ниже, чем при эксплуатации пилотируемых аппаратов.

В связи с этим, использование беспилотных летательных аппаратов считается более действенным способом, нежели человеческий ресурс. Однако не бывает так, что использование инновации в государстве происходит, а законодательного регулирования нет.

Соответственно, актуальность темы исследования обусловлена распространением применения и использования беспилотных летательных средств в различных сферах жизни общества и государства, необходимостью качественного нормативно-правового урегулирования данной сферы правоотношений и повышения ее эффективности¹.

Беспилотная техника, включая беспилотные летательные аппараты (БПЛА) – представляет собой перспективное направление развития высокотехнологичной промышленности в обозримой перспективе. Однако, данные процессы должны иметь качественную административно-правовую основу, интегрирующую нормы различных отраслей права (например, воздушного и гражданского права).

Вместе с тем, фундаментальные исследования по аспектам использования БПЛА в административно-правовой сфере по-прежнему довольно редки, в связи с чем имеет место необходимость в комплексном рассмотрении и правоприменительной практики в данной сфере.

В связи с вышеизложенным, актуальность и значимость выбранной темы исследования не вызывает сомнения, а деятельность БПЛА нуждается в комплексном научном изучении и исследовании с выдвиганием научно-обоснованных выводов и предложений по обеспечению ее качественного нормативно-правового урегулирования.

Степень научной разработанности темы исследования. Проблематика использования беспилотных летательных аппаратов нашла отражение в работах многих учёных, в том числе таких как: Б.С. Алешин, П.М. Афонин, С.В. Баранов, В.В. Борисенко, Л.И. Брославский, В.В. Винокурова, Ю.В. Водолажская, А.В. Вытовтов, И.С. Голубев, Г. Евстафьев, В.В. Карякин, Н.И. Колотков, Г.А. Кузнецов, С.В. Кульнев, Р.Н. Лемешкин, Р.М. Леоненко, Г. Макаренко, А.А. Макухин, Е.В. Мясников, М. Павлушенко, В.А. Парфенов, Н. Расторгуев, В.В. Ростопчин, С.С.

¹ Евсикова, Е. В. Проблемы модернизации и реформирования административно-деликтного законодательства на современном этапе / Е. В. Евсикова // Проблемы совершенствования законодательства и правоприменительной практики : Сборник статей по результатам международной научно-практической конференции, Симферополь, 27–28 мая 2022 года. – Симферополь: Общество с ограниченной ответственностью «Издательство Типография «Ариал», 2022. – С. 18-25.

Румянцев, Д.А. Рябов, Н.С. Рязанов, С.А. Слесарев, Е.Л. Солдатов, В.Л. Суханов, О.А. Фадейкин, М.С. Фокин, М. Швыренков, В.М. Шibaев, Н.А. Ширяев, В.В. Шумилин, К.И. Юдаков и др.

Нормативную основу работы составили гражданское, воздушное, а также административное законодательства, подзаконные нормативные акты и иные документы в сфере правового регулирования использования БПЛА.

Объектом исследования являются общественные отношения, складывающиеся в сфере административно-правового регулирования применения и использования беспилотных летательных аппаратов, что предлагает: рассмотрение правового режима применения и использования беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации и Республике Крым, как в военных целях, так и для использования в гражданской сфере; проведение анализа текущего законодательства в заинтересованности увеличения защищённости и легальности использования беспилотных воздушных судов.

Предметом исследования стали административные нормативно-правовые акты, законы Российской Федерации, нормативные правовые акты Республики Крым, материалы правоприменительной практики, статистические данные и т.д., регламентирующие аспекты использования беспилотных летательных аппаратов, правоприменительная практика в данной сфере, системный анализ проблем создания и применения отечественной беспилотной авиационной техники, разработка оптимального планирования всех процессов применения БПЛА в проводимых разнообразных военных и гражданских операциях.

Целью исследования является комплексное рассмотрение административно-правовых основ и правоприменительной практики использования беспилотных летательных аппаратов в России, в Республике Крым и за рубежом для выявления возможных перспектив их дальнейшего совершенствования и развития доктринальной концепции административно-правового регулирования использования БПЛА.

Названная цель реализуется в решении следующих задач:

1) рассмотреть основные этапы развития правового координирования эксплуатации беспилотных летательных аппаратов в России и их актуальное правовое регулирование в различных отраслях законодательства;

2) исследовать особенности административно-правового урегулирования в сфере применения беспилотных летательных аппаратов;

3) проанализировать международно-правовую регламентацию использования беспилотных летательных аппаратов, его задачи и особенности;

4) выявить основные правовые режимы контроля за оборотом потребления беспилотных летательных аппаратов в зарубежных странах;

5) определить основные направления административно-правового урегулирования применения беспилотных летательных аппаратов и выявить проблемы правового регулирования;

6) рассмотреть правоприменительную практику в сфере эксплуатации беспилотных летательных аппаратов, её проблемы и перспективы;

7) разработать научно-обоснованные предложения по усовершенствованию нормативно-правового урегулирования применения и использования БПЛА в Российской Федерации и Республике Крым.

Теоретическая и практическая значимость научно-исследовательской работы заключается в комплексном анализе административно-правового режима применения БПЛА, в попытке выделить проблемы такого применения, что может лечь в основу самостоятельных дальнейших исследований в рамках обозначенной темы исследования и стать серьезным фундаментом для законопроектной работы в данной сфере. Некоторые идеи могут быть полезны при решении общегосударственных задач в данной сфере. Систематизация исследуемого материала может задать выход для дальнейшего совершенствования использования беспилотных судов в пилотируемых операциях, коммерческих целях, деятельности правоохранительных органов и законодателя.

Результаты проведенного исследования:

1. Освещены в рамках научно-практических конференций международного и всероссийского уровня:

- II Международная студенческая научно-практическая конференция «Молодые исследователи: взгляд в прошлое, настоящее, будущее» (Смоленск, 02 декабря 2021 года);

- II Международная научно-практическая конференция «Вопросы судебной деятельности и правоприменения в современных условиях» как на соответствующих секциях, так и на «Трибуне молодого ученого» (Симферополь, 31 марта 2023 года);

- XVIII Всероссийский конкурс молодежи образовательных и научных организаций на лучшую работу «Моя законотворческая инициатива» (Москва, в Конгресс-центре ГК «Космос» в период с 16 по 18 мая 2023 года (весенняя сессия)).

2. Нашли отражение в следующих публикациях автора:

- Бесельман И.В., Евсикова Е.В. О необходимости принятия и реализации проекта Федерального закона «О применении беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Евразийский юридический журнал. – 2023. - № 9. (статья принята к опубликованию, справка о принятии прилагается). **(ВАК)**.

- Бесельман, И. В. Историко-правовые предпосылки становления правового режима использования БПЛА в Российской Федерации / И. В. Бесельман // Вопросы судебной деятельности и правоприменения в современных условиях : Сборник статей по результатам II Международной научно-практической конференции. В 2-х томах, Симферополь, 31 марта 2023 года / Сост. И.В. Хмиль, под редакцией С.А. Трофимова, Е.В. Евсиковой. Том 1. – Симферополь: Общество с ограниченной ответственностью «Издательство Типография «Ариал», 2023. – С. 631-637;

- Бесельман, И. В. Правовой режим использования БПЛА в зарубежных странах и основные проблемы его реализации / И. В. Бесельман // Вопросы судебной деятельности и правоприменения в современных условиях : Сборник статей по результатам II Международной научно-практической конференции. В 2-х томах, Симферополь, 31 марта 2023 года / Сост. И.В. Хмиль, под редакцией С.А. Трофимова, Е.В. Евсиковой. Том 1. – Симферополь: Общество с ограниченной ответственностью «Издательство Типография «Ариал», 2023. – С. 80-90;

- Бесельман, И. В. Теоретические аспекты правового режима использования БПЛА в Российской Федерации / И. В. Бесельман // Вопросы судебной деятельности и правоприменения в современных условиях : Сборник статей по результатам II Международной научно-практической конференции. В 2-х томах, Симферополь, 31 марта 2023 года / Сост. И.В. Хмиль, под редакцией С.А. Трофимова, Е.В. Евсиковой. Том 1. – Симферополь: Общество с ограниченной ответственностью «Издательство Типография «Ариал», 2023. – С. 637-642;

- Бесельман, И. В. Эффективность введения беспилотных летальных средств для предотвращения административных правонарушений в сфере дорожного движения / И. В. Бесельман // Молодые исследователи: взгляд в прошлое, настоящее, будущее : Сборник научных статей по материалам докладов и сообщений II Международной студенческой научно-практической конференции, Смоленск, 02 декабря 2021 года. Том II. – Смоленск: Маджента, 2022. – С. 33-40;

- Бесельман, И. В. Проект Федерального закона «О применении беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». / И. В. Бесельман // Сборник тезисов работ участников XVIII Всероссийского конкурса молодежи образовательных и научных организаций на лучшую работу «Моя законотворческая инициатива» (I том) / Под ред. А. А. Румянцева, Е. А. Румянцевой. — М.: НС «ИНТЕГРАЦИЯ», 2023. — С. 243-244.

3. Докладывались в рамках XVIII Всероссийского конкурса молодежи образовательных и научных организаций на лучшую работу «Моя законотворческая инициатива» (Москва, в Конгресс-центре ГК «Космос» в период с 16 по 18 мая 2023 года (весенняя сессия)), по итогам которого автор награжден дипломом 1 степени за успехи в конкурсе, а также медалью «За лучшую научную студенческую работу» (Постановление № 267 от 17.05.2023 г.).

4. Реализуются в рамках студенческого научного проекта кафедры административного и финансового права Крымского филиала ФГБОУВО «РГУП» «Проблемы и перспективы реформирования отдельных институтов административного и финансового права».

5. Отображаются в участии в ежегодном конкурсе на лучшую студенческую научную работу ФГБОУВО «РГУП» в 2021/2022 учебном году в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Российский государственный университет правосудия», в том числе его филиалах. По результатам участия в номинации «Административное право» с темой работы «Административно-правовой режим применения беспилотных летательных средств в Российской Федерации», студент отмечен благодарностью ректора Университета.

Глава 1. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ (БПЛА) КАК ПЕРЕДОВОЙ ТЕХНОЛОГИИ СОВРЕМЕННОГО МИРА: ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ И ПРАКТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

§1. Теоретические аспекты правового режима использования БПЛА в Российской Федерации

В настоящее время разновидности использования летающих роботов в Российской Федерации не заканчиваются на военных целях. Большое количество служащих для развлечения устройств и беспилотников для создания фото- и видеоизображений заинтересовали представителей предпринимательства. В основном, их эксплуатируют при необходимости доставки посылок, товаров, продуктов. Популярность беспилотных воздушных судов для физических лиц увеличивается с каждым днём.

Нередко, физические лица при эксплуатации беспилотных воздушных судов совершают деяния, противоречащие правильному использованию воздушного пространства на основании не владения всей полнотой данных о правилах применения такого пространства и о причинах угроз, связанных с движением беспилотных летательных аппаратов. Тем не менее, законодатели пытаются шагать в ногу с наукой и техническими изменениями.

Беспилотные летательные аппараты – это летательные аппараты без экипажа, использующие не один раз, снабжённые двигателями, функционирующие самостоятельно по заданному плану или руководимые в удалённой форме операторами и приспособленные нести боевую нагрузку летального или нелетального воздействия, а также имеющие комплекс устройств по разведке и мониторингу окружающей и водной среды².

За короткие сроки беспилотные летательные аппараты и их применение превратились в быстро развивающуюся и динамичную сферу правоотношений,

² Карякин, В. В. Беспилотные летательные аппараты - новая реальность войны / В. В. Карякин // Проблемы национальной стратегии. – 2015. – № 3(30). – С.130-145.

которая требует качественного законодательного урегулирования с учетом опыта правоприменительной практики.

Правовые основы использования воздушного пространства Российской Федерации устанавливаются рядом нормативно-правовых актов, основополагающим из которых является Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (далее – Воздушный кодекс РФ)³.

Однако нормы, регламентирующие правовой статус беспилотников появились в Воздушном кодексе РФ относительно недавно, а именно в связи с принятием 30.12.2015 г. «Закона о беспилотниках»⁴.

При этом законодатель, указывая основы правового статуса беспилотников, в ч. 5 ст. 32 Воздушного кодекса РФ определяет беспилотник как «...воздушное судно, управляемое, контролируемое в полёте пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна». Сузив круг объектов, имеющих отношение к беспилотникам, законодатель вводит условие их государственной регистрации, отмечая в ч. 1 ст. 33 Воздушного кодекса РФ, что государственной регистрации подлежат беспилотники, максимальная взлётная масса которых превышает 30 кг, впрочем, порядок такой регистрации пока не установлен.

Одновременно с этим разумеется, что законодатель извлёк из-под действия правил о государственной регистрации, например, авиамодели, таким образом, опровергнув об угрозе «Закона о беспилотниках» отечественному авиамоделированию. Во всяком случае, беспилотники, максимальная взлётная масса которых составляет менее 30 кг, с 5 июля 2017 года подвергаются учёту, определяемого Правительством Российской Федерации⁵.

В довершение сказанному, законодатель в Воздушном кодексе РФ определяет основы правового статуса экипажа беспилотников. Так, в соответствии с ч.1.1. ст. 56

³ Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ.// Собрание законодательства Российской Федерации от 24 марта 1997 г. № 12 ст. 1383.

⁴ Федеральный закон от 30 декабря 2015 г. № 462-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части использования беспилотных воздушных судов». // Собрание законодательства Российской Федерации от 4 января 2016 г. № 1 (часть I) ст. 82.

⁵ Федеральный закон от 3 июля 2016 г. № 291-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации». // Собрание законодательства Российской Федерации от 4 июля 2016 г. № 27 (часть I) ст. 4224.

Воздушного кодекса РФ, экипаж беспилотника «...состоит из одного либо нескольких внешних пилотов, одного из которых владелец беспилотного воздушного судна назначает командиром такого воздушного судна». В особенности, законодатель задаёт основы правового статуса командира беспилотника, который, в соответствии с абз. 2 ч. 2 ст. 57 Воздушного кодекса РФ, реализует управление работой экипажа и несёт ответственность за надёжное осуществление полёта, а также, в соответствии со ст. 58.1 Воздушного кодекса РФ, является носителем некоторых прав, сходных с правами капитана пилотируемого воздушного судна, принимая во внимание технические характеристики беспилотника.

Так же правовой статус беспилотников регламентируется иными нормативно-правовыми актами. К примеру, скажем о Федеральных правилах использования воздушного пространства, установленные постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 № 138, закрепляющие в п. 2 законную трактовку беспилотника: «...летательный аппарат, выполняющий полёт без пилота (экипажа) на борту и управляемый в полёте автоматически, оператором с пункта управления или сочетанием указанных способов»⁶. Более того, данный нормативно-правовой акт определяет критерии к применению беспилотниками воздушного пространства РФ, на основании п. 52 Федеральных правил использования воздушного пространства, передвигаясь в соответствии плану полёта воздушного судна и согласия на использование воздушного пространства.

Трактовка БПЛА содержится в Приказе Росстандарта от 18 сентября 2014 г. №1130-ст «Об утверждении ГОСТ Р 56122-2014 Воздушный транспорт. Беспилотные авиационные системы. Общие требования». Согласно п. 2.1.4 упомянутого Приказа, беспилотное воздушное судно – воздушное судно, которое предназначено выполнять полет без пилота на борту⁷.

⁶ Постановление Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации». // Собрание законодательства Российской Федерации от 5 апреля 2010 г. № 14 ст. 1649.

⁷ Приказ Росстандарта от 18 сентября 2014 г. № 1130-ст «Об утверждении ГОСТ Р 56122-2014 Воздушный транспорт. Беспилотные авиационные системы. Общие требования // М. : Стандартинформ, 2020.

Термин «беспилотные летательные аппараты» включает в себя множество аппаратов, различающихся конструкцией, взлетной массой, дальностью и высотой полета, размерами и другими характеристиками⁸. Соответственно, вопрос правового регулирования так же будет разный. Не зря Медяков Т.С. отмечает серьезную необходимость правового регулирования вопросов использования воздушного пространства и деятельности в области авиаций в части, касающейся применения БПЛА.

Необходимо понимать, что реализация изменений в Воздушном кодексе РФ требует последующего внесения поправок и изменений в подзаконные акты: федеральные правила использования воздушного пространства и авиационные правила, устанавливающих процедуры сертификации беспилотных авиационных систем, что повлечет за собой движение в праве, возникшее под влиянием взаимообусловленности иерархичности законодательных актов.

Красный В.А. считает необходимым разработать систему противодействия противоправному применению беспилотных летательных аппаратов, которые возможно было бы использовать в том числе и в городских условиях в целях упрощения, упорядочивания и безопасности использования БПЛА.

Что касается весьма распространенного термина «квадрокоптер» по отношению к БПЛА, то, по мнению Грищенко Г.А, под ним понимается летательный аппарат, построенный по вертолетной схеме, как правило, с четырьмя несущими винтами⁹. В свою очередь, Корнилов В.А., Молодяков Д.С., Синявская Ю.А. утверждают, что квадрокоптеры – беспилотные аппараты, управляемые извне внешним пилотом¹⁰. Значит, можем считать, что квадрокоптер – разновидность БПЛА в более узком смысле.

⁸ Бондарев, А. Н. Обзор беспилотных летательных аппаратов общего пользования и регулирования воздушного движения БПЛА в разных странах / А. Н. Бондарев, Р. В. Киричек // Информационные технологии и телекоммуникации. – 2016. – Т. 4, № 4. – С. 13-23.

⁹ Грищенко, Г. А. Правовое регулирование беспилотных летательных аппаратов: российский подход и мировая практика / Г. А. Грищенко // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). – 2019. – № 12(64). – С. 129-136.

¹⁰ Корнилов, В. А. Система управления мультикоптером / В. А. Корнилов, Д. С. Молодяков, Ю. А. Синявская // Труды МАИ. – 2012. – № 62. – С. 14.

В теории многие эксперты, как Степанян А. Ж., утверждают, что достигнутый технический уровень позволит использовать БПЛА для любой деятельности, за исключением перевозки пассажиров, но с развитием технологий и законодательной базы развитие данного направления видится вполне возможным¹¹.

Полагаем, что использование беспилотных летательных аппаратов имеет большой потенциал, ввиду возможности последних принести пользу как в рамках развития военно-промышленного комплекса, так и гражданской авиации. Хотим согласиться с мнением Громовой Е.А. о необходимости определения векторов правового регулирования БПЛА¹².

Соответственно, теоретико-законодательные аспекты правового режима использования БПЛА в Российской Федерации должны быть направлены на проработку защиты конституционных прав и свобод граждан, равно как и их безопасности. При этом подчеркнём, что такие аспекты не должны на практике быть избыточными, то есть не должны снизить интерес научного и бизнес-сообщества к созданию и производству беспилотных летательных аппаратов.

Не исключено, что введение в действие «Закона о беспилотниках» изменило воздушное законодательство, которое прежде ориентировалось на потребности военных и гражданских организаций в связи с чем, закон связывал беспилотники с воздушными суднами и нормативными требованиями к ним, в том числе обязательность наличия разрешения у пилота и т.д.¹³

Утверждение «Закона о беспилотниках» внесло поправки в сложившуюся обстановку о неточности правового статуса беспилотников, впрочем нет чётких разъяснений в полном объёме. Как видим, законодательное регулирование

¹¹ Степанян, А. Ж. Проблемы регулирования беспилотных транспортных средств / А. Ж. Степанян // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). – 2019. – № 4(56). – С. 169-174.

¹² Громова, Е. А. Правовые аспекты регистрации и использования беспилотных летательных аппаратов в России и за рубежом / Е. А. Громова // Право и экономика. – 2019. – № 7(377). – С. 56-60.

¹³ Винокурова, В. В. Административно правовое регулирование использования беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации / В. В. Винокурова, А. В. Вытовтов, В. В. Шумилин // Проблемы обеспечения безопасности при ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций. – 2015. – № 1-1(4). – С. 207-212.

правового статуса беспилотников имеет недостатки и настоятельно просит переработки и усовершенствования.

§2. Эффективность применения БПЛА в области сохранения окружающей среды

Федеральный закон от 10.01.2002 № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» (далее - ФЗ «Об охране окружающей среды») в ст. 1 включает в себя определение понятия «государственный экологический мониторинг» (государственный мониторинг окружающей среды), как комплексные наблюдения за состоянием окружающей среды, в том числе компонентов природной среды, естественных экологических систем, за происходящими в них процессами, явлениями, оценка и прогноз изменений состояния окружающей среды¹⁴.

Неоднократно отмечалось, что беспилотные летательные аппараты (БПЛА) получают свою известность в формате небольших и сравнительно бюджетных комплексов, применяемых для осуществления научных испытаний и разработок, разведки, воздушных фотовидеофиксаций для дачи оценки окружающей среде. В основном, превосходство БПЛА определяется в ликвидации неблагоприятного воздействия на человеческий ресурс, так как игнорирование применения беспилотников всё чаще откликается на жизни и здоровье людей при разрешении критических ситуаций.

Ведущей задачей БПЛА является выполнение разведки с воздушной обстановки труднодоступных и отдалённых зон, в которых приобретение информации обыкновенными средствами усугубляет задачу или связано с угрозами и риска для жизни и здоровья людей. Поэтому не подлежит сомнению тот факт, что применение БПЛА раскрывает разнообразные способности для проведения действенных и доступных способов осмотра малодоступных участков земной поверхности, повторяющегося надзора данных районов, цифровой фотографической

¹⁴ Федеральный закон от 10 января 2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды». // Собрание законодательства Российской Федерации от 14 января 2002 г. № 2 ст. 133.

съёмки, используемых в геодезических работах и при ликвидации результатов чрезвычайных обстановок. Всё это ещё раз демонстрирует постоянное внедрение беспилотников в окружающую среду.

Так, в январе–июле 2022 года в России было зарегистрировано 11,6 тыс. экологических преступлений, из которых раскрыто всего 6530, следует из официальной статистики МВД. Среди них учитывается в том числе и браконьерство, так как экологические преступления отличаются высокой степенью скрытности и низкой раскрываемостью¹⁵.

В рамках мероприятий по выявлению нарушителей лесного законодательства сотрудниками Московского учебно-опытного лесничества проведено патрулирование с применением беспилотного летательного аппарата. Зафиксировано более 20 случаев правонарушений, относящихся к статье 7.9 КоАП РФ – самовольное занятие лесных участков¹⁶.

Следовательно, для квалифицированного использования БПЛА по назначению, необходимо задать им оптимальные характеристики в начале совместного проектирования, что настоятельно просит применения особого методического аппарата, а также ряда критериев, способствующих реализовать аргументированное составление тактико-технических притязаний к разрабатываемому аппарату.

Таким образом, целью исследования считается рассмотрение имеющих место быть БПЛА для того, чтобы определить критерии продуктивности по отношению к задачам мониторинга окружающей среды. Не запоздалое и безошибочное выявление объектов находится в зависимости от множества условий, ведущими из которых считаются: метод розыска (траектория и путь полёта, очерёдность пересмотра территории или определённой зоны и т.д.); аппаратура, применяемая для разоблачения объектов; вид и свойства объектов.

¹⁵ Около половины экологических преступлений в РФ раскрыли в январе–июле. [Электронный ресурс] // URL: <https://iz.ru/1395038/2022-09-14/okolo-poloviny-ekologicheskikh-prestuplenii-v-rf-raskryli-v-ianvare-iiule>.

¹⁶ С помощью беспилотников лесной охраной выявлено 20 фактов самовольных занятий лесных участков. [Электронный ресурс] // URL: <https://klh.mosreg.ru/sobytiya/novosti-ministerstva/30-11-2022-13-53-21-s-pomoshchyu-bes-pilotnikov-lesnoy-okhranoy-vyyavle>.

Подведя итог, отметим, что нахождение объектов причиняет воздействия и некоторые иные независимые обстоятельства. В конечном итоге, распознавание объекта при его розыске считается счастливой случайностью, в следствие этого, отдавая возможность отыскания объекта, а, значит, результативность его розыска, необходимо применять надлежащие методы теории вероятностей.

§3. Эффективность применения БПЛА в области обеспечения безопасности дорожного движения

Российская Федерация, как и большинство других стран, стоит на пути большого научно-технического прогресса. За последние несколько десятилетий разрабатывается техника различных направлений, применяемая в гражданских отраслях экономики, а также в обеспечении обороны и безопасности государства.

Беспилотные летательные аппараты основываются на дистанционной системе управления, что даёт дополнительные возможности получать знания, опыт в процессе научно-исследовательской деятельности и в контроле по обеспечению безопасности России, в частности, в области дорожного движения.

Если ранее сотрудник ДПС незамедлительно выезжал на место совершения ДТП, устанавливал ограждающие ленты, выявлял очевидцев и свидетелей, фиксировал причины, способствовавшие совершению ДТП и т.д., то в настоящее время предоставляется возможность наблюдать за движением транспортных средств в удалённой, заочной форме с помощью беспилотников. Кроме того, с помощью беспилотников также допустимо устанавливать обстоятельства ДТП; изучать состояние автомобильных дорог и мест ДТП; отслеживать скрывающихся водителей с места совершения ДТП; в миллисекунды передавать запечатлённую информацию для регистрации ДТП в соответствующую базу данных.

На аварийно-опасных участках дорог (федерального и регионального значений) создаются специализирующиеся пункты управления БПЛА на базе, прикреплённых к ним, профессиональных автомобилей и выезжают автомобили ДПС с цветографическими схемами ГИБДД. Объединившись для обеспечения

безопасности дорожного движения, они размещаются в местах приемлемых условиях видимости, контролируя участки автодорог с протяжённостью до нескольких километров.

Процесс взаимодействия выглядит достаточно простым. Беспилотник, ранее запущенный в воздушное пространство, через специальную камеру видеонаблюдения производит осмотр, ревизию определённой местности по командам специалиста-оператора, находящегося вне борта судна. В случае нарушения Правил дорожного движения, например, превышение установленной скорости движения, проезд на запрещающий сигнал светофора, выезд на полосу, предназначенную для встречного движения и т.д., беспилотник по сигналу, отправленного оператором, производит фиксацию, после чего отправляет сохранённый материал сотруднику ДПС, патрулирующего участки дорожных сетей, где осуществлено данное нарушение, для остановки запечатлённого автомобиля как источника, создающего опасность для других участников дорожного движения.

Соответственно, после остановки транспортного средства составляется протокол об административном правонарушении, видеозапись приобщается к материалам дела и весь пакет документов непосредственно передаётся в судебную инстанцию, что показывает эффективность данных комплексов.

К примеру, в Адыгее за первые пять месяцев работы системы в 2021 году было выявлено 45 административных правонарушений, связанных с выездом на полосу встречного движения¹⁷. Однако, как объясняют представители ведомства из разных регионов, главное — проинформировать водителей о новом виде фиксации. Знание о таком дополнительном контроле, по мнению ГИБДД, сделает водителей более внимательными и аккуратными.

Если оператор по объективным причинам не смог поручить беспилотнику в момент нарушения его зафиксировать, то воздушное судно всё равно производит видеозапись, а значит, предоставляет возможность после посадки устройства

¹⁷ ГИБДД больше не нужно доказывать вину автомобилиста. Все сделают дроны. [Электронный ресурс] // URL: <https://rg.ru/2021/05/24/gibdd-bolshe-ne-nuzhno-dokazyvat-vinu-avtomobilista-vse-sdelaiut-drony.html>.

извлечь данные о нарушении, установить правонарушителя по соответствующему государственному регистрационному знаку, возбудить дело по административному судопроизводству и направить водителю уведомление с необходимостью уплаты штрафа.

БПЛА не просто фиксируют правонарушение, передают сотруднику ДПС и ликвидируют информацию, а сохраняют видеозапись на жёстком диске для наличия доказательств привлечения к административной ответственности.

Таким образом применение беспилотников выполняет одновременно воспитательную и превентивную функции и, тем самым, оказывает влияние на транспортную дисциплину автовладельцев¹⁸.

Несмотря на положительные стороны беспилотной техники, а также её эффективность для предотвращения административных правонарушений в сфере дорожного движения есть множество нерешённых задач проблемного характера. Например, А.А. Кежов, Ю.А. Грачев и И.В. Степанов считают, что использование подобного оборудования не объяснимо с экономической точки зрения, так как обладают высокой стоимостью. Цена комплекса БПЛА значительно-колоссальна, кроме того, на устройства должны отводиться дополнительные издержки на ремонт и содержание. Оснастить подразделения МВД России такими комплексами является довольно затруднительной задачей¹⁹.

Ещё одним отрицательным аспектом выступает отсутствие централизованной системы федерального управления, без которой нет возможности достаточно полно регулировать и координировать использование беспилотников на законодательном уровне. Необходимо понимать, что БПЛА управляются с помощью дистанционной системы управления, а значит создаются сложности в практической реализации, то

¹⁸ Евсикова, Е. В. Некоторые аспекты усовершенствования законодательства Российской Федерации в сфере профилактики правонарушений / Е. В. Евсикова // Экономика, управление, право и общество : МАТЕРИАЛЫ VI МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ СЕТЕВОЙ ИНТЕРНЕТ-КОНФЕРЕНЦИИ, Симферополь, 15 октября 2021 года.– Симферополь: Общество с ограниченной ответственностью «Издательство Типография «Ариал», 2022. – С.146-149.

¹⁹ Кежов, А. А. Организационно-правовое обеспечение беспилотных комплексов в системе МВД России / А. А. Кежов, Ю. А. Грачев, И. В. Степанов // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2016. – № 3(71). – С.40-43.

есть с обучением специалистов для получения соответствующих знаний, умений и навыков в установленной сфере деятельности. Как мы видим, используемая техника далека от совершенства, но перспектива её эволюции, генезиса есть.

§4. Эффективность применения БПЛА в деятельности МЧС России

Сегодня в МЧС России беспилотные летательные аппараты используются для авиационной поддержки событий по ликвидации чрезвычайных ситуаций и их последствий, объясняющиеся появлением крупномасштабных лесных, торфяных, ландшафтных пожаров, пожаров на складах и арсеналах Министерства обороны Российской Федерации, при значительных наводнениях, техногенных трагедиях и катастрофах, защите при поисково-спасательных и других работ.

Растущее значение беспилотных летательных аппаратов в работе откликающихся отрядов МЧС России основана на:

- имеющейся компетенции по реализации мероприятий, направленных на предотвращение чрезвычайных ситуаций и ликвидации результатов техногенных и природных катаклизмов недавних лет;
- инновационных направленностях использования беспилотных летательных аппаратов в мире.

В момент вызволения на водных акваториях беспилотники имеют все шансы применяться для розыска лиц, подающих сигналы о бедствии, крушении, и снабжения спасательными приборами пловцов, оказавшимся в кризисной ситуации. Существует вероятность установки громкоговорителей на беспилотном воздушном судне.

Практическое применение и испытание на действенность беспилотных летательных аппаратов в системе МЧС России начата в 2009 г. на основе деятельности отряда «Центроспас». При реализации идей Концепции развития и применения беспилотных авиационных систем МЧС России на период до 2020 г., установленной решением коллегии МЧС России в 2016 г., а также ради введения в откликающиеся подразделения МЧС России инновационных методов проведения

обороны населения и территорий от чрезвычайных ситуаций, МЧС России организует и осуществляет комплекс мероприятий, нацеленных на проекционное становление и совершенствование беспилотной авиации.

На минувший 2021 г. в системе МЧС России применялось уже более 1700 комплексов с беспилотными летательными аппаратами. Для того, чтобы достигнуть последующего становления беспилотной авиации в плановом периоде 2019–2020 гг. была запланирована и реализована закупка беспилотных авиационных систем современного образца, не менее 200 единиц ежегодно, при совместной необходимости свыше 5 тыс. единиц.

Например, в Адлерском районе были выявлены несанкционированные факты сжигания мусора в лесной зоне с нарушением требований пожарной безопасности. Инспекторами пожарного надзора было вынесено предупреждение, виновные лица привлечены к административной ответственности²⁰.

Соответственно, задачи использования беспилотных летательных аппаратов в МЧС можно систематизировать по четырём основаниям: выявление чрезвычайной обстановки; содействие в её уничтожении; разыскивание и спасение пострадавших; прогноз убыток и потерь.

Следовательно, посредством беспилотной авиации МЧС России осуществляет множество весомых задач, путем: надзора над участками ЧС, разведка объектов, представляющих интерес; отслеживания пожароопасной, паводковой и ледовой обстановки, поиск траекторий передвижения; обеспечения связи и ретрансляция информации; мониторинга районов химических и радиационных аварий; аэрофотосъёмки необходимых районов; перевозки компактных грузов в заданные районы.

Таким образом, на принципах признанной Концепции применения беспилотных авиационных систем МЧС России, а также с учётом знаний и навыков их применения на деле при предупреждении ЧС и ликвидации их последствий,

²⁰ Новые подходы к проведению профилактических рейдов в природной среде – применение беспилотных авиационных систем. [Электронный ресурс] // URL: <https://23.mchs.gov.ru/deyatelnost/press-centr/novosti/4807987>.

методы и тактические способы использования беспилотных летательных аппаратов стремятся к совершенству, а спектр сфер использования при выполнении задач МЧС России ежедневно увеличивается.

§5. Эффективность применения БПЛА в военной авиации

Если присмотреться к российскому вооружению, то можно заметить, как армия и отечественная оборона всё чаще отдаёт предпочтение беспилотным летательным аппаратам. Формируются, приобретаются и допускаются к военному снаряжению беспилотные комплексы различного предназначения с различными особенностями, дающие возможность обеспечить все нужды вооруженных сил. С помощью подобного накопления и активного применения беспилотников, мы можем говорить о создании крупнейшего в мире «воздушного флота» БПЛА, который в скором будущем справится с выполнением крупномасштабных задач.

По некоторым сведениям, в армии России в данный момент насчитывается приблизительно 70 рот, отвечающие за использование БПЛА. У них наличествует множество беспилотных комплексов различных форм и классов, имеющие в своём составе не менее 2 тыс. летательных аппаратов. Всё это способствует тому, что Российская Федерация становится одной из ведущих «беспилотных держав» мира. Отметим, что по численности БПЛА наше государство делает уступки не более, чем США и Израилю.

Имеющийся комплекс БПЛА, в основном, используется при мониторинге среды и проведении поиска объектов. Подобные разведывательные роты, применяющие беспилотниками, уже сформированы во многих соединениях сухопутных, воздушно-десантных и иных войсках. Следовательно, их основной задачей считается сбор информации о вражде и о его положении для применения разнообразных огневых возможностей и т.д.

Рассматривая деятельность российской армии в сирийской кампании, беспилотные авиационные комплексы зарекомендовали себя довольно положительно в процессе разведки и целеуказания. Их использование гарантирует

развитие боевой авиации в связи с чем, систематически в период учений проводятся всевозможные изменения в кооперации БПЛА и иной техники.

Многократно Минобороны докладывало об эксплуатации БПЛА в новых областях. Так, беспилотники всё чаще гарантируют работу артиллерийских систем различных видов и моделей. Собранный информация от беспилотника-разведчика применяется при приготовлении к запуску огня, а также для внесения изменений после выстрелов. Применение БПЛА отражается также в деятельности инженерных и железнодорожных войск. Посредством их использования, сапёры и железнодорожники имеют возможность спрогнозировать положение дел и разработать проект последующего состояния дел, например, при строительстве или ликвидации объектов и т.д.

Так, на сегодняшний день беспилотники «Орлан-10» раскрыли факты бесчеловечной деятельности вооруженных сил Украины по отношению к мирному населению, засняли множество украинских преступлений²¹.

Самых положительных результатов добился беспилотный комплекс «Орион», который благополучно миновал испытания и преодолел экспериментальный запуск в Сирии, а также после массового изготовления взят на вооружение армии. Ещё один комплекс «Альтиус-У» похожего предназначения находится на стадии прохождения тестирований, но содержит в себе перспективы в скором времени вступить в ряды вооружения.

Определённое внимание стоит обратить на разработку аппарата С-70 «Охотник», представляющий собой некий макет для испытаний, то есть указывает на возможности проведения экспериментов над «летающим крылом», характеризующийся разведывательно-ударными способностями и возможностью использоваться автономно, а также при необходимости в сотрудничестве с пилотируемым истребителем пятого поколения.

²¹ Беспилотники «Орлан-10» раскрыли факты бесчеловечной деятельности ВСУ. [Электронный ресурс] // URL: <https://ren.tv/news/v-mire/1069007-bes-pilotniki-orlan-10-raskryli-fakty-beschelovechnoi-deiatelnosti-vsua>.

Теперь мы видим, что беспилотников, имеющие возможность вести взаимодействие с самолётами, постепенно становится всё больше и набирают известность среди простого населения. Так, на форуме «Армия-2020» впервые зарекомендовали модель многообещающего беспилотника «Гром». Само название олицетворяет дальнейшие задачи подобного аппарата, где беспилотник сможет направлять оружие для ведения войны с воздушными и наземными целями и, следовательно, будет выполнять наиболее тяжёлые миссии.

Кроме того, военная отрасль направила своё совершенствование на производство барражирующих боеприпасов – лёгких БПЛА, несущих боевую часть, и приспособленные для обнаружения и нападения на наземные цели²². Таким образом, «воздушный флот» беспилотников стал важной и настоящей мощью российской армии, приспособленные справляться с предложенными задачами, а также претерпевать новую стадию собственного становления. Разработка и производство комплексов последней модификации с увеличенными способностями стараются достигнуть перспектив и настоящего использования, после чего Россия станет одним из мировых лидеров по количеству, качеству, способностям, возможностям, а также лучшим характеристикам БПЛА.

²² Достижения и перспективы отечественных БПЛА. [Электронный ресурс] // URL: <https://topwar.ru/177961-dostizhenija-i-perspektivy-otechestvennyh-bpla.html>.

ГЛАВА 2. АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ПРИМЕНЕНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БПЛА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И РЕСПУБЛИКЕ КРЫМ: ПРОБЛЕМЫ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ

§1. Административно-правовое регулирование применения и использования БПЛА: опыт Российской Федерации и Республики Крым

Ключевые направления разработок научно-технического прогресса таких, как БПЛА, определили необходимость конкретизации термина «административно-правовое регулирование». Без детализации указанного термина непросто исследовать особенности модернизации правового регулирования в данной быстро продвигающейся вперёд сфере.

Как мы понимаем, любой БПЛА - воздушное судно, использование которого охватывается действием надлежащих авиационных правил.

В Российской Федерации 27.09.2019 г. вступили в законную силу Правила учёта беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлётной массой от 0,25 кг до 30 кг, ввезённых в Российскую Федерацию или произведённых в Российской Федерации, утверждённые Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.05.2019 № 658, которыми указана последовательность присвоения, получения и нанесения регистрационных знаков для БПЛА²³.

Для постановки на учёт квадрокоптера или же дрона нужно относиться к категории граждан старше 14 лет, кроме того, считаться гражданином Российской Федерации или обладать законными основания для нахождения на территории страны.

²³ Постановление Правительства РФ от 25 мая 2019 г. № 658 «Об утверждении Правил учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации». // Собрание законодательства Российской Федерации от 3 июня 2019 г. №22 ст. 2824.

Регистрация также потребуется, если беспилотник нацелено был привезён для участия в спортивном мероприятии, но по определённым причинам намечены полёты вне спортивной арены.

Собственникам летательных аппаратов для постановки на учёт нужно:

1. Фотография регистрируемого аппарата.

На основании рекомендаций Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации), опубликованных на сайте ведомства, фотография беспилотника обязана быть цветной на светлом фоне. Аппарату на снимке должно отводиться не менее 70% от общего размера фото и воплощать в себе все детали устройства. Угол фотосъёмки должен быть такой, чтобы вместить всю площадь воздушного судна.

2. Заявление о постановке на учёт, включающее в себя тип БПЛА, серийный номер, количество двигателей и их форму, максимальную взлётную массу, данные о производителе и его собственнике.

Два и более беспилотника того же типа, находящиеся в собственности одного владельца, возможно зарегистрировать одним заявлением при условии перечисления регистрационных номеров. Однако беспилотники различных типов регистрируются по отдельности с заявлениями на каждый летальный аппарат.

В соответствии с п. 12 Правил заявление о постановке беспилотного воздушного судна (БВС) на учёт предоставляется в Федеральное агентство воздушного транспорта в надлежащие сроки:

а) в случае приобретения БВС на территории Российской Федерации – в течение 10 рабочих дней со дня приобретения;

б) в случае ввоза БВС в Российскую Федерацию – в течение 10 рабочих дней со дня ввоза;

в) в случае самостоятельного изготовления БВС – до начала его применения для осуществления полётов в воздушном пространстве над территорией Российской Федерации, а также за её пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию.

Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, установленные Постановлением Правительства Российской Федерации,

Федерации от 11.03.2010 №138, (далее – Федеральные правила) определён разрешительный порядок использования беспилотниками воздушного пространства, учитывающий извещение собственниками БПЛА в оперативные органы (центры) Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (далее – ЕС ОрВД) о плане и приобретении разрешения на использование воздушного пространства.

Своего рода, лицензия выдается региональными, зональными и районными центрами ЕС ОрВД в соответствии с зоной воздушного пространства, эксплуатирующую при полёте. Так же при надобности использования воздушного пространства над населённым пунктом факультативно нужно приобрести разрешение органа местного самоуправления данного населённого пункта.

Программа полёта воздушного судна передаётся пользователем воздушного пространства или его представителем в центры ЕС ОрВД в соответствии с Табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, установленным приказом Минтранса России от 24.01.2013 № 13 (далее – Табель). Отметим, что п. 9 Табеля учтена возможность представления планов полётов в центры ЕС ОрВД по телефону (факсу). Кроме того, контактная информация, необходимая для направления плана полёта воздушного судна, размещена в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: www.ivprf.ru и <http://gkovd.ru/servisy/>.

Приказами Минтранса России от 09.03.2016 № 47 «Об установлении зон ограничения»²⁴ и № 48 «Об установлении запретных зон»²⁵ в воздушном пространстве Российской Федерации определены запретные зоны и зоны с ограничением движения.

На основании п. 40 Федеральных правил при необходимости использования воздушного пространства запретных зон и зон ограничения полётов, пользователи воздушного пространства обязаны получить разрешение лиц, в интересах которых

²⁴ Приказ Министерства транспорта РФ от 9 марта 2016 г. № 47 «Об установлении зон ограничения полетов» (Зарегистрировано в Минюсте России 11.04.2016 № 41761). // Официальный интернет-портал правовой информации от 14 апреля 2016 г.

²⁵ Приказ Министерства транспорта РФ от 9 марта 2016 г. № 48 «Об установлении запретных зон» (Зарегистрировано в Минюсте России 11.04.2016 №41762). // Официальный интернет-портал правовой информации от 14 апреля 2016 г.

установлены такие зоны. Почтовые адреса, телефоны, частоты радиосвязи авиационного диапазона лиц, обладающие полномочиями по выдаче таких разрешений, опубликованы на официальном сайте Федерального агентства воздушного транспорта в сети Интернет.

Соответствующая санкция за непостановку БВС на учёт действующее законодательство Российской Федерации предусматривает в ч. 5 ст. 11.5 КоАП РФ²⁶, в силу которой управление воздушным судном, не прошедшим государственной регистрации, либо не поставленным на государственный учет, либо не имеющим государственного и регистрационного опознавательных знаков или учетного опознавательного знака, либо имеющим заведомо подложные государственный и регистрационный опознавательные знаки или заведомо подложный учетный опознавательный знак, - влечёт наложение административного штрафа на командира воздушного судна в размере от двух тысяч до двух тысяч пятисот рублей или лишение права управления воздушным судном на срок до одного года.

Весьма интересно, что одновременно с этим, эксплуатация БВС при нарушении правил использования воздушного пространства влечёт наступление административной ответственности по ст. 11.4 КоАП РФ.

В Российской Федерации применение БПЛА формируется на установленном разрешительном порядке и регламентируется в большинстве случаев подзаконными актами. Ключевая проблема заключается в том, что в момент эксплуатации БПЛА предмет правового регулирования актов распространяется не на все возникающие вопросы. То есть достигнутый цифровой и стратегический результат есть, а развитие законодательной базы находится в процессе совершенствования.

Касаемо Республики Крым, как субъекта Российской Федерации, хотелось бы отметить, что в соответствии с Указом Главы Республики Крым от 24.02.2022 № 32-У «Об угрозе чрезвычайной ситуации, возникшей на территории Республики Крым»

²⁶ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ. // Собрание законодательства Российской Федерации от 7 января 2002 г. № 1 (часть I) ст.1.

(с учетом изменений) введены ограничения в виде запрета на всей территории Республики Крым²⁷:

1. Применение и использование физическими и юридическими лицами пиротехнических изделий, за исключением:

- пиротехнических изделий, соответствующих 1 классу опасности по техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности пиротехнических изделий» (хлопушки, бенгальские огни, фонтаны холодного огня);

- пиротехнических изделий, применение и использование которых осуществляется федеральными органами исполнительной власти, их территориальными органами, исполнительными органами Республики Крым, а также подведомственными им предприятиями, учреждениями, организациями;

- пиротехнических изделий, применение и использование которых осуществляется при проведении органами местного самоуправления муниципальных образований в Республике Крым мероприятий, приуроченных к общероссийским государственным праздникам, а также официальным праздникам и памятным датам, установленным в Республике Крым, в муниципальных образованиях Республики Крым.

О проведении указанных мероприятий с применением и использованием пиротехнических изделий органы местного самоуправления муниципальных образований в Республике Крым письменно уведомляют Главу Республики Крым не позднее, чем за 2 рабочих дня до даты их проведения.

2. Запуск беспилотных воздушных судов, используемых физическими и юридическими лицами, за исключением беспилотных воздушных судов, используемых федеральными органами исполнительной власти, их территориальными органами, исполнительными органами Республики Крым, а также подведомственными им предприятиями, учреждениями, организациями.

²⁷ Указ Главы Республики Крым от 24 февраля 2022 года № 32-У «Об угрозе чрезвычайной ситуации, возникшей на территории Республики Крым». // Официальный сайт Правительства Республики Крым <https://rk.gov.ru/ru/document/show/32875>.

Невыполнение правил поведения при чрезвычайной ситуации или угрозе ее возникновения является основанием для привлечения к административной ответственности. Согласно части 1 статьи 20.6.1 КоАП РФ, нарушение запрета влечет предупреждение или наложение административного штрафа на граждан в размере от одной тысячи до тридцати тысяч рублей; на должностных лиц - от десяти тысяч до пятидесяти тысяч рублей; на лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, - от тридцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей; на юридических лиц - от ста тысяч до трехсот тысяч рублей²⁸.

Кроме того, в соответствии с пунктом 2-2 Указа Главы Республики Крым от 09.09.2022 г. №214-У «О внесении изменений в Указ Главы Республики Крым от 24.02.2022 г. № 32-У» на всей территории Республики Крым введен запрет на запуск беспилотных воздушных судов, используемых физическими и юридическими лицами, за исключением беспилотных воздушных судов, используемых федеральными органами исполнительной власти, их территориальными органами Республики Крым, а также подведомственными им предприятиями, учреждениями, организациями.

Данный нормативный правовой акт был принят не сразу. Отметим, что запрет был введен во время проведения российской военной операции на Украине. До установления запрета в Крыму продлевали высокий (желтый) уровень террористической опасности. Он распространялся и распространяется на города Армянск, Джанкой и Красноперекоск, а также на Джанкойский, Красноперекоский районы на севере полуострова и Черноморский район на западе. Так же желтый уровень опасности действует на объектах Минтранса, Минздрава, Минэнерго и других республиканских ведомств.

В середине августа 2022 года в Джанкойском районе произошел взрыв на складе боеприпасов, как утверждало российское Минобороны, это была диверсия. В

²⁸ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ. // Собрание законодательства Российской Федерации от 7 января 2002 г. № 1 (часть I) ст.1.

результате серьезно пострадавших не было, однако были повреждены ЛЭП, электростанция, ряд жилых домов и железнодорожное полотно. Из-за разрушения последнего временно менялась схема движения поездов на полуострове, которые шли по данному участку в Симферополь, Севастополь и Евпаторию²⁹.

Регионы, граничащие с Украиной, после начала российской военной операции на территории соседней страны неоднократно сообщали об обстрелах, в том числе с применением беспилотников. В апреле ряд регионов ввел высокий уровень террористической опасности, с того момента некоторые из них его неоднократно продлевали, в частности Курская, Брянская и Белгородская области, Крым и Севастополь.

Отметим, что почти каждый день и ночь совершаются атаки на Крым. Самым ярким примером является ночь с 28 на 29 октября 2023 года, когда было уничтожено рекордное число украинских беспилотников за один раз с начала спецоперации.

Российские военные снова пресекли очередную попытку киевского режима атаковать Крым большим числом беспилотных летательных аппаратов самолетного типа. Как сообщили в военном ведомстве: «Дежурными средствами ПВО уничтожено 36 украинских беспилотных летательных аппаратов над акваторией Черного моря и северо-западной частью полуострова Крым»³⁰.

Соответственно, руководителями парламентов субъектов России, в том числе Крыма, должен ставиться вопрос о необходимости принятия и реализации Федерального закона «О применении беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в целях защиты жизни и здоровья граждан, критически важных и потенциально опасных объектов, а также транспортной инфраструктуры.

Принятие данного решения продиктовано событиями в рамках специальной военной операции. В частности, в зоне проведения СВО было обнаружено более 2,5

²⁹ Обстановка в Крыму из-за диверсии под Джанкоем: что известно на данный момент. [Электронный ресурс] // URL: <https://sevastopol.su/news/obstanovka-v-krymu-iz-za-diversii-pod-dzhankom-cto-izvestno-na-dannyu-moment>.

³⁰ ПВО сбила 36 украинских БПЛА в Крыму: что известно об атаке 29 октября. [Электронный ресурс] // URL: <https://news.rambler.ru/army/51677861-pvo-sbila-36-ukrainskih-bpla-v-krymu-cto-izvestno-ob-atake-29-oktyabrya/>.

тысяч беспилотников. Кроме того, противник регулярно пытается использовать дроны в качестве инструмента для нанесения ударов по территории Крымского полуострова.

В этой связи принятие «Закона о беспилотниках» позволит обеспечить уполномоченные органы правовыми основаниями для противодействия террористическим, диверсионным и иным преступным посягательствам на объекты гражданской и военной инфраструктуры.

В связи с интенсивным внедрением цифровых технологий, применение БПЛА не застанет себя на месте, а станет только разрастаться. Безусловно, законодательство должно идти в ногу с современными процессами, поэтому использование беспилотников имеет своё следствие, то есть соответственное и уместное правовое регулирование, включающее в себя отечественный опыт и лучшие мировые практики. Более того, существует необходимость не просто зафиксировать правовой статус БПЛА на законодательном уровне, а разработать чёткие и действенные механизмы их реализации. Поэтому вполне рационально принять отдельный федеральный закон о БПЛА, который охватывал бы насущные проблемы применения беспилотников во всех сферах жизни общества.

§ 2. Административно-правовые проблемы применения и использования БПЛА и пути их решения

Если присмотреться к событиям сегодняшнего дня, то общество всё чаще стремится к получению навыков в различных областях знаний, в частности, в профессиональном применении БПЛА, например, приобретают и совершают полёты на довольно бюджетных и обычных коптерах Phantom.

Однако, следует различать такие правовые режимы, как «правовой режим приобретения беспилотника» и «правовой режим осуществления полета в воздушном пространстве беспилотником». Отсюда следует, что БПЛА имеют как положительный эффект, являются новейшими технологиями, так и представляют

опасность для окружающих, в особенности, в сфере обеспечения авиационной безопасности.

Федеральные правила использования воздушного пространства содержат точное определение беспилотного летательного аппарата, под объяснение которое подпадают все радиоуправляемые модели, перемещающиеся вне сооружений и помещений. Тогда физическому лицу и вовсе невозможно наблюдать за беспилотником, а также координировать его по воздушному пространству России, не нарушая закон. Необходимо сделать отсылку на то, что физические лица не обладают нужным уровнем правовой культуры или совершенно далеки от юридической грамотности, так скажем и данными в области воздушного законодательства в связи с чем, БПЛА создают опасность правопорядку как умышленно, так и по неосторожности.

Также беспилотный летательный аппарат - летательный аппарат, выполняющий полёт без пилота (экипажа) на борту и управляемый в полёте автоматически оператором с пункта управления или сочетанием указанных способов. Как мы отмечали, БПЛА - воздушное судно. Воздушное же пространство определяется как «воздушное пространство над территорией Российской Федерации, в том числе воздушное пространство над внутренними водами и территориальным морем», что прямо указано в Воздушном кодексе РФ. Анализируя сказанное, приходим к выводу, что не существует «дырки» в трактовке воздушного пространства, тем более, нет определённого промежутка между поверхностью земли и воздушным пространством, где была бы зона передвижения беспилотников.

В разделе 52 Федеральных Правил указано, что использование воздушного пространства беспилотным летательным аппаратом в воздушном пространстве классов А, С и G осуществляется на основании плана полёта воздушного судна и разрешения на использование воздушного пространства. Использование воздушного пространства беспилотным летательным аппаратом осуществляется посредством установления временного и местного режимов, а также кратковременных

ограничений в интересах пользователей воздушного пространства, организующих полёты беспилотных воздушных судов³¹.

Разбирая вышеуказанное, заметим, что в воздушном пространстве класса G для простого легкомоторного самолёта, летающего ниже 300 метров и не быстрее 450 км/ч специального согласия на полёты нет, в то время как для беспилотника, исходя из Правил, в обязательном порядке необходима программа полёта и разрешение на эксплуатацию воздушного пространства.

Абсолютный пакет документов, необходимый для применения БПЛА в воздушном пространстве РФ в соответствии с воздушным законодательством РФ следующий:

- сертификат лётной годности;
- государственный и регистрационный опознавательные знаки;
- сертификат о допуске к управлению;
- подтверждение соответствующего органа в установлении временного или местного режимов и включению имеющейся программы полёта БПЛА в суточный план зонального и районного центра Единой системы;
- лицензия на эксплуатацию воздушного пространства³².

Особая проблема возникает, когда кроме запрещённого передвижения в воздушном пространстве, беспилотник, управляемый физическим лицом, осуществляет картографическую съёмку. Прежде нам необходимо будет как минимум приобрести лицензию на геодезическую деятельность и лицензию на проведение работ, связанных с использованием сведений, составляющих государственную тайну, созданием средств защиты информации, а также с осуществлением мероприятий и (или) оказанием услуг по защите государственной

³¹ Вытовтов, А. В. Современные беспилотные летательные аппараты / А.В. Вытовтов, А. В. Калач, С. Ю. Разиньков // Вестник Белгородского государственного технологического университета им. В.Г. Шухова. – 2015. – № 4. – С. 70-74.

³² Ефимов, С. В. Кинематический анализ пространственного движения крыла орнитоопера / С. В. Ефимов, Г. С. Наумов, С. Ф. Яцун // Вибрационные технологии, мехатроника и управляемые машины : Сборник научных статей по материалам XI Международной научно-технической конференции: в 2 частях, Курск, 15–17 мая 2014 года / Ответственный редактор С.Ф. Яцун. Том Часть 2. – Курск: Юго-Западный государственный университет, 2014. – С. 273-281.

тайны, обычное разрешение на полёт, согласованность с администрацией населённого пункта и т.д.

Нельзя забывать, что при наличии всех необходимых документов, лицензий и т.п., судебного процесса не всегда получится избежать. Ярким примером считается дело, которое ООО «Ижмаш-Беспилотные системы» выиграло у Управления Ространснадзора благодаря переквалификации дела в малозначительное.

Часть 1 статьи 11.4 КоАП РФ³³ предусматривает за нарушение федеральных правил пользователем воздушного пространства:

1. на физическое лицо: штраф в размере от 20 до 50 тысяч рублей;
2. на должностное лицо: штраф от 100 до 150 тысяч рублей;
3. на юридическое лицо: штраф от 250 до 300 тысяч рублей или административное приостановление деятельности на срок до 90 суток.

Часть 2 статьи 11.4 КоАП РФ, за нарушение воздушного пространства лицами, не наделёнными в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства, если это действие не содержит уголовно наказуемого деяния, предусматривает:

1. на физическое лицо: штраф в размере от 30 до 50 тысяч рублей;
2. на должностное лицо: штраф от 50 до 100 тысяч рублей;
3. на юридическое лицо: штраф от 300 до 500 тысяч рублей или административное приостановление деятельности на срок до 90 суток.

В случае нарушения воздушного пространства, наше деяние следует квалифицировать по ч. 2, так как мы не можем считаться законным пользователем воздушного пространства, но всё равно нарушаем его. Во-первых, уточним, что не соблюдать закон физическому лицу намного дешевле, чем юридическому. Во-вторых, необходимо установить колоссальность и степень нанесённого ущерба от незаконного передвижения беспилотников. Совершенно понятен характер дела при полёте в открытом пространстве и около стратегических объектов.

³³ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ. // Собрание законодательства Российской Федерации от 7 января 2002 г. № 1 (часть I) ст.1.

Например, в Определении Верховного Суда Российской Федерации от 26 апреля 2017 г. № 304-АД17-2398, заявитель, общество с ограниченной ответственностью «Горем-3», обратился с кассационной жалобой на принятые по делу судебные акты, ссылаясь на допущенные судами нарушения норм материального и процессуального права, то есть требовал признать незаконным и отменить постановления Управления государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Сибирскому федеральному округу Федеральной службы по надзору в сфере транспорта о привлечении к административной ответственности, предусмотренной ч. 2 ст. 11.4 КоАП РФ с назначением наказания в виде административного штрафа в размере 300 000 рублей³⁴.

Из мотивированных судебных решений определено, что в ходе проверки исполнения воздушного законодательства в части использования воздушного пространства и безопасности полётов прокуратурой установлено, что общество осуществляет строительство многоэтажных жилых домов в городе Новоалтайск на удалении - 26,77 км, 26,82 км и 26,38 км от координат аэродрома Барнаул (в пределах приаэродромной территории), без согласования с собственником данного аэродрома.

Кроме того, ст. 46 и ст. 47 Воздушного кодекса РФ установлена обязанность получать согласование на строительство объектов в районе аэродрома и на приаэродромной территории у собственника аэродрома.

Пунктом 58 Правил использования воздушного пространства, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138 установлено, что границы приаэродромной территории определяются по внешней границе проекции полос воздушных подходов на земную или водную поверхность, а вне полос воздушных подходов - окружностью радиусом 30 км от контрольной точки аэродрома.

³⁴ Определение Верховного Суда РФ от 26.04.2017 № 304-АД17-2398 по делу № А45-8048/2016. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://koapru.ru/pract/opredelenie-verkhovnogo-suda-rf-ot-26042017-n-304-ad17-2398-po-delu-n-a45-80482016/>.

Совершенно оправдано указанные обстоятельства и нормы послужили основанием для составления протокола и вынесения оспариваемого постановления о привлечении к административной ответственности, предусмотренной ч. 2 ст. 11.4 КоАП РФ.

Также Решением Арбитражного суда Новосибирской области, оставленным без изменения Постановлением Седьмого арбитражного апелляционного суда, в удовлетворении заявленного требования отказано, а Постановлением Арбитражного Западно - Сибирского округа указанные судебные акты оставлены без изменения.

Как видим, суды признали наличие вины общества в совершении вменённого правонарушения, указав на то, что им не предприняты подходящие действия по не нарушению правил использования воздушного пространства, за которые предусмотрена административная ответственность, при этом не представлено доказательств объективной невозможности выполнения нарушенных правил и норм.

В связи с этим, обществу с ограниченной ответственностью «Горем-3» было отказано в передаче кассационной жалобы для рассмотрения в судебном заседании Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации.

Следовательно, при наличии выгодной обстановки от штрафа можно уклониться, а в не очень благоприятном положении штраф составит 50 тысяч рублей для физического лица и 300-500 тысяч для юридического лица. Уголовная ответственность наступает исключительно, если незаконные полёты воздушного судна обусловили смерть одного или нескольких человек³⁵.

Таким образом, можно сделать следующие выводы:

1. Приобрести физическому лицу лицензию на полёты БПЛА в Российской Федерации на практике достаточно трудно.

³⁵ Исследование колебаний квадрокоптера при внешних периодических воздействиях / Н. И. Попов, О. В. Емельянова, С. Ф. Яцун, А. И. Савин // Фундаментальные исследования. – 2014.– №1.– С. 28-32.

2. В Российской Федерации физическим лицам полёты БПЛА за пределами помещений не допускаются, а при совершении правонарушения по ст. 11.4 КоАП РФ максимальное наказание составит 50 тысяч рублей.

3. Уклонится от санкции возможно, если нарушение определяют, как незначительное, когда полёт не смог причинить никакого вреда³⁶.

В тоже время, эксплуатация воздушного пространства разрешает достойные внимания вопросы. Представляет интерес «дырка» в законе, содержащаяся в определении «Использование воздушного пространства». Данное определение представлено в ст. 11 главы II Воздушного Кодекса:

1. Использование воздушного пространства представляет собой деятельность, в процессе которой осуществляются перемещение в воздушном пространстве различных материальных объектов (воздушных судов, ракет и других объектов), а также другая деятельность (строительство высотных сооружений, деятельность, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, проведение взрывных работ и тому подобное), которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения.

2. Пользователями воздушного пространства являются граждане и юридические лица, наделённые в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства.

Обобщая сказанное, мы видим, что, если обратить особое внимание на словосочетание «угроза безопасности», тогда полёты без угрозы вообще не считаются эксплуатацией воздушного пространства. Соответственно, лица, осуществляющие подобные полёты, не являются пользователем воздушного пространства, а, значит, нет возможности быть рассмотренными в рамках статьи 11.4 КоАП РФ. Применение БПЛА может привести к значительному количеству опасностей, в том числе в техносфере. Конечно, подобное юридическое определение ещё раз подчеркивает выводы: чёткое правовое регулирование использования

³⁶ Математическая модель движения поверхностных вод местного стока / А. В. Калач, А. А. Чудаков, Е. В. Калач, Е. З. Арифиллин // Технологии гражданской безопасности. – 2013. – Т. 10, №3(37). – С. 90-94.

воздушного пространства для осуществления полётов необходимо в связи с тем, что БПЛА в любое время становятся источником повышенной опасности, причиняют имущественный, физический и моральный вред, приводят к судебным разбирательствам³⁷.

Целесообразно установить единые правила применения и использования БПЛА как собственниками, так и государственными органами в целях установления баланса частных и публичных интересов, а также проведения контрольно-надзорных функций. Также важно принять во внимание, что выкладывание в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» фото- и видеоизображений, полученные с помощью беспилотников, приводят к нарушению частной жизни физических лиц, к личной и семейной тайне, что должно быть под запретом. Определение высоты полёта, например, 50-100 метров над уровнем земли, вполне достаточно для удовлетворения личных целей, что позволит избежать столкновений с беспилотниками, выполняющие государственные задачи.

Из сказанного следует, что источник повышенной опасности должен быть под государственным контролем, а, значит, за нарушение запретов и ограничений в сфере применения БПЛА следует дополнить существующие меры административной ответственности.

Мы предлагаем разработку проекта Федерального закона «О применении беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», в рамках которого будут определены положения, касающиеся правового регулирования применения беспилотных летательных аппаратов общего и стратегического назначений на территории Российской Федерации.

Так же ввиду предложенных нами нововведений, необходимо внести изменения в Воздушный кодекс Российской Федерации в части использования беспилотных воздушных судов, а именно:

- 1) дополнить статью 32 пунктом 7 следующего содержания:

³⁷ Евсикова, Е. В. Публично-правовая ответственность: понятие и особенности / Е. В. Евсикова // Евразийский юридический журнал. – 2022. – №5(168). – С. 131-132.

«7. Модель воздушного судна (далее – квадрокоптер) – летательный аппарат, принадлежащий на праве собственности физическим лицам, весом не более 0,25 килограмм (250 грамм), которое не обладает функциями дистанционного управления и не имеет фото- и видеоаппаратуру, используемый для удовлетворения личных, просветительских, спортивных, научных и иных потребностей.»;

2) дополнить статью 33 пунктом 3.3 следующего содержания:

«3.3. Сведения, подлежащие государственному учету федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере гражданской авиации, вносятся в Портал учета беспилотных летательных аппаратов – федеральный информационный ресурс, содержащий сведения о беспилотных летательных средствах, совершаемых в отношении их регистрационных действиях, регистрационные данные БПЛА и иные данные.»;

3) дополнить статью 34 пунктом 7 следующего содержания:

«7. За управление беспилотным летательным аппаратом, не поставленным на учет или не имеющим опознавательного знака, лицо несет ответственность в соответствии с административно-деликтным законодательством Российской Федерации.»;

4) дополнить главу V статьей 37.3 следующего содержания:

«Статья 37.3. Обеспечение информационной безопасности беспилотных летательных аппаратов

Обеспечение информационной безопасности беспилотных летательных аппаратов в процессе их эксплуатации осуществляется собственником беспилотного летательного средства.»;

5) дополнить главу VIII статьей 57.1 следующего содержания:

«Статья 57.1. Виды операторов беспилотных летательных аппаратов

Операторы беспилотных летательных аппаратов в зависимости от назначения такого аппарата классифицируются на общие и специальные назначения.»;

6) дополнить статью 68 абз. 2 следующего содержания:

«Беспилотные летательные аппараты выполняют полеты в специальной зоне передвижения БПЛА в соответствии со своим назначением.»

Предлагаем дополнить существующие составы административных правонарушений новыми за умышленное нарушение пользователем воздушного пространства зон передвижения беспилотных летательных аппаратов общего и специального назначения и собственниками моделей воздушных судов без обеспечения безопасности полетов этих воздушных судов, а также за умышленное нарушение информационной безопасности беспилотных летательных аппаратов в процессе их эксплуатации или повреждение специального программного комплекса, обеспечивающий защиту от неправомерного доступа и недопущение неправомерного воздействия на беспилотный летательный аппарат, за исключением случаев, предусмотренных законом. Следовательно, необходимо в КоАП РФ:

1) дополнить статью 11.4 частью 3 следующего содержания:

«3. Умышленное нарушение пользователем воздушного пространства зон передвижения беспилотных летательных аппаратов общего и специального назначения и собственниками моделей воздушных судов без обеспечения безопасности полетов этих воздушных судов, -

влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от пятидесяти тысяч до ста тысяч рублей; на должностных лиц - от ста пятидесяти тысяч до трехсот тысяч рублей; на юридических лиц - от пятисот тысяч до одного миллиона рублей или административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток.»;

2) дополнить статью 11.5 частью 10 следующего содержания:

«10. Умышленное нарушение информационной безопасности беспилотных летательных аппаратов в процессе их эксплуатации или повреждение специального программного комплекса, обеспечивающий защиту от неправомерного доступа и недопущение неправомерного воздействия на беспилотный летательный аппарат, за исключением случаев, предусмотренных законом, -

влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от трех тысяч до пяти тысяч рублей; на должностных лиц - от пяти тысяч до десяти тысяч рублей; на юридических лиц - от двадцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей.».

Внести дополнения в Постановление Правительства РФ от 25.05.2019 № 658 «Об утверждении Правил государственного учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,15 килограмма до 30 килограммов, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации» так же представляется необходимым:

1) дополнить пункт 2 пунктом 2.1. следующего содержания:

«2.1. Использование беспилотных летательных аппаратов общего и специального назначения допускается при соблюдении необходимых мер безопасности только после получения соответствующего разрешения от органов Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации.»;

2) дополнить пункт 4 пунктом 4.1. следующего содержания:

«4.1. Министерство обороны Российской Федерации осуществляет государственное управление и контроль в области использования воздушного пространства беспилотными летательными аппаратами общего и специального назначения в соответствии с законодательством Российской Федерации.»;

3) дополнить пункт 8 пунктом 8.1. следующего содержания:

«8.1. Для постановки беспилотного летательного аппарата на государственный учет необходимо пройти технический осмотр в соответствии с правилами и периодичностью проведения технического осмотра таких летательных аппаратов, установленными Правительством Российской Федерации.».

Определить классификацию беспилотных летательных аппаратов в зависимости от вида, принципа движения, дальности действия, целей применения и т.д., определить полеты беспилотных летательных аппаратов иностранных государств в воздушном пространстве Российской Федерации необходимо посредством внесения изменений в Постановление Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации»

Таким образом, всё вышеуказанное приводит к тому, что законодательство в сфере административно-правового регулирования использования БПЛА отличается фрагментарностью, противоречивостью и проблемностью, отсутствием комплексного подхода правового регулирования, что требует радикальных мер по обеспечению его систематизации и усовершенствования, в целях обеспечения качественного нормативно-правового урегулирования правового режима применения и использования БПЛА на территории Российской Федерации.

В силу чего, предлагаем разработать и принять проект Федерального закона «О применении беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», поскольку данная сфера требует полного пересмотра и внедрения на практике упущенных и необходимых норм закона для решения не только личных вопросов при использовании БПЛА, а и в целях качества улучшения работ государственных органов и обороны, которые используют данную инновационную технологию ежедневно.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Изучив административно-правовой режим применения беспилотных летательных средств в Российской Федерации и нормативные запреты по использованию в Республике Крым, подведём итог всему вышеизложенному.

Использование беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) в автоматическом режиме – феномен сегодняшнего дня, где законодательное регулирование имеет существенные пробелы.

Конечно, как новое явление современной жизни, БПЛА совершенствуются постепенно, а, значит, законодательное регулирование правового статуса беспилотников в Российской Федерации также находится на стадии становления. Нормативная правовая база в представленной сфере всё больше усложняется в связи с внесением изменений в существующие нормативно-правовые акты, что затрудняет воздушное законодательство и, соответственно, правоприменительную практику. Для того, чтобы решить назревшую проблему, рекомендуем весьма рациональную меру, которой является создание единого нормативного правового акта - Федеральный закон «О применении беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Изначально, российское воздушное законодательство в данной сфере применялось исключительно в военных целях, а после было направлено на нужды гражданских организаций. Однако наличие разнообразных нормативно-правовых актов, имеющие разные трактовки беспилотников, недостаток норм, относящихся к установлению последовательности регистрации беспилотников и т.д., демонстрирует как законодательное регулирование правового статуса беспилотников далеко от совершенства, требует унификации и корректировки.

Очевидно, что адекватное и своевременное административно-правовое регулирование применения БПЛА не может обойтись без разработки эффективных механизмов по их реализации. В России использование БПЛА носит разрешительный характер и регламентируется в большинстве случаев

подзаконными актами. Важнейшая проблема заключается в том, что в момент эксплуатации БПЛА предмет правового регулирования актов распространяется не на все возникающие вопросы. Поэтому, как отмечалось ранее, логично было бы не вносить бесчисленное количество поправок в нынешние нормативно-правовые акты, а разработать отдельный документ, объединивший бы все положения относительно административно-правового статуса БПЛА.

Прогнозируемые последствия реализации законопроекта:

1. Экономические: Реализация проекта Федерального закона «О применении беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» позволит усовершенствовать нормативно-правовое регулирование исследуемой сферы общественных отношений, способствующее эффективной их реализации, в целях значительного сокращения количества бюджетных ассигнований на реализацию программных мероприятий в различных сферах деятельности общества и государства, благодаря реализации надлежащего правового режима применения и использования БПЛА на территории Российской Федерации.

2. Юридические: Принятие Федерального закона «О применении беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» позволит усовершенствовать урегулирование правоотношений, возникающих, изменяющихся и прекращающихся в сфере эксплуатации беспилотных летательных аппаратов, а также в сфере выявления, изучения, анализа, устранения (минимизации) причин и условий, способствующих совершению правонарушений.

Таким образом, обобщая всё вышесказанное, мы приходим к очень важному выводу, что законодательство в сфере административно-правового регулирования использования БПЛА не доработано, имеет существенные пробелы и требует систематизации³⁸ для решения не только личных вопросов, а и в целях качества улучшения работ государственных органов и обороны.

³⁸ К вопросу об усовершенствовании административно-деликтного законодательства Российской Федерации / Е. В. Евсикова, С. Б. Буц, А. В. Пономарев, А. В. Старицын // Евразийский

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Нормативные правовые акты:

1. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ. // Собрание законодательства Российской Федерации от 24 марта 1997 г. № 12 ст. 1383.
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ. // Собрание законодательства Российской Федерации от 7 января 2002 г. № 1 (часть I) ст. 1.
3. Федеральный закон от 30 декабря 2015 г. № 462-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части использования беспилотных воздушных судов». // Собрание законодательства Российской Федерации от 4 января 2016 г. № 1 (часть I) ст. 82.
4. Федеральный закон от 3 июля 2016 г. № 291-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации». // Собрание законодательства Российской Федерации от 4 июля 2016 г. № 27 (часть I) ст. 4224.
5. Федеральный закон от 10 января 2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды». // Собрание законодательства Российской Федерации от 14 января 2002 г. № 2 ст. 133.
6. Постановление Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации». // Собрание законодательства Российской Федерации от 5 апреля 2010 г. № 14 ст. 1649.
7. Постановление Правительства РФ от 25 мая 2019 г. № 658 «Об утверждении Правил учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации». // Собрание законодательства Российской Федерации от 3 июня 2019 г. № 22 ст. 2824.

8. Определение Верховного Суда РФ от 26.04.2017 № 304-АД17-2398 по делу № А45-8048/2016. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://koapru.ru/pract/opredelenie-verkhovnogo-suda-rf-ot-26042017-n-304-ad17-2398-po-delu-n-a45-80482016/>.

9. Приказ Министерства транспорта РФ от 9 марта 2016 г. № 47 «Об установлении зон ограничения полетов» (Зарегистрировано в Минюсте России 11.04.2016 № 41761). // Официальный интернет-портал правовой информации от 14 апреля 2016 г.

10. Приказ Министерства транспорта РФ от 9 марта 2016 г. № 48 «Об установлении запретных зон» (Зарегистрировано в Минюсте России 11.04.2016 №41762). // Официальный интернет-портал правовой информации от 14 апреля 2016г.

11. Приказ Росстандарта от 18 сентября 2014 г. № 1130-ст «Об утверждении ГОСТ Р 56122-2014 Воздушный транспорт. Беспилотные авиационные системы. Общие требования // М. : Стандартинформ, 2020.

12. Указ Главы Республики Крым от 24 февраля 2022 года № 32-У «Об угрозе чрезвычайной ситуации, возникшей на территории Республики Крым». // Официальный сайт Правительства Республики Крым <https://rk.gov.ru/ru/document/show/32875>.

Научная и учебная литература:

1. Бесельман, И. В. Историко-правовые предпосылки становления правового режима использования БПЛА в Российской Федерации / И. В. Бесельман// Вопросы судебной деятельности и правоприменения в современных условиях : Сборник статей по результатам II Международной научно-практической конференции. В 2-х томах, Симферополь, 31 марта 2023 года / Сост. И.В. Хмиль, под редакцией С.А. Трофимова, Е.В. Евсиковой. Том 1. – Симферополь: Общество с ограниченной ответственностью «Издательство Типография «Ариал», 2023. – С.631-637;

2. Бесельман, И. В. Правовой режим использования БПЛА в зарубежных странах и основные проблемы его реализации / И. В. Бесельман // Вопросы судебной деятельности и правоприменения в современных условиях : Сборник статей по результатам II Международной научно-практической конференции. В 2-х томах, Симферополь, 31 марта 2023 года / Сост. И.В. Хмиль, под редакцией С.А. Трофимова, Е.В. Евсиковой. Том 1. – Симферополь: Общество с ограниченной ответственностью «Издательство Типография «Ариал», 2023. – С. 80-90;

3. Бесельман, И. В. Теоретические аспекты правового режима использования БПЛА в Российской Федерации / И. В. Бесельман // Вопросы судебной деятельности и правоприменения в современных условиях : Сборник статей по результатам II Международной научно-практической конференции. В 2-х томах, Симферополь, 31 марта 2023 года / Сост. И.В. Хмиль, под редакцией С.А. Трофимова, Е.В. Евсиковой. Том 1. – Симферополь: Общество с ограниченной ответственностью «Издательство Типография «Ариал», 2023. – С. 637-642;

4. Бесельман, И. В. Эффективность введения беспилотных летальных средств для предотвращения административных правонарушений в сфере дорожного движения / И. В. Бесельман // Молодые исследователи: взгляд в прошлое, настоящее, будущее : Сборник научных статей по материалам докладов и сообщений II Международной студенческой научно-практической конференции, Смоленск, 02 декабря 2021 года. Том II. – Смоленск: Маджента, 2022. – С. 33-40.

5. Бондарев, А. Н. Обзор беспилотных летательных аппаратов общего пользования и регулирования воздушного движения БПЛА в разных странах / А. Н. Бондарев, Р. В. Киричек // Информационные технологии и телекоммуникации. – 2016. – Т. 4, № 4. – С. 13-23.

6. Винокурова, В. В. Административно правовое регулирование использования беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации / В. В. Винокурова, А. В. Вытовтов, В. В. Шумилин // Проблемы обеспечения безопасности при ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций. – 2015. – № 1-1(4). – С. 207-212.

7. Вытовтов, А. В. Современные беспилотные летательные аппараты / А.В. Вытовтов, А. В. Калач, С. Ю. Разиньков // Вестник Белгородского государственного технологического университета им. В.Г. Шухова. – 2015. – № 4. – С. 70-74.

8. Грищенко, Г. А. Правовое регулирование беспилотных летательных аппаратов: российский подход и мировая практика / Г. А. Грищенко // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). – 2019. – № 12(64). – С. 129-136.

9. Громова, Е. А. Правовые аспекты регистрации и использования беспилотных летательных аппаратов в России и за рубежом / Е. А. Громова // Право и экономика. – 2019. – № 7(377). – С. 56-60.

10. Евсикова, Е. В. Некоторые аспекты усовершенствования законодательства Российской Федерации в сфере профилактики правонарушений / Е. В. Евсикова // Экономика, управление, право и общество : МАТЕРИАЛЫ VI МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ СЕТЕВОЙ ИНТЕРНЕТ-КОНФЕРЕНЦИИ, Симферополь, 15 октября 2021 года.– Симферополь: Общество с ограниченной ответственностью «Издательство Типография «Ариал», 2022. – С.146-149.

11. Евсикова, Е. В. Проблемы модернизации и реформирования административно-деликтного законодательства на современном этапе / Е. В. Евсикова // Проблемы совершенствования законодательства и правоприменительной практики : Сборник статей по результатам международной научно-практической конференции, Симферополь, 27–28 мая 2022 года. – Симферополь: Общество с ограниченной ответственностью «Издательство Типография «Ариал», 2022. – С. 18-25.

12. Евсикова, Е. В. Публично-правовая ответственность: понятие и особенности / Е. В. Евсикова // Евразийский юридический журнал. – 2022. – №5(168). – С. 131-132.

13. Ефимов, С. В. Кинематический анализ пространственного движения крыла орнитоопера / С. В. Ефимов, Г. С. Наумов, С. Ф. Яцун // Вибрационные технологии, мехатроника и управляемые машины : Сборник научных статей по материалам XI Международной научно-технической конференции: в 2 частях,

Курск, 15–17 мая 2014 года / Ответственный редактор С.Ф. Яцун. Том Часть 2. – Курск: Юго-Западный государственный университет, 2014. – С. 273-281.

14. Исследование колебаний квадрокоптера при внешних периодических воздействиях / Н. И. Попов, О. В. Емельянова, С. Ф. Яцун, А. И. Савин // *Фундаментальные исследования*. – 2014.– № 1. – С. 28-32.

15. Карякин, В. В. Беспилотные летательные аппараты - новая реальность войны / В. В. Карякин // *Проблемы национальной стратегии*. – 2015. – № 3(30). – С.130-145.

16. К вопросу об усовершенствовании административно-деликтного законодательства Российской Федерации / Е. В. Евсикова, С. Б. Буц, А. В. Пономарев, А. В. Старицын // *Евразийский юридический журнал*. – 2022. – №4(167).– С. 150-151.

17. Кежов, А. А. Организационно-правовое обеспечение беспилотных комплексов в системе МВД России / А. А. Кежов, Ю. А. Грачев, И. В. Степанов // *Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России*. – 2016. – № 3(71). – С.40-43.

18. Корнилов, В. А. Система управления мультикоптером / В. А. Корнилов, Д. С. Молодяков, Ю. А. Синявская // *Труды МАИ*. – 2012. – № 62. – С. 14.

19. Математическая модель движения поверхностных вод местного стока / А. В. Калач, А. А. Чудаков, Е. В. Калач, Е. З. Арифиллин // *Технологии гражданской безопасности*. – 2013. – Т. 10, № 3(37). – С. 90-94.

20. Степанян, А. Ж. Проблемы регулирования беспилотных транспортных средств / А. Ж. Степанян // *Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА)*. – 2019. – № 4(56). – С. 169-174.

Интернет-ресурсы:

1. Около половины экологических преступлений в РФ раскрыли в январе–июле. [Электронный ресурс] // URL: <https://iz.ru/1395038/2022-09-14/okolo-polovinyu-ekologicheskikh-prestuplenii-v-rf-raskryli-v-ianvare-iiule>.

2. С помощью беспилотников лесной охраной выявлено 20 фактов самовольных занятий лесных участков. [Электронный ресурс] // URL: <https://klh.mosreg.ru/sobytiya/novosti-ministerstva/30-11-2022-13-53-21-s-pomoshchyu-bespilotnikov-lesnoy-okhranoy-vyyavle>.

3. ГИБДД больше не нужно доказывать вину автомобилиста. Все сделают дроны. [Электронный ресурс] // URL: <https://rg.ru/2021/05/24/gibdd-bolshe-ne-nuzhno-dokazyvat-vinu-avtomobilista-vse-sdelaiut-drony.html>.

4. Новые подходы к проведению профилактических рейдов в природной среде – применение беспилотных авиационных систем. [Электронный ресурс] // URL: <https://23.mchs.gov.ru/deyatelnost/press-centr/novosti/4807987>.

5. Беспилотники «Орлан-10» раскрыли факты бесчеловечной деятельности ВСУ. [Электронный ресурс] // URL: <https://ren.tv/news/v-mire/1069007-bespilotniki-orlan-10-raskryli-fakty-beschelovechnoi-deiatelnosti-vsu>.

6. Достижения и перспективы отечественных БПЛА. [Электронный ресурс] // URL: <https://topwar.ru/177961-dostizhenija-i-perspektivy-otechestvennyh-bpla.html>.

7. Обстановка в Крыму из-за диверсии под Джанкоем: что известно на данный момент. [Электронный ресурс] // URL: <https://sevastopol.su/news/obstanovka-v-krymu-iz-za-diversii-pod-dzhankoe-chno-izvestno-na-dannyu-moment>.

8. ПВО сбила 36 украинских БПЛА в Крыму: что известно об атаке 29 октября. [Электронный ресурс] // URL: <https://news.rambler.ru/army/51677861-pvo-sbila-36-ukrainskih-bpla-v-krymu-chno-izvestno-ob-atake-29-oktyabrya/>.

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ПРОЕКТ

Федерального закона

«О применении беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Глава 1. Общие положения

Статья 1. Сфера действия Федерального закона

Настоящий Федеральный закон определяет порядок применения беспилотных летательных аппаратов общего и стратегического назначений на территории Российской Федерации.

Статья 2. Правовое регулирование применения беспилотных летательных аппаратов общего и стратегического назначений на территории Российской Федерации

Правовое регулирование отношений, возникающих в процессе применения беспилотных летательных аппаратов общего и стратегического назначений на территории Российской Федерации, осуществляется в соответствии с Конституцией Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации в том числе с Евразийским экономическим союзом, действующим административным, гражданским, а также воздушным законодательством, и состоит из настоящего Федерального закона, других федеральных законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации и принимаемых в соответствии с ними законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации, локальных правовых актов органов местного самоуправления Российской Федерации.

Статья 3. Основные понятия

В настоящем Федеральном законе используются следующие основные понятия:

беспилотный летательный аппарат (далее – БПЛА) – управляемое летательное судно без экипажа, рассчитанное для полетов в атмосфере Земли, руководимое при помощи радиосвязи на удаленном расстоянии (в дистанционном

режиме), или самостоятельно, используя индивидуальный полетный план, за исключением модели воздушного судна (далее – квадрокоптер), массой от 0,25 килограмм и более, зарегистрированное в установленном порядке и имеющее лицензию на осуществление такой деятельности;

дистанционная беспилотная авиационная система – совокупность летательного судна и соответствующих элементов аппарата, которые эксплуатируются без пилота на борту;

единое воздушное пространство – пространство над территорией Российской Федерации, в том числе воздушное пространство над внутренними водами и территориальным морем, включая зону передвижения БПЛА;

заявитель – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, которому выдано разрешение (лицензия) на эксплуатацию БПЛА в воздушном пространстве Российской Федерации в целях осуществления коммерческой или предпринимательской, или иной экономической деятельности;

зона передвижения БПЛА общего назначения – высота полета 50-100 метров над уровнем земли, предназначенная для удовлетворения личных, просветительских, спортивных, научных и иных потребностей, в целях избежания столкновений с БПЛА стратегического назначения, выполняющие государственные задачи;

зона передвижения БПЛА стратегического назначения - высота полета 100 метров и выше над уровнем земли, предназначенная для удовлетворения публично-значимых интересов, в целях избежания столкновений с БПЛА общего назначения, выполняющие личные, просветительские, спортивные, научные и иные задачи;

модель воздушного судна (далее – квадрокоптер) – летательный аппарат, принадлежащий на праве собственности физическим лицам, весом не более 0,25 килограмм (250 грамм), которое не обладает функциями дистанционного управления и не имеет фото- и видеоаппаратуру, используемый для удовлетворения личных, просветительских, спортивных, научных и иных потребностей;

оператор беспилотного летательного аппарата общего назначения – представитель органа публичной власти, обратившегося лица (далее – заявитель), непосредственно осуществляющий управление БПЛА в дистанционном режиме, в целях удовлетворения частных интересов;

оператор беспилотного летательного аппарата специального назначения – должностное лицо органа публичной власти, имеющее специальную профессиональную подготовку, непосредственно осуществляющий управление БПЛА в дистанционном режиме, в целях удовлетворения публично-значимых интересов;

портал учета беспилотных летательных аппаратов – федеральный информационный ресурс, содержащий сведения о беспилотных летательных средствах, совершаемых в отношении их регистрационных действиях, регистрационные данные БПЛА и иные данные;

разрешительный порядок использования беспилотниками воздушного пространства – извещение заявителями и собственниками модели воздушного судна в оперативные органы (центры) Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации о плане и приобретении разрешения на использование воздушного пространства;

собственник модели воздушного судна – физическое лицо, использующее квадрокоптер, принадлежащий на праве собственности, весом не более 0,25 килограмм, которое не обладает функциями дистанционного управления и не имеет фото- и видеоаппаратуру, для удовлетворения личных потребностей;

специальная зона эксплуатации БПЛА – выделенный участок испытательных полетов, план которого согласован с центром Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации и администрацией соответствующего населенного пункта.

Статья 4. Выполнение полетов беспилотных летательных аппаратов иностранных государств в воздушном пространстве Российской Федерации

Выполнение полетов беспилотных летательных аппаратов иностранных государств в воздушном пространстве Российской Федерации допускается только по решению Правительства Российской Федерации после согласования с Президентом Российской Федерации.

Статья 5. Выполнение полетов беспилотных летательных аппаратов в соответствии с зонами передвижения БПЛА

Полеты БПЛА и моделей воздушных судов выполняются только в специальных зонах передвижения в соответствии со статьей 3 настоящего Федерального закона и законодательством Российской Федерации.

Глава 2. Беспилотные летательные аппараты

Статья 6. Беспилотные летательные аппараты общего назначения.

Беспилотные летательные аппараты должны обладать следующими требованиями:

- 1) иметь документ, удостоверяющий промышленное изготовление (сертификат, паспорт, выписка и т.д.);
- 2) иметь массу от 0,25 кг до 30 кг включительно и от 30 кг;
- 3) иметь разрешение на эксплуатацию БПЛА, выдаваемое Федеральным агентством воздушного транспорта (Росавиацией) и его территориальными органами, в соответствии с порядком организации полетов БПЛА общего назначения и правилами их выполнения.

Для эксплуатации БПЛА общего назначения заявитель представляет в территориальный орган Росавиации или путем электронной формы с использованием Единого портала государственных и муниципальных услуг следующий пакет документов:

- 1) заявление на эксплуатацию беспилотного летательного аппарата по форме, утвержденной Правительством Российской Федерации;
- 2) копию документа, удостоверяющий право собственности на распоряжение с БПЛА;
- 3) копию документа, удостоверяющий промышленное изготовление БПЛА;
- 4) копию документа, удостоверяющий безопасную эксплуатацию БПЛА (инструкцию);
- 5) фотография регистрируемого аппарата, вмещающая всю его площадь.

Заявление и соответствующие документы на предмет технических возможностей БПЛА рассматриваются в течение десяти рабочих дней, по результатам которого составляется заключение.

В случае соответствия по всем требованиям по применению БПЛА, в срок, не превышающий трех рабочих дней, составляется заключение с положительной оценкой, так же уведомляется лицо о допуске к эксплуатации и сведения передаются в Портал учета беспилотных летательных аппаратов.

Внесение сведений в Портал учета беспилотных летательных аппаратов является обязательной стадией для присвоения регистрационного опознавательного знака. За управление БПЛА, не поставленным на учет или не имеющим опознавательного знака, лицо несет ответственность в соответствии с административно-деликтным законодательством Российской Федерации.

Заявителю может быть отказано в выдаче заключения в случае:

- 1) представления заведомо ложных документов или документов не в полном объеме;

2) несоответствия летных возможностей БПЛА в результате проведенного технического осмотра.

На заявителя возлагается обязанность по уведомлению уполномоченного органа о различных изменениях, связанных с БПЛА и его собственником, для оперативного переоформления о допуске к эксплуатации БПЛА и внесения изменений в Портал учета беспилотных летательных аппаратов.

Переоформление и выдача нового заключения о допуске к эксплуатации БПЛА осуществляются в срок не более пяти рабочих дней со дня получения заявления, на время которого возможность использования БПЛА приостанавливается.

Статья 7. Беспилотные летательные аппараты специального назначения

Регулирование беспилотных летательных аппаратов специального назначения осуществляется в зависимости от классификации, утвержденной Правительством Российской Федерации.

Требования к беспилотным летательным аппаратам специального назначения, порядок их регистрации и допуска к эксплуатации устанавливаются Министерством обороны Российской Федерации.

Статья 8. Технический осмотр беспилотных летательных аппаратов

Находящиеся в эксплуатации на территории Российской Федерации беспилотные летательные аппараты подлежат техническому осмотру в соответствии с правилами и периодичностью проведения технического осмотра таких летательных аппаратов, установленными Правительством Российской Федерации.

Технический осмотр беспилотного летательного аппарата проводится специализированной организацией, определяемой Правительством Российской Федерации.

Учет сведений о результатах проведения технического осмотра беспилотных летательных аппаратов осуществляется с помощью единой автоматизированной системы технического осмотра беспилотных летательных средств.

После проведения технического осмотра беспилотных летательных аппаратов специализированной организацией выдается справка, содержащая сведения о соответствии или несоответствии беспилотного летательного аппарата безопасной воздушной эксплуатации.

Глава 3. Операторы беспилотных летательных аппаратов

Статья 9. Операторы беспилотных летательных аппаратов общего назначения

Состав операторов по эксплуатации беспилотных летательных аппаратов общего назначения зависит от вида, принципа движения, взлетного веса, дальности действия, целей применения БПЛА, а также требований к данным лицам.

Оператор беспилотного летательного аппарата общего назначения должен соответствовать следующим требованиям:

- 1) иметь гражданство Российской Федерации;
- 2) достигнуть возраста совершеннолетия;
- 3) быть дееспособным и годным к выполнению должностных обязанностей;
- 4) обладать специальной подготовкой и уровнем знаний по надлежащему применению БПЛА;
- 5) знать законодательство Российской Федерации по использованию воздушного пространства и привлечению к установленной ответственности;
- 6) иметь документ, подтверждающий право на дистанционное управление беспилотным летательным аппаратом после прохождения специального обучения и сдачи итоговой аттестации;
- 7) не иметь судимости либо уголовного преследования, в отношении которого прекращено по реабилитирующим основаниям;
- 8) не быть признанным судом недееспособным или ограниченно дееспособным;
- 9) не состоять на учете в наркологическом или психоневрологическом диспансере в связи с лечением от алкоголизма, наркомании, токсикомании, хронических и затяжных психических расстройств;
- 10) принимать меры для обеспечения безопасности жизни и здоровья граждан, защиты их прав и законных интересов, обеспечения сохранности имущества, находящегося в собственности граждан, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

Статья 10. Операторы беспилотных летательных аппаратов специального назначения

Состав операторов беспилотных летательных аппаратов специального назначения, основные требования к ним, порядок допуска к эксплуатации беспилотных летательных аппаратов определяются Министерством обороны Российской Федерации.

Глава 4. Основные права и обязанности собственников беспилотных летательных аппаратов

Статья 11. Права собственника беспилотного летательного аппарата

Собственник беспилотного летательного аппарата при эксплуатации воздушного судна имеет право на:

- 1) осуществление государственной регистрации беспилотного летательного аппарата;
- 2) выбор регистрационного подразделения для совершения регистрационных действий;
- 3) сохранение за собой присвоенного беспилотному летательному аппарату государственного регистрационного номера или передачу его с отчуждаемым беспилотным летательным аппаратом;
- 4) обращение в регистрационное подразделение с заявлением о совершении регистрационных действий с использованием единого портала государственных и муниципальных услуг;
- 5) получение государственных регистрационных знаков беспилотного летательного аппарата в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Статья 12. Обязанности собственника беспилотного летательного аппарата

Собственник беспилотного летательного аппарата при эксплуатации воздушного судна обязан:

- 1) обеспечивать соответствие технического состояния беспилотного летательного аппарата;
- 2) обеспечить информационную безопасность беспилотного летательного аппарата в процессе эксплуатации;
- 3) осуществлять техническое обслуживание беспилотного летательного аппарата в порядке, установленном уполномоченным федеральным органом исполнительной власти;
- 4) принимать меры по устранению причин происшествий с беспилотным летательным аппаратом;
- 5) принимать меры для обеспечения безопасности жизни и здоровья граждан, защиты их прав и законных интересов, обеспечения сохранности имущества, находящегося в собственности граждан, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

Глава 5. Компетенция федеральных органов исполнительной власти в области эксплуатации беспилотных летательных аппаратов

Статья 13. Полномочия федеральных органов исполнительной власти в области эксплуатации беспилотных летательных аппаратов

К полномочиям федеральных органов исполнительной власти в области эксплуатации беспилотных летательных аппаратов относятся:

- 1) установление порядка эксплуатации беспилотных летательных аппаратов на территории Российской Федерации;
- 2) утверждение технических требований и правил технической эксплуатации беспилотных летательных аппаратов на территории Российской Федерации;
- 3) утверждение требований безопасности к беспилотным летательным аппаратам;
- 4) установление порядка выдачи разрешения на эксплуатацию беспилотных летательных аппаратов;
- 5) установление требований к профессиональной подготовке и уровню знаний по надлежащему применению БПЛА заявителя и оператора БПЛА;
- 6) осуществление федерального государственного контроля (надзора) в области эксплуатации беспилотных летательных аппаратов;
- 7) осуществление полномочий, отнесенных настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами к компетенции федеральных органов исполнительной власти.

Правительство Российской Федерации определяет федеральный орган исполнительной власти по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области эксплуатации беспилотных летательных аппаратов – Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация).

Глава 6. Использование воздушного пространства

Статья 14. Государственное управление и контроль в области использования воздушного пространства беспилотными летательными аппаратами

Государственное управление и контроль в области использования воздушного пространства беспилотными летательными аппаратами общего и специального назначения возлагается на Министерство обороны Российской Федерации в соответствии с законодательством.

Использование беспилотных летательных аппаратов общего и специального назначения допускается при соблюдении необходимых мер безопасности только после получения соответствующего разрешения от органов Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации.

Беспилотные летательные аппараты общего назначения используют только специальную зону эксплуатации БПЛА.

Беспилотные летательные аппараты специального назначения используют как специальную зону эксплуатации БПЛА, так и единое воздушное пространство.

Статья 15. Порядок подачи заявок и выдачи разрешений на использование воздушного пространства Российской Федерации

Порядок подачи заявок и выдачи разрешений на использование воздушного пространства Российской Федерации беспилотными летательными аппаратами общего и специального назначения осуществляется согласно Правилам, утвержденные Правительством Российской Федерации.

Получение разрешения на использование воздушного пространства моделями воздушного судна (квадрокоптеры) не требуется.

Глава 7. Полеты беспилотных летательных аппаратов

Статья 16. Полеты беспилотных летательных аппаратов общего назначения

Беспилотные летательные аппараты общего назначения выполняют полеты в специальной зоне эксплуатации БПЛА, согласованной с органами Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации.

Статья 17. Полеты беспилотных летательных аппаратов специального назначения

Порядок допуска к полетам беспилотных летательных аппаратов специального назначения в специальной зоне эксплуатации БПЛА и едином воздушном пространстве определяется Министерством обороны Российской Федерации.

Статья 18. Полеты моделей воздушных судов

Полеты моделей воздушных судов выполняются на высоте до 50 метров, на безопасном расстоянии от людей и аэродромов, и при постоянном визуальном контакте с летательным аппаратом.

Статья 19. Безопасность полетов

Полеты беспилотных летательных аппаратов специального назначения, предполагающих совместное использование единого воздушного пространства с пилотируемыми воздушными судами, разрешаются только при условии обеспечения безопасности полетов этих воздушных судов.

Собственники моделей воздушных судов несут ответственность за безопасное использование аппаратов в соответствии с законодательством.

Статья 20. Требования к обеспечению информационной безопасности беспилотных летательных аппаратов в процессе их эксплуатации

Обеспечение информационной безопасности беспилотных летательных аппаратов в процессе их эксплуатации осуществляется собственником беспилотного летательного средства.

Беспилотный летательный аппарат должен быть оборудован специальным программным комплексом, обеспечивающим его защиту от неправомерного доступа и недопущение неправомерного воздействия на беспилотный летательный аппарат.

Доступ предоставляется только специализированному органу, определенному Правительством Российской Федерации.

Глава 8. Контроль за деятельностью заявителей

Статья 21. Контроль за соблюдением требований, установленных настоящим Федеральным законом

Контроль за соблюдением требований, установленных настоящим Федеральным законом, по общему назначению осуществляет Росавиация и территориальные органы, а по специальному назначению – Министерство обороны Российской Федерации.

Статья 22. Контроль за деятельностью заявителей, эксплуатирующих беспилотные летательные аппараты общего назначения

Контроль за деятельностью заявителей, эксплуатирующих беспилотные летательные аппараты общего назначения, осуществляется в форме проведения плановых и внеплановых проверок.

Плановые проверки заявителей, эксплуатирующих беспилотные летательные аппараты общего назначения, осуществляются не реже одного раза в два года. Внеплановые проверки осуществляются раз в год.

В случае нарушения заявителем, эксплуатирующим беспилотные летательные аппараты общего назначения, требований настоящего Федерального закона, Росавиация и территориальные органы вправе предупредить его о необходимости устранения выявленного нарушения в установленные сроки.

Глава 9. Ответственность в сфере эксплуатации беспилотных летательных аппаратов

Статья 23. Ответственность лиц, за нарушившие требования настоящего Федерального закона

Лица, нарушившие требования настоящего Федерального закона, несут ответственность в установленном административно-деликтным и иным законодательством порядке.

Лица обязаны возместить вред, причиненный при эксплуатации беспилотного летательного аппарата, если не докажет, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

Глава 10. Заключительные положения

Статья 24. Вступление в силу настоящего Федерального закона

Настоящий Федеральный закон вступает в силу со дня его официального опубликования.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ПРОЕКТ

Федерального закона

«О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части использования беспилотных воздушных судов»

Внести в Воздушный кодекс Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 12, ст. 1383; 2004, № 35, ст. 3607; № 45, ст. 4377; 2005, № 13, ст. 1078; 2006, № 30, ст. 3290, 3291; 2007, № 50, ст. 6245; 2009, № 29, ст. 3616; 2010, № 30, ст. 4014; 2011, № 7, ст. 901; 2012, № 31, ст. 4318; 2013, № 23, ст. 2882; № 27, ст. 3477; 2014, № 16, ст. 1830; № 30, ст. 4254; 2015, № 27, ст. 3957; № 29, ст. 4380) следующие изменения:

1) дополнить статью 32 пунктом 7 следующего содержания:

«7. Модель воздушного судна (далее – квадрокоптер) – летательный аппарат, принадлежащий на праве собственности физическим лицам, весом не более 0,25 килограмм (250 грамм), которое не обладает функциями дистанционного управления и не имеет фото- и видеоаппаратуру, используемый для удовлетворения личных, просветительских, спортивных, научных и иных потребностей.»;

2) дополнить статью 33 пунктом 3.3 следующего содержания:

«3.3. Сведения, подлежащие государственному учету федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере гражданской авиации, вносятся в Портал учета беспилотных летательных аппаратов – федеральный информационный ресурс, содержащий сведения о беспилотных летательных средствах, совершаемых в отношении их регистрационных действиях, регистрационные данные БПЛА и иные данные.»;

3) дополнить статью 34 пунктом 7 следующего содержания:

«7. За управление беспилотным летательным аппаратом, не поставленным на учет или не имеющим опознавательного знака, лицо несет ответственность в соответствии с административно-деликтным законодательством Российской Федерации.»;

4) дополнить главу V статьей 37.3 следующего содержания:

«Статья 37.3. Обеспечение информационной безопасности беспилотных летательных аппаратов

Обеспечение информационной безопасности беспилотных летательных аппаратов в процессе их эксплуатации осуществляется собственником беспилотного летательного средства.»;

5) дополнить главу VIII статьей 57.1 следующего содержания:

«Статья 57.1. Виды операторов беспилотных летательных аппаратов

Операторы беспилотных летательных аппаратов в зависимости от назначения такого аппарата классифицируются на общие и специальные назначения.»;

б) дополнить статью 68 абз. 2 следующего содержания:

«Беспилотные летательные аппараты выполняют полеты в специальной зоне передвижения БПЛА в соответствии со своим назначением.».

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ПРОЕКТ

Федерального закона

«О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях»

(Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст. 1; № 30, ст. 3029; № 44, ст. 4295; 2003, № 27, ст. 2700, 2708, 2717; № 46, ст. 4434; № 50, ст. 4847; 2004, № 31, ст. 3229; № 34, ст. 3533; № 44, ст. 4266; 2005, № 1, ст. 13, 40, 45; № 13, ст. 1075, 1077; №19, ст. 1752; № 27, ст. 2719, 2721; № 30, ст. 3104, 3131; № 50, ст. 5247; № 52, ст. 5574; 2006, № 1, ст. 4; № 2, ст. 172; № 6, ст. 636; № 17, ст. 1776; № 18, ст. 1907; № 19, ст. 2066; № 31, ст. 3438; № 45, ст. 4641; № 50, ст. 5281; № 52, ст. 5498; 2007, № 16, ст. 1825; № 20, ст. 2367; № 26, ст. 3089; № 30, ст. 3755; № 31, ст. 4007, 4008; № 41, ст. 4845; № 46, ст. 5553; № 50, ст. 6246; 2008, № 20, ст. 2251, 2259; № 30, ст. 3604; № 49, ст. 5745; № 52, ст. 6235, 6236; 2009, № 7, ст. 777; № 23, ст. 2759; № 26, ст. 3120, 3132; № 29, ст. 3597, 3642; № 30, ст. 3739; № 48, ст. 5711, 5724; № 52, ст. 6412; 2010, № 1, ст. 1; № 19, ст. 2291; № 21, ст. 2525; № 23, ст. 2790; № 27, ст. 3416; № 30, ст. 4002, 4006, 4007; № 31, ст. 4158, 4164, 4193, 4206, 4207, 4208; № 41, ст. 5192; 2011, № 1, ст. 10, 23; № 15, ст. 2039; № 17, ст. 2310; № 19, ст. 2714, 2715; № 23, ст. 3260; № 27, ст. 3873; № 29, ст. 4290; № 30, ст. 4585, 4590, 4598, 4600, 4601, 4605; № 45, ст. 6334; № 46, ст. 6406; № 47, ст. 6602; № 48, ст. 6728; № 49, ст. 7025, 7061; № 50, ст. 7342, 7345, 7346, 7351, 7355, 7362, 7366; 2012, № 6, ст. 621; № 10, ст. 1166; № 18, ст. 2128; № 24, ст. 3069, 3082; № 29, ст. 3996; № 31, ст. 4320, 4322, 4330; № 47, ст. 6402, 6403, 6404, 6405; № 49, ст. 6757; № 53, ст. 7577, 7602; 2013, № 14, ст. 1666; № 19, ст. 2323, 2325; № 26, ст. 3207, 3208, 3209; № 27, ст. 3454, 3469, 3470, 3477; № 30, ст. 4025, 4029, 4030, 4031, 4032, 4034, 4036, 4040, 4044, 4082; № 31, ст. 4191; № 43, ст. 5445, 5452; № 44, ст. 5624, 5643; № 48, ст. 6161, 6163, 6165; № 49, ст. 6327, 6343; № 51, ст. 6683, 6685, 6695, 6696; № 52, ст. 6961, 6980, 6986, 6994, 7002; 2014, № 6, ст. 557, 566; № 11, ст. 1096; № 14, ст. 1562; № 19, ст. 2302, 2306, 2310, 2317, 2324, 2326, 2327, 2335; № 26, ст. 3366, 3379; № 30, ст. 4211, 4214, 4218, 4228, 4256, 4259, 4264; № 42, ст. 5615; № 43, ст. 5799; № 48, ст. 6636, 6638, 6643, 6651; № 52, ст. 7548, 7550, 7557; 2015, № 1, ст. 29, 35, 67, 74, 83, 85; № 10, ст. 1405, 1416; № 13, ст. 1811; № 21, ст. 2981; № 27, ст. 3945, 3950; № 29, ст. 4354, 4374, 4376, 4391; № 41, ст. 5629; № 44, ст. 6046; № 45, ст. 6205, 6208; № 48, ст. 6706, 6710, 6716; № 51, ст. 7249, 7250; 2016, № 1, ст. 11, 59, 63, 84; № 10, ст. 1323; № 11, ст. 1481, 1490, 1491; № 18, ст. 2514; № 23, ст. 3285; № 26, ст. 3871, 3876, 3877, 3884, 3887; № 27, ст. 4160, 4164, 4183, 4197, 4205, 4206, 4223, 4238, 4251, 4259, 4286, 4291, 4305; № 28, ст. 4558; № 50, ст. 6975; 2017, № 1, ст. 12, 31; № 9, ст. 1278; № 11, ст.

1535; № 17, ст. 2456, 2457; № 18, ст. 2664; № 22, ст. 3069; № 23, ст. 3227; № 24, ст. 3487; № 30, ст. 4455; № 31, ст. 4738, 4812, 4814, 4815, 4816, 4827, 4828; № 47, ст. 6844, 6851; № 52, ст. 7919, 7937; 2018, № 1, ст. 21, 30, 35, 36; № 7, ст. 973; № 30, ст. 4555; № 31, ст. 4825, 4826, 4828, 4851; № 41, ст. 6187; № 42, ст. 6378; № 45, ст. 6832; № 47, ст. 7125, 7128; № 53, ст. 8436, 8447; 2019, № 6, ст. 465; № 10, ст. 893; № 12, ст. 1216, 1217, 1218, 1219; № 16, ст. 1820; № 18, ст. 2220; № 22, ст. 2670; № 25, ст. 3161; № 27, ст. 3536) следующие изменения:

1) дополнить статью 11.4 частью 3 следующего содержания:

«3. Нарушение пользователем воздушного пространства зон передвижения беспилотных летательных аппаратов общего и специального назначения и собственниками моделей воздушных судов без обеспечения безопасности полетов этих воздушных судов, -

влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от пятидесяти тысяч до ста тысяч рублей; на должностных лиц - от ста пятидесяти тысяч до трехсот тысяч рублей; на юридических лиц - от пятисот тысяч до одного миллиона рублей или административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток.»;

2) дополнить статью 11.5 частью 10 следующего содержания:

«10. Нарушение информационной безопасности беспилотных летательных аппаратов в процессе их эксплуатации или повреждение специального программного комплекса, обеспечивающий защиту от неправомерного доступа и недопущение неправомерного воздействия на беспилотный летательный аппарат, за исключением случаев, предусмотренных законом, -

влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от трех тысяч до пяти тысяч рублей; на должностных лиц - от пяти тысяч до десяти тысяч рублей; на юридических лиц - от двадцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей.».

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

ПРОЕКТ Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Статья 1

Внести в Постановление Правительства РФ от 25.05.2019 № 658 «Об утверждении Правил государственного учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,15 килограмма до 30 килограммов, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации» следующие изменения:

1) дополнить пункт 2 пунктом 2.1. следующего содержания:

«2.1. Использование беспилотных летательных аппаратов общего и специального назначения допускается при соблюдении необходимых мер безопасности только после получения соответствующего разрешения от органов Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации.»;

2) дополнить пункт 4 пунктом 4.1. следующего содержания:

«4.1. Министерство обороны Российской Федерации осуществляет государственное управление и контроль в области использования воздушного пространства беспилотными летательными аппаратами общего и специального назначения в соответствии с законодательством Российской Федерации.»;

3) дополнить пункт 8 пунктом 8.1. следующего содержания:

«8.1. Для постановки беспилотного летательного аппарата на государственный учет необходимо пройти технический осмотр в соответствии с правилами и периодичностью проведения технического осмотра таких летательных аппаратов, установленными Правительством Российской Федерации.».

Статья 2

Внести изменения в Постановление Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» в части:

1) определения классификации беспилотных летательных аппаратов в зависимости от вида, принципа движения, дальности действия, целей применения и т.д.;

2) определения полетов беспилотных летательных аппаратов иностранных государств в воздушном пространстве Российской Федерации.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

ПОЯНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к проекту Федерального закона

«О применении беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Внедрение БПЛА в различных сферах является весьма необходимой тенденцией совершенствования деятельности государственных органов для реализации наблюдения за промышленными объектами, аэрофотосъёмки, мониторинга чрезвычайных ситуаций, картографии, дорожного движения и экологии. Вся информация приобретается автономным путём даже из малодоступных зон, не сопровождаясь опасностью для жизни и здоровья человека, при этом в материальном плане применение БПЛА существенно ниже, чем при эксплуатации пилотируемых аппаратов.

В связи с этим, использование беспилотных летательных аппаратов считается более действенным способом, нежели человеческий ресурс. Однако не бывает так, что использование инновации в государстве происходит, а законодательного регулирования нет.

В Российской Федерации применение БПЛА формируется на установленном разрешительном порядке и регламентируется в большинстве случаев подзаконными актами. Ключевая проблема заключается в том, что в момент эксплуатации БПЛА предмет правового регулирования актов распространяется не на все возникающие вопросы. То есть достигнутый цифровой и стратегический результат есть, а развитие законодательной базы находится в процессе совершенствования.

Мы предлагаем разработку проекта Федерального закона «О применении беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», в рамках которого будут определены положения, касающиеся:

1. правового регулирования применения беспилотных летательных аппаратов общего и стратегического назначений на территории Российской Федерации;
2. ключевых понятий и сферы действия Федерального закона;
3. определения порядка выполнения полетов беспилотных летательных аппаратов иностранных государств в воздушном пространстве Российской Федерации;

4. определения порядка выполнения полетов беспилотных летательных аппаратов в соответствии с зонами передвижения беспилотных летательных аппаратов;
5. определения порядка технического осмотра беспилотных летательных аппаратов;
6. операторов беспилотных летательных аппаратов;
7. основных прав и обязанностей собственников беспилотных летательных аппаратов;
8. компетенции федеральных органов исполнительной власти в области эксплуатации беспилотных летательных аппаратов;
9. использования воздушного пространства;
10. безопасности полетов;
11. контроля за деятельностью заявителей;
12. ответственности в сфере эксплуатации беспилотных летательных аппаратов.

Так же ввиду предложенных нами нововведений, необходимо внести изменения в Воздушный кодекс Российской Федерации в части использования беспилотных воздушных судов, а именно:

- 1) дополнить статью 32 пунктом 7;
- 2) дополнить статью 33 пунктом 3.3;
- 3) дополнить статью 34 пунктом 7;
- 4) дополнить главу V статьей 37.3;
- 5) дополнить главу VIII статьей 57.1;
- 6) дополнить статью 68 абз. 2.

Предлагаем дополнить существующие составы административных правонарушений новыми за умышленное нарушение пользователем воздушного пространства зон передвижения беспилотных летательных аппаратов общего и специального назначения и собственниками моделей воздушных судов без обеспечения безопасности полетов этих воздушных судов, а также за умышленное нарушение информационной безопасности беспилотных летательных аппаратов в процессе их эксплуатации или повреждение специального программного комплекса, обеспечивающий защиту от неправомерного доступа и недопущение неправомерного воздействия на беспилотный летательный аппарат, за исключением случаев, предусмотренных законом.

Внести дополнения в Постановление Правительства РФ от 25.05.2019 № 658 «Об утверждении Правил государственного учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,15 килограмма до 30 килограммов, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации» так же представляется необходимым:

- 1) дополнить пункт 2 пунктом 2.1;
- 2) дополнить пункт 4 пунктом 4.1;
- 3) дополнить пункт 8 пунктом 8.1.

Определить классификацию беспилотных летательных аппаратов в зависимости от вида, принципа движения, дальности действия, целей применения и т.д., определить полеты беспилотных летательных аппаратов иностранных государств в воздушном пространстве Российской Федерации необходимо посредством внесения изменений в Постановление Правительства РФ от 11 марта 2010г. № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации».

Законодательство в сфере административно-правового регулирования использования БПЛА не доработано, имеет существенные пробелы и требует систематизации для решения не только личных вопросов, а и в целях качества улучшения работ государственных органов и обороны.

Соответственно, реализация проекта Федерального закона «О применении беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» позволит:

1. усовершенствовать нормативно-правовое регулирование исследуемой сферы общественных отношений, способствующее эффективной их реализации, в целях значительного сокращения количества бюджетных ассигнований на реализацию программных мероприятий в сфере профилактики правонарушений и достижения определённых качественных показателей по снижению уровня правонарушений в Российской Федерации и её субъектах;

2. усовершенствовать урегулирование правоотношений, возникающих, изменяющихся и прекращающихся в сфере эксплуатации беспилотных летательных аппаратов, а также в сфере выявления, изучения, анализа, устранения (минимизации) причин и условий, способствующих совершению правонарушений;

3. предусмотреть развитие и совершенствование нормативной базы в сфере использования беспилотных воздушных судов, обеспечение внедрения новых необходимых механизмов регулирования правоотношений в сфере использования беспилотных воздушных судов.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

ПЕРЕЧЕНЬ

законов Российской Федерации и законов РСФСР, федеральных конституционных законов, федеральных законов и иных нормативных правовых актов РСФСР и Российской Федерации, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с принятием Федерального закона «О применении беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

В связи с принятием проекта федерального закона «О применении беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» не потребуется признания утратившими силу, приостановления, изменения или принятия законов Российской Федерации и законов РСФСР, федеральных конституционных законов, федеральных законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации и РСФСР. Принятие законопроекта не повлияет на реализацию основных мероприятий и достижение показателей государственных программ Российской Федерации.

В связи с принятием Федерального закона «О применении беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» дополнению подлежат Воздушный кодекс Российской Федерации и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части использования беспилотных летательных аппаратов, а также отдельные положения законодательных актов Российской Федерации.

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ

Проекта Федерального закона

«О применении беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Принятие Федерального закона «О применении беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» не потребует дополнительных финансовых расходов из федерального бюджета.