

Оригинальная статья / Original article

<https://doi.org/10.31429/20785836-13-4-29-37>



ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПОЛЕТОВ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ: ПЕРСПЕКТИВЫ, НОВАЦИИ, ПРОБЛЕМЫ

Л.В. Зарапина*¹, Н.Ю. Белокопытова²

¹ФГБОУ «Российский государственный университет правосудия»
(Новочерёмушкинская ул., д. 69, г. Москва, Россия, 117418)

²Пятигорский институт (филиал) ФГАО ВО «Северо-Кавказский федеральный университет»
(40 лет Октября пр., д. 56, г. Пятигорск, Россия, 357500)

Ссылка для цитирования: Зарапина Л.В., Белокопытова Н.Ю. Правовое регулирование полетов беспилотных летательных аппаратов: перспективы, новации, проблемы. *Юридический вестник Кубанского государственного университета*. 2021;13(4):29–37. <https://doi.org/10.31429/20785836-13-4-29-37>

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

Зарапина Лидия Владимировна*, кандидат юридических наук, доцент кафедры гражданского права ФГБОУ «Российский государственный университет правосудия»

Адрес: Новочерёмушкинская ул., д. 69, г. Москва, Россия, 117418

Тел.: +7 (495) 332-53-29

E-mail: ouf@rsuj.ru

Конфликт интересов. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Финансирование. Исследование не имело спонсорской поддержки (собственные ресурсы).

Статья поступила в редакцию: 06.10.2021

Статья принята к печати: 06.11.2021

Дата публикации: 29.12.2021

Аннотация: Целью данной статьи является исследование нормативно-правового регулирования правового статуса нового для российского законодательства объекта прав – беспилотных летательных аппаратов. Для достижения указанной цели ставятся такие задачи, как анализ содержания понятия «беспилотный летательный аппарат» и его отграничение от терминов «дрон», «квадрокоптер»; рассмотрение проблем правового регулирования процедуры государственной регистрации беспилотных летательных аппаратов в России; исследование зарубежного опыта и практики правового регулирования эксплуатации беспилотных летательных аппаратов. В статье использованы современные методы научного познания такие, как общенаучные и частно-научные методы исследования, которые в совокупности позволили охарактеризовать правовой статус беспилотных летательных аппаратов и выявить правовые проблемы эксплуатации указанных объектов на российской территории.

Новизна исследования предопределяется новизной самого объекта прав – беспилотных летательных аппаратов, впервые получивших законодательное признание в России. К результатам исследования можно отнести формулирование научно-практических предложений по совершенствованию нормативно-правового регулирования эксплуатации беспилотных летательных аппаратов в России с учетом сложившейся юридической практики в зарубежных странах.

Исследование сопровождается выводами, вытекающими из анализа законодательного регулирования использования беспилотных летательных аппаратов как объектов прав. Сформулированы предложения о целесообразности снизить массу беспилотных летательных аппаратов, которые подлежат учету и регистрации (ниже 30 килограммов), поскольку это может снизить риск получения серьезных травм при потере управления ими; предложено ввести страхование для коммерческих съёмок (по примеру Великобритании), но страхование не должно отрицательно сказываться на деятельности и доходах населения; разработано предложение ведении отдельного сайта, который будет посвящен правовому регулированию полетов беспилотных

летательных аппаратов, направленного на повышение уровня правосознания со стороны населения, а также осуществлять учет и регистрацию аппаратов через данный портал, например, как во Франции; предложено ввести запрет на полеты беспилотных летательных аппаратов не только над местами, где проводятся публичные мероприятия, официальные спортивные соревнования, но и над местами жительства обычных граждан (за исключением случаев, когда беспилотный летательный аппарат принадлежит гражданину, а съемка проводится исключительно над его территорией). Такие изменения необходимо внести в пункт 52.1 Федеральных Правил использования воздушного пространства Российской Федерации.

Ключевые слова: использование воздушного пространства, беспилотный летательный аппарат, правовой статус беспилотного летательного аппарата, законодательное регулирование.

LEGAL REGULATION OF FLIGHTS OF UNMANNED AERIAL VEHICLES: PROSPECTS, INNOVATIONS, PROBLEMS

Lydia V. Zarapina^{*1}, Natalia Yu. Belokopytova²

¹ FGBOU "Russian State University of Justice"

(Novocheremushkinskaya str., 69, Moscow, Russia, 117418),

²Pyatigorsk Institute (branch) FGAO VO "North Caucasus Federal University"

(40 years of October ave., 56, Pyatigorsk, Russia, 357500)

Link for citation: Zarapina L.V., Belokopytova N.Yu. Legal regulation of flights of unmanned aerial vehicles: prospects, innovations, problems. *Legal Bulletin of the Kuban State University*. 2021;13(4):29–37. <https://doi.org/10.31429/20785836-13-4-29-37>

CONTACT INFORMATION:

Lidiya V. Zarapina*, Cand. of Sci. (Law), Associate Professor of the Department of Civil Law of the FGBOU "Russian State University of Justice"

Address: Novocheremushkinskaya str., 69, Moscow, Russia, 117418

Tel.: +7 (495) 332-53-29

E-mail: ouf@rsuj.ru

Conflict of interest. The authors declare that they have no conflicts of interest.

Financing. The study had no sponsorship (own resources).

The article was submitted to the editorial office: 06.10.2021

The article has been accepted for publication: 06.11.2021

Date of publication: 29.12.2021

Annotation: The purpose of this article is to study the legal regulation of the legal status of a new object of rights for Russian legislation-unmanned aerial vehicles. To achieve this goal, such tasks are set as analyzing the content of the concept of "unmanned aerial vehicle" and its differentiation from the terms "drone", "quadrocopter"; considering the problems of legal regulation of the procedure for state registration of unmanned aerial vehicles in Russia; research of foreign experience and practice of legal regulation of the operation of unmanned aerial vehicles. The article uses modern methods of scientific cognition, such as general scientific and private scientific research methods, which together allowed us to characterize the legal status of unmanned aerial vehicles and identify legal problems of the operation of these objects on the Russian territory.

The novelty of the study is determined by the novelty of the object of rights itself – unmanned aerial vehicles, which for the first time received legislative recognition in Russia. The results of the study include the formulation of scientific and practical proposals for improving the regulatory and legal regulation of the operation of unmanned aerial vehicles in Russia, taking into account the established legal practice in foreign countries.

The study is accompanied by conclusions arising from the analysis of the legislative regulation of the use of unmanned aerial vehicles as objects of rights. Proposals are formulated on the expediency of reducing the mass of unmanned aerial vehicles that are subject to accounting and registration (below 30 kilograms), since this can reduce the risk of serious injuries if they lose control; it is proposed to introduce insurance for commercial filming (following the example of the UK), but insurance should not adversely affect the

activities and income of the population; a proposal has been developed to maintain a separate website that will be devoted to the legal regulation of flights of unmanned aerial vehicles, aimed at increasing the level of legal awareness on the part of the population, as well as to register and register vehicles through this portal, for example, as in France; it is proposed to introduce a ban on the flights of unmanned aerial vehicles not only over places where public events and official sports competitions are held, but also over the places of residence of ordinary citizens (except in cases when the unmanned aerial vehicle belongs to a citizen, and the shooting is carried out exclusively over his territory). Such changes should be made to paragraph 52.1 of the Federal Rules for the Use of the Airspace of the Russian Federation.

Keywords: use of airspace, pilotless vehicle, legal status of pilotless vehicle, legislative regulation.

Введение

Технологии – неотъемлемая часть современного мира. Именно от процесса их совершенствования зависит и развитие государства в целом. Однако, в силу интенсивности появления новаций, правовое регулирование должно соответствовать появлению новых изобретений, не создавать пробелов в нормативно-правовом регулировании. Трансформация цифрового пространства диктует необходимость качественных преобразований современного права и переосмысление отдельных его правовых институтов [5, с. 34]. Российские ученые также вносят свои предложения по совершенствованию законодательства в исследуемой сфере [1, с. 47].

Одним из наиболее прогрессирующих в настоящее время и перспективных направлений развития техники является применение беспилотных летательных аппаратов. Это обусловлено тем, что применение беспилотников в различных гражданских сферах эффективно экономически и часто позволяет решить конкретную задачу намного качественнее, чем это было бы сделано с применением традиционной авиации, или других привычных способов [7, с. 536]. Беспилотные летательные аппараты могут использоваться практически в любой сфере человеческой деятельности, за исключением перевозки пассажиров (хотя развитие этого направления представляется абсолютно возможным) [14, с. 170]. Но на каждое новое полезное изобретение находятся и субъекты, применяющие его в корыстных целях. Данные действия, в частности, не обошли и беспилотные летательные аппараты. Такие полеты в воздушном пространстве в российской и зарубежной литературе рассматриваются как неизбежность, требующая осознания и правового закрепления. Особую актуальность приобретает рассматриваемое направление в связи с активным развитием робототехники [8, с. 25], искусственного интеллекта и цифровых технологий. Анализ законодательства РФ показывает, что ключевые вопросы эксплуатации беспилотных летательных аппаратов (начиная с определения понятийного аппарата и до дифференциации зон ответственности) не имеют качественного правового регулирования. В связи с этим актуальным является проведение анализа зарубежного опыта правового регулирования по использованию беспилотных летательных аппаратов в целях совершенствования законодательной базы Российской Федерации.

Методы исследования

Методы исследования включают как общенаучные, так и частно-научные методы, такие как формально-юридический, использованный для определения термина «беспилотный летательный аппарат»; сравнительно-правовой, позволяющий сравнить правовой статус рассматриваемого объекта прав в России и зарубежных странах и др. Совокупность названных методов позволила охарактеризовать беспилотный летательный аппарат как новый объект прав в российском законодательстве.

Результаты исследования

Исходя из анализа зарубежных актов, мы можем сказать, что Российская Федерация может перенять следующие положения, относительно регулирования отношений в данной сфере:

1) Целесообразно снизить массу беспилотных летательных аппаратов, которые подлежат учету и регистрации в пользу малогабаритных (ниже 30 килограммов) [13, с. 12], поскольку это может снизить риск получения серьезных травм при потере управления ими и снизить стоимость их производства;

2) Необходимо ввести страхование для коммерческих съёмок, как в Великобритании, но страхование не должно отрицательно сказываться на деятельности и доходах населения;

3) Предлагаем ввести отдельный сайт, который будет посвящен правовому регулированию полетов беспилотных летательных аппаратов, направленный на повышение уровня правосознания со стороны населения, а также осуществлять учет и регистрацию аппаратов через данный портал, например, как во Франции;

4) Необходимо запретить полеты беспилотных летательных аппаратов не только над местами, где проводятся публичные мероприятия, официальные спортивные соревнования, но и над местами жительства обычных граждан (за исключением случаев, когда беспилотный летательный аппарат принадлежит гражданину, а съемка проводится исключительно над его территорией). Такие изменения необходимо внести в пункт 52.1 Федеральных Правил использования воздушного пространства Российской Федерации.

Научная дискуссия

В последнее время широкое распространение получили такие беспилотные летательные аппараты, как дроны, или квадрокоптеры, управляемые дистанционно. Впервые эти конструкции были использованы в 2006 году компанией MikroKopter.

В мировой практике не сложился единообразный понятийный аппарат в отношении беспилотных летательных аппаратов [4, с. 130]. Поэтому при рассмотрении данной темы необходимо разграничить смысл терминов, которые используются в науке в настоящее время:

– «квадрокоптер» («мультикоптер») – беспилотный летательный аппарат, оснащенный видеозаписывающим устройством; его строение осуществляется на основе вертолетной системы, поэтому может иметь некое количество винтов;

– «дрон» – беспилотный дистанционно-управляемый летательный аппарат, оснащенный видеозаписывающим устройством.

Таким образом, понятие «беспилотный летательный аппарат» обладает вышеперечисленными разновидностями данного устройства, на которые распространяется действие российского законодательства.

На сегодняшний день к основным регуляторам в Российской Федерации относятся Воздушный кодекс РФ¹, Федеральные правила использования воздушного пространства РФ², Инструкция по разработке, установлению, введению и снятию временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений³ и Табель сообщений о движении Воздушных судов в РФ⁴.

Согласно нормам Воздушного кодекса РФ «беспилотное воздушное судно – воздушное судно, управляемое, контролируемое в полете пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна (внешний пилот)» (п. 5 ст. 32). Кодекс также раскрывает и уточняет, что в состав экипажа такого пилотируемого аппарата могут входить один или несколько внешних пилотов. Если пилотов несколько, то владелец беспилотника назначает командира этого судна (п. 11 ст. 56 ВК РФ).

В целях установления правового режима Воздушным кодексом РФ закреплена процедура государственной регистрации, которая исключает беспилотные воздушные судна, масса которых не превышает 30 килограммов, а также сверхлегкие гражданские воздушные судна, максимальная масса которых не достигает 115 килограммов.

Исходя из анализа норм Воздушного кодекса РФ, мы можем сделать вывод о том, что, исключая некоторые категории беспилотных гражданских воздушных судов из объектов, подлежащих государственной регистрации, их использование может отрицательно сказаться на безопасности окружающих.

С 27 сентября 2019 года на территории нашей страны стали действовать Правила учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации⁵

¹ Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (ред. от 30 апреля 2021 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1997. № 12. Ст. 1383.

² Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации: постановление Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138 (ред. от 02 декабря 2020 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2010. № 14. Ст. 1649.

³ Об утверждении Инструкции по разработке, установлению, введению и снятию временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений: приказ Минтранса России от 27 июня 2011 г. № 171 (ред. от 10 августа 2017 г.) // Российская газета. 2011. 26 августа.

⁴ Об утверждении Табеля сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации: приказ Минтранса России от 24 января 2013 г. № 13 (ред. от 25 декабря 2018 г.) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2013. № 31.

⁵ 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: постановление Правительства Российской Федерации от 25 мая 2019 г. № 658 // Собрание законодательства Российской Федерации. 2019. № 22. Ст. 2824.

(далее – Правила учета). Данный акт предусматривает обязательную процедуру учета беспилотных летательных аппаратов, которая производится Федеральным агентством воздушного транспорта.

Новеллой в правовом регулировании беспилотной авиации стало включение в Правила учета важных положений, которые установили порядок использования воздушного пространства беспилотниками и скоординировали использование воздушного пространства с помощью специальных планов.

Изучение данного нормативно-правового акта дало возможность сделать следующие выводы:

1) приобретение дронов весом до 250 граммов возможно без учета и регистрации; дроны весом от 0,25 до 30 килограммов должны ставиться на учет с соблюдением соответствующей процедуры; если беспилотный летательный аппарат весит свыше 30 кг – необходима его регистрация.

2) Правилами о постановке на учет не предусматривается ответственность за несоблюдение процедуры постановки на учет беспилотных летательных аппаратов. В этом случае будут применяться нормы КоАП РФ¹. Однако стоит сказать о том, что в законодательстве используется общее понятие «воздушное судно», то есть административные нормы применяются по аналогии к беспилотным летательным аппаратам.

Еще в далеком 2010 году было введено такое понятие, как «визуальный полет беспилотного летательного воздушного судна»². Он представляет собой полет, в результате которого внешний пилот судна обеспечивает непосредственный бесприборный визуальный контакт с указанным воздушным судном. Данный термин был закреплен в Федеральных правилах использования воздушного пространства Российской Федерации.

С целью эксплуатации воздушных летательных аппаратов различного типа была разработана классификация российского воздушного пространства, которая сохранила свою актуальность на сегодняшний день. Согласно рассматриваемой классификации, все российское пространство условно разделено на три класса: А, С, G. В российском воздушном пространстве классов С и G разрешены полеты с использованием беспилотных летательных аппаратов с учетом нижеприведенных особенностей:

1) Класс С - закреплены ограничения для полетов беспилотных летательных аппаратов по скорости (не более 450 км/ч) и высоте (ниже 3050 м);

2) Класс G - закреплены такие же ограничения, как и в классе С. Однако они имеют сферу распространения и на полеты, выполняемые по приборам, а не только на полеты беспилотных летательных аппаратов. Для полетов, проводимых по правилам визуальных полетов, не требуется наличие постоянной двусторонней связи с органом обслуживания воздушного движения.

Федеральные правила устанавливают краткосрочные ограничения во время эксплуатации беспилотных летательных аппаратов в интересах самих пользователей российского воздушного пространства.

Важно указать, что в рассматриваемом нормативном акте есть серьезное противоречие: в пункте 52 прописано, что полеты беспилотных летательных аппаратов во всех трех классах российского воздушного пространства возможны исключительно на основании разрешения на использование указанного пространства и плана полета. Однако в подпункте «в» пункта 10 закреплено, что на выполнение абсолютно всех воздушных полетов в пространстве класса G не требуется разрешение. То есть акт сам себе противоречит. В связи с чем считаем целесообразным внести изменения в п. 52 Правил, дополнив его абзацем следующего содержания: «Использование воздушного пространства беспилотными воздушными суднами классов А и С осуществляется на основании плана полета воздушного судна и разрешения на использование воздушного пространства, за исключением класса G, при использовании которого получение разрешения не требуется».

Тем не менее применение пункта 52 Федеральных правил может не осуществляться, если пилотируемое беспилотное воздушное судно весит менее 30 килограммов, а полет выполняется в пределах прямой видимости в светлое время суток на высотах менее 150 метров от земной или водной поверхности в двух случаях: вне диспетчерских зон аэродромов и на удалении не менее 5 км от контрольных точек неконтролируемых аэродромов и посадочных площадок.

¹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 30 апреля 2021 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

² Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации: постановление Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138 (ред. от 02 декабря 2020 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2010. № 14. Ст. 1649.

Таким образом, мы видим, что законодатель пытается выстроить правовую базу, которая охватывает как можно больший круг общественных отношений, связанный с использованием беспилотных летательных аппаратов, путем внесения изменений в нормативные акты. Однако мы считаем, что более целесообразным будет разработка отдельного нормативно-правового акта, основанного на пандектной системе. Общая часть закрепляла бы понятие беспилотного летательного аппарата как источника повышенной опасности [12, с. 77] (это необходимо, поскольку именно отнесение к данным объектам беспилотников будет являться основанием для порождения конкретных юридических последствий), предмет, принципы, круг субъектов, которые могут входить в состав экипажа такого судна. Особенная часть раскрывала бы отдельные положения данных правоотношений – основные правила использования как самих беспилотников, так и воздушного пространства, пересечение воздушных границ земельных участков [2, с. 11], регистрация, страхование, лицензирование, ответственность за нарушение законодательства в сфере использования таких аппаратов. В научной литературе обсуждается проблема вхождения беспилотных летательных аппаратов как части цифровых технологий в преступную и посткриминальную действительность [3, с. 787], в связи с чем актуальным является предложение об установлении административной и уголовной ответственности в отношении лиц за ненадлежащую разработку программного обеспечения для беспилотников, а также за действия, которые привели к нарушению технологии его установки и обслуживания [15, с. 105].

Данный закон может содержать ссылки на действующие нормативные акты, поскольку основная его цель – структурирование правовых норм и устранение пробелов в правовом регулировании эксплуатации беспилотных летательных аппаратов.

Законодательная практика в сфере эксплуатации беспилотных летательных аппаратов, сложившаяся в зарубежных странах, достаточно разнообразна. Поэтому, с учетом степени урегулированности, все зарубежные государства в научной литературе предлагается разделить на три группы [6, с. 57].

К первой группе отнесём государства, где приобретение, ввоз и эксплуатация беспилотных летательных аппаратов находится под абсолютным запретом (Турция, Азербайджан, Перу, Вьетнам). Во вторую группу войдут зарубежные государства, чья законодательная практика предусматривает свободное и неограниченное применение беспилотных летательных аппаратов. Например, в США и Исландии отсутствуют правила об обязательной государственной регистрации таких аппаратов [11, с. 190].

Третью группу составляют государства, где законодательный опыт регулирования предусматривает эксплуатацию беспилотных летательных аппаратов исключительно после прохождения процедуры их государственной регистрации и (или) лицензирования (Канада, Великобритания, страны ЕС). Россию стоит относить именно к этой группе.

Ранее мы выяснили, что в законодательстве России понятие «беспилотное воздушное судно» раскрывается с точки зрения контролируемости его внешним пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна.

На международном уровне данный термин установлен в Приложении 2 «Правил полетов» и определяет беспилотный летательный аппарат как беспилотное воздушное судно, к которому относятся воздушные суда, предназначенные для полета без пилота на борту¹.

Исходя из сравнения норм национального и международного права, мы можем сказать, что общим является использование такого термина как «воздушное судно» и отсутствие пилота на борту.

В связи с тем, что во многих странах различен подход к правовому регулированию использования беспилотных летательных аппаратов, предлагаем рассмотреть законодательство некоторых стран и сделать выводы.

В Республике Беларусь основу правового регулирования отношений по использованию беспилотных летательных аппаратов составляют утвержденные Советом Министров Республики Беларусь от 16 августа 2016 г. № 636 «Правила использования авиамodelей». Данный нормативный акт закрепляет использование таких понятий, как «авиамodelь», «использование авиамodelи», «владелец авиамodelи», «пользователь авиамodelи». Мы считаем, что это перспективное направление, поскольку на законодательном уровне также установлено разграничение понятий

¹ Приложение 2 к Конвенции о Международной Гражданской Авиации «Правила полетов» (Чикаго, 1944 год) [сайт]. Склад законов; 2021 [процитировано 08 июля 2021]. Доступно: <http://www.6pl.ru/asmap/convMGApril.htm>

«владелец» и «пользователь» авиамodelей. Процедура государственной регистрации авиамodelей не предусмотрена, но в зависимости от массы аппарата обязательна её маркировка.

Законодатель данной страны вводит существенные ограничения, касающиеся использования авиамodelей:

- полет авиамodelей массой более 0,5 килограмма возможен только после её маркировки;
- высота полета не должна превышать 100 метров от уровня земной или водной поверхности;
- установлены запрещённые для полетов зоны;
- на пользователе авиамodelей лежит обязанность по принятию всех возможных мер при возникновении угрозы причинения вреда жизни, здоровью или имуществу физического лица, а также имуществу юридического лица, вплоть до прекращения использования авиамodelей.

С сентября 2017 года управлять авиамodelями в Республике Беларусь могут только члены «Белорусской федерации беспилотной авиации», а за незаконное использование таких аппаратов к лицу могут применяться такие меры ответственности, как штраф или конфискация авиамodelей¹.

Как уже было сказано в Европе отсутствует единое законодательство в отношении использования беспилотных летательных аппаратов. Многие страны принимают свои акты, регулирующие отношения в данной сфере, но и они во многом схожи.

Так, во Франции действуют следующие положения, касающиеся использования беспилотных летательных аппаратов:

- если масса аппарата свыше 800 граммов, то он должен быть зарегистрирован на портале AlphaTango;
- законодательство Франции устанавливает точное расстояние, на котором будет виден регистрационный номер – 30 см (многие страны формулируют данное правило размыто и не устанавливают точное расстояние, на котором должен быть виден регистрационный номер);
- наложен запрет полетов ночью, а также над людьми, аэропортами и аэродромами, частной собственностью (только с разрешения владельца), военными объектами, тюрьмами, атомными электростанциями, историческими памятниками или национальными парками;
- установлены ограничения на полет выше 150 м или выше 50 м над любым объектом или зданием, высота которого составляет от 100 м;
- над населенным пунктом полет должен быть предварительно согласован с территориальными органами власти [9, с. 12].

В Великобритании на пилота возлагается ответственность за осуществление безопасного полета. Все коммерческие полеты подлежат страхованию, а также необходимо разрешение от САА (Управление гражданской авиации Великобритании). Законодательство Великобритании устанавливает следующие требования, предъявляемые к полетам беспилотных летательных аппаратов:

- полет должен осуществляться, не превышая 120 метров от земной поверхности, а аппарат должен находиться в пределах прямой видимости;
- если беспилотный летательный аппарат оснащен камерой, то пилот обязан соблюдать дополнительные ограничения, установленные в отношении зон полета, а также находиться на установленном расстоянии от людей или иных объектов. Чтобы подлететь ближе установленных минимальных расстояний, законодательство Великобритании предусматривает возможность получить предварительное разрешение от САА [9, с. 13].

Таким образом, мы можем увидеть, что многие государства заинтересованы в правовом урегулировании полетов беспилотных летательных аппаратов для безопасного использования авиамodelей и охраны личности и имущества. Российский законодательный опыт регулирования правового статуса беспилотников находится в стадии формирования путем внесения изменений в существующие нормативно-правовые акты, что значительно усложняет воздушное законодательство. Регулирование порядка эксплуатации беспилотников должно осуществляться на основе единого правового акта (Федеральные авиационные правила использования беспилотных воздушных судов) [10, с. 5].

Список использованной литературы:

1. Архипов В.В., Наумов В.Б. Искусственный

References:

1. Arkhipov V.V., Naumov V.B. [Artificial intelligence

¹ Правила ввоза и пилотирования коптеров в различных странах [сайт]. Национальные законы о БПЛА; 2021 [процитировано 17 июля 2021]. Доступно: https://4vision.ru/national_rules

интеллект и автономные устройства в контексте права: о разработке первого в России закона о робототехнике. *Труды СПИИРАН*. 2017;(6):46–62. <https://doi.org/10.15622/sp.55.2>

2. Бевзенко Р.С. Земельный участок с постройками на нем. *Вестник гражданского права*. 2017;(1):9–36.

3. Варданыан А.В., Андреев А.С. Беспилотные летательные аппараты как сегмент цифровых технологий в преступной и посткриминальной действительности. *Всероссийский криминологический журнал*. 2018;12(6):785–794. [https://doi.org/10.17150/2500-4255.2018.12\(6\).785-794](https://doi.org/10.17150/2500-4255.2018.12(6).785-794)

4. Грищенко Г.А. Правовое регулирование беспилотных летательных аппаратов: российский подход и мировая практика. *Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА)*. 2019;(12):129–136. <https://doi.org/10.17803/2311-5998.2019.64.12.129-136>

5. Громова Е.А. Государственно-частное партнерство в цифровую эру: поиск оптимальной правовой формы. *Юрист*. 2018;(10):34–40.

6. Громова Е.А. Правовые аспекты регистрации и использования беспилотных летательных аппаратов в России и за рубежом. *Право и экономика*. 2019;(7):56–60.

7. Измайлов А.Ю. Интеллектуальные технологии и роботизированные средства в сельскохозяйственном производстве. *Вестник Российской академии наук*. 2019;89(5):536–538.

8. Катаргина И.В., Матюшин А.В., Закирова С.В. ФГБУ ВНИИПО МЧС России как часть единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций. *Безопасность труда в промышленности*. 2015;(11):24–29.

9. Курченко Н.Ю., Труфляк Е.В. Нормативно-правовая база использования беспилотных авиационных систем. Краснодар: КубГАУ; 2020.

10. Макухин А.А. Законодательное регулирование правового статуса беспилотных летательных аппаратов. *Научный вестник Крыма*. 2017;1(6):1–6.

11. Медяков Т.С. Особенности административно-правового регулирования использования беспилотных летательных аппаратов в России и зарубежных странах. *Сборник материалов Всероссийского научно-практического семинара «Административная правоохранительная органов России и зарубежных стран»*. Рязань: Академия права УФСИН; 2017. С. 190–198.

12. Мотасова Д.Д. Гражданско-правовое регулирование использования беспилотных летательных аппаратов по российскому и зарубежному законодательству. *Военное право*. 2018;4(50):74–78.

13. Соколов В.Б., Теряев Е.Д. Беспилотные летательные аппараты: некоторые вопросы развития и применения (обзор по материалам публикаций в Интернете). *Мехатроника, автоматизация, управление*. 2008;(2):12–23.

and autonomous devices in the context of law: on the development of the first law on robotics in Russia]. *Trudy SPIIRAN = Proceedings of SPIIRAN*. 2017;(6):46–62. <https://doi.org/10.15622/sp.55.2> (In Russ.)]

2. Bevzenko R.S. [A land plot with buildings on it]. *Vestnik grazhdanskogo prava = Bulletin of Civil Law*. 2017;(1):9–36. (In Russ.)]

3. Vardanyan A.V., Andreev A.S. [Unmanned aerial vehicles as a segment of digital technologies in criminal and post-criminal reality]. *Vserossiiskii kriminologicheskii zhurnal = All-Russian Criminological Journal*. 2018;12(6):785–794. [https://doi.org/10.17150/2500-4255.2018.12\(6\).785-794](https://doi.org/10.17150/2500-4255.2018.12(6).785-794) (In Russ.)]

4. Grishchenko G.A. [Legal regulation of unmanned aerial vehicles: the Russian approach and world practice]. *Vestnik Universiteta imeni O.E. Kutafina (MGYUA) = Bulletin of the O.E. Kutafin University (MSLA)*. 2019;(12):129–136. <https://doi.org/10.17803/2311-5998.2019.64.12.129-136> (In Russ.)]

5. Gromova E.A. [Public-private partnership in the digital era: the search for the optimal legal form]. *Yurist = Lawyer*. 2018;(10):34–40. (In Russ.)]

6. Gromova E.A. [Legal aspects of registration and use of unmanned aerial vehicles in Russia and abroad]. *Pravo i ekonomika = Law and Economics*. 2019;(7):56–60. (In Russ.)]

7. Izmailov A.Yu. [Intellectual technologies and robotic means in agricultural production]. *Vestnik Rossiiskoi akademii nauk = Bulletin of the Russian Academy of Sciences*. 2019;89(5):536–538. (In Russ.)]

8. Katargina I.V., Matyushin A.V., Zakirova S.V. [FSBI VNIPO EMERCOM of Russia as part of the unified state system of prevention and liquidation of emergency situations] *Bezopasnost' truda v promyshlennosti = Occupational safety in industry*. 2015;(11):24–29. (In Russ.)]

9. Kurchenko N.Yu., Truflyak E.V. [Regulatory and legal framework for the use of unmanned aircraft systems]. *Krasnodar: KubGAU*; 2020. (In Russ.)]

10. Makukhin A.A. [Legislative regulation of the legal status of unmanned aerial vehicles]. *Nauchnyi vestnik Kryma = Scientific Bulletin of the Crimea*. 2017;1(6):1–6. (In Russ.)]

11. Medyakov T.S. [Features of administrative and legal regulation of the use of unmanned aerial vehicles in Russia and foreign countries]. *Collection of materials of the All-Russian scientific and practical seminar "Administrative activity of law enforcement agencies of Russia and foreign countries"*. Ryazan: Academy of Law of the Federal Penitentiary Service. 2017. Pp. 190–198. (In Russ.)]

12. Motasova D.D. [Civil law regulation of the use of unmanned aerial vehicles under Russian and foreign legislation]. *Voennoe pravo = Military law*. 2018;4(50):74–78. (In Russ.)]

13. Sokolov V.B., Teryaev E.D. [Unmanned aerial vehicles: some issues of development and application (review based on the materials of publications on the Internet)]. *Mekhatronika, avtomatizatsiya, upravlenie = Mechatronics, automation, control*. 2008;(2):12–23. (In Russ.)]

14. Степанян А.Ж. Проблемы регулирования беспилотных транспортных средств. *Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА)*. 2019;(4):169–174.

15. Фокин М.С., Рязанов Н.С. Актуальные проблемы уголовно-правовой регламентации противоправного использования беспилотных мобильных средств. *Актуальные проблемы российского права*. 2018;(1):103–110.

<https://doi.org/10.17803/1994-1471.2018.86.1.103-110>

14. Stepanyan A.Zh. [Problems of regulation of unmanned vehicles]. *Vestnik Universiteta imeni O.E. Kutafina (MGYUA) = Bulletin of the O. E. Kutafin University (MSLA)*. 2019;(4):169–174. (In Russ.)]

15. Fokin M.S., Ryazanov N.S. [Actual problems of criminal and legal regulation of the illegal use of unmanned mobile vehicles]. *Aktual'nye problemy rossiiskogo prava = Actual problems of Russian law*. 2018;(1):103–110.

<https://doi.org/10.17803/1994-1471.2018.86.1.103-110>
(In Russ.)]

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Зарапина Лидия Владимировна*

кандидат юридических наук, доцент кафедры гражданского права ФГБОУ «Российский государственный университет правосудия»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2440-3248>

Белокопытова Наталья Юрьевна

старший преподаватель кафедры гражданского права и процесса Пятигорского института (филиала) ФГАО ВО «Северо-Кавказский федеральный университет»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2903-674X>

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Lydia V. Zarapina*

Cand. of Sci. (Law), Associate Professor of the Department of Civil Law of the FGBOU «Russian State University of Justice»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2440-3248>

Natalia Yu. Belokopytova

Senior Lecturer of the Department of Civil Law and Procedure of the Pyatigorsk Institute (Branch) of the FGAO VO «North Caucasus Federal University»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2903-674X>