На правах рукописи

Полетыкин Дмитрий Алексеевич

ПРАВОВОЙ РЕЖИМ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ КАК ОБЪЕКТОВ ГРАЖДАНСКИХ ПРАВ

Специальность: 5.1.3. – Частно-правовые (цивилистические) науки

Автореферат диссертации на соискание
ученой степени кандидата
юридических наук

Москва – 2026

Работа выполнена на кафедре гражданского права федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)»

Научный руководитель:	**Малеина Марина Николаевна** доктор юридических наук, профессор
Официальные оппоненты:	**Бажина Мария Анатольевна** доктор юридических наук, доцент, федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Уральский государственный юридический университет имени В.Ф. Яковлева», профессор кафедры предпринимательского права имени В.С. Якушева
	Иванова Татьяна Николаевна кандидат юридических наук, доцент, федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации», доцент кафедры гражданского права и процесса юридического факультета имени М.М. Сперанского
Ведущая организация	**Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта»**

Защита состоится «31» марта 2026 года в 12:00 на заседании диссертационного совета 24.2.336.01, созданного на базе ФГАОУ ВО «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)», г. Москва, 123242, ул. Садовая-Кудринская, д. 7, стр. 22, зал диссертационного совета.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на официальном сайте ФГАОУ ВО «Московский государственный юридический университет имени О. Е. Кутафина (МГЮА)» http://msal.ru.

Автореферат разослан «_____»_____ 2026 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
доктор юридических наук, доцент **О.А. Тарасенко**

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Применение беспилотных летательных аппаратов в воздушном пространстве в последние годы стало повсеместным. В настоящее время беспилотные летательные аппараты разных типов внедряются в различные сферы человеческой жизнедеятельности и используются участниками гражданского оборота как в частных, так и в публичных интересах. Такие разработки, как робототехника, искусственный интеллект и системы управления, доступность комплектующих обусловили применение беспилотных воздушных судов в различных отраслях экономики страны как для автоматизации рутинных задач, требующих больших временных и финансовых затрат (мониторинг территории, исследование местности, транспортировка груза и др.), так и для выполнения задач, связанных с риском для жизни и здоровья или невозможностью непосредственного участия в них человека (спасательные операции, работа во враждебной внешней среде и др.).

Развитие беспилотной авиации является одним из приоритетных направлений Российской Федерации. Указом Президента РФ от 10.10.2019 г. № 124 утверждена Национальная стратегия развития искусственного интеллекта, которая имеет значение для беспилотных летательных аппаратов, поскольку технологические решения, разработанные на основе искусственного интеллекта, имеют общий («сквозной») характер. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 05.10.2021 г. № 2806-р утверждена Концепция интеграции беспилотных воздушных судов в единое воздушное пространство Российской Федерации, где предусмотрены мероприятия, направленные на обеспечение выполнения полетов беспилотных воздушных судов и пилотируемых воздушных судов в едином воздушном пространстве. В 2023 году принята Стратегия развития беспилотной авиации Российской Федерации на период до 2030 и на перспективу до 2035 года и план мероприятий по ее реализации. На национальный проект «Беспилотные авиационные системы» выделено 250 миллиардов рублей из бюджета и 39,9 миллиардов рублей из внебюджетных средств. К 2030 году доля отечественных беспилотных авиационных

систем в общем объеме российского рынка должна быть 70,3%, объем российского рынка – 46 230 единиц[1]. Кроме того, в период с 2022 г. по 2024 г. постановлениями Правительства Российской Федерации введены экспериментальные правовые режимы по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Республике Татарстан, Самарской области, Камчатском крае и в других субъектах Российской Федерации.

Изменения, связанные с интеграцией беспилотных воздушных судов в воздушное пространство, за период с 2016 по 2025 года внесены в Воздушный кодекс РФ и ряд подзаконных нормативно-правовых актов.

Однако, несмотря на стремительное развитие технологий беспилотных летательных аппаратов, появление новых сфер их применения, законодательство развивается в основном в области безопасности полетов, сертификации и лицензирования, гражданско-правовой режим беспилотных летательных аппаратов не урегулирован должным образом. Между тем, существует необходимость устранения правовой неопределенности в сфере гражданского оборота беспилотных летательных аппаратов, урегулирования вопросов, связанных с возмещением вреда, причиненного беспилотными летательными аппаратами.

Степень научной разработанности темы. Вопросы, связанные с публично-правовым регулированием беспилотных воздушных судов, получили освещение в трудах А.И. Коробеева, А.И. Чучаева, М.С. Фокина, Н.С. Рязанова. В 2022 и 2024 г. А.И. Коробеевым и А.И. Чучаевым подготовлены коллективные монографии «Безопасность беспилотных воздушных судов: информационные, функциональные и уголовно-правовые аспекты» и «Уголовно-правовое обеспечение безопасности беспилотных воздушных транспортных средств».

[1] «Ведомости» ознакомились с ключевыми показателями новых национальных проектов // URL: https:// www.vedomosti.ru/economics/articles/2025/03/04/1095767-vedomosti-oznakomilis-s-klyuchevimi-pokazatelyami-novih-natsionalnih-proektov (дата обращения 10.04.2025)

Административно-правовые аспекты регулирования отношений, связанных с использованием беспилотных летательных аппаратов[2], разработаны в статьях А.О. Ананенко, Г.А. Грищенко, А.И. Трусова, И.Р. Альбикова и др.

Гражданско-правовые аспекты беспилотного транспорта в целом получили развитие в статьях М.А. Бажиной, Т.А. Бубновской, А.Л. Благодир, Ю.Н. Боярской, Е.В. Вавилина, Е.В. Гоц, И.А. Гребенкиной, С.А. Гребенкиной, А.И. Землина, Т.Н. Ивановой, М.А. Матвеевой, И.Л. Михеевой, Д.Д. Мотасовой, А.Г. Серго, Д.В. Федорова и др. Однако в настоящее время не имеется комплексных монографических исследований, посвященных гражданско-правовому регулированию использования БЛА.

Цель исследования заключается в формировании научного представления о беспилотных летательных аппаратах как объектах гражданских прав.

Задачи диссертационного исследования. Достижение цели исследования обеспечивается последовательным решением следующих научных задач:

1) охарактеризовать нормативно-правовое регулирование отношений по использованию беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации;

2) определить тенденции развития законодательства в области применения беспилотных летательных аппаратов;

3) раскрыть содержание нормативных определений беспилотного летательного аппарата;

4) по результатам правового анализа нормативных определений дать авторское определение беспилотного летательного аппарата и выделить его особенности как объекта гражданских прав;

5) охарактеризовать технические и экономические классификации беспилотных летательных аппаратов с целью определения их значения для установления особых гражданско-правовых режимов беспилотных летательных аппаратов;

[2] В дальнейшем используется также сокращенное обозначение беспилотных летательных аппаратов – БЛА.

6) на основе проведенного анализа технических и экономических классификаций беспилотных летательных аппаратов предложить авторскую классификацию БЛА;

7) определить особенности гражданского режима беспилотных летательных аппаратов с различным назначением и техническими характеристиками;

8) установить лиц, которые могут участвовать в гражданском обороте беспилотных летательных аппаратов;

9) дать характеристику отдельным гражданско-правовым договорам, заключаемым в связи с приобретением, отчуждением, использованием, обеспечением надлежащей эксплуатации и сохранности беспилотных летательных аппаратов;

10) выявить основания и условия наступления договорной и внедоговорной ответственности за вред, причиненный беспилотными летательными аппаратами.

Объектом исследования являются гражданские отношения, возникающие в связи с приобретением, отчуждением, использованием, обеспечением надлежащей эксплуатации и сохранности беспилотных летательных аппаратов с различным назначением и техническими характеристиками, а также возникающие в связи с причинением вреда беспилотными летательными аппаратами контрагентам и третьим лицам.

Предмет исследования составляют нормы Гражданского кодекса РФ, нормативные правовые акты воздушного законодательства, в том числе Воздушный кодекс РФ, федеральные правила использования воздушного пространства и федеральные авиационные правила, содержащие нормы, регулирующие применение беспилотных летательных аппаратов, отдельные судебные акты, а также научные публикации в исследуемой сфере.

Методология и методы исследования. Методологическую основу диссертационного исследования составили общенаучные и специальные методы познания.

Диалектико-материалистический метод обусловил проведение исследования правового режима беспилотных летательных аппаратов в неразрывном единстве с общим правовым регулированием отношений по поводу объектов гражданских

субъективных прав. Применение системного метода дало возможность установить гражданско-правовые сделки по поводу беспилотных летательных аппаратов, определить основание и условия наступления гражданской ответственности за причинение вреда беспилотными летательными аппаратами, сформулировать предложения по совершенствованию российского законодательства. С помощью методов анализа и синтеза обоснована позиция, касающаяся поиска направлений и способов разрешения существующих противоречий в сфере гражданско-правового регулирования использования беспилотных летательных аппаратов. Метод толкования норм права применялся для установления правовой природы изучаемых явлений и для выявления проблем и противоречий в правовом регулировании использования беспилотных летательных аппаратов.

Нормативная правовая основа исследования. Нормативную основу диссертационного исследования составили Конституция Российской Федерации, федеральные законы, указы Президента Российской Федерации, постановления Правительства РФ, нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти, национальные стандарты, имеющие отношение к теме диссертационного исследования.

Эмпирической основой диссертационного исследования являются судебные акты Верховного Суда Российской Федерации, иные судебные акты, приведенные в перечне используемых источников.

Теоретическая основа исследования. Теоретической основой исследования, необходимой для формирования правового режима беспилотных летательных аппаратов, стали труды М.М. Агаркова, Б.С. Антимонова, М.А. Бажиной, Р.С. Бевзенко, А.М. Беляковой, М.И. Брагинского, С.Н. Братуся, В.М. Болдинова, Л.Ю. Василевской, В.А. Витрянского, А.В. Габова, Б.М. Гонгало, В.П. Грибанова, Д.Д. Гримма, О.В. Гутникова, Н.Д. Егорова, Б.Б. Ельяшевича, О.С. Иоффе, О.А. Красавчикова, Н.В. Козловой, В.А. Лапача, М.Н. Малеиной, Г.К. Матвеева, И.Б. Новицкого, Е.Б. Подузовой, В.В. Ровного, В.И. Сенчищева, С.А. Синицына, В.Т. Смирнова, К.И. Скловского, А.А. Собчака, С.А. Степанова, Е.А. Суханова, Ф.А. Тасалова, Е.А. Флейшиц, Р.О. Халфиной, Б.Л. Хаскельберга, И.С. Шиткиной и др.

Научная новизна исследования. Научная новизна диссертационного исследования состоит в том, что в ней содержится решение научной задачи – введение в гражданский оборот беспилотных летательных аппаратов и обоснование их правового режима с учетом назначения каждой группы.

Настоящая научно-квалификационная работа является первым диссертационным исследованием, посвященным гражданско-правовому регулированию использования беспилотных летальных аппаратов и беспилотных авиационных систем.

Проведенное исследование позволило сформулировать и обосновать следующие **основные положения и выводы, выносимые на защиту**:

1. Беспилотным летательным аппаратом является вид воздушного судна, предназначенного для многократного или однократного использования в воздушном пространстве для перевозки и в иных целях, управляемого и/или контролируемого в полете внешним пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна либо выполняющего полет без какого-либо вмешательства со стороны внешнего пилота за счет программы ЭВМ или технологии искусственного интеллекта, при сохранении управления и контроля за взлетом и посадкой.

Определены характеристики беспилотного летательного аппарата как объекта гражданских прав. Беспилотный летательный аппарат является непотребляемой вещью, материальным носителем программы для ЭВМ или иных охраняемых результатов интеллектуальной деятельности, входящих в состав технологии искусственного интеллекта, в тех случаях, когда беспилотный летательный аппарат выполняет полет под управлением программы для ЭВМ или технологии искусственного интеллекта. Беспилотный летательный аппарат может признаваться оборотоспособным или ограниченно оборотоспособным объектом гражданских прав в зависимости от гражданского, военного, специального, экспериментального назначения. Беспилотный летательный аппарат является индивидуально-определенной вещью в силу наличия сведений о его правообладателе, виде, типе, назначении, номере двигателя, идентификационном номере в Едином государственном реестре прав на воздушные суда, либо присвоения учетного номера

при постановке на государственный учет, либо наличия серийного (заводского) номера, либо наличия учетных опознавательных знаков.

2. Обосновано, что беспилотная авиационная система признается вещью, движимой или недвижимой, в зависимости от взлетной массы беспилотного летательного аппарата, типа конструкции, в котором выполнен беспилотный летательный аппарат (самолетный, мультироторный, гибридный). Взлетная масса и тип конструкции обусловливают необходимость или отсутствие необходимости использования беспилотным летательным аппаратом объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта для стоянки, руления, взлета, посадки.

Аргументирована квалификация беспилотной авиационной системы в качестве сложной вещи. Элементы, составляющие беспилотную авиационную систему, физически не связаны между собой. Возможно самостоятельное обращение элементов беспилотной авиационной системы в качестве вещей в гражданском обороте. Вместе с тем наличествует неразрывная технологическая связь между элементами беспилотной авиационной системы. Если соединить вещи, составляющие беспилотную авиационную систему, то они могут использоваться по общему назначению – для обеспечения и совершения полета беспилотного летательного аппарата в воздушном пространстве.

Установлено соотношение беспилотного летательного аппарата и иных компонентов, входящих в беспилотную авиационную систему, как главной вещи и принадлежностей. Станция внешнего пилота, линия управления и контроля, средства осуществления взлета и посадки предназначены для обслуживания главной вещи – беспилотного летательного аппарата.

3. Обнаружена недостаточность критериев, положенных в основу классификаций по техническим или эксплуатационным характеристикам (принцип полета, форм-фактор, направление взлета или посадки БЛА, тип взлета или посадки, топливная система, взлетная масса, дальность действия) для установления особых гражданско-правовых режимов БЛА. Выявлена необходимость уточнения назначения БЛА (рода выполняемых им задач). С учетом изложенного предложена классификация беспилотных летательных аппаратов по назначению: 1) беспилотные

летательные аппараты гражданского назначения; 2) беспилотные летательные аппараты экспериментального назначения; 3) беспилотные летательные аппараты военного и специального назначения. Для беспилотных летательных аппаратов каждой группы обоснован особый гражданско-правовой режим.

Предложена классификация БЛА по степени автономности полета: 1) автономные беспилотные летательные аппараты; 2) дистанционно управляемые беспилотные летательные аппараты; 3) беспилотные летательные аппараты смешанного типа управления. Установление степени автономности аппарата имеет значение для определения надлежащего субъекта деликтной ответственности за вред, причиненный беспилотным летательным аппаратом.

4. Режим беспилотных летательных аппаратов гражданского назначения определяется частными интересами граждан и юридических лиц. Обосновано, что отдельные виды некоммерческих организаций не вправе осуществлять правомочие пользования беспилотными летательными аппаратами в целях управления в силу их целевой правоспособности.

Аргументирован запрет осуществления правомочия пользования в форме управления малолетними гражданами в возрасте до 14 лет и несовершеннолетними гражданами в возрасте от 14 до 18 лет в отношении беспилотных летальных аппаратов с максимальной взлетной массой от 0,15 кг и больше, потому что: а) малолетние в силу своего психического развития, несовершеннолетние из-за психологической и эмоциональной незрелости не способны должным образом осуществлять дистанционное пилотирование аппаратом с такой массой; б) такие беспилотные воздушные суда обладают свойствами повышенной опасности.

Обосновывается запрет гражданам, ограниченным судом в дееспособности вследствие психического расстройства либо злоупотребления спиртными напитками или наркотическими средствами, а также гражданам, признанным судом недееспособными вследствие психического расстройства, осуществлять правомочие пользования в форме управления беспилотными летательными аппаратами с максимальной взлетной массой от 0,15 кг, от которых исходит повышенная опасность, потому что ограниченно дееспособные граждане в силу психического

расстройства или нахождения в состоянии алкогольного или наркотического опьянения могут оказаться неспособными к надлежащему пилотированию БЛА, а недееспособные граждане не способны понимать значение своих действий или руководить ими, а следовательно, не могут должным образом осуществлять управление БЛА, в результате чего существенно возрастает вероятность причинения вреда жизни, здоровью и имуществу третьих лиц.

Доказывается необходимость оформления грузовой и/или почтовой накладной в электронной форме при осуществлении перевозки грузов и почты с использованием беспилотных летательных аппаратов гражданского назначения ввиду отсутствия летного и кабинного экипажа на борту беспилотного летательного аппарата и автоматизации погрузки и выгрузки, которая предполагает осуществление указанных операций без участия представителей грузоотправителя и грузополучателя, уполномоченных на подписание накладной.

5. Беспилотные летательные аппараты экспериментального назначения, используемые в частных и в публичных интересах для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, проведения летных испытаний являются оборотоспособными объектами гражданских прав. Обосновано отсутствие признака промышленной применимости для технических решений, воплощенных в БЛА экспериментального назначения, и в связи с этим невозможность квалификации таких технических решений в качестве объектов патентного права. При испытаниях могут быть обнаружены неисправности во внутренних системах и модулях беспилотных летательных аппаратов экспериментального назначения, препятствующие безопасной эксплуатации беспилотного летательного аппарата, что означает их дальнейшую промышленную неприменимость.

6. Предложено запретить лицам, правомерно владеющим беспилотными летательными аппаратами, декомпилировать программы для ЭВМ, под управлением или контролем которых может выполняться полет, взлет, посадка. Воспроизведение и преобразование законным владельцем беспилотного летательного аппарата объектного кода программы для ЭВМ в исходный текст для достижения способности

к взаимодействию с независимо разработанной таким законным владельцем программой, может повлечь сбои в работе программ, управляющих беспилотными летательными аппаратами, в результате чего может быть причинен вред личности гражданина и/или имуществу юридического лица.

7. Обязательная государственная регистрация в качестве объектов авторского права программ для ЭВМ, под управлением которых выполняется полет беспилотных летательных аппаратов с максимальной взлетной массой свыше 0,15 кг, необходима: 1) в целях обеспечения учета возникновения и перехода исключительного права на такие программы; 2) контроля за беспилотными летательными аппаратами, среди которых могут находиться источники повышенной опасности, способные причинить вред личности гражданина и имуществу юридического лица; 3) идентификации разработчика и владельца (что создаст условия для скорого и надлежащего установления субъекта гражданско-правовой ответственности).

8. Установлено, что каждый беспилотный летательный аппарат является в неполной мере контролируемым со стороны человека в силу следующих факторов: 1) совершения полетов в воздушном пространстве, в ходе которых беспилотный летательный аппарат находится под воздействием физических законов природы; 2) дистанционного (удаленного) характера пилотирования беспилотного летательного аппарата. Обосновано, что степень повышенной опасности беспилотного летательного аппарата определяется его взлетной массой, предельными значениями набираемой им высоты и развиваемой скорости. Сделан вывод о том, что не каждый беспилотный летательный аппарат может быть признан источником повышенной опасности, несмотря на наличие признака неподконтрольности человеку, поскольку его взлетной массы, предельных значений набираемой высоты и развиваемой скорости может быть недостаточно для причинения существенного вреда третьим лицам.

Теоретическая значимость исследования. Сформулированные в диссертационном исследовании выводы могут быть использованы в последующих научных разработках о гражданско-правовом режиме беспилотных летательных аппаратов, а также по смежным тематикам в сфере беспилотных технологий.

Практическая значимость проведенного исследования обусловлена возможностью применения полученных диссертантом результатов при совершенствовании законодательства.

На основе разработанных теоретических положений предложены изменения в ст. 1280 Гражданского кодекса РФ, ст. 32, ст. 57, ст. 105 Воздушного кодекса РФ, Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», Федеральные авиационные правила «Порядок проведения обязательного медицинского освидетельствования центральной врачебно-летной экспертной комиссией и врачебно-летными экспертными комиссиями членов летного экипажа гражданского воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, диспетчеров управления воздушным движением и лиц, поступающих в образовательные организации, которые осуществляют обучение специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации, и претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов летного экипажа гражданского воздушного судна, диспетчеров управления воздушным движением».

Принятие единого нормативного акта о беспилотных летательных аппаратах представляется нецелесообразным по следующим причинам. Во-первых, необходима унификация правил использования воздушного пространства для собственников и иных законных владельцев пилотируемых и беспилотных воздушных судов в целях обеспечения их совместной, одновременной и безопасной эксплуатации в воздушном пространстве. Во-вторых, пилотируемые и беспилотные воздушные суда являются техническими устройствами, использующими свойства воздуха в целях выполнения взлета, посадки и маневрирования. В-третьих, гражданско-правовое регулирование отношений, связанных с использованием БЛА, осуществляется посредством уже существующих норм гражданского права. Правовое регулирование отношений в

связи с использованием любых беспилотных летательных аппаратов должно развиваться в рамках воздушного законодательства, путем внесения правил о беспилотных летательных аппаратах в Воздушный кодекс РФ и иные нормативные акты воздушного законодательства. При этом допускается субсидиарное регулирование отношений по использованию автономных беспилотных летательных аппаратов законодательством об искусственном интеллекте, устанавливающим общие принципы использования искусственного интеллекта в различных сферах жизни общества.

Материалы диссертационного исследования могут быть применены в преподавании гражданского права и иных частноправовых дисциплин.

Степень достоверности и апробация результатов. Достоверность диссертационного исследования подтверждается приведенной аргументацией сделанных выводов и сравнительной оценкой с произведениями других юристов, обоснованным применением методов научного исследования при исследовании проблематики, объемом изученных источников по вопросам нормативного регулирования использования беспилотных летательных аппаратов.

Основные теоретические выводы и положения диссертационного исследования докладывались: на IV Саратовском молодежном юридическом форуме «Роль права в обеспечении национальной безопасности современной России» (г. Саратов, 9 октября 2024 г.), на совместной XXV Международной научно-практической конференции Юридического факультета Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова и XXVI Международной научно-практической конференции «Кутафинские чтения» Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА) «Российская правовая система: в поисках национальной идентичности (г. Москва, 27 ноября 2024 г.), на Международном конгрессе молодых ученых «Традиции и новации в системе современного российского права» (г. Москва, 4 апреля 2025 г.).

Основные положения диссертационного исследования были отражены в 4 научных статьях, из которых 3 опубликованы в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК при Министерстве науки и высшего образования РФ для

опубликования основных результатов диссертаций на соискание ученых степеней доктора и кандидата наук.

Структура диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, объединяющих 8 параграфов, заключения, списка использованных источников.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обосновывается актуальность избранной темы; устанавливается степень ее научной разработанности; определяются объект и предмет исследования, его цели и задачи, теоретическая, методологическая, нормативная и эмпирическая основа; сформулированы основные положения, выносимые на защиту; обоснована теоретическая и практическая значимость исследования; приведены сведения о достоверности, апробации результатов исследования и его структуре.

Глава 1 «Основания формирования гражданско-правового режима беспилотных летательных аппаратов» состоит из трех параграфов, которые посвящены характеристике правового регулирования отношений по использованию беспилотных летательных аппаратов, анализу определений БЛА и их классификации.

В **первом параграфе** – **«Нормативно-правовое регулирование отношений по использованию беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации»** раскрыто содержание процессов дифференциации и унификации нормативного регулирования использования отдельных типов БЛА. Дифференциация проявляется в разграничении нормативного регулирования отношений по использованию БЛА с учетом определенных значений максимальной взлетной массы аппарата и назначения (рода выполняемых задач). Унификация выражается в распространении действия норм воздушного законодательства, изначально предназначенных для регулирования использования пилотируемых воздушных судов, на отношения по применению БЛА. Наряду с регулированием отношений по использованию БЛА нормами воздушного права устанавливается специальное регулирование применения БЛА в рамках экспериментальных правовых режимов, введенных на территориях ряда субъектов Российской Федерации. Специальное регулирование может исключать требования воздушного законодательства о сертификации, лицензировании, допуске к эксплуатации БЛА, квалификационные требования к внешним пилотам и т.п. Правовое регулирование использования беспилотных летательных аппаратов осуществляется в рамках воздушного законодательства в целях обеспечения их безопасной эксплуатации в

воздушном пространстве одновременно с пилотируемыми воздушными судами. Регулирование использования БЛА носит комплексный характер в силу регламентации разнородных по природе общественных отношений, связанных с созданием, приобретением, использованием БЛА. Принятие единого нормативного акта о БЛА нецелесообразно в силу необходимости унификации правил использования воздушного пространства для пользователей пилотируемых воздушных судов и для пользователей БЛА, а также в силу сходства в конструкции и принципе функционирования пилотируемых воздушных судов и беспилотных летательных аппаратов, достаточности существующих институтов гражданского права для регулирования гражданских отношений по поводу БЛА, целесообразности субсидиарного регулирования отношений по использованию автономных БЛА законодательством об искусственном интеллекте.

Второй параграф – «Понятие беспилотного летательного аппарата» - посвящен исследованию понятия беспилотного летательного аппарата, соотношению понятий «беспилотный летательный аппарат», «беспилотное воздушное судно», «воздушное судно», «беспилотная авиационная система».

Обнаружены признаки, объединяющие пилотируемое воздушное судно и БЛА. Это технические устройства, которые функционируют по одному принципу – перемещаются в воздушном пространстве, используя естественные свойства воздуха. Вместе с тем установлены признаки, отличающие БЛА от воздушного судна – отсутствие пилота на борту, что является основанием для некоторых изъятий из правого режима воздушного судна в отношении БЛА. В Воздушный кодекс РФ введен термин «беспилотное воздушное судно», что позволяет частично распространить правовой режим пилотируемого воздушного судна на беспилотные летательные аппараты с учетом их специфики.

Сравнивая БЛА и наземные беспилотные транспортные средства (далее – БТС), следует указать на то, что БЛА и наземные БТС функционируют в различных средах, имеют конструктивные различия и разную степень зависимости от транспортной инфраструктуры. Также по-разному решается вопрос о необходимости участия водителя или пилота в управлении или пилотировании БЛА и наземными БТС.

Беспилотные летательные аппараты не могут быть признаны беспилотными транспортными средствами, участвующими в дорожном движении.

При соотношении БЛА и автономных морских судов и автономных судов внутреннего плавания, обращается внимание на то, что БЛА и автономные суда имеют разное назначение – беспилотные летательные аппараты совершают полеты в воздушном пространстве, автономные суда используются для плавания по внутренним водным и морским путям, а также имеют различную конструкцию. Транспортное право развивается по пути раздельной регламентации отношений в связи с использованием отдельных видов транспорта, что обусловлено спецификой каждого вида транспорта. С учетом изложенного следует вывод о неприменимости правил об автономных судах, установленных Кодексом торгового мореплавания РФ (далее – КТМ РФ) и Кодексом внутреннего водного транспорта РФ (далее – КВВТ РФ) к эксплуатации БЛА по причине их различной специфики, которая обусловливает их раздельное регулирование соответствующими нормами Воздушного кодекса РФ, КТМ РФ, КВВТ РФ.

Признание или непризнание БЛА транспортным средством зависит от назначения (рода выполняемых задач) аппарата. Беспилотный летательный аппарат, используемый для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, признается транспортным средством. Вместе с тем беспилотные летательные аппараты, используемые по назначению, отличному от перевозки разных объектов, в том числе для решения задач в области обороны, а также задач, возложенных на федеральные органы исполнительной власти, применяемые для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ (экспериментального, военного и специального назначения), не могут быть отнесены к транспортным средствам.

В ходе исследования признаков БЛА как объекта гражданских прав обнаруживается, что в соответствии с действующим воздушным и гражданским законодательством в целях квалификации БЛА в качестве движимого или недвижимого объекта гражданских прав учитываются назначение аппарата и диапазон значений максимальной взлетной массы. В диссертационном исследовании

предложено использовать в качестве критериев для отнесения БЛА к движимым или недвижимым вещам взлетную массу аппарата и тип конструкции аппарата (самолетный, мультироторный и гибридный). Вес БЛА и тип конструкции обусловливают необходимость или отсутствие необходимости использования беспилотным летательным аппаратом объектов инфраструктуры воздушного транспорта (аэропорт, аэродром, взлетно-посадочная площадка).

Сформулировано понятие беспилотного летательного аппарата, учитывающее его характеристики как объекта гражданских прав, так и технические свойства. Беспилотным летательным аппаратом является вид воздушного судна, предназначенного для многократного или однократного использования в воздушном пространстве для перевозки и в иных целях, управляемого и/или контролируемого в полете внешним пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна либо выполняющего полет без какого-либо вмешательства со стороны внешнего пилота за счет программы ЭВМ или технологии искусственного интеллекта, при сохранении управления и контроля за взлетом и посадкой. Предложенное определение БЛА отличается от легальной дефиниции. Во-первых, в сформулированном определении БЛА является видом воздушного судна, что позволяет распространить правовой режим воздушного судна на беспилотные летательные аппараты. Во-вторых, отражена конструктивная особенность БЛА, отличающая его от пилотируемого воздушного судна, а именно отсутствие летного и кабинного экипажа на борту аппарата, что проявляется в предусмотренных для БЛА изъятиях из правового режима воздушного судна. В-третьих, указано на возможность многократного и однократного использования БЛА в воздушном пространстве, что позволяет охватить БЛА гражданского назначения, которые предназначены для многократного использования (например, беспилотные летательные аппараты, осуществляющие фотосъемку или авиационно-химические работы) так и БЛА для однократного применения, например, беспилотные летательные аппараты, доставляющие боевые снаряды для поражения военной техники или живой силы противника. В-четвертых, в сформулированном определении указывается на предназначение БЛА. Беспилотный летательный аппарат предназначен для использования в воздушном

пространстве, что отличает его от транспортных средств, предназначенных для передвижения в других средах – водной и наземной. В-пятых, обозначены цели применения беспилотного летательного аппарата в воздушном пространстве, БЛА используется для транспортировки лиц, грузов и почты, а также для других целей, не связанных с перевозкой, что позволяет разграничить беспилотные летательные аппараты, являющиеся транспортными средствами и беспилотные летательные аппараты, не признаваемые таковыми. В-шестых, разграничивается степень автономности совершения полета беспилотного летательного аппарата. Указывается как на возможность дистанционного пилотирования и контроля со стороны внешнего пилота, так и на возможность выполнения полета беспилотного летательного аппарата в автономном режиме без вмешательства внешнего пилота.

Беспилотная авиационная система рассматривается как сложная вещь. Элементы беспилотной авиационной системы – беспилотный летательный аппарат, станция внешнего пилота, линия связи и управления, средства осуществления взлета и посадки – являются вещами, не объединенными физически. Вместе с тем функции, осуществляемые элементами, входящими в беспилотную авиационную систему, указывают на их неразрывную технологическую связь между собой. Если соединить вещи, составляющие беспилотную авиационную систему, то указанные вещи могут использоваться по общему назначению – для совершения полетов в воздушном пространстве.

Возможно ли рассматривать беспилотную авиационную систему (далее – БАС) с беспилотным летательным аппаратом со взлетной массой свыше 30 кг, признаваемым недвижимой вещью в силу указания закона, в качестве единого недвижимого комплекса? Несмотря на неразрывную технологическую связь между элементами БАС, имеются обстоятельства, препятствующие признанию БАС единым недвижимым комплексом. Во-первых, БЛА с максимальной взлетной массой свыше 30 кг – главная вещь в составе БАС - является недвижимой вещью в силу специального указания закона, вместе с тем он остается движимой вещью в естественно-физическом смысле. Многие беспилотные летательные аппараты в силу своей конструкции не требуют наличия наземных объектов инфраструктуры

воздушного транспорта для стоянки, руления, взлета и посадки, что делает их способными перемещаться из сферы владения одного лица в сферу непосредственного владения другого лица, не будучи привязанными к среде функционирования (воздушному пространству) и месту стоянки, руления, взлета и посадки. Во-вторых, БЛА со взлетной массой более 30 кг регистрируется не в Едином государственном реестре прав на недвижимое имущество, а в Едином государственном реестре прав на воздушные суда, что свидетельствует о нарушении формального критерия отнесения к единому недвижимому комплексу. В-третьих, утрата элементами БАС правового режима самостоятельных вещей с момента ее признания единым недвижимым комплексом препятствуют совершению гражданско-правовых сделок в отношении отдельных компонентов БАС с целью замены или их ремонта. В-четвертых, имеется противоречие признания беспилотной авиационной системы единым недвижимым комплексом целям введения статьи 133.1 Гражданского кодекса РФ. Данная статья регулирует отношения субъектов, прежде всего, по поводу объектов гражданских прав, прочно связанных с землей.

Беспилотная авиационная система признается движимой или недвижимой вещью в зависимости от взлетной массы и типа конструкции беспилотного летательного аппарата – главной вещи, входящей в состав БАС. Беспилотный летательный аппарат и иные элементы, входящие в беспилотную авиационную систему, соотносятся как главная вещь и ее принадлежности. Станция внешнего пилота, линия управления и контроля, средства осуществления взлета и посадки предназначены для обслуживания главной вещи, а именно для обеспечения полета БЛА в воздушном пространстве.

В третьем параграфе – «Классификации беспилотных летательных аппаратов и их значение для установления гражданско-правовых режимов отдельных видов беспилотных летательных аппаратов» - представлена характеристика классификаций беспилотных летательных аппаратов по различным основаниям, а также определено, какие основания являются достаточными или недостаточными для установления особых гражданско-правовых режимов БЛА.

Гражданско-правовой режим беспилотных летательных аппаратов включает в себя правила возникновения, осуществления и прекращения гражданских прав и обязанностей владельцев БЛА, а также правила, касающиеся последствий, возникающих из причинения беспилотными летательными аппаратами вреда контрагентам и третьим лицам.

С целью избежания авиационных происшествий с участием беспилотных летательных аппаратов и сопутствующего причинения вреда третьим лицам, предлагается ввести запрет для лиц, правомерно владеющих БЛА гражданского назначения, декомпилировать программу для ЭВМ, под управлением которой находятся такие БЛА. Необходимо установить обязательную государственную регистрацию программ для ЭВМ, под управлением которых выполняется полет БЛА, с целью учета возникновения и перехода исключительного права на такие программы для ЭВМ, контроля за БЛА, среди которых могут находиться источники повышенной опасности, способные причинить вред личности гражданина и имуществу юридического лица, а также с целью идентификации разработчика и владельца для установления субъекта гражданско-правовой ответственности.

Назначение беспилотных летательных аппаратов и диапазон значений их максимальной взлетной массы являются основаниями для установления особых гражданско-правовых режимов беспилотных летательных аппаратов.

Предпринята попытка построения классификации беспилотных летательных аппаратов, которая будет отвечать предмету регулирования гражданского права. При создании классификации использован критерий назначения (рода выполняемых задач). С учетом характера выполняемых беспилотными летательными аппаратами задач выделяются: 1) беспилотные летательные аппараты гражданского назначения; 2) беспилотные летательные аппараты военного и специального назначения; 3) беспилотные летательные аппараты экспериментального назначения. Кроме того, имеет правовое значение классификация по типу управления (по степени автономности полета): 1) автономные беспилотные летательные аппараты; 2) дистанционно управляемые беспилотные летательные аппараты; 3) беспилотные летательные аппараты смешанного типа управления. Тип управления подлежит учету

при установлении субъектов, обязанных к возмещению вреда, причиненного беспилотным летательным аппаратом, признаваемым источником повышенной опасности, а также в ходе распределения убытков, причиненных беспилотным летательным аппаратом третьим лицам.

Глава 2 «Гражданско-правовой режим разных видов беспилотных летательных аппаратов» включает в себя три параграфа, в которых рассматриваются особенности гражданско-правового режима беспилотных летательных аппаратов гражданского, военного, специального, экспериментального назначения.

В **первом параграфе «Гражданско-правовой режим беспилотных летательных аппаратов гражданского назначения»** установлен круг собственников и иных законных владельцев БЛА гражданского назначения, а также определены виды договоров, заключаемых участниками гражданского оборота в связи с приобретением, отчуждением, использованием, обеспечением надлежащей эксплуатации и сохранности БЛА гражданского назначения.

Собственниками или иными законными владельцами беспилотных летательных аппаратов гражданского назначения могут являться коммерческие и некоммерческие организации корпоративного и унитарного типов, публично-правовые образования, граждане, индивидуальные предприниматели. Отдельные виды некоммерческих организаций не вправе осуществлять правомочие пользования беспилотными летательными аппаратами в целях управления в силу их целевой правоспособности (например, ассоциации, фонды). Создание, приобретение, отчуждение, использование, обеспечение надлежащей эксплуатации и сохранности беспилотных летательных аппаратов оформляется договорами на выполнение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ, договорами подряда, купли-продажи, мены, дарения, аренды, ссуды, хранения, воздушной перевозки. При этом в рамках исследуемой сферы деятельности внимание обращается, прежде всего, на положения о гражданско-правовых договорах, в которых обнаруживается специфика, связанная с беспилотными летательными аппаратами. В условии об объекте следует уточнять взлетную массу БЛА, его тип

конструкции, назначение БЛА, а также конкретизировать задачу, для которой создается, приобретается в собственность, предоставляется во временное владение или пользование БЛА (воздушные съемки, авиационно-химические, лесоавиационные работы, воздушная перевозка грузов и почты и т.д.). Тип конструкции обусловливает наличие или отсутствие необходимости в наземном объекте инфраструктуры воздушного транспорта, что может обусловить возможность или невозможность исполнения обязательств по гражданско-правовому договору. Достижение БЛА определенных значений взлетной массы влечет предъявление к владельцу БЛА требований о сертификации, лицензировании, здоровье и квалификации летного экипажа БЛА, что также может оказать влияние на исполнение договорных обязательств.

Представляется необходимым установить запрет для отдельных категорий граждан на осуществление правомочия пользования в форме управления беспилотными летательными аппаратами с максимальной взлетной массой свыше 0,15 кг, которые могут обладать свойствами повышенной опасности. При ненадлежащем пилотировании такие БЛА могут создавать повышенную опасность для третьих лиц. Следует запретить осуществление правомочия пользования в форме управления малолетними гражданами в возрасте до 14 лет и несовершеннолетними гражданами в возрасте от 14 до 18 лет в силу того, что малолетние из-за своего психического развития, несовершеннолетние по причине психологической и эмоциональной незрелости не способны должным образом осуществлять дистанционное пилотирование аппаратом с такой массой. Предлагается запретить осуществлять правомочие пользования в форме управления гражданам, ограниченным судом в дееспособности в силу психического расстройства либо злоупотребления алкоголем или наркотическими средствами, гражданам, признанным судом недееспособными вследствие психического расстройства в отношении беспилотных летательных аппаратов с максимальной взлетной массой от 0,15 кг и больше, потому что ограниченно дееспособные граждане в силу психического расстройства или нахождения в состоянии алкогольного или наркотического опьянения могут оказаться неспособными к надлежащему

пилотированию БЛА, а недееспособные граждане не способны понимать значение своих действий или руководить ими, а следовательно, не могут должным образом осуществлять управление БЛА, в результате чего существенно возрастает вероятность причинения вреда жизни, здоровью и имуществу третьих лиц.

Осуществление воздушных перевозок грузов и почты с применением беспилотных летательных аппаратов не предполагает непосредственного участия физических лиц в перевозочной деятельности. Отсутствие летного и кабинного экипажей на борту БЛА, автоматизация погрузки и выгрузки влекут за собой невыполнимость требований, связанных с оформлением и обращением бумажных экземпляров грузовой или почтовой накладной между перевозчиком, грузоотправителем и грузополучателем. В связи с изложенным представляется необходимым оформление грузовой и/или почтовой накладной в электронной форме при осуществлении перевозки грузов и почты с использованием БЛА.

Во **втором параграфе** – **«Гражданско-правовой режим беспилотных летательных аппаратов военного и специального назначения»** – анализируется гражданско-правовой режим БЛА военного и специального назначения. БЛА военного и специального назначения могут быть признаны ограниченно оборотоспособными объектами гражданских прав, собственником которых выступает публично-правовое образование – Российская Федерация. В отношении БЛА военного и специального назначения правомочия публичного собственника осуществляют федеральные органы исполнительной власти - Министерство обороны РФ, Министерство внутренних дел РФ, Федеральная служба охраны РФ, Федеральная таможенная служба РФ, Министерство РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, а также Государственная корпорация по космической деятельности «Роскосмос». БЛА военного и специального назначения закрепляются на ограниченном вещном праве за субъектами-несобственниками. БЛА военного назначения могут принадлежать на праве оперативного управления объединению, управлению соединения, воинской части в составе Вооруженных сил Российской Федерации, участвующих в гражданском обороте в организационно-правовой форме федерального казенного

учреждения, военным учебным заведениям, военным музеям, образованным в форме учреждений. БЛА специального назначения могут принадлежать на праве оперативного управления территориальным органам исполнительной власти, участвующим в гражданском обороте в качестве учреждений, на праве хозяйственного ведения - государственным унитарным предприятиям. Приобретение права собственности на беспилотные летательные аппараты военного и специального назначения регулируется Федеральным законом от 29.12.2012 № 275-ФЗ «О государственном оборонном заказе», Федеральным законом от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

В третьем параграфе – «Гражданско-правовой режим беспилотных летательных аппаратов экспериментального назначения» – раскрываются особенности гражданско-правового режима БЛА экспериментального назначения. БЛА экспериментального назначения могут переходить из экспериментальной авиации в гражданскую или государственную авиацию. В ходе исследования гражданско-правового режима беспилотных летательных аппаратов установлены элементы юридического состава, необходимые для отчуждения и приобретения различных категорий беспилотных летательных аппаратов экспериментального назначения участниками гражданского оборота. Помимо сделки по отчуждению и приобретению права собственности на беспилотный летательный аппарат экспериментального назначения требуются административные акты соответствующих федеральных органов исполнительной власти. Для правомерного осуществления правомочия пользования в форме управления различными категориями БЛА экспериментального назначения необходимо соблюдение правил о государственном учете, потому что выполнение полетов на беспилотных летательных аппаратах экспериментального назначения, не поставленных на учет в соответствии с Правилами государственного учета воздушных судов экспериментальной авиации, не допускается.

Субъектами права собственности и иных вещных прав на БЛА экспериментального назначения являются публично-правовые образования,

граждане и юридические лица. Указанные субъекты вправе заключать договоры на выполнение опытно-конструкторских работ, подряда, купли-продажи, мены, аренды, выполнения опытно-конструкторских работ, хранения, страхования, воздушной перевозки в связи с созданием, приобретением, отчуждением, использованием, обеспечением сохранности и надлежащей эксплуатации БЛА экспериментального назначения. Предлагается запретить передачу экспериментальных БЛА в залог в связи с высоким риском повреждения или гибели таких БЛА в ходе испытательных полетов.

БЛА экспериментального назначения используются в том числе для испытаний новых технических решений в авиации. Такие технические решения могут быть воплощены в компонентах беспилотных летательных аппаратов экспериментального назначения. В связи с изложенным становится актуальным вопрос о признании новых технических решений, воплощенных в БЛА экспериментального назначения, в качестве объектов патентного права. Технические решения, воплощенные в отдельных компонентах беспилотного летательного аппарата, могут оказаться неспособными обеспечить достижение обозначенного технического результата, т.е. могут не обеспечить многократное применение изобретения. Промышленная применимость, осуществимость изобретения предполагает многократность применения, что в случае с беспилотными летательными аппаратами должно подтверждаться экспериментальными данными. До прохождения всех летных испытаний можно говорить о применимости таких технических решений лишь в рамках летного эксперимента. Поэтому в данном случае технические решения, воплощенные в БЛА экспериментального назначения, не обладают признаком промышленной применимости, и в связи с этим невозможно квалифицировать такие технические решения в качестве объектов патентного права.

Глава 3 «Гражданско-правовая ответственность субъектов во внедоговорных и договорных обязательствах в связи с использованием, созданием, обеспечением сохранности беспилотных летательных аппаратов» состоит из двух параграфов, которые посвящены вопросам деликтной ответственности участников гражданского оборота в связи с причинением вреда

беспилотными летательными аппаратами третьим лицам в ходе их применения, а также вопросам договорной ответственности субъектов за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, возникающих из договоров, предметом которых является создание, использование, обеспечение сохранности и надлежащего использования беспилотных летательных аппаратов.

В **первом параграфе – «Деликтная ответственность за вред, причиненный беспилотными летательными аппаратами»** - рассматривается вопрос о квалификации беспилотного летательного аппарата в качестве источника повышенной опасности, исследуются условия деликтной ответственности за вред, причиненный беспилотным летательным аппаратом жизни, здоровью и имуществу третьих лиц, основания освобождения от наступления гражданско-правовой ответственности за вред, причиненный беспилотными летательными аппаратами третьим лицам.

В целях разрешения вопроса о квалификации беспилотного летательного аппарата в качестве источника повышенной опасности беспилотный летательный аппарат оценивается на предмет соответствия признакам неподконтрольности человеку и повышенной опасности. Каждый беспилотный летательный аппарат не может быть в полной мере контролируемым со стороны человека в силу совершения полетов в воздушном пространстве, дистанционного (удаленного) характера пилотирования, зависимости от физических законов природы. Характеристика беспилотного летательного аппарата по степени автономности полета не влияет на квалификацию беспилотного летательного аппарата в качестве источника повышенной опасности, поскольку признак неподконтрольности наличествует у каждого беспилотного летательного аппарата в силу дистанционного характера управления (пилотирования) и его функционирования в воздушном пространстве на расстоянии от внешнего пилота. Тот или иной тип управления (та или иная степень автономности полета) не формирует и не отменяет признак неподконтрольности беспилотного летательного аппарата человеку. Степень повышенной опасности беспилотных летательных аппаратов может различаться в зависимости от взлетной массы, предельных значений набираемой высоты и развиваемой скорости. Не каждый

беспилотный летательный аппарат может быть признан источником повышенной опасности, поскольку его взлетной массы, предельных значений набираемых высоты и развиваемой скорости может быть недостаточно для причинения существенного вреда третьим лицам.

Второй параграф **«Договорная ответственность за ненадлежащее исполнение обязательств при создании, эксплуатации и обеспечении сохранности беспилотных летательных аппаратов»** посвящен анализу отдельных положений гражданского законодательства об ответственности субъектов за нарушение обязательств, возникающих из договоров, предметом которых является создание, эксплуатация и обеспечение сохранности беспилотных летательных аппаратов. Договорная ответственность сторон за нарушение обязательств, возникших из договоров на выполнение опытно-конструкторских работ и подряда, не отличаются какой-либо спецификой в связи с предметом указанных договоров – разработкой и созданием опытного образца беспилотного летательного аппарата, изготовлением беспилотного летательного аппарата, поставленного на серийное производство. Не обнаружены особенности договорной ответственности за ненадлежащее исполнение обязательств, возникающих из договора на выполнение авиационных работ с применением беспилотных летательных аппаратов, которая регулируется нормами §1 главы 34 ГК РФ. Отсутствует какая-либо специфика договорной ответственности субъектов гражданского права за нарушение обязательств из договора хранения беспилотных летательных аппаратов. Вместе с тем имеются особенности ответственности перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза, которые проявляются в основаниях наступления гражданско-правовой ответственности перевозчика, размере ответственности перевозчика, возможности установления повышенной ответственности соглашением сторон.

В **заключении** подведены итоги проведенного исследования, сформулированы основные выводы и предложения по совершенствованию российского гражданского и воздушного законодательства в сфере регулирования гражданских отношений, возникающих в связи с созданием, приобретением, отчуждением, использованием,

обеспечением надлежащей эксплуатации и сохранности беспилотных летательных аппаратов, выявлены перспективы развития доктринального представления о гражданско-правовом режиме беспилотных летательных аппаратов.

СПИСОК РАБОТ, ОПУБЛИКОВАННЫХ АВТОРОМ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Статьи, опубликованные в научных изданиях, включенных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации в перечень рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук:

1. Полетыкин Д.А. Правовое регулирование использования беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации: текущее состояние и перспективы развития // Юридическая наука. – 2023. – № 9. – С. 143-153. – 1,43 п.л.

2. Полетыкин Д.А. Гражданско-правовой режим автономных беспилотных летательных аппаратов, управляемых программой для ЭВМ или технологией искусственного интеллекта // Юридическая наука. – 2024. – № 4. – С. 148–154. – 0,84 п.л.

3. Полетыкин Д.А. Деликтная ответственность за вред, причиненный беспилотными летательными аппаратами // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия «Экономика и Право» – 2025. – № 2. – С. 131–135. – 0,73 п.л.

Статьи, опубликованные в иных периодических изданиях:

4. Полетыкин Д.А. О гражданско-правовом режиме военных беспилотных летательных аппаратов // Правовое обеспечение суверенитета России: проблемы и перспективы: сборник докладов XIII Московской юридической недели : в 4 ч. Ч. 2. – М. : Издательский центр Университета им. О.Е. Кутафина (МГЮА), 2024. – С. 63 – 66. – 0,32 п.л.

Общий объем опубликованных работ составляет: 3,32 п.л.