

**ПРАВОВОЕ ПРОСВЕЩЕНИЕ ДЕТЕЙ И МОЛОДЕЖИ В
ВОПРОСАХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ ГРАЖДАНСКИХ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

Белякова Светлана Валерьевна¹,

к.юр.н, доцент, учитель
обществознания и права ТОГАОУ «Мичуринский лицей»,

г. Мичуринск, Россия,

Колотова Александра Сергеевна²,

магистр прикладной информатики,

педагог дополнительного образования

МБОУ ДО «Центр краеведения и туризма»,

г. Мичуринск, Россия,

Трунов Артем Дмитриевич³,

обучающийся

ТОГАОУ «Мичуринский лицей»

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению вопросов правовой регламентации приобретения и регистрации беспилотников, осуществления полетов и установления юридической ответственности за нарушение правил безопасности эксплуатации воздушных судов, исследованию пробелов и коллизий в правовом регулировании сферы беспилотных гражданских воздушных судов, правовому просвещению детей и молодежи в вопросах приобретения и правомерного использования беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 до 30 кг.

¹ Белякова С.В. belsvet170@mail.ru

² Колотова А.С. aleks.kolotova@yandex.ru

³ Трунов А.Д. trunovaloseva77@gmail.com

Ключевые слова: беспилотное воздушное судно; беспилотное гражданское воздушное судно; беспилотный летательный аппарат; воздушное законодательство.

Беспилотные воздушные суда (БВС) становятся все более популярными в современной жизни. В связи с этим актуальны вопросы правовой регламентации приобретения и учета беспилотников, осуществления полетов и установления мер ответственности, а также своевременного осуществления правового просвещения детей и молодежи.

В ходе работы были изучены международные и российские нормативные правовые акты, регламентирующие вопросы, связанные с использованием БВС.

Следует отметить, что Конвенция о международной гражданской авиации (ст.3) вполне обоснованно разграничивает понятия «гражданские воздушные суда» и «государственные воздушные суда», к которым относит суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах. «Беспилотным воздушным судном», согласно ст. 8 указанной Конвенции, является воздушное судно, способное совершать полеты без пилота [1].

Основной нормативный правовой акт в воздушном законодательстве Российской Федерации – Воздушный кодекс РФ, закрепляет базовые понятия в данной сфере. Так, ст.32 раскрывает значение понятия «беспилотное воздушное судно» – это воздушное судно, управляемое, контролируемое в полете пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна (внешний пилот) [3]. В специальной литературе часто употребляется понятие «беспилотный летательный аппарат (БПЛА)». Однако, при этом, нормативного закрепления данного понятия в актуальном воздушном законодательстве не содержится.

Правила учета беспилотных гражданских воздушных судов [6], Административный регламент по учету беспилотных гражданских воздушных судов относят к «беспилотным гражданским воздушным судам» – воздушные суда с максимальной взлетной массой от 0,25 кг до 30 кг, ввезенные в Российскую Федерацию или произведенные в Российской Федерации [8]. Однако указанные документы, с нашей точки зрения, неправомерно отождествляют такие понятия, как «беспилотные воздушные суда» и «беспилотные гражданские воздушные суда» (всего лишь являющиеся разновидностью БВС для использования в гражданской жизни и с определенно-

ограниченной массой). Очевидно, понятие «беспилотное гражданское воздушное судно» (БГВС) должно употребляться самостоятельно в отношении беспилотных воздушных судов, отвечающих определенным признакам.

Беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой от 0,25 кг до 30 кг, ввезенные в Российскую Федерацию или произведенные в Российской Федерации, подлежат учету в порядке, определенном Правительством РФ. В отношении таких летательных аппаратов установлено, что в течение 10 дней с момента приобретения или ввоза на территорию страны беспилотника его владелец представляет в Федеральное агентство воздушного транспорта заявление о постановке БВС на учет с приложением фотографии этого судна. Если судно было изготовлено самостоятельно, то заявление нужно подать до начала использования беспилотника. До начала выполнения полетов на беспилотник нужно нанести присвоенный ему учетный номер. Исключение составляют лишь беспилотники, временно ввозимые иностранцами для участия в соревнованиях по авиамодельному спорту.

Сфера использования и применения БВС в гражданской жизни с каждым годом растет. Во время стихийных бедствий, пандемий и каких-либо чрезвычайных ситуаций, в условиях ограничения передвижения использование таких дронов может стать альтернативой для многих служб – спасательных, доставки продуктов и медикаментов, мониторинга ситуации.

Военное применение БВС также стало настолько масштабным, что разработка новых моделей военного назначения все чаще состоит в конструировании беспилотного летательного средства с новыми функциональными возможностями. Среди многих областей, в которых БВС стали действительно неотъемлемой частью – это аэрофотосъемка и аэровидеосъемка.

Успешное добавление новшеств в эти устройства, позволили оснащать их высококачественными и даже профессиональными камерами.

Мобильность и маневренность этих устройств делают их очень удобными для множества других дополнительных действий. Например, способные летать как в помещении, так и на улице, их используют для наблюдения за территориями и объектами, в том числе и в шпионских целях, в противоправных и мошеннических махинациях.

С помощью дронов осуществляется разведывательная деятельность, оценивается уровень загрязненности и радиоактивности воздуха, почвы, производится охрана военных объектов и даже доставка боеприпасов. В начале августа 2020г. стало известно о том, что Росреестр использует беспилотные летательные аппараты для поиска нарушителей земельного законодательства.

При этом, в соответствии со ст. 8 Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., никакое воздушное судно, способное совершать полеты без пилота, не производит полета без пилота над территорией другого государства без специального разрешения этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения. Каждое государство обязано при полете воздушного судна без пилота в районах, открытых для гражданских воздушных судов, обеспечить такой контроль этого полета, который позволял бы исключить опасность для гражданских воздушных судов [1].

По мнению аналитиков, законодательство в России не учитывает такие особенности полетов БВС, как дистанционное управление, автономные полеты, сверхнизкие высоты, полеты над людьми [8].

Еще одной проблемой развития «эры беспилотников» исследователи назвали их общественное неприятие: люди не понимают, кто управляет БВС, опасаются слежки, вторжения в личное пространство, многим просто не нравится шум, который издают беспилотники [9].

В соответствии с п.5 ст.32 Воздушного кодекса РФ, любой дрон, коптер или авиамодель считается беспилотным воздушным судном (БВС), а тот, кто управляет им – внешним пилотом [3].

3 февраля 2020 г. Правительство РФ приняло новое постановление, в соответствии с которым владельцы коптеров и других БГВС массой от 0,25 до 30 кг теперь могут запускать их без получения разрешения на полет при соблюдении определенных условий [6].

При полете над населенным пунктом необходимо получить разрешение от органов местного самоуправления. Получение разрешения на использование БГВС предполагает предоставление имени, телефона, адреса и ИНН владельца. Также следует указать технические характеристики и дополнительную информацию о летательном аппарате. Предоставление каких-либо данных о прохождении обучения не требуется.

Вопрос обучения – один из самых злободневных в гражданской беспилотной авиации. Новый вид авиации уже активно применяется, его развитие происходит быстрыми темпами, но управляющие беспилотными авиационными системами люди до сих пор не проходят полноценного обучения перед началом использования своего БГВС. Если вдруг использование беспилотника повлекло причинение вреда здоровью или смерть человека, – в этом случае владельцу БГВС будет грозить серьезная юридическая ответственность.

При отсутствии разрешения на использование воздушного пространства лицо, осуществлявшее запуск беспилотного воздушного судна, привлекается к административной ответственности по ч. 2 ст. 11.4 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях за нарушение правил использования воздушного пространства [2].

Исходя из вышесказанного, физическое или юридическое лицо, планирующее осуществлять запуски БГВС, должно знать и выполнять правила и процедуры, установленные воздушным законодательством Российской Федерации в сфере использования воздушного пространства. В соответствии с п. 5 ст. 11.5 КоАП РФ управление воздушным судном, не прошедшим государственной регистрации, либо не поставленным на государственный учет, либо не имеющим государственного и регистрационного опознавательных

знаков, либо не имеющих учетного опознавательного знака, влечет наложение административного штрафа в размере от двух тысяч до двух тысяч пятисот рублей или лишение права управления воздушным судном на срок до одного года [2].

Помимо этого необходимо соблюдать положения Воздушного кодекса РФ и Федеральные правила использования воздушного пространства РФ, утвержденные постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 № 138, за нарушение которых предусмотрена не только административная, но и уголовная ответственность [4].

В ближайшее время ведущее направление развития БГВС – повышение их интеллектуальных способностей. Примером этого могут служить наработки в области слежения за выбранным объектом, создание средств автоматического построения траектории движения и ее изменения, в зависимости от смены обстоятельств окружающей среды.

Количество беспилотников растёт с каждым днём, и их распространение может вызвать немало проблем. БГВС открыли людям новые возможности в совершенно неожиданных сферах, но общество оказалось не готово к тому, что по улицам города будут летать десятки автоматизированных роботов, выполняющих самые разные операции.

Как уже отмечалось, ключевая проблема беспилотников связана со злоумышленниками. Как и везде, в этой сфере есть свои мошенники, «взломщики» и прочие преступники, стремящиеся получить выгоду любым незаконным способом. В настоящее время уже представляется возможным перехватить сигнал находящихся рядом дронов, «взломать» их по беспроводному соединению и получить контроль над управлением и камерой чужого дрона.

Итак, подводя итог нашей работы, можно сделать вывод, что, несмотря на доступность для покупки и эксплуатации, беспилотные воздушные суда (БВС) имеют большое видовое разнообразие и представляют собой сложные технические средства. Следует осознавать, что БВС – это не игрушка, а

серьезный летательный аппарат с широкими возможностями его использования в различных сферах, как в гражданской жизни, так и в военной сфере, а лицо, управляющее БВС, независимо от его массы, является полноценным внешним пилотом. Вопросы обучения и подготовки внешних пилотов, допуска их к управлению даже легкими БВС – задача, которую еще предстоит решать на законодательном уровне.

В настоящее время сфера воздушного законодательства формируется и развивается, и, в целом, вопросы регламентации эксплуатации БВС в нём отражены. Однако существуют отдельные пробелы, неурегулированности и разночтения в применяемой специальной терминологии. В частности, считаем обоснованным законодательное закрепление таких понятий, как «беспилотное воздушное судно (БВС)», «беспилотное гражданское воздушное судно (БГВС)», а также введение в оборот такого понятия как «государственное беспилотное воздушное судно (ГБВС)» как воздушное судно, используемое военными, таможенными, спасательными, полицейскими и иными государственными службами. Считаем, что в регулировании сферы БВС законодательство не должно иметь юридических неточностей и многообразных трактовок.

Также, в обязательном порядке, вопросы приобретения и использования БГВС должны более четко регламентироваться российским законодательством. Создание государственной правовой основы для беспилотных гражданских воздушных судов должно ориентироваться на терминологию и правовые нормы, содержащиеся в международных нормативных актах, в том числе документах, разработанных Международной организацией гражданской авиации, обобщающей опыт развития беспилотной авиации с момента ее появления. Тем не менее, с учетом формирующегося нормативного законодательства в сфере беспилотной авиации, предлагаем применять терминологию, используемую в документах Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации) в отношении беспилотников с максимальной взлетной массой от 0,25 кг до 30 кг – беспилотные гражданские

воздушные суда (БГВС), как наиболее верно отражающую технические характеристики и предназначение группы беспилотных летательных аппаратов, используемых исключительно в гражданской жизни – дронов, коптеров, авиамodelей и т.п.

Как представляется, необходимо такое нормативное правовое регулирование, которое будет соответствовать современным реалиям, и регулировать права и обязанности владельцев и пользователей беспилотников, устанавливая режим их правовой ответственности, и гарантировать полную защищенность частной жизни граждан, которые имеют право на безопасность, конфиденциальность, неприкосновенность частной жизни, семейную и личную тайну.

Еще одним важным аспектом предстоящей работы видится регулирование участия в полетах БГВС и ответственности несовершеннолетних. Необходимо законодательно обозначить возрастной ценз для начала эксплуатации беспилотных гражданских воздушных судов. Возможно, следует обратить свое внимание на опыт зарубежных стран, где до достижения восемнадцатилетнего возраста эксплуатация беспилотников возможна только в присутствии совершеннолетних граждан.

В связи со стремительным развитием сферы беспилотных полетов сегодня является актуальным осуществление раннего правового просвещения и воспитания обучающихся школ, студентов образовательных организаций среднего профессионального и высшего образования, осуществление просветительской деятельности в СМИ, социальных сетях, образовательных организациях. Только благодаря таким мерам будет возможным законное и безопасное широкое использование беспилотных гражданских воздушных судов на территории нашего государства.

Список литературы

1. Конвенция о международной гражданской авиации, подписанная в г. Чикаго 7 декабря 1944 г. (с изменениями на 26.10.1990) [сайт]:

Информационно-правовое обеспечение «Гарант» <http://base.garant.ru/2540490/>
(дата обращения: 20.03.2021).

2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 23.06.2020) // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 1 (ч. 1). – Ст. 1.

3. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 08.06.2020) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2021) [сайт]: СПС «Консультант Плюс»: Законодательство: Версия Проф. http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744/ (дата обращения: 18.03.2021).

4. Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 (ред. от 02.12.2020) [сайт]: СПС «Консультант Плюс»: Законодательство: Версия Проф. http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744/ (дата обращения: 22.03.2021).

5. О внесении изменений в Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации»: Постановление Правительства РФ от 03.02.2020 № 74 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2020. – №14. – Ст.1649.

6. Об утверждении Правил учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 до 30 кг, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 25.05. 2019 г. № 658 [Электронный ресурс] // СПС «Консультант Плюс»: Законодательство: Версия Проф. – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.03.2021).

7. Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации»: Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 (ред. от 02.12.2020) [сайт]: Информационно-правовое

обеспечение «Гарант» http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_98957/
(дата обращения: 20.03.2021).

8. Информация Министерства транспорта РФ от 18 октября 2017 г. «Информационный бюллетень о порядке использования воздушного пространства Российской Федерации беспилотными воздушными судами» [сайт]: Информационно-правовое обеспечение «Гарант» <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71699346/#review> (дата обращения: 24.03.2021).

9. Мобильные приложения для бизнеса. Обзор TAdviser [сайт]: TAdviser <https://www.tadviser.ru/index.php/> (дата обращения: 24.03.2021).

UDC 34.096

**LEGAL EDUCATION OF CHILDREN AND YOUTH IN THE USE OF
UNMANNED CIVIL AIRCRAFT**

Belyakova Svetlana Valeryevna,

Ph.D., Associate Professor,

teacher social science and law

TOGAOU «Michurinsky Lyceum»,

Michurinsk, Russia

Kolotova Alexandra Sergeevna,

Master of Applied Informatics,

additional education teacher

MBOU DO «Center for Local History and Tourism»,

Michurinsk, Russia,

Trunov Artem Dmitrievich,

student of TOGAOU «Michurinsky Lyceum»,

Michurinsk, Russia

Annotation. The article is devoted to the consideration of the issues of legal regulation of the acquisition and registration of drones, the implementation of flights and the establishment of legal liability for violations of the safety rules of aircraft operation, the study of gaps and conflicts in the legal regulation of the sphere of unmanned civil aircraft, legal education of children and young people in the acquisition and lawful use of unmanned civil aircraft with a maximum take-off weight of 0.25 to 30 kg.

Key words: unmanned aerial vehicle; unmanned civil aircraft; unmanned aerial vehicle; air legislation.