ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ «МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ О.Е. КУТАФИНА (МГЮА)»

Полетыкин Дмитрий Алексеевич

ПРАВОВОЙ РЕЖИМ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ КАК ОБЪЕКТОВ ГРАЖДАНСКИХ ПРАВ

Специальность: 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки

Диссертация на соискание ученой степени

кандидата юридических наук

Научный руководитель:
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист Российской Федерации
Малеина Марина Николаевна

Москва — 2025

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ……...…….. 3

ГЛАВА 1. Основания формирования гражданско-правового режима беспилотных летательных аппаратов……..……16

§ 1. Нормативно-правовое регулирование отношений по использованию беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации……..16

§ 2. Понятие беспилотного летательного аппарата……...…… 35

§ 3. Классификации беспилотных летательных аппаратов и их значение для установления гражданско-правовых режимов отдельных видов беспилотных летательных аппаратов…….…….69

ГЛАВА 2. Гражданско-правовой режим разных видов беспилотных летательных аппаратов…….……..……...……..88

§ 1. Гражданско-правовой режим беспилотных летательных аппаратов гражданского назначения……..……..…….……..…88

§ 2. Гражданско-правовой режим беспилотных летательных аппаратов военного и специального назначения……150

§ 3. Гражданско-правовой режим беспилотных летательных аппаратов экспериментального назначения……159

ГЛАВА 3. Гражданско-правовая ответственность субъектов во внедоговорных и договорных обязательствах в связи с использованием, созданием, обеспечением сохранности беспилотных летательных аппаратов.…….……168

§ 1. Деликтная ответственность за вред, причиненный беспилотными летательными аппаратами……...…….……..…….……168

§ 2. Договорная ответственность за ненадлежащее исполнение обязательств при создании, эксплуатации и обеспечении сохранности беспилотных летательных аппаратов.…….……..……..…205

ЗАКЛЮЧЕНИЕ…….……..…….……211

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ……..…….....217

ВВЕДЕНИЕ

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.

ГЛАВА 1. ОСНОВАНИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОГО РЕЖИМА БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

§ 1. Нормативно-правовое регулирование отношений по использованию беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации

В рамках правового регулирования отношений по поводу беспилотных летательных аппаратов можно выделить три подхода. Во-первых, применение БЛА может регламентироваться нормами, посвященными пилотируемой авиации. Во-вторых, отношения, связанные с БЛА, подлежат специальному регулированию, отличному от регулирования использования пилотируемой авиации, вне норм воздушного законодательства. Подразумевается издание специального нормативного правового акта, регулирующего исключительно использование различных типов БЛА. Второй подход исходит из специфики БЛА, которая выражается в их широком использовании в морском, морском нефтегазовом, природном, горнодобывающем секторах, где пилотируемая авиация не применима, а также отсутствием опыта в авиастроении у многих производителей БЛА[3]. В-третьих, допускается совместное регулирование нормами воздушного законодательства, объединяющего различные классы воздушных судов, и нормами специальных нормативных правовых актов.

В странах широкого внедрения БЛА – США, Китай, Япония, Швеция, Канада, Сингапур, Германия, Италия, Франция, Великобритания применяется комбинированная модель правового регулирования, сочетающая в себе первый и третий подходы к регулированию БЛА: в основной нормативный правовой акт по вопросам использования воздушного пространства (закон об авиации, правила гражданской авиации, авиационные правила) включены общие правила о порядке

[3] Tarr A.A., Tarr J.-A., Thompson M., Ellis J. Drone Law and Policy Global Development, Risks, Regulation and Insurance. New York: Routledge. 2022. p. 442.

использования БЛА (терминология, классификация, назначение), а отдельные вопросы, связанные с регистрацией (учетом), согласованием плана (графика) полета, получением разрешения (сертификата летной эксплуатации), регулируются специальным документом (циркуляр, стандарт, регламент)[4].

Приняты акты, регулирующие использование БЛА на наднациональном уровне, например, Регламент Европейской Комиссии 2019/947 от 24.05.2019 о правилах и процедурах эксплуатации беспилотных летательных аппаратов[5], Регламент Европейской Комиссии 2019/945 от 12.03.2019 о беспилотных авиационных системах и операторах беспилотных авиационных систем в третьих странах[6], Регламент Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2018/1139 об общих правилах в сфере гражданской авиации[7], который содержит в том числе правила полетов БЛА.

В Российской Федерации реализован третий тип нормативного регулирования отношений по поводу БЛА. Был принят Федеральный закон от 30.12.2015 № 462-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части использования беспилотных воздушных судов»[8]. Указанным законом разработан терминологический аппарат, установлен объем публично-правовых требований, возлагаемых на собственников БЛА в зависимости от

---

[4] Грищенко Г.А. Правовое регулирование беспилотных летательных аппаратов: российский подход и мировая практика // Вестник университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2019. № 12. С. 133-134.

[5] Commission implementing regulation (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft // URL: https://www.easa.europa.eu/en/document-library/easy-access-rules/easy-access-rules-unmanned-aircraft-systems-regulations-eu (дата обращения: 04.05.2025).

[6] Commission Delegated Regulation (EU) 2019/945 of 12 March 2019 on unmanned aircraft systems and on third-country operators of unmanned aircraft systems // URL: https://www.easa.europa.eu/en/document-library/easy-access-rules/easy-access-rules-unmanned-aircraft-systems-regulations-eu (дата обращения: 04.05.2025).

[7] Регламент N 2018/1139 Европейского парламента и Совета Европейского Союза «Об общих правилах в сфере гражданской авиации, об учреждении Европейского Агентства по безопасности авиации, об изменении Регламентов (ЕС) 2111/2005, (ЕС) 1008/2008, (ЕС) 996/2010, (ЕС) 376/2014, Директив 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС Европейского Парламента и Совета ЕС и об отмене Регламентов (ЕС) 552/2004 и (ЕС) 216/2008 Европейского Парламента и Совета ЕС и Регламента (ЕЭС) 3922/91 Совета ЕС» // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

[8] СЗ РФ. 2016. № 1. Ст. 82.

определенных технических характеристик БЛА. Нормы воздушного законодательства, ранее применяемые к пилотируемым воздушным судам, распространены на БЛА. Вместе с тем, по ряду специальных вопросов, например, по порядку учета гражданских БЛА со значениями максимальной взлетной массы, установленных в диапазоне от 0,15 кг до 30 кг, были приняты специальные подзаконные нормативные акты[9].

Регулирование использования БЛА осуществляется нормативными правовыми актами различной юридической силы в соответствии с иерархически построенной системой законодательства Российской Федерации.

Общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются в соответствии с Конституцией Российской Федерации составной частью правовой системы Российской Федерации (ч. 4 ст. 15 Конституции РФ 1993 года[10], п. 1 ст. 7 Гражданского кодекса РФ 1994 года[11]). Установлен приоритет международного договора Российской Федерации над Воздушным кодексом РФ (ст. 3 Воздушного кодекса РФ 1997 года (далее – ВК РФ)[12]. Российская Федерация является участником Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 года, подписана на Международной конференции по гражданской авиации 52 государствами-участниками)[13], которая распространяется в том числе на беспилотные воздушные суда (ст. 8). Конвенция применяется только к гражданским воздушным судам, но не регулирует использование государственных воздушных судов (пункт «а» статьи 3 Конвенции).

---

[9] Постановление Правительства Российской Федерации от 25.05.2019 № 658 «Об утверждении Правил государственного учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,15 до 30 килограммов, сверхлегких пилотируемых гражданских судов с массой конструкции 115 килограммов и менее, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации» // СЗ РФ. 2019. № 22. Ст. 2824. Далее – Правила государственного учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,15 до 30 килограммов.

[10] Официальный интернет-портал правовой информации URL: http:// http://publication.pravo.gov.ru/document/000120221006001 (дата обращения 11.04.2025).

[11] СЗ РФ. 1994. № 32. Ст. 3301.

[12] СЗ РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

[13] СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

Конвенция о международной гражданской авиации содержит указание на рекомендуемую практику (гл. VI). Можно толковать указание на рекомендуемую практику как на обычаи. Необходимо отметить, что на гражданские отношения в составе воздушного права распространяются нормы ст. 5 ГК РФ о применении обычая как источника права.

В соответствии со ст. 71 и 72 Конституции РФ часть отношений, связанных с использованием воздушного пространства, находятся в ведении Российской Федерации (определение статуса и защита воздушного пространства РФ, федеральные транспорт и пути сообщения, деятельность в космосе и др.), некоторые отношения находятся в совместном ведении Российской Федерации и ее субъектов (природопользование, охрана окружающей среды и обеспечение экологической безопасности, защита прав и свобод человека и гражданина). Таким образом, правовое регулирование отношений с участием БЛА в области использования воздушного пространства и авиационной деятельности осуществляется в основном на федеральном уровне.

В то же время БЛА могут совершать полет на более низкой высоте, чем пилотируемые воздушные судна, а также могут применяться в различных областях промышленности, в том числе недропользовании, геологической разведке, где невозможно применить пилотируемую авиацию. При использовании БЛА достаточно высока вероятность вторжения в частную жизнь третьих лиц без их согласия, также может быть причинен ущерб окружающей среде и имуществу организаций, например, в случае падения БЛА. Поэтому в данных случаях допускается совместное регулирование Российской Федерацией и ее субъектами возникающих отношений (п. «б», п. «д» ч. 1 ст. 72 Конституции РФ).

Основным источником правового регулирования отношений по поводу использования БЛА на уровне федерального законодательства является ВК РФ. В ВК РФ преобладают нормы публично-правовой природы, которые, изначально, установив правила использования пилотируемых воздушных судов, с вступлением в силу Федерального закона от 30.12.2015 № 462-ФЗ, распространили свое действие и на использование БЛА. В ВК РФ содержатся и специальные нормы в

отношении БЛА. Также имеются нормы, отсылающие к подзаконным нормативным правовым актам в области авиации, в большинстве своем являющимися федеральными авиационными правилами, или – к иному отраслевому законодательству.

Подзаконные нормативные правовые акты, относящиеся к системе воздушного законодательства РФ, содержат как общие нормы в отношении пилотируемой авиации, которые распространяют свое действие на БЛА, так и специальные нормы в отношении беспилотных летательных аппаратов.

Иное отраслевое законодательство, не относящиеся к системе воздушного законодательства, в большинстве случаев не предусматривает специальных норм в отношении БЛА. Нормы частноправовой природы, содержащиеся в гражданском отраслевом законодательстве, регулируют в том числе отношения владения, пользования и распоряжения БЛА. Исключение составляют нормы публично-правовой природы о регистрации гражданских БЛА.

Федеральный закон от 30.12.2015 № 462-ФЗ ввел (ст. 32) термин «беспилотное воздушное судно». Отнесение беспилотных летательных аппаратов с максимальной взлетной массой - 30 кг и более к категории воздушных судов влечет возложение на собственников и иных титульных владельцев БЛА обязанности исполнения нормативных требований, предусмотренных для собственников и иных титульных владельцев пилотируемых воздушных судов, в частности правил о регистрации, сертификации, требования к экипажу воздушного судна.

При изучении норм воздушного законодательства, как специальных норм в отношении БЛА, так и норм, распространяющих свое действие на использование БЛА, можно выявить следующие тенденции. В воздушном законодательстве наблюдается дифференциация нормативного регулирования использования отдельных типов БЛА. В основу разграничения нормативного регулирования положено достижение БЛА определенного диапазона значений максимальной взлетной массы, а также отнесение БЛА к определенному виду - гражданским, государственным, экспериментальным БЛА (ст. 20 ВК РФ).

На собственников и иных титульных владельцев гражданских БЛА с максимальной взлетной массой свыше 30 кг распространяются положения об обязательном прохождении сертификации с целью определения соответствия БЛА требованиям, предъявляемым к летной годности (ст. 8 ВК РФ, Федеральный закон от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании»[14], положения Федеральных авиационных правил «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21»[15]), положения о получении специальных разрешений от уполномоченных органов - лицензий на разработку, производство, испытание и ремонт БЛА (подп. 7 п. 1 ст. 12 Федерального закона от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности»[16], Постановление Правительства РФ от 28.03.2012 № 240 «О лицензировании разработки, производства, испытания и ремонта авиационной техники, за исключением беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, включающих беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее»[17], приказ Минтранса РФ от 05.05.2025 № 148 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Порядок подтверждения соответствия конструкции экземпляра гражданского воздушного судна утвержденной типовой конструкции гражданского воздушного судна, оформления сертификата летной годности, приостановления и возобновления его действия, его аннулирования, а также порядок ведения реестра сертификатов летной годности» и об утверждении формы сертификата летной годности»[18]), положения о прохождении процедуры государственной регистрации (ст. 33 ВК РФ, Федеральный закон от 14.03.2009 № 31-ФЗ «О государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними»[19] (далее – Закон о государственной

[14] СЗ РФ. 2002. № 52. Ст. 5140.
[15] Утверждены Приказом Минтранса России от 17.06.2019 № 184 // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: http://publication.pravo.gov.ru/document/0001201909090034 (дата обращения 28.02.2025).
[16] СЗ РФ. 2011. № 19. Ст. 2716.
[17] СЗ РФ. 2012. № 14. Ст. 1643.
[18] Официальный интернет-портал правовой информации URL: http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202506020033 (дата обращения: 06.11.2025).
[19] СЗ РФ. 2009. № 11. ст.1260.

регистрации прав на воздушные суда), установленные воздушным законодательством РФ требования к состоянию здоровья и квалификации экипажа БЛА (ст. ст. 53, ст. 53.1 ВК РФ), разрешительный порядок использования воздушного пространства, независимо от класса воздушного пространства, в котором выполняется полет (п. 52 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 № 138[20] (далее – Правила использования воздушного пространства).

Собственники и иные титульные владельцы БЛА, достигающих значений максимальной взлетной массы в пределах от 0,15 кг до 30 кг, обязаны ставить на учет БЛА. Между тем, они не проходят процедуру сертификации с целью определения соответствия летной годности БЛА, не получают лицензию на разработку, производство, испытание и ремонт БЛА, не проходят процедуру государственной регистрации БЛА. К внешнему пилоту такого БЛА не предъявляются требования к состоянию здоровья и квалификации. В отношении БЛА со значениями максимальной взлетной массы в пределах от 0,15 кг до 30 кг предусмотрено исключение из общего разрешительного порядка полетов при выполнении ряда условий (п. 52 (1) Федеральных правил использования воздушного пространства).

На собственников или титульных владельцев БЛА с максимальной взлетной массой менее 0,15 кг не распространяются какие-либо нормативные требования воздушного законодательства, предъявляемые к пользователям БЛА, максимальная взлетная масса которых превышает 0,15 кг.

На титульных владельцев государственных БЛА, распространяется меньший по сравнению с гражданскими БЛА объем нормативных требований, установленных воздушным законодательством. При этом не учитываются значения максимальной взлетной массы. В частности, на собственников

[20] СЗ РФ. 2010. № 14. Ст. 1649.

государственных БЛА, возложена обязанность по государственной регистрации БЛА данной группы (пп. 2 п. 2 ст. 33 ВК РФ).

К собственникам и иным титульным владельцам экспериментальных БЛА предъявляется меньший объем нормативных требований по сравнению с государственными БЛА и гражданскими БЛА с максимальной взлетной массой более 30 кг. Справедливо исключение прохождения процедуры сертификации с целью установления соответствия летной годности ввиду выполняемых опытно-конструкторских, научно-исследовательских работ, испытаний авиационной и другой техники. Выполняемые экспериментальными БЛА задачи определяют их уникальность, часто образцы экспериментальных БЛА производятся в единичном экземпляре. Этим обусловлена нецелесообразность разработки стандартной документации, которая направлена на регламентацию проектирования, производства БЛА, предназначенных к серийному производству. Вместе с тем, предъявляются требования к квалификации экипажа экспериментального БЛА (п. 1.2 ст. 53 ВК РФ), устанавливается обязанность собственников или иных титульных владельцев БЛА по постановке на учет экспериментальных БЛА (ч. 3 ст. 33 ВК РФ). Таким образом, нормативное регулирование БЛА в Российской Федерации характеризуется гибкостью, на что указывается в юридической литературе[21].

В системе воздушного законодательства РФ наблюдается процесс унификации правового регулирования использования воздушных судов, который проявляется в распространении действия норм, изначально предназначенных для регулирования пилотируемых воздушных судов, на БЛА. Как уже ранее было указано, на собственников или иных титульных владельцев БЛА со значениями максимальной взлетной массы в пределах диапазона, установленного воздушным законодательством, возлагается обязательное прохождение процедуры сертификации с целью определения соответствия БЛА летной годности, получение лицензии на разработку, производство, испытание и ремонт БЛА, предъявление

[21] Албиков И.Р. Использование беспилотных летательных аппаратов в системе гражданской авиации России // Транспортное право и безопасность. 2025. № 1(53). С. 15.

определенных требований к квалификации и состоянию здоровья экипажа БЛА. Специальные нормы воздушного законодательства предназначены для регулирования всех видов БЛА, что также является проявлением унификации. К указанным общеобязательным специальным нормам относятся положения п. 52 Правил использования воздушного пространства (с учетом исключения, предусмотренного п. 52(1) данных Правил), требования к документации, которая должна находиться на борту беспилотного воздушного судна (абз. 5 подп. 1 п. 1 ст. 67 ВК РФ), норма об исключении возможности несанкционированного доступа посторонних лиц к беспилотным авиационным системам (подп. 6 п.2 ст. 84 ВК РФ), норма об обязанности по организации и осуществлению поиска и спасания терпящих или потерпевших бедствие беспилотных воздушных судов на их владельцев (абз. 2 п. 1 ст. 88 ВК РФ).

ВК РФ отсылает к нормам иной отраслевой принадлежности: об ответственности за нарушение воздушного законодательства РФ, о государственной регистрации воздушных судов, в том числе БЛА (ст. 33 ГК РФ).

Пункт 9 ст. 33 ВК РФ содержит указание на регулирование порядка государственной регистрации воздушных судов, в том числе государственных БЛА и гражданских БЛА с определенными техническими характеристиками, и сделок с ними, нормой ст. 131 ГК РФ.

Порядок регистрации перехода права собственности и иных вещных прав (права хозяйственного ведения и оперативного управления) на гражданские БЛА с установленными воздушным законодательством техническими характеристиками, а также на государственные БЛА, используемые в коммерческих целях, конкретизируется в Законе о государственной регистрации прав на воздушные суда. Кроме того, для установления гражданско-правового режима БЛА имеют определяющее значение нормы Гражданского кодекса РФ, которые устанавливают систему вещных прав (раздел II) и регламентируют оборот движимых и недвижимых вещей (ст. 130).

ВК РФ также указывает на возможность специального регулирования отношений с БЛА Федеральным законом от 31.07.2020 № 258-ФЗ «Об

экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации»[22] (далее – Закон об экспериментальных правовых режимах). Нормы специального регулирования вводятся на определенной территории субъекта или нескольких субъектов РФ, либо в определенной отрасли народного хозяйства, распространяются на ограниченный круг субъектов и действуют в течение установленного срока. Специальное нормативное регулирование обусловлено активным развитием технологий БЛА, широким применением цифровых инновационных технологий в БЛА. В юридической литературе отмечается, что «…именно ЭПР с его особым правовым регулированием на определенной территории в конкретный временной промежуток является наиболее эффективным правовым режимом для апробации цифровых инноваций, в том числе на транспорте»[23].

Специальное нормативное регулирование, установленное программой экспериментального правового режима, утверждаемой постановлением Правительства РФ, может изменять объем публично-правовых требований, возлагаемых на собственников или иных титульных владельцев БЛА, в том числе исключать обязательное прохождение сертификации (подп. 2.1. п. 1 ст. 8, ст. 37 ВК РФ), получение лицензии на деятельность в области авиации (ст. 9 ВК РФ), процедуру допуска к эксплуатации (ст. 36 ВК РФ). Специальным нормативным регулированием могут быть исключены обязательные периодические и предварительные осмотры специалистов авиационного персонала, квалификационные требования, предъявляемые к командиру воздушного судна БЛА, остальным членам экипажа и иным специалистам из числа авиационного персонала (ст. 53, ст. 57 ВК РФ), обязательные требования к наличию установленной документации на борту БЛА (ст. 67).

Закон об экспериментальных правовых режимах предусматривает установление экспериментальных правовых режимов, изменяющих или

---

[22] СЗ РФ. 2020. № 31 (часть I). Ст. 5017.

[23] Гребенкина И.А., Гребенкина С.А. Правовой режим беспилотных автотранспортных средств в России // Законы России: опыт, анализ, практика. 2022. № 9. С. 92.

исключающих действие положений ВК РФ, в том числе по направлениям разработки, апробации и внедрения цифровых инноваций, связанных с проектированием, производством и эксплуатацией беспилотных воздушных судов (подп. 2 ч. 2 ст. 1). Продолжительность специального временного регулирования определяется программой экспериментального правового режима и устанавливается на срок не более 3 лет (п. 1 ст. 7).

В настоящее время программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем введены в Республике Татарстан (г. Иннополис)[24], республике Башкортостан[25], в Томской области[26], в Камчатском крае, Ханты-Мансийском автономном округе-Югре, Чукотском автономном округе и Ямало-Ненецком автономном округе[27], Самарской области[28]. Экспериментальный правовой режим в рамках введения в эксплуатацию гражданских БЛА с максимальной взлетной массой более 30 кг установлен на территориях аэродрома «Алферьево» (деревня Алферьево, Волоколамский район, Московская область) и посадочной площадки «Орловка» (село Погорелое Городище, Зубцовский район, Тверская область), посадочной

[24] Постановление Правительства РФ от 17.02.2024 № 185 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в г. Иннополисе (Республика Татарстан)» // СЗ РФ. 2024. № 9. Ст. 1238.

[25] Постановление Правительства РФ от 03.04.2023 № 535 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в республике Башкортостан» // СЗ РФ. 2023. № 15. Ст. 2687

[26] Постановление Правительства РФ от 24.03.2022 № 458 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Томской области» // СЗ РФ. 2022. № 13. Ст. 2117

[27] Постановление Правительства РФ от 24.03.2022 № 462 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Камчатском крае, Ханты-Мансийском автономном округе – Югре, Чукотском автономном округе и Ямало-Ненецком автономном округе» // СЗ РФ. 2022. № 13. Ст. 2119

[28] Постановление Правительства РФ от 09.11.2023 № 1874 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Самарской области» // СЗ РФ. 2023. № 46. Ст. 8265

площадки «Пушистый» (Сахалинская область)[29]. Экспериментальные правовые режимы могут быть введены в отдельных отраслях экономики Российской Федерации. Введен экспериментальный правовой режим, направленный на обеспечение условий для эксплуатации БЛА в сельском хозяйстве, он действует на территориях Республики Татарстан, Алтайского и Ставропольского краев, Астраханской, Волгоградской, Воронежской, Липецкой, Нижегородской, Новосибирской, Саратовской, Тамбовской и Ульяновской областей[30].

Систему актов о БЛА дополняют нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти в области гражданской, государственной и экспериментальной авиации.

Приказами Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии утверждены и введены в действие ряд национальных стандартов Российской Федерации. ГОСТ Р 56122-2014[31] содержит термины и определения в области применения БЛА, устанавливает общие требования к эксплуатации БЛА. ГОСТ Р 57258-2016[32] устанавливает применяемые в науке, технике и производстве термины и определения основных понятий в области беспилотных авиационных систем гражданского назначения. ГОСТ Р 59517-2021[33] устанавливает классификации и категории беспилотных авиационных систем для определения требований по обеспечению безопасности полета. ГОСТ Р 59518-2021[34] определяет

---

[29] Постановление Правительства РФ от 02.11.2023 № 1840 (ред. от 11.07.2024) «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций «Аэрологистика» // СЗ РФ. 2023. № 45. Ст. 8076.

[31] ГОСТ Р 56122-2014. Национальный стандарт Российской Федерации. Воздушный транспорт. Беспилотные авиационные системы. Общие требования (утв. и введен в действие Приказом Росстандарта от 18.09.2014 № 1130-ст) // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

[32] ГОСТ Р 57258-2016. Национальный стандарт Российской Федерации. Системы беспилотные авиационные. Термины и определения (утв. и введен в действие Приказом Росстандарта от 10.11.2016 № 1674-ст) // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

[33] ГОСТ Р 59517-2021. Национальный стандарт Российской Федерации. Беспилотные авиационные системы. Классификация и категоризация (утв. и введен в действие Приказом Росстандарта от 27.05.2021 № 472-ст) // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

[34] ГОСТ Р 59518-2021. Национальный стандарт Российской Федерации. Беспилотные авиационные системы. Порядок разработки (утв. и введен в действие Приказом Росстандарта от 27.05.2021 № 473-ст) // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

порядок и состав работ при разработке беспилотных авиационных систем гражданского назначения. ГОСТ Р 59519-2021[35] устанавливает состав беспилотных авиационных систем и общие технические требования к компонентам систем. ГОСТ Р 59520-2021[36] содержит требования к функциональным свойствам станций внешнего пилота в составе беспилотных авиационных систем. Следует указать на добровольный характер применения собственниками и владельцами БЛА указанных стандартов.

Среди актов рекомендательного характера – Стратегия развития беспилотной авиации Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2035 года и план мероприятий по ее реализации, утвержденные распоряжением Правительства Российской Федерации от 21.06.2023 г. № 1630-р[37]. В данном отраслевом документе стратегического планирования дана характеристика отрасли беспилотной авиации в Российской Федерации и в мире, обозначены цели, задачи, приоритеты и целевые индикаторы, этапы реализации Стратегии, указаны инфраструктурные субъекты, подлежащие созданию в целях обеспечения достижения стратегических целей развития отрасли, источники финансирования Стратегии, целевые значения показателей развития беспилотной авиации, организационные основы мониторинга и контроля за реализацией Стратегии. В плане мероприятий по реализации Стратегии развития беспилотной авиации указаны перечень мер, сроки их осуществления и нормативные правовые акты – правовая форма реализации мероприятий.

В целях обеспечения выполнения полетов беспилотных и пилотируемых воздушных судов в едином воздушном пространстве на приемлемом уровне

---

[35] ГОСТ Р 59519-2021. Национальный стандарт Российской Федерации. Беспилотные авиационные системы. Компоненты беспилотных авиационных систем. Спецификация и общие технические требования (утв. и введен в действие Приказом Росстандарта от 27.05.2021 № 474-ст) // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

[36] ГОСТ Р 59520-2021. Национальный стандарт Российской Федерации. Беспилотные авиационные системы. Функциональные свойства станции внешнего пилота (утв. и введен в действие Приказом Росстандарта от 27.05.2021 № 475-ст) // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

[37] СЗ РФ. 2023. № 27. Ст. 5055.

безопасности распоряжением Правительства РФ от 05.10.2021 г. № 2806-р[38] утверждены Концепция интеграции беспилотных воздушных судов в единое воздушное пространство Российской Федерации и план ее реализации. В концепции и плане указаны организационные и нормативные предпосылки для совершенствования существующего режима одновременных полетов пилотируемых и беспилотных воздушных судов, предусмотрены основные направления мероприятий в целях интеграции БВС в единое воздушное пространство, в том числе мероприятия, направленные на развитие нормативно-правовой базы. Обозначены источники финансирования реализации концепции.

Охарактеризованные выше акты ненормативного характера устанавливают организационные основы для дальнейшего развития нормативного регулирования отношений с БЛА.

В качестве зарубежного опыта регулирования отношений с БЛА следует рассмотреть положения Регламента Европейской комиссии 2019/945 от 12.03.2019 о беспилотных авиационных систем в третьих странах, правила Регламента Европейской Комиссии 2019/947 от 24.05.2019 о правилах и процедурах эксплуатации беспилотных летательных аппаратов. Регламент 2019/947 предусматривает различный объем нормативных требований к собственникам, иным законным владельцам БЛА, устанавливая категории полетов (операций), совершаемых с использованием БЛА (ст. ст. 4, 5, 6). Операции (полеты) с БЛА разделяются на категории исходя из степени вероятности причинения вреда третьим лицам в ходе их совершения. Категория операций (полетов) с БЛА определяется исходя из класса БЛА (C0-C4). Класс БЛА, в свою очередь, обусловлен значением максимальной взлетной массы с учетом целевой нагрузки (менее 0,25 кг, от 0,25 кг до 0,9 кг, менее 4 кг, менее 25 кг), габаритными размерами БЛА по горизонтали, предельными значениями скорости аппарата в горизонтальном полете, предельными значениями набираемой высоты беспилотным летательным аппаратом и пр. (ч. 1 – 5 приложения к Регламенту

[38] СЗ РФ. 2021. № 42. Ст. 7159.

2019/945 от 12.03.2019). Полет БЛА определяется в одну из категорий операций также с учетом квалификации пилота, условий полета, т.е. совершается ли полет непосредственно над людьми или на определенном расстоянии от людей, выполняется ли полет в пределах прямой видимости внешнего пилота и/или наблюдателя или за пределами их прямой видимости, целью полета, будь то перевозка опасных грузов, людей.

Для выполнения полетов по правилам, установленным для операций БАС в категории «неограниченные», какого-либо разрешения от уполномоченного органа, а также наличия лицензии дистанционного пилота и/или оператора, сертификата летной годности БЛА не требуется.

Представленный обзор нормативных правовых актов, регулирующих использование БЛА, позволяет сделать следующие выводы.

Во-первых, формирование и развитие правового регулирования использования БЛА осуществляется путем введения норм в отношении БЛА в рамках воздушного законодательства и применения общих норм воздушного права в целях регулирования использования БЛА. В воздушном законодательстве Российской Федерации наблюдаются тенденции дифференциации и унификации правового регулирования использования БЛА. Дифференцированное нормативное регулирование БЛА заключается в установлении различного объема публично-правовых требований, направленных на обеспечение безопасной эксплуатации БЛА, в зависимости от установленных воздушным законодательством технических характеристик БЛА и рода выполняемых задач.

Тенденция к унификации нормативного регулирования использования БЛА прослеживается в регламентации использования БЛА нормами о пилотируемых воздушных судах. Унификация правового регулирования БЛА также проявляется в наличии специальных норм, общих для всех видов БЛА.

Во-вторых, нормы, содержащиеся в воздушном законодательстве, направленные на установление правил использования воздушного пространства, сертифицирования БЛА с целью определения соответствия летной годности, лицензирования разработки, производства, испытания и ремонта БЛА, регистрации

БЛА, установление требований к квалификации и состоянию здоровья членов экипажа БЛА и иных специалистов из числа авиационного персонала, осуществляющих техническое обслуживание БЛА, обладают публично-правовой природой. Вместе с тем непосредственный процесс проектирования, разработки, серийного производства, испытания и ремонта БЛА устанавливается нормами гражданского законодательства о договорах на выполнение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ, договоре подряда, договоре поставки. Принадлежность БЛА участникам гражданского оборота на праве собственности и иных вещных правах регламентируется нормами вещного права.

Можно сделать вывод о комплексном правовом регулировании ввиду регламентации разнородных по природе общественных отношений, связанных с созданием, приобретением, использованием БЛА.

В-третьих, одновременно с действием актов общего регулирования законодатель допускает применение актов специального регулирования. Экспериментальные правовые режимы вводятся на определенной территории либо в определенной отрасли экономики Российской Федерации, в течение определенного периода времени в отношении определенных субъектов – собственников и иных титульных владельцев БЛА. Использование БЛА по истечении эксперимента подпадает под общее нормативное регулирование.

В научных публикациях неоднократно предлагалось разработать и принять единый специальный нормативный акт о БЛА. Высказано предложение разработать подзаконный нормативный правовой акт, в котором бы регулировались комплексно все аспекты правомерного использования БЛА – от его регистрации до предоставления планов полета при помощи дистанционных способов взаимодействия предпринимателей и других владельцев данной техники с контролирующими органами[39]. Высказана идея о законодательном

[39] Мотасова Д.Д. О перспективных направлениях развития гражданско-правового регулирования использования беспилотных летательных аппаратов // Право и государство: теория и практика. 2019. № 10 (178). С. 100.

регулировании правового режима беспилотников на основе единого подзаконного нормативно-правового акта – федеральных авиационных правил использования беспилотных воздушных судов[40].

Выявлены положительные и отрицательные последствия принятия единого специального нормативного правового акта о БЛА. Принятие единого нормативного акта о БЛА должно облегчить использование БЛА потребителями, в том числе упростит поиск и соблюдение требований, возложенных на собственников или иных титульных владельцев БЛА. Вместе с тем высказывалось мнение о том, что БЛА являются одной из разновидностей имущества и было бы нецелесообразно принимать отдельные нормативные акты для каждого вида имущества[41]. Предлагалось разработать отдельный нормативно-правовой акт, основанный на пандектной системе. Общая часть закрепляла бы понятие беспилотного летательного аппарата как источника повышенной опасности, предмет, принципы, круг субъектов, которые могут входить в состав экипажа такого судна. Особенная часть должна содержать основные правила использования как самих беспилотников, так и воздушного пространства, лицензирование, ответственность за нарушение законодательства в сфере использования таких аппаратов[42].

Представляется, что принятие единого нормативного акта о БЛА на данном этапе нецелесообразно по следующим соображениям. Во-первых, во избежание авиационных происшествий и обеспечения совместного безопасного пользования воздушного пространства важна унификация правил использования воздушным пространством для пользователей пилотируемых воздушных судов и для пользователей БЛА, что и было осуществлено в рамках действующего подхода к

---

[40] Макухин А.А. Законодательное регулирование правового статуса беспилотных летательных аппаратов // Научный вестник Крыма. 2017. № 1. С. 5.

[41] Мотасова Д.Д. Особенности гражданско-правового регулирования в сфере использования беспилотных летательных аппаратов и перспективы его совершенствования // Право и государство: теория и практика. 2020. № 2 (182). С. 106.

[42] Зарапина Л.В., Белокопытова Н.Ю. Правовое регулирование полетов беспилотных летательных аппаратов: перспективы, новации, проблемы // Юридический вестник Кубанского государственного университета. 2021. № 4 (13). С. 34.

правовому регулированию использования БЛА. Определенные изъятия из правового режима БЛА обусловлены спецификой устройства БЛА и находят отражение в воздушном законодательстве. С точки зрения гражданского права БЛА является объектом гражданских прав, гражданско-правовые отношения по поводу БЛА регулируются существующими институтами гражданского права. Во-вторых, беспилотные воздушные суда и пилотируемые воздушные суда функционируют в одной и той же среде – в воздушном пространстве. В-третьих, беспилотные воздушные суда и пилотируемые воздушные суда являются техническими устройствами, использующими свойства воздуха в целях выполнения взлета, посадки и маневрирования в воздушном пространстве. Таким образом, мы приходим к выводу о сходстве в конструкции и принципе функционирования пилотируемых и беспилотных воздушных судов – использование свойств воздуха для перемещения в воздушном пространстве. В-четвертых, законодательство о БЛА находится на этапе становления по объективным причинам. Технологии БЛА продолжают активно развиваться, появляются технологии искусственного интеллекта, которые нуждаются в испытаниях до их широкого использования. Поэтому представляется целесообразным субсидиарное регулирование отношений по использованию автономных беспилотных летательных аппаратов законодательством об искусственном интеллекте, устанавливающим общие принципы использования искусственного интеллекта в различных сферах жизни общества. На данном этапе нормативные акты общего регулирования, к которым может быть отнесен предполагаемый единый нормативный правовой акт о БЛА, могут сдерживать развитие технологий БЛА. Законодатель в данном случае пошел по пути допущения специального, временного регулирования в целях испытания новых технологий БЛА. Так или иначе, принятие единого нормативного акта в отношении БЛА в полной мере не обеспечит исчерпывающего регулирования.

С учетом изложенного мы приходим к тому, что целесообразно развивать законодательство о беспилотных летательных аппаратах в рамках воздушного законодательства, путем внесения правил о беспилотных летательных аппаратах в

ВК РФ и подзаконные акты воздушного законодательства, а также посредством принятия отдельных подзаконных нормативных актов, регулирующих специальные вопросы, связанные с использованием беспилотных летательных аппаратов. Гражданско-правовое регулирование отношений, связанных с использованием БЛА, осуществляется посредством уже существующих норм гражданского права.

Таким же образом развивается законодательство о беспилотных наземных транспортных средствах. Нормы о беспилотных автомобилях включены в отраслевое транспортное законодательство. Минтрансом России был подготовлен проект Федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»[43], но по результатам оценки регулирующего воздействия было составлено отрицательное заключение по данному законопроекту. Советом по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства был отмечен ряд принципиальных недостатков законопроекта: 1) рамочный характер, невозможность применения законопроекта без принятия на его основе подзаконных нормативных правовых актов; 2) законопроект не содержит ответа на вопрос, любое ли ВАТС является источником повышенной опасности, законопроектом не предложены дополнительные критерии для признания ВАТС источником повышенной опасности; 3) в законопроекте не решен вопрос о том, кто является причинителем вреда, предлагается руководствоваться общими правилами (ст. 1079 ГК РФ), в то время как в случае с ВАТС имеются дополнительные субъекты, связанные с причинением вреда (диспетчер ВАТС и производитель ВАТС); 4) проект не предусматривает каких-либо повышенных требований к ВАТС при регулировании вопросов гражданского права, в том числе вопросов деликтной ответственности при использовании технологий искусственного интеллекта; 5) предусмотренная законопроектом обязанность страховщика по выплате страхового возмещения третьим лицам, вред которым был причинен в

[43] URL: https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=116763 (дата обращения: 03.05.2025).

ходе использования ВАТС, обусловлена получением страховщиком сведений из бортового устройства регистрации событий, ухудшает положение потерпевшего по сравнению со случаем причинения вреда обычным транспортным средством и др.[44] Полагаем необходимым учесть выводы данного экспертного заключения в ходе законопроектной работы по регулированию отношений, возникающих в связи с использованием БЛА, а также отношений, возникающих из причинения вреда беспилотным летательным аппаратом третьим лицам. Государственным Советом Республики Татарстан был внесен в Государственную Думу проект № 910152-7 Федерального закона «Об инновационных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»[45], профильным комитетом законопроект был возвращен субъекту права законодательной инициативы в связи с несоответствием требованиям ч. 3 ст. 104 Конституции РФ и статьи 105 Регламента Государственной Думы.

§ 2. Понятие беспилотного летательного аппарата

В ВК РФ в 2016 году введено понятие беспилотного воздушного судна (ст. 32). Отнесение беспилотных летательных аппаратов к разновидностям воздушных судов предполагает распространение на использование БЛА требований, предъявляемых к пилотируемым воздушным судам.

ВК РФ определяет беспилотное воздушное судно как «воздушное судно, управляемое, контролируемое в полете, пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна (внешний пилот)» (п. 5 ст. 32). Обратимся теперь к

---

[44] См.: Экспертное заключение по проекту федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (принято на заседании Совета при Президенте РФ по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства 19.05.2022 № 219-2/2022) // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

[45] URL: https://sozd.duma.gov.ru/bill/910152-7#bh_histras (дата обращения: 03.05.2025).

законодательному определению воздушного судна. Воздушное судно представляет собой «летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды» (п. 1 ст. 32). Чтобы уяснить значение слова «аппарат» - обратимся к толковому словарю С.И. Ожегова. В первом значении аппарат представляет собой «прибор, техническое устройство, приспособление»[46]. Теперь перейдем к определению летательного аппарата: «Устройство для полетов в атмосфере или космическом пространстве: космический корабль, самолет, вертолет, аэростат, планер, дельтаплан».

При прочтении нормативного определения воздушного судна можно прийти к следующим выводам. Во-первых, как БЛА, так и иные разновидности воздушных судов являются техническими устройствами. Во-вторых, законодатель указал в определении на такой признак воздушного судна (технического устройства), как использование свойств воздуха в целях выполнения взлета, посадки и маневрирования в воздушном пространстве. Данное определение заимствовано из Приложения 1 (глава 1.1) к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 года)[47], в которой участвует Российская Федерация. Подъемная сила воздушного судна образуется за счет плотности и сопротивления окружающей среды. Иные технические устройства, которые могут передвигаться в безвоздушном пространстве (например, спутники и иные космические объекты, пересекающие воздушное пространство в ходе полета в космос) не могут быть

---

[46] Толковый словарь русского языка: Ок. 100 000 слов, терминов и фразеологических выражений / С.И. Ожегов; Под ред. проф. Л.И. Скворцова. – 27-е изд., испр. – М.: Издательство АСТ: Мир и образование. 2019. С. 34.

[47] Приложение № 1 к Конвенции о международной гражданской авиации «Выдача свидетельств авиационному персоналу» (с поправками, принятыми Советом до 5 марта 2011 года) // URL: https://favt.gov.ru/public/pup/2018/%D0%94%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%BD%D0%B8%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B5%20%D0%BC%D0%B0%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%B8%D0%B0%D0%BB%D1%8B/1%20%D0%9F%D1%80%D0%B8%D0%BB%D0%BE%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5%201%20%D0%BA%20%D0%A7%D0%B8%D0%BA%D0%B0%D0%B3%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9%20%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D1%86%D0%B8%D0%B8%20(%D1%81%20%D0%BF%D0%BE%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BA%D0%B0%D0%BC%D0%B8%20%D0%B4%D0%BE%20%E2%84%96174).pdf

отнесены к воздушным судам, так как их передвижение в пространстве не осуществляется в результате взаимодействия с воздухом.

Кроме того, понятие «беспилотное воздушное судно» содержится в ГОСТ Р 57258-2016. Беспилотным является воздушное судно, управляемое в полете пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна, или выполняющее автономный полет по заданному предварительно маршруту (п. 3.1.1 ГОСТ Р 57258-2016). Е.В. Вавилин дает следующее толкование указанному определению: «… разработчики национального стандарта создают дополнительный критерий, соблюдение которого может перевести объект из разряда беспилотных в автономные. Речь идет о попытке представить автономный объект «мыслящим», способным действовать в отсутствие заранее заготовленного маршрута»[48]. Вместе с тем, следует указать на то, что маршрут может быть предварительно загружен в автопилот БЛА, на действия которого внешний пилот может посылать управляющие сигналы. Посредством отправки управляющих сигналов внешний пилот может изменять скорость, высоту, курс и вертикальную скорость БЛА (п. 6.1 ГОСТ Р 59519-2021). Кроме того, предварительно заданный маршрут может быть составлен через графический интерфейс, в котором отмечаются ключевые точки маршрута. Таким образом осуществляется «управление с помощью точек пути» (п. 6.1 ГОСТ Р 59519-2021). Приведенные нормы позволяют сделать вывод о том, что в рассматриваемом определении БВС дается не критерий перевода объекта из разряда беспилотных в автономные, а указывается на различные типы управления БВС, в частности на прямое управление и управление посредством автопилота. В ходе выполнения полета БВС под управлением автопилота возможна передача части функций по управлению полетом (изменение маршрута полета) на наземный пункт управления[49].

---

[48] Вавилин Е.В. Беспилотные транспортные средства: от терминологии к новым правовым режимам // Хозяйство и право. 2023. N 8 (559). С. 9.

[49] Виксин И.И., Маликов С.В., Чучаев А.И. Безопасность беспилотных воздушных судов (информационные, функциональные и уголовно-правовые аспекты): монография / под ред. А.И. Чучаева. – М.: Контракт, 2022. С. 11-12.

Термин «беспилотный (воздушный) летательный аппарат» раскрывается также в постановлении Правительства Российской Федерации от 19.07.2022 № 1299 «Об утверждении списка товаров и технологий двойного назначения, которые могут быть использованы при создании вооружений и военной техники и в отношении которых осуществляется экспортный контроль»[50] как «любой летательный аппарат, способный взлетать и поддерживать контролируемый полет и аэронавигацию без какого-либо присутствия человека на борту».

Юристами отмечается, что использование термина «беспилотное воздушное судно» преследует цель согласования обозначения БЛА с уже устоявшимися терминами воздушного законодательства. Вместе с тем обращалось внимание на то, что приведенные определения являются слишком широкими, что позволяет отнести к беспилотным летательным аппаратам в том числе управляемые ракеты, торпеды, бомбы, которые по своей природе являются средствами вооружения и к беспилотникам отношения не имеют[51]. Между тем, баллистические и крылатые ракеты, торпеды, похожие по своим техническим характеристикам на БЛА, отличаются от БЛА назначением и производными отсюда особенностями функционирования - являются средствами доставки боевого заряда, которые после достижения цели уничтожаются[52]. Таким образом, можно сделать вывод о том, что БЛА предназначены для выполнения различных задач в соответствии с их назначением, которое может быть разным. В то время как баллистические и крылатые ракеты, торпеды предназначены для выполнения задачи доставки боевого снаряда с целью поражения живой силы, техники, сооружений и других объектов противника. Таким образом, БЛА и баллистические, крылатые ракеты, торпеды различаются по выполняемым задачам. Кроме того, БЛА предназначены преимущественно для многократного использования, в то время как ракеты и

[50] СЗ РФ. 2022. N 30. Ст. 5630.

[51] Фокин М.С., Рязанов Н.С. Актуальные проблемы уголовно-правовой регламентации противоправного использования беспилотных мобильных средств // Актуальные проблемы российского права. 2018. № 1 (86). С. 105.

[52] Там же.

торпеды применяются однократно, уничтожаются вместе с боевым снарядом при достижении цели.

В научных публикациях было предложено осуществить унификацию терминологии в отношении беспилотных летательных аппаратов в различных отраслях законодательства, допускалась возможность введения термина «беспилотный летательный аппарат» в гражданское законодательство, в частности, в нормы Гражданского кодекса РФ об источниках повышенной опасности[53]. Полагаем, что включение БЛА в ст. 1079 ГК РФ нецелесообразно ввиду примерного характера перечня источников повышенной опасности, содержащихся в ст. 1079 ГК РФ, а также по причине дифференцированного подхода к признанию БЛА источником повышенной опасности

Таким образом, БЛА, как и воздушные суда, являются техническим устройствами, аппаратами, способными перемещаться в воздушном пространстве, используя естественные свойства воздуха. Летательные аппараты, которыми являются и БЛА, и иные виды аэронавигационных средств, перемещающихся в воздушном пространстве, охватываются родовым понятием «воздушное судно», что предполагает распространение на них общего правового режима.

Вместе с тем необходимо указать на признаки БЛА, отличающие их от пилотируемых воздушных судов, которые послужили основанием для установления специального правового регулирования их использования. БЛА от других разновидностей воздушных судов отличается типом управления полетом. Взлет, посадка, маневрирование во время полета в воздушном пространстве осуществляется под управлением либо контролируется со стороны пилота, находящегося вне борта такого воздушного судна. Отсутствие внешнего пилота на борту определяет особенности конструкции БЛА и их применение: проектирование БЛА малых габаритов, использование БЛА в морском, морском нефтегазовом, природном, горнодобывающем секторах, где пилотируемая авиация не

[53] Мотасова Д.Д. Указ соч. С. 98-100.

применяется по своим характеристикам, в том числе по соображениям безопасности пилотов.

Представляется необходимым указать на недостатки законодательного определения БЛА. Не учитывается возможность работы БЛА в автономном режиме, без какого-либо вмешательства внешнего пилота в управление, что было отмечено Чучаевым А.И. и Коробеевым Д.В[54]. Законодательное определение беспилотного воздушного судна предполагает управление и контроль в полете со стороны пилота, находящегося вне борта. Можно сделать вывод о том, что существующая система воздушного законодательства не регулирует использование БЛА, способных выполнять задачи полностью в автономном режиме. Между тем, в национальном стандарте ГОСТ Р 57258-2016 введено понятие автономного воздушного судна – «беспилотного воздушного судна, выполнение полетного задания которого не предусматривает вмешательство пилота в управление полетом».

Е.В. Вавилин дает следующую оценку такого решения отечественного законодателя: «Законодательный интерес в сфере регулирования воздушного транспорта устремлен к минимизации таких рисков путем усиления контроля за малогабаритными объектами. В связи с этим уровень автономности объекта не выделяется в качестве критерия, характеризующего беспилотные воздушные суда».[55] Выражаем согласие с высказанным мнением, поскольку автономность БЛА, предполагающая самостоятельный поиск решений, представляет собой еще больший вызов безопасности полетов воздушных судов. Ученый делает предположение, что «автоматизированные автономные воздушные суда в дальнейшем будут урегулированы самостоятельным комплексом правовых норм, применимость которых не будет состоять в прямой корреляции с наличием или отсутствием у судна характеристик беспилотного объекта»[56]. В дополнение

[54] Коробеев А.И., Чучаев А.И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности // Lex russica. 2019. № 2 (147). С. 11.
[55] Вавилин Е.В. Указ. соч. С. 15.
[56] Вавилин Е.В. Указ. соч. С. 15.

надлежит указать на то, что предполагаемый комплекс норм об автономных воздушных суднах должен быть принят в рамках воздушного законодательства в целях обеспечения унификации норм воздушного права в отношении всех перемещающихся в воздушном пространстве материальных объектов, а также в целях безопасной интеграции автономных воздушных судов в единое воздушное пространство.

Отсутствие указания на возможность в полной мере самостоятельного выполнения полета БЛА в законодательном определении может повлечь за собой состояние неурегулированности отношений по использованию автономных БЛА. Для преодоления указанной проблемы целесообразно дополнить содержание законодательного определения «беспилотного воздушного судна» указанием на возможность в полной мере автономного режима выполнения полета. Вместе с тем выполнение полета в автономном режиме не исключает осуществление контроля со стороны внешнего пилота и/или оператора автономного БЛА.

С внедрением в БЛА программы для ЭВМ или технологии искусственного интеллекта, БЛА приобретает свойства сложного объекта гражданских прав. Как летательный аппарат БЛА, функционирование которого в воздушном пространстве обеспечивает программа для ЭВМ или технология искусственного интеллекта, является объектом вещных или обязательственных прав. В то же время, в автономный БЛА интегрируется материальный носитель (компьютер) объекта авторского права - программы для ЭВМ или технологии «искусственного интеллекта» как сложного объекта гражданских прав, «в состав которого могут входить различные охраняемые результаты интеллектуальной деятельности»[57]. Л.Ю. Василевская указывает на невозможность осуществления правомочий пользования объектом вещных прав – материальным носителем технологии искусственного интеллекта – робототехническим устройством без наличия у

[57] Василевская Л.Ю., Подузова Е.Б. Цифровизация гражданского оборота: «искусственный интеллект» и технологии «искусственного интеллекта» в механизме договорного регулирования (цивилистическое исследование) : монография : в 5 т. Т. IV / отв. ред. Л.Ю. Василевская. – М. : Проспект, 2022. С. 10 (автор § 1 главы 1 – Л.Ю. Василевская).

собственника или иного титульного владельца соответствующих интеллектуальных прав на использование результатов интеллектуальной деятельности – исключительного права или права использования в определенных пределах[58]. Полагаем, что высказанная Л.Ю. Василевской позиция применима к автономным БЛА.

Сравним БЛА и наземные беспилотные транспортные средства (далее – БТС), участвующие в дорожном движении. БЛА и БТС являются разновидностями беспилотных объектов[59]. В качестве фактора, который обусловливает необходимость изучения БЛА и БТС в совокупности, Е.В. Вавилин называет возможность распространения достижений законодательства о высокоавтоматизированных транспортных средствах на отношения, возникающие в том числе в сфере воздушного транспорта[60]. Полагаем высказанную точку зрения обоснованной. Вместе с тем, необходимо учитывать специфику отношений в сфере воздушного транспорта, в том числе в области применения БЛА. В соответствии с ГОСТ Р 70249-2022[61], высокоавтоматизированным транспортным средством является «транспортное средство, оснащенное автоматизированной системой вождения, которая действует в пределах конкретной среды штатной эксплуатации применительно к некоторым или всем поездкам без необходимости вмешательства человека в качестве запасного варианта обеспечения безопасности дорожного движения».

Найдены следующие отличия БЛА от БТС. Различаются среды применения БЛА и БТС. БЛА выполняет полеты в воздушном пространстве, БТС перемещается по земной поверхности. Имеются конструктивные различия между БЛА и БТС. БТС нуждаются в дорожно-транспортной инфраструктуре. Дорожно-транспортная инфраструктура является составной частью транспортных систем и включает в

---

[58] Василевская Л.Ю., Подузова Е.Б. Указ. соч. С. 14-15.
[59] Вавилин Е.В. Указ. соч. С. 7.
[60] Там же. С. 5.
[61] ГОСТ Р 70249-2022. Национальный стандарт Российской Федерации. Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Высокоавтоматизированные транспортные средства. Термины и определения. (утв. Приказом Росстандарта от 05.10.2022 № 1052-ст) // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

себя пути сообщения, терминальные объекты, а также вспомогательные средства и системы энергоснабжения, связи, управления движением, обмена данными и т.д[62]. Функционирование БТС «строится на применении автоматизированной системы управления движением, которая состоит из баз данных информации, обеспечивающих ее обработку информационных технологий и технических средств»[63]. БЛА в меньшей степени зависим от объектов инфраструктуры воздушного транспорта. БЛА вертолетного типа могут не использовать наземные объекты инфраструктуры (аэродромы, вертодромы) для взлета и посадки, в то время как БЛА самолетного типа используют аэродромы для взлета и посадки. Между тем, по типу конструкции на мировом рынке 81 процент занимают роторные беспилотные воздушные суда (преимущественно мультироторные, а также вертолетные), беспилотные воздушные судна самолетного и смешанного типов занимают 12 процентов и 7 процентов рынка соответственно (Стратегия развития беспилотной авиации Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2035 года). Поэтому большая часть БЛА не нуждается в наземной инфраструктуре воздушного транспорта. Внешний пилот БЛА во время полета находится на земле и осуществляет дистанционное пилотирование БЛА на специально оборудованном рабочем месте – станции внешнего пилота. В целях автоматизации движения или полета БТС и БЛА и оснащены сходным дополнительным оборудованием. На БТС устанавливаются камеры, радары, лидары, инерциальный блок, система высокоточной навигации[64]. В целях автоматизации полета БЛА оснащается также инерциальной навигационной системой, системой навигации, модулем телеметрии, автопилотом, вычислительным устройством[65]. Различия между БТС и БЛА также

---

[62] Воробьев А.И., Жанказиев С.В., Иванов С.А., Коробеев А.И., Маликов С.В., Чучаев А.И. Беспилотники на дорогах России (уголовно-правовые проблемы): монография / под ред. А.И. Чучаева. – М.: Проспект, 2022. С. 17.

[63] Бажина М.А. Правовое регулирование платформенных решений в транспортной системе // Транспортное право. 2025. № 5. С. 7.

[64] Воробьев А.И., Жанказиев С.В., Иванов С.А., Коробеев А.И., Маликов С.В., Чучаев А.И. Указ соч. С. 11-12.

[65] Виксин И.И., Маликов С.В., Чучаев А.И. Указ. соч. С. 10-12.

обнаруживаются в разрешении вопроса о необходимости участия водителя или пилота в управлении или пилотировании БТС и БЛА. Приложением к Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 25.03.2020 г. № 724-р[66] установлено 5 уровней автоматизации транспортных средств. При 5-м уровне автоматизации БТС необходимость участия водителя, находящегося непосредственно в БТС, в управлении транспортным средством отсутствует. При первых 4-х уровнях автоматизации БТС водитель в большей или меньшей степени принимает участие в управлении транспортным средством. Таким образом, можно сделать вывод о том, что в первых 4-х уровнях градации автоматизации транспортных средств внутри транспортного средства должен находиться водитель. В ходе полета БЛА всегда требуется управление и контроль со стороны внешнего пилота.

Обобщая результаты сравнительной характеристики БЛА и БТС, можно сделать вывод о том, что БЛА нельзя рассматривать в качестве БТС – наземного беспилотного транспортного средства, участвующего в дорожном движении.

Сопоставляя автономное судно, применение которого регулируется КТМ РФ[67] и КВВТ РФ[68], с БЛА, можно прийти к следующим выводам. Содержащееся в законодательстве о водном транспорте определение автономного судна (абз. 29, абз. 30, абз. 31 ст. 3 КВВТ РФ, п. 7 ст. 7 КТМ РФ) предусматривает возможность как нахождения на борту автономного судна экипажа, так и его отсутствие на борту самоходного судна. С учетом нахождения или отсутствия на борту судна экипажа автономные суда разграничены по степени автономности, т.е. по автоматизации процессов управления. По данному критерию автономные суда разделены на автономные суда без экипажа на борту с передачей дистанционного управления

---

[66] СЗ РФ. 2020. № 13. Ст. 1995.

[67] Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ // СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207. Далее – КТМ РФ.

[68] Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 N 24-ФЗ // СЗ РФ. 2001. № 11. Ст. 1001. Далее – КВВТ РФ.

внешнему экипажу, и на полуавтономные суда, на борту которых находятся члены экипажа, которые не в полной мере вовлечены в процесс управления автономным судном в ходе плавания, в том числе частично освобождены от несения ходовой вахты.

Между тем, как и законодательное определение беспилотного воздушного судна (ст. 32 ВК РФ), так и формируемое в настоящем исследовании определение беспилотного летательного аппарата, не предусматривает возможности нахождения на борту беспилотного воздушного судна членов летного и кабинного экипажей. В определении беспилотного воздушного судна, установленного Воздушным кодексом, отсутствует разграничение степени автономности полета, вместе с тем содержится указание на возможность только контроля за полетом беспилотного воздушного судна со стороны внешнего пилота без его непосредственного участия в управлении беспилотным воздушным судном в ходе выполнения полета.

В законодательном определении автономного морского судна указывается на несение ходовой вахты экипажем в ходе плавания на полуавтономном морском судне. Лицо, несущее ходовую вахту - вахтенный начальник должен постоянно находиться на ходовом мостике (в рулевой рубке) и вести непрерывное наблюдение за окружающей обстановкой, контролировать работу технических средств судовождения, следить за показаниями контрольно-измерительных приборов (п. 249 Устава службы на судах Министерства речного флота РСФСР[69]). Обязанности в ходе несения ходовой вахты соотносимы с осуществлением контроля внешним пилотом за полетом беспилотного воздушного судна. Таким образом, при определении полуавтономного и полностью автономного судна законодатель не указывает непосредственно на контроль в ходе плавания автономных судов. Вместе с тем при плавании полностью автономного морского судна за судовладельцем всегда остается обязанность по обеспечению контроля за

[69] Утвержден Приказом Минречфлота РСФСР от 30.03.1982 № 30 // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

работой судовых устройств, машин и механизмов автономного судна (п. 4 ст. 106.1 КТМ РФ, п. 4 ст. 41.1 КВВТ РФ). Также во многих случаях на судовладельца возлагается обязанность по непрерывному наблюдению за автономным судном (п. 3 ст. 106.1 КТМ РФ, п. 3 ст. 41.1 КВВТ), за исключением тех случаев, когда автономное судно способно преодолеть мореплавательный маршрут без непрерывного наблюдения и управления внешним экипажем (п. 6 ст. 106.1 КТМ РФ, п. 6 ст. 41.1 КВВТ РФ). В то время как контроль за полетом беспилотного летательного аппарата за пределами прямого визуального контакта предполагает постоянное наблюдение внешнего пилота за средствами отображения навигационных сведений, параметров полета, установленных на станции внешнего пилота. Таким образом, несмотря на отсутствие в законодательном определении автономного судна указания на контроль, что отличает его от легального понятия беспилотного воздушного судна, контроль за автономным судом выражается в закреплении за судовладельцем обязанности по обеспечению контроля за работой судовых устройств, машин и механизмов полностью автономного и полуавтономного судов, по непрерывному наблюдению за полуавтономным судном, а также выражается в указании на несение ходовой вахты экипажем полуавтономного судна.

Отвечая на вопрос о применимости правил об автономных судах к эксплуатации БЛА (гл. VI.1 КТМ РФ и гл. VII.1 КВВТ РФ), следует указать на невозможность применения данных правил к отношениям по использованию БЛА в силу следующих причин. Соответствующее отраслевое транспортное законодательство имеет своим предметом регулирование отношений по использованию отдельных видов транспорта. Такая раздельная регламентация обусловлена спецификой каждого вида транспорта, «определяемой техникой и экономикой его эксплуатации, не поддающейся унификации»[70]. Между тем, в

[70] Бажина М.А. Транспортный кодекс Российской Федерации – «научный экстремизм» или закономерное требование развития правового регулирования? // Бизнес, менеджмент и право. 2021. № 1. С. 42.

доктрине продолжается начатая в советский период[71] дискуссия о необходимости принятия единого транспортного кодекса. Например, М.А. Бажина, являясь сторонником принятия такого кодифицированного акта, указывает на следующие обстоятельства, которые обусловливают необходимость принятия единого транспортного кодекса: 1) явление «правовой инфляции» в сфере транспортного законодательства, которое выражается в противоречивости, дублировании норм, фрагментарности, разрозненности действующего транспортного законодательства; 2) процесс модернизации нормативных правовых актов в сфере транспортного законодательства в отсутствие единой для всех видов транспорта стратегии по совершенствованию транспортного законодательства; 3) необходимость унификации правового регулирования отношений, связанных с деятельностью всех видов транспорта, в том числе необходимость унификации документального оформления перевозочного процесса[72]. В свою очередь, А.А. Ананьева разделяет позицию о снижении эффективности правового регулирования разнообразных общественных отношений, возникающих в сфере деятельности транспорта, в связи с укрупнением правового регулирования в сфере транспорта, указывает на неудачный опыт создания единого транспортного кодекса[73]. Т.Н. Иванова отрицает необходимость в создании единого транспортного кодекса, а также указывает на то, что «наличие отдельных законодательных актов обусловлено именно спецификой того или иного транспорта»[74], что для преодоления отсутствия унификации в использовании терминов и понятий будет достаточно унификации транспортного законодательства, а не принятия единого транспортного кодекса, что наличие большого количества подзаконных нормативных актов обусловлено компетенцией уполномоченных органов на ведомственном уровне[75]. Мы придерживаемся раздельного регулирования отношений, возникающих в связи с

---

[71] Бажина М.А. К вопросу о систематизации транспортного законодательства Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. 2021. № 2 (38). С. 45-46.
[72] Бажина М.А. Указ. соч. С. 43.
[73] Ананьева А.А. Отдельные проблемы кодификации транспортного законодательства // Транспортное право. 2013. № 3. С. 7.
[74] Иванова Т.Н. Очерки по транспортному праву: монография. – М.: Юстицинформ, 2021. С. 51.
[75] Иванова Т.Н. Указ. соч. С. 51-52.

использованием того или иного вида транспорта, что обусловлено спецификой соответствующего вида транспорта. БЛА является схожим по конструкции и принципу функционирования с пилотируемым воздушным судном – оба являются летательными аппаратами и используют свойства воздуха в целях выполнения взлета, посадки и маневрирования во время полета в воздушном пространстве. БЛА и пилотируемое воздушное судно совершают полеты в единой среде их функционирования – в воздушном пространстве. Указанные обстоятельства обусловливают применение к отношениям по эксплуатации БЛА положений воздушного законодательства с учетом специфики БЛА. Таким образом, обнаруживается схожая специфика БЛА и иных воздушных судов, что предопределяет их общее регулирование нормами воздушного законодательства. Между тем, мы не находим такого сходства между автономными судами и беспилотными летательными аппаратами, они различны по своим конструктивным особенностям в силу разного предназначения – автономные суда используются для плавания по внутренним водным путям и морским путям, БЛА совершают полеты в воздушном пространстве. Данные обстоятельства не позволяют применять правила об автономных судах, установленных КТМ РФ и КВВТ РФ, к эксплуатации БЛА.

Возможно ли отнести БЛА к транспортному средству? М.А. Бажина отмечает: «Для целей транспортного права представляется целесообразным использовать понятие «транспортное средство», содержащееся в ФЗ «О транспортной безопасности». Перечень видов транспортных средств, предусмотренный в п. 11 ст. 1 данного закона, в большей степени согласуется с теми видами транспорта, которые называются в транспортных уставах и кодексах (автомобильный, железнодорожный, воздушный, морской, внутренний водный)»[76]. В п. 11 ст. 1 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»[77] (далее – Закон о транспортной безопасности) под транспортными

[76] Бажина М.А. Понятие «транспортное средство» в транспортном праве // Транспортное право. 2017. № 1. С. 11.
[77] СЗ РФ. 2007. № 7. Ст. 837.

средствами понимаются «устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами». Таким образом, назначение транспортного средства состоит в перевозке физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования (п. 11 ст. 1 Закона о транспортной безопасности). БЛА гражданского назначения, используемые для коммерческих воздушных перевозок, выполнения авиационных работ (п. 1 ст. 21, пп. «б» п. 11 ст. 1 Закона о транспортной безопасности), могут признаваться транспортными средствами. Кроме того, к транспортным средствам отнесены транспортные средства автомобильного транспорта, используемые для регулярной перевозки пассажиров и багажа или перевозки пассажиров и багажа, воздушные суда авиации общего назначения, суда, используемые в целях торгового мореплавания, суда, используемые на внутренних водных путях для перевозки пассажиров, транспортные средства городского наземного электрического транспорта (пп. «а», пп. «в», пп. «г», пп. «д», пп. «ж» п. 11 ст. 1 Закона о транспортной безопасности). Вместе с тем, БЛА может быть использован по назначению, отличному от перевозки разных объектов, в том числе для решения задач в области обороны, для решения возложенных на федеральные органы исполнительной власти задач в области обеспечения безопасности, охраны общественного порядка, гражданской обороны, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера (п. 1 ст. 22 ВК РФ), для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ (п. 1 ст. 23 ВК РФ). Таким образом, БЛА экспериментального, военного и специального назначения не могут быть отнесены к транспортным средствам. Решение вопроса о квалификации БЛА в качестве транспортного средства зависит от назначения использования аппарата.

Следует обратить внимание на определение автономного воздушного судна в ГОСТ Р 56122-2014, ГОСТ Р 57258-2016. «Автономным является беспилотное воздушное судно, которое не предусматривает вмешательство пилота в управление

полетом» (п. 2.1.1 ГОСТ Р 56122-2014, п. 3.1.6 ГОСТ Р 57258-2016). Е.В. Вавилин дает следующую характеристику понятия автономного воздушного судна, данную в ГОСТ Р 56122-2014: «Как видно из содержания акта, автономное воздушное судно предполагает высокую степень самостоятельности объекта, в свою очередь, беспилотные авиационные системы, беспилотные воздушные суда определяются по принципу отсутствия пилота на борту, не исключая возможности дистанционного управления судном. Таким образом, актом разграничиваются воздушные объекты исходя из степени их автономности»[78]. Между тем, следует указать на следующее обстоятельство. Несмотря на то, что автономное воздушное судно совершает полет без вмешательства в управление со стороны внешнего пилота, исходя из приведенного определения, контроль в ходе полета допускается. Контроль состоит в наблюдении внешнего пилота или оператора БЛА за данными о параметрах полета, навигационной информацией, данными о состоянии работы силовой установки, информацией о пространственном положении БЛА, выводящимися на устройства отображения информации.

Представляет интерес правовое положение внешнего пилота в рамках гражданского-правового исследования отношений с использованием БЛА. Внешние пилоты составляют экипаж беспилотного воздушного судна. В любом случае пилотом является физическое лицо. Понятие «внешний пилот» дано в п. 2.1.7 ГОСТа Р 56122-2014, в соответствии с которым «внешним пилотом является лицо, манипулирующее органами управления дистанционно пилотируемого воздушного судна в течение полетного времени». Воздушным законодательством установлены дифференцированные требования для лиц, выполняющих функции внешних пилотов, в зависимости от назначения БЛА и определенного значения максимальной взлетной массы. Для управления гражданскими БЛА, чья максимальная взлетная масса превышает 30 кг, лицам, претендующим на выполнение функций внешнего пилота, необходимо иметь свидетельство внешнего пилота.

---

[78] Вавилин Е.В. Указ. соч. С. 8.

Внешним пилотам гражданских БЛА с максимальной взлетной массой не более 30 кг не требуется получать свидетельство внешнего пилота и проходить медицинское освидетельствование для того, чтобы управлять БЛА.

Кроме того, требует изучения вопрос разграничения или совпадения собственника или титульного владельца и пилота БЛА. В случае использования гражданских БЛА с максимальной взлетной массой не более 30 кг владелец или пилот могут совпадать ввиду отсутствия каких-либо специальных требований к внешнему пилоту беспилотного воздушного судна. Гражданские БЛА с максимальной взлетной массой свыше 30 кг ввиду их технических и габаритно-весовых характеристик представляют повышенную опасность для имущества и здоровья и третьих лиц. С учетом изложенного целесообразно нахождение гражданских БЛА в собственности профессиональных участников гражданского оборота – юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. В случае нахождения такого БЛА во владении юридического лица на каком-либо юридическом титуле, внешний пилот и владелец не совпадают. В этом случае внешний пилот может являться работником владельца БЛА. В случае обладания БЛА индивидуальным предпринимателем на каком-либо титуле допустимо совпадение владельца и пилота. Государственные БЛА принадлежат Российской Федерации, субъектам федерации или муниципальным образованиям, которые закрепляют БЛА за субъектами-несобственниками на праве хозяйственного ведения или оперативного управления. В данном случае владелец и пилот не совпадают.

В рамках характеристики правового статуса внешнего пилота представляется целесообразным разграничить понятия управления и контроля БЛА в ходе выполнения полета, поскольку внешний пилот непосредственно осуществляет указанные функции. В ГОСТ Р 56122-2014 содержится определение понятия дистанционного пилотирования. Дистанционное пилотирование представляет собой «управление воздушным судном с рабочего места пилота, которое не находится на борту этого воздушного судна» (п. 2.1.12 ГОСТ Р 56122-2014). Пилотировать означает «манипулировать органами управления воздушного судна

в течение полетного времени» (п. 2.1.19 ГОСТ Р 56122-2014). Исходя из приведенных положений ГОСТ управление беспилотным летательным аппаратом со стороны внешнего пилота осуществляется посредством управляющего воздействия на органы управления БЛА, расположенные внутри станции внешнего пилота.

ГОСТ Р 59519-2021 содержит указание на три типа управления: 1) прямое управление; 2) управление с помощью автопилота; 3) управление с помощью точек пути. Прямое управление предполагает непосредственное управляющее воздействие на органы управления беспилотным летательным аппаратом (п. 6.1. ГОСТ Р 59519-2021). «Управление с помощью автопилота» предусматривает отправку управляющих сигналов на автопилот беспилотного летательного аппарата (п. 6.1. ГОСТ Р 59519-2021). Под управлением с помощью точек пути понимается построение и последующее изменение маршрута посредством ввода точек пути и/или удаления данных из запрограммированного плана полета (п. 6.1. ГОСТ Р 59519-2021). Контроль, осуществляемый внешним пилотом в ходе полета БЛА, состоит в наблюдении посредством прямого зрительного контакта за полетом БЛА, а также в наблюдении за показателями приборов, расположенных внутри станции внешнего пилота. На устройствах отображения информации выводятся параметры полета, навигационная информация, данные о состоянии работы силовой установки, информация о пространственном положении БЛА (п. 4.4.1.1 ГОСТ Р 59520-2021), индикации о штатной работе систем и устройств БЛА, предупреждения об опасности и необходимости немедленных действий по предотвращению (п. 4.4.9 ГОСТ 59520-2021). В том случае, когда БЛА покидает зону прямой видимости внешнего пилота, контроль будет состоять только в наблюдении за устройствами отображения информации, расположенными в станции внешнего пилота.

Если соотнести термины «беспилотная авиационная система» и «беспилотный летательный аппарат», то они выступают по отношению друг к другу как совокупность взаимосвязанных элементов и один из элементов в составе данной совокупности. Беспилотная авиационная система включает в себя

«воздушное судно и связанные с ним элементы, которые эксплуатируются без пилота на борту» (п. 2.1.3 ГОСТ Р 56122-2014). Беспилотная авиационная система включает в себя один или несколько беспилотных летательных аппаратов, средства управления или контроля за полетом БЛА – станция внешнего пилота и линия управления и контроля беспилотной авиационной системы, средства осуществления взлета и посадки БЛА (п. 6 ст. 32 ВК РФ). Ряд из перечисленных элементов являются техническими устройствами, оборудованием, такими как станция внешнего пилота, линия управления и контроля управления. Линия управления и контроля представляет собой канал связи между станцией внешнего пилота и БЛА, включает в себя оборудование передачи данных. К другим элементам системы - средствам осуществления взлета и посадки БЛА - могут быть отнесены радионавигационные средства и бортовое навигационное оборудование. БЛА, навигация в воздушном пространстве которых осуществляется в пределах прямой видимости, не оснащаются бортовыми средствами определения местоположения и обеспечения захода на посадку по приборам. Вместе с тем визуальное наблюдение внешним пилотом в ходе выполнения взлета или посадки может осуществляться с использованием радиовещательного автоматического зависимого наблюдения (ADS-B) либо при помощи приемоответчиков, предающих данные об абсолютной высоте. При выполнении БЛА полета через несколько районов воздушного пространства необходимо использование бортового навигационного оборудования. С позиции авиационного законодательства все элементы, составляющие беспилотную авиационную систему, за исключением беспилотного летательного аппарата, в совокупности образуют объект инфраструктуры воздушного транспорта (ст. 7.1 Воздушного кодекса РФ).

Следует установить, к какому виду объектов гражданских прав относится БЛА. Очевиден тот факт, что БЛА является вещью - материальным, физически осязаемым объектом. БЛА как вещь является результатом труда человека и приобретает свойства товара, т.е. имеет определенную ценность для субъектов гражданско-правовых отношений и подлежит свободному или ограниченному

возмездному или безвозмездному обращению между участниками гражданского оборота.

С точки зрения оборотоспособности БЛА могут быть как оборотоспособными, так и ограниченно оборотоспособными. Разрешенными к обороту признаются гражданские БЛА, способные к свободному обращению между различными участниками имущественного оборота – гражданами, коммерческими и некоммерческими организациями унитарного и корпоративного типа с учетом их целевой правоспособности, публично-правовыми образованиями. Экспериментальные БЛА также относятся к категории вещей, разрешенных к обороту, в силу того, что БЛА экспериментального назначения могут находиться в собственности граждан, юридических лиц, публично-правовых образований (ст. 7 ВК РФ). Государственные БЛА, используемые для решения задач в области обороны страны и для решения возложенных на федеральные органы исполнительной власти задач, являются вещами, ограниченными в обороте. Такие БЛА принадлежат на праве собственности Российской Федерации и закрепляются за определенными видами некоммерческих унитарных организаций (учреждениями) на ограниченном вещном праве (праве оперативного управления).

БЛА относятся к категории индивидуально-определенных вещей. Гражданские БЛА с максимальной взлетной массой свыше 30 кг и государственные БЛА подлежат государственной регистрации (пп. 1, пп. 2 п. 1 ст. 33 ВК РФ). Возникновение и переход прав на указанные гражданские и государственные БЛА подлежит государственной регистрации в Едином государственном реестре прав на воздушные суда (ч. 4 ст. 1 Закона о государственной регистрации прав на воздушные суда). В Едином государственном реестре прав на воздушные суда содержится информация о БЛА (вид, тип, назначение БЛА, номер двигателя, вспомогательной силовой установки и иная информация), сведения о правообладателе БЛА (ч. 2 ст. 9 Закона о государственной регистрации прав на воздушные суда), что позволяет индивидуализировать БЛА. Раздел Единого государственного реестра прав на воздушные суда, в котором содержатся записи о соответствующем БЛА, обладает идентификационным номером, соответствующем

серийному (заводскому номеру) БЛА, присвоенному ему изготовителем (ч. 6 ст. 9 Закона о государственной регистрации прав на воздушные суда). Гражданские БЛА со взлетной массой от 0,15 кг до 30 кг подлежат государственному учету (п. 3.2 ст. 33 ВК РФ) с внесением сведений о БЛА в базу данных о беспилотных воздушных судах и присвоением им учетных номеров (п. 11 Административного регламента предоставления государственной услуги по учету беспилотных гражданских воздушных судов[79]), что также индивидуализирует БЛА. Гражданские БЛА с весом меньше 0,15 кг, не подлежащие государственному учету, тем не менее индивидуализируются путем присвоения им изготовителем серийного (заводского номера). Экспериментальным БЛА по результатам государственного учета присваиваются учетные опознавательные знаки (далее – учетные номера), состоящие из пяти или трех арабских цифр наносимых на такие БЛА (п. 4 Правил государственного учета экспериментальных воздушных судов[80]), что позволяет индивидуализировать такие БЛА.

БЛА следует признать неделимой вещью, поскольку БЛА является единым объектом гражданских прав, его раздел в натуре на отдельные части невозможен без его разрушения, повреждения или изменения его первоначального назначения – совершения полета в воздушном пространстве. БЛА состоит из следующих систем и модулей: система управления, куда может входить пульт дистанционного управления и станция внешнего пилота, система навигации, модули телеметрии,

---

[79] Административный регламент Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по учету беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации (утв. Приказом Росавиации от 28.10.2019 № 1040-П) // Официальный интернет-портал правовой информации // URL: http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202003240014 (дата обращения: 23.11.2025). Далее – Административный регламент предоставления государственной услуги по учету беспилотных гражданских воздушных судов.

[80] Правила государственного учета воздушных судов экспериментальной авиации, порядке регистрации наносимых на экспериментальные воздушные суда дополнительных опознавательных знаков, имен собственных, товарных знаков, геральдических знаков и Порядка допуска к полетам экспериментальных воздушных судов (утв. Приказом Минпромторга России от 26.09.2023 № 3624) // Официальный интернет-портал правовой информации URL: http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202312150015 (дата обращения: 01.03.2025). Далее – Правила государственного учета экспериментальных воздушных судов.

автопилот, вычислительное устройство, система обеспечения электроснабжения, силовая установка, целевая нагрузка. Данные системы и модули можно квалифицировать в качестве составных частей неделимой вещи – БЛА. Если изъять из БЛА одну или несколько указанных составных частей, то БЛА окажется не пригодным к использованию по назначению – к совершению полетов, безопасной эксплуатации в воздушном пространстве. Системы и модули БЛА (составные части) по отдельности не способны выполнять ту же функцию, которую выполнял БЛА в целостном состоянии – совершать полеты в воздушном пространстве. Вместе с тем, в целях замены неисправных модулей и систем БЛА допускается их гражданский оборот.

Гражданскому праву известно деление вещей по хозяйственному назначению на главные вещи и их принадлежности. Применительно к рассматриваемому объекту принадлежностью по отношению к главной вещи – БЛА будет являться техническое устройство, с помощью которого осуществляется дистанционное пилотирование таким БЛА, в том числе пульт дистанционного управления, станция внешнего пилота. Вместе с тем при помощи такого устройства может осуществляться управление несколькими БЛА одной модели или ряда моделей.

БЛА является непотребляемой вещью, поскольку БЛА не утрачивается в ходе его использования при обычном ходе полета, за исключением его гибели или повреждения в ходе авиационных происшествий (например, столкновения с воздушным судном).

Гражданские БЛА с максимальной взлетной массой больше 30 кг, государственные БЛА в силу норм пп. 1 и 2 п. 1 ст. 33 ВК РФ, абз. 2 п. 1 ст. 130 ГК РФ признаются недвижимыми вещами. Гражданские БЛА со взлетной массой до 30 кг и экспериментальные БЛА не подлежат государственной регистрации (п. 3, п. 3.2 ст. 33 ВК РФ) и признаются движимыми вещами (абз. 2 п. 1 ст. 130 ГК РФ). Таким образом, БЛА относятся к движимым или недвижимым вещам исходя из их назначения и значений максимальной взлетной массы. Вместе, с тем очевидно, что БЛА являются движимыми вещами в естественно-физическом смысле, выделение

их в качестве «недвижимости в силу закона»[81] обусловлено установлением обязательной государственной регистрации для таких вещей и прав на них.

Полагаем, что порог значения максимальной взлетной массы в 30 кг недостаточен для признания БЛА недвижимой вещью по закону. В юридической литературе в качестве общего свойства, которое определяет правовой режим недвижимых объектов гражданских прав и отличает их от движимых объектов гражданских прав, указывается на невозможность перемещения недвижимых вещей в гражданском обороте из владения одного лица во владение другого без утраты ими первоначального назначения[82]. Данная доктринальная позиция соответствует подходу законодателя, согласно которому к недвижимым вещам относятся «объекты, перемещение которых без несоразмерного ущерба их назначению невозможно» (ст. 130 ГК РФ). Недвижимые вещи «участвуют в гражданском обороте, оставаясь на месте их использования по назначению (на земле, в водном, воздушном или космическом пространстве)»[83]. Н.Д. Егоров согласен с распространением на воздушные суда правового режима недвижимых вещей и указывает, что «воздушное судно, участвуя в гражданском обороте, не перемещается из владения продавца во владение покупателя, а продолжает использоваться по назначению в воздушном пространстве и обслуживающих его аэропортах»[84]. Между тем, БЛА гражданского назначения с максимальной взлетной массой свыше 30 кг, например, 30,1 кг, способен перемещаться в пространстве из сферы владения одного лица в сферу владения другого лица. Можно допустить, что БЛА весом 30,1 кг может быть перевезен на личном автомобиле покупателя к нему в место жительства, при этом такой БЛА не утратит своего назначения, т.е. при перевозе беспилотному летательному аппарату не будет причинен вред, в результате которого БЛА станет непригодным для совершения

---

[81] Гражданское право: учебник : в 4 т. / отв. ред. Е.А. Суханов. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : Статут, 2023. Т. 1 : Общая часть. С. 387 (автор главы 8 – Е.А. Суханов).
[82] Егоров Н.Д. Проблемы разграничения движимых и недвижимых вещей в гражданском праве // Вестник ВАС РФ. 2012. № 7. С. 18.
[83] Егоров Н.Д. Указ. соч. С. 29.
[84] Там же. С. 18.

полетов в воздушном пространстве. Можно сделать вывод о том, что государственная регистрация БЛА гражданского назначения свыше 30 кг, обладающих свойствами движимой вещи, направлена на обеспечение безопасности их эксплуатации, нежели на обеспечение стабильности гражданского оборота посредством внесения записи в государственный реестр гражданских воздушных судов. В проекте федерального закона № 47538-6/5 «О внесении изменений в часть первую Гражданского кодекса Российской Федерации» предполагалось исключить из числа недвижимых объектов гражданских прав воздушные суда[85]. С.А. Синицын приходит к выводу о том, что «с точки зрения гражданского права космические, морские, воздушные суда, суда внутреннего плавания должны рассматриваться как движимое имущество и транспортные средства»[86]. Вместе с тем С.А. Синицын указывает на необходимость и целесообразность учетной регистрации морских и воздушных судов[87]. М.Н. Малеина предлагает в ст. 130 ГК РФ не формировать новые виды недвижимых объектов гражданских прав, а ограничиться указанием, какие объекты подлежат государственной регистрации[88]. Вместе с тем полагаем, что не нужно исключать пилотируемые воздушные суда из перечня недвижимых вещей в силу их неспособности перемещаться в гражданском обороте из владения одного во владение другого лица без утраты ими первоначального назначения, при переходе права собственности на воздушные суда, они продолжают использоваться по назначению в воздушном пространстве и обслуживающих его аэропортах. Вместе с тем, БЛА обладает меньшими размерами по сравнению с пилотируемыми воздушными судами в силу отсутствия летного и кабинного экипажей на его борту, следовательно, при рулении, стоянке, взлете и посадке БЛА может не использовать

[85] Козырь О.М., Сенчищев В.И. Понятие недвижимости в гражданском кодексе России (История, современность и перспективы развития) // Журнал «Закон». 2025. № 1. С. 60.
[86] Синицын С.А. Суда как объекты недвижимости: особенности и просчеты российского законодательства // Гражданское право. 2021. № 5. С. 8.
[87] Синицын С.А. Указ соч. С. 9.
[88] Малеина М.Н. Формирование в Гражданском кодексе и других нормативных актах правового режима движимых вещей, перемещаемых в пространстве // Законы России: опыт, анализ, практика. 2024. № 10. С. 29.

наземный объект инфраструктуры воздушного транспорта (аэропорт, аэродром, взлетно-посадочная площадка и т.п.). Могут быть использованы места, специально не оборудованные для стоянки, руления, взлета и посадки. Кроме того, БЛА с максимальной массой свыше 30 кг (например, 31 кг) могут храниться у покупателя, что опровергает их неспособность перемещаться в гражданском обороте из сферы владения одного в сферу владения другого лица без утраты ими первоначального назначения. С учетом изложенного можно сделать вывод о том, что в дальнейшем необходимо уточнение порога значений максимальной взлетной массы для признания БЛА гражданского назначения недвижимыми вещами.

Кроме того, БЛА при интеграции в него программы для ЭВМ или технологии искусственного интеллекта становится материальным носителем результата интеллектуальной деятельности – ЭВМ или охраняемых результатов интеллектуальной деятельности, входящих в состав технологии искусственного интеллекта.

С учетом перечисленных характеристик БЛА как вещи, можно предпринять попытку сформировать понятие БЛА, учитывающее его характеристики как объекта гражданских прав: «Беспилотным летательным аппаратом является оборотоспособная или ограниченно оборотоспособная в зависимости от назначения, индивидуально-определенная, неделимая, непотребляемая, движимая или недвижимая вещь в силу специального указания закона с учетом ее назначения и веса, являющаяся материальным носителем охраняемых результатов интеллектуальной деятельности». Мы видим, что определение, состоящее только из характеристик БЛА, квалифицирующих его как объект гражданских прав, не позволяет его отграничить от иных объектов гражданских прав. Поэтому при формировании понятия беспилотного летательного аппарата необходимо учитывать его характеристики как технического устройства.

Предлагается следующее определение БЛА: «Беспилотным летательным аппаратом является летательный аппарат без летного экипажа на борту, на который распространяется правовой режим воздушного судна с изъятиями, предусмотренными для беспилотного воздушного судна, являющийся вещью,

движимой или недвижимой в зависимости от назначения его использования – гражданского, экспериментального, военного и специального, а также значений максимальной взлетной массы, оборотоспособной (беспилотный летательный аппарат гражданского и экспериментального назначения), ограниченно оборотоспособной (беспилотный летательный аппарат военного и специального назначения), индивидуально-определенной (в силу присвоения номеров государственной регистрации или учета, серийного (заводского) номера), неделимой (в силу утраты пригодности для полетов в воздушном пространстве в случае изъятия составных частей – систем управления и навигации, модуля телеметрии, автопилота, вычислительного устройства, системы обеспечения электроснабжения, силовой установки и целевой нагрузки, а также неспособности указанных составных частей совершать полеты в воздушном пространстве по отдельности), главной, обслуживаемой принадлежностью – пультом дистанционного пилотирования, непотребляемой, т.е. не утрачивающейся при обычном ходе полета, а также являющийся материальным носителем объекта авторского права - программы для ЭВМ и охраняемых результатов интеллектуальной деятельности в составе технологии искусственного интеллекта, предназначенных для обеспечения автономного полета, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженного от земной и водной поверхности, предназначенный для многократного или однократного использования в воздушном пространстве для перевозки и в иных целях, в том числе в целях удовлетворения частных потребностей граждан и юридических лиц или выполнения публично-правовых задач государства в области обороны, обеспечения безопасности, охраны общественного порядка, обеспечения общественной безопасности и противодействия преступности, таможенного дела, космической деятельности, гражданской обороны, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций, управляемый и/или контролируемый в полете внешним пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна либо выполняющий 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».

Представленное определение раскрывает признаки БЛА как объекта гражданских прав. Отнесение БЛА к движимым или недвижимым вещам, оборотоспособным или ограниченно оборотоспособным объектам гражданских прав зависят от назначения БЛА и значений взлетной массы. Остальные характеристики БЛА как объекта гражданских прав не изменяются в зависимости от того, по какому назначению используется БЛА и какой взлетной массой он обладает. Технические характеристики БЛА, содержащиеся в данном определении, позволяют отграничить БЛА от иных объектов гражданских прав.

Вместе с тем, с учетом сложности сформированного понятия БЛА и недостаточности указания на юридические свойства БЛА как вещи для отграничения его от других объектов, предлагается дать определение, которое содержит только указание на технические характеристики БЛА, на распространение на БЛА правового режима воздушного судна, а также на возможность выполнения полета БЛА в автономном режиме без вмешательства внешнего пилота: «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».

Сформированное понятие БЛА соотносится с понятиями беспилотного воздушного судна и воздушного судна следующим образом. Термин «беспилотное воздушное судно» введен в ВК РФ (п. 5 ст. 32), что позволяет частично распространить правовой режим воздушного судна на БЛА с изъятиями, обусловленными спецификой использования БЛА. Применение правового режима воздушного судна в отношении БЛА обусловлено следующими обстоятельствами. Во-первых, беспилотные летательные аппараты и пилотируемые воздушные суда

функционируют в одной и той же среде – в воздушном пространстве. Во-вторых, беспилотные летательные аппараты и пилотируемые воздушные суда являются техническими устройствами, использующими свойства воздуха в целях выполнения взлета, посадки и маневрирования во время полета в воздушном пространстве. В-третьих, как пилотируемое, так и беспилотное судна могут быть выполнены в самолетном и вертолетном типе конструкции. Таким образом, мы приходим к выводу о сходстве в конструкции и принципе функционирования пилотируемых и беспилотных воздушных судов – использовании свойств воздуха для перемещения в воздушном пространстве. Совокупность указанных обстоятельств послужила основанием для распространения правового режима воздушного судна на БЛА. Между тем, принципиальное отличие БЛА от воздушного судна состоит в отсутствии пилота на борту, что проявляется в предусмотренных для БЛА изъятиях из правового режима воздушного судна.

В сформулированном определении указано на возможность многократного и однократного использования в воздушном пространстве. Таким образом, определение охватывает беспилотные летательные аппараты гражданского назначения, которые предназначены для многократного использования, например, беспилотные летательные аппараты, осуществляющие фотосъемку или авиационно-химические работы, так и предназначенные для однократного использования, например, беспилотные летательные аппараты, доставляющие боевой снаряд для поражения военной техники или живой силы противника (т.н. барражирующий боевой припас или «дрон-камикадзе»[89]).

В определении указывается на предназначение БЛА. Беспилотный летательный аппарат предназначен для использования в воздушном пространстве, что отличает его от транспортных средств, которые предназначены для передвижения в водной и наземной средах. Кроме того, сформулированное определение содержит указание на цели применения беспилотного летательного

[89] Дроны-камикадзе: немецкие разработки спустя десятилетия // URL: https://briefly-news.com/drony-kamikadze-nemeczkie-razrabotki-spustya-desyatiletiya/ (дата обращения: 22.10.2025).

аппарата в воздушном пространстве. БЛА используется как для транспортировки лиц, грузов и почты, так и для других целей, не связанных с перевозкой, что позволяет разграничить БЛА, являющиеся транспортными средствами, и БЛА, не признаваемые таковыми, в соответствии с положениями п. 11 ст. 1 Закона о транспортной безопасности.

В сформулированном определении беспилотного летательного аппарата разграничивается степень автономности совершения полета БЛА. Указывается на возможность дистанционного пилотирования и контроля БЛА со стороны внешнего пилота. Представленное определение также содержит указание на возможность выполнения полета БЛА в автономном режиме без вмешательства внешнего пилота. Управление и контроль со стороны внешнего пилота в ходе движения БЛА с момента набора установленных высоты и скорости полета после отделения от земной, водной или искусственной поверхности и до момента начала замедленного движения с целью посадки исключаются. Предполагается, что автономность полета в таком случае обеспечивается программой для ЭВМ или технологией искусственного интеллекта. Управление и контроль со стороны внешнего пилота за взлетом и посадкой БЛА, совершающего полет в автономном режиме, сохраняется в целях безопасной эксплуатации беспилотного летательного аппарата.

Целесообразно задаться вопросом, каким гражданско-правовым режимом наделяется беспилотная авиационная система в гражданском обороте. Можно предположить, что в гражданском обороте беспилотная авиационная система как единый объект инфраструктуры воздушного транспорта, включающий БЛА с максимальной взлетной массой до 30 кг и более, признается сложной вещью. БЛА, станция внешнего пилота, линия связи и управления, средства осуществления взлета и посадки, признаются вещами, составляющими беспилотную авиационную систему. Вместе с тем, указанные вещи являются различными, не объединенными физически, на что указывают следующие обстоятельства. Во-первых, имеется возможность заменить изначально приобретенные дополнительные системные элементы в составе БАС – станцию внешнего пилота, линию связи и управления,

средства осуществления взлета и посадки в связи с их неисправностью или по иным причинам – повреждения или утратой. Во-вторых, допускается возможность замены станции внешнего пилота и линии передачи связи во время выполнения полетов большой дальности, в данном случае управление и контроль передаются от одной станции внешнего пилота и линии связи к другой. В-третьих, допускается отдельная сертификация элементов БАС (пп. 2 п. 1 ст. 8 ВК РФ). Данные обстоятельства позволят сделать вывод о том, что возможно самостоятельное обращение элементов беспилотной авиационной системы в качестве вещей в гражданском обороте. Вместе с тем, если соединить вещи, составляющие беспилотную авиационную систему, то указанные вещи могут использоваться по общему назначению – для совершения полетов в воздушном пространстве.

Следует поставить вопрос о том, целесообразно ли признавать беспилотную авиационную систему, в составе которой находится БЛА со взлетной массой более 30 кг, единым недвижимым комплексом в контексте ст. 133.1 ГК РФ. В пользу признания БАС с БЛА со взлетной массой более 30 кг единым недвижимым комплексом можно указать на технологическую (функциональную) связь вещей, входящих в состав БАС. Несмотря на взаимозаменяемость элементов, составляющих БАС, станция внешнего пилота, линия управления и контроля, средства осуществления взлета и посадки объединены одним назначением – обеспечением функционирования БЛА в воздушном пространстве, БЛА и указанные обеспечивающие элементы БАС неразрывно связаны между собой технологически. Посредством станции внешнего пилота осуществляется дистанционное управление полетом БЛА в воздушном пространстве, осуществляется контроль за параметрами полета, отслеживается навигационная информация, данные о пространственном положении БЛА, индикации о работе внутренних систем и модулей БЛА. Линия управления и контроля (канал связи) обеспечивает связь между станцией внешнего пилота и БЛА. Средства осуществления взлета и посадки, в том числе стартовые и посадочные средства, включая пусковые установки, парашюты, аэрофинишеры обеспечивают надлежащее выполнение БЛА взлета и посадки. Таким образом, вещи, входящие в

БАС, в совокупности используются по единому назначению – в целях совершения полета БЛА. Функции вещей, входящих в состав БАС, в том числе БЛА, указывают на их неразрывную технологическую связь между собой.

Против признания БАС, в составе которого находится БЛА со взлетной массой свыше 30 кг, единым недвижимым комплексом можно привести следующие аргументы. БЛА с максимальной массой свыше 30 кг, признаваемый недвижимой вещью в силу специального указания закона (пп. 1 п. 1 ст. 33 ВК РФ, абз. 2 п. 1 ст. 130 ГК РФ) является движимой вещью в естественно-физическом смысле. Обособление воздушных судов в качестве недвижимой вещи осуществлено законодателем по юридическому критерию в целях обязательной государственной регистрации воздушных судов и прав на них в специальных реестрах (Единый государственный реестр прав на воздушные суда). Кроме того, зачастую БЛА оказываются способными перемещаться в гражданском обороте из владения одного во владение другого лица без утраты ими первоначального назначения, что не характерно для недвижимых вещей. Этим БЛА может отличаться от пилотируемых воздушных судов, которые в ходе их оборота между субъектами гражданского права не перемещается из владения одного субъекта во владение другого, но продолжают использоваться по назначению в воздушном пространстве и на объектах инфраструктуры воздушного транспорта. Между тем БЛА зачастую не привязан к объекту инфраструктуры воздушного транспорта, предназначенного для стоянки, руления, взлета и посадки воздушных судов в силу своих меньших габаритов по сравнению с пилотируемыми воздушными судами (т.к. БЛА не предусматривает нахождение летного и кабинного экипажей на борту) и может находиться непосредственно у его собственника или иного законного владельца. Кроме того, существует необходимость регистрации вещей, входящих в состав беспилотной авиационной системы, в качестве единого недвижимого комплекса в ЕГРН (ст. 133.1 ГК РФ). Без государственной регистрации в качестве единого недвижимого комплекса в ЕГРН БАС не может признаваться таковым. Между тем, в юридической литературе высказаны иные мнения на этот счет. В.А. Алексеев указывает, что «… регистрация права на ЕНК как на единую недвижимую

вещь не должна быть критерием наличия или отсутствия единого недвижимого комплекса. Достаточным признаком ЕНК следует признать общее назначение входящих в него недвижимых вещей»[90]. В связи с изложенным следует указать на то обстоятельство, что БЛА со взлетной массой более 30 кг, находящийся в составе БАС, подлежит государственной регистрации не в ЕГРН, а в Едином государственном реестре прав на воздушные суда. Таким образом, формальный критерий отнесения БАС к единому недвижимому комплексу не может быть соблюден. Необходимо обратить внимание и на то, что к единому недвижимому комплексу применяются правила о неделимых вещах (абз. 2 ст. 133.1 ГК РФ), в результате чего с момента государственной регистрации в ЕГРН вещи, входящие в состав единого недвижимого комплекса, утрачивают правовой режим самостоятельных вещей и не могут являться объектами гражданско-правовых сделок[91]. В юридической литературе также утвердилось мнение о едином недвижимом комплексе как неделимой вещи[92]. Таким образом, с признанием в качестве единого недвижимого комплекса БАС, в составе которой находится БЛА с максимальной взлетной массой более 30 кг, может выступать в обороте как единый объект вещных прав. Между тем, в ходе эксплуатации БАС возможны утрата или повреждение отдельных компонентов, либо в результате длительного использования отдельные элементы БАС станут неисправны, вследствие чего возникнет необходимость совершения гражданско-правовых сделок с целью замены отдельных компонентов БАС или их ремонта. Чтобы совершить такие сделки, будет необходимо прекратить правовой режим единого недвижимого

---

[90] Алексеев В.А. Единый недвижимый комплекс и сложная недвижимая вещь: вопросы соотношения // Закон. 2018 № 3. С. 124.

[91] Существует и противоположная устоявшемуся в цивилистической доктрине восприятию единого недвижимого комплекса как неделимой вещи точка зрения. Например, В.А. Алексеев указывает на то, что определение неделимой вещи, сформулированное в п. 1 ст. 133 ГК РФ, к ЕНК не относится, поскольку далеко не все ЕНК формально отвечают признакам неделимой вещи. В.А. Алексеев делает вывод, что к единому недвижимому комплексу лишь применяются правила о неделимых вещах и нет необходимости квалифицировать единый недвижимый комплекс в качестве неделимой вещи. См.: Алексеев В.А. Указ соч. С. 118-125.

[92] См.: Бевзенко Р.С. Земельный участок с постройками на нем: введение в российское право недвижимости. – М.: М-Логос, 2017. С. 55; Гражданское право: учебник : в 4 т. Т. 1. С. 388.

комплекса, разделить его на отдельные объекты гражданских прав. Наконец, следует указать на цели введения ст. 133.1 в ГК РФ. Первая цель состояла в создании объекта гражданских прав, заменяющего предприятие (ст. 132 ГК РФ). Вторая цель, заключалась во введении в российское право понятия единого объекта недвижимости. В соответствии с концепцией «единого объекта», недвижимостью признается только земельный участок, а здание рассматривается как его составная часть[93]. С учетом изложенных целей введения ст. 133.1 ГК РФ мы делаем вывод о том, что она регулирует отношения субъектов прежде всего по поводу объектов гражданских прав, прочно связанных с землей. Таким образом, признание БАС, в составе которой находится БЛА с весом более 30 кг, единым недвижимым комплексом не соответствует содержанию ст. 133.1 ГК РФ и целям ее введения.

Представляется, что признание БАС, в составе которых находится БЛА с максимальной взлетной массой свыше 30 кг, едиными недвижимыми комплексами нецелесообразно в соответствии с аргументами, изложенными выше.

Полагаем, что в решении вопроса о том, относится ли беспилотная авиационная система к движимым или недвижимым вещам, следует учитывать значения взлетной массы беспилотного летательного аппарата, а также тип-конструкции, в котором выполнен беспилотный летательный аппарат (самолетный, мультироторный, гибридный). Взлетная масса и тип конструкции обусловливает необходимость или отсутствие необходимости использования беспилотным летательным аппаратом объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта для стоянки, руления, взлета, посадки, что делает главную вещь в беспилотной авиационной системе – беспилотный летательный аппарат способным или неспособным перемещаться в гражданском обороте из владения одного лица во владение другого без утраты им первоначального назначения – способности совершать полеты в воздушном пространстве. Например, БЛА, имеющий конструкцию самолета и обладающий значительной взлетной массой, будет всегда использовать наземный объект инфраструктуры воздушного транспорта (аэропорт,

[93] Бевзенко Р.С. Указ. соч. С. 6.

аэродром, взлетно-посадочная площадка и т.п.) для стоянки, руления, взлета и посадки, что делает его привязанным к данным объектам и к среде использования – воздушному пространству. Такой БЛА, участвуя в гражданском обороте, не перемещается из сферы владения продавца в сферу владения покупателя, а продолжает использоваться по назначению в воздушном пространстве и на наземных объектах инфраструктуры воздушного транспорта. Перемещение такого БЛА в непосредственное владение, например, в жилое помещение или жилой дом покупателя препятствует использованию БЛА по назначению, поскольку отсутствует соответствующая инфраструктура. Вместе с тем БЛА с незначительным весом, выполненные в мультироторном или гибридном типе конструкции, могут при рулении, стоянке, взлете и посадке не использовать наземный объект инфраструктуры воздушного транспорта. Такие БЛА используют площадки, специально не оборудованные для стоянки, руления, взлета и посадки. Данные обстоятельства делают такие БЛА не привязанными исключительно к таким объектам и способными перемещаться из владения одного лица во владение другого без утраты их назначения, и, следовательно, такие БЛА признаются движимыми вещами. Соответственно БАС, в составе которых находятся такие БЛА, следует рассматривать как движимые вещи.

Можно соотнести беспилотный летательный аппарат и иные компоненты, входящие в беспилотную авиационную систему, как главную вещь и принадлежность. Станция внешнего пилота, линия управления и контроля, средства осуществления взлета и посадки предназначены для обслуживания главной вещи - в данном случае для обеспечения полета беспилотного летательного аппарата в воздушном пространстве.

В связи с необходимостью замены или ремонта отдельных элементов БАС вследствие их утраты или повреждения в ходе их использования с учетом диспозитивной нормы ст. 134 ГК РФ допускается совершение самостоятельных гражданско-правовых сделок купли-продажи, подряда в отношении отдельных элементов БАС, обслуживающих главную вещь – БЛА.

Примечательно, что в некоторых нормативных правовых актах, в частности в приказе Минтруда России от 25.10.2018 № 664н «Об утверждении профессионального стандарта «Летчик-наблюдатель»[94], понятия «беспилотные летательные аппараты» и «беспилотные авиационные системы» используются как синонимы. Представляется, что в данном случае речь идет о приеме техники нормотворчества, отождествление терминов «беспилотные летательные аппараты» и «беспилотные авиационные системы» обусловлены предметом и целью регулирования указанного нормативного акта – трудовой функции летчика-наблюдателя.

§ 3. Классификации беспилотных летательных аппаратов и их значение для установления гражданско-правовых режимов отдельных видов беспилотных летательных аппаратов

Прежде чем приступать к характеристике классификаций БЛА и их значения для установления тех или иных гражданско-правовых режимов БЛА стоит рассмотреть категорию гражданско-правового режима БЛА. В науке гражданского права не сложилось единого понимания данной категории.

Рассмотрим первый подход к пониманию правового режима. В.И. Сенчищев понимает под правовым режимом «совокупность всех позитивно-правовых предписаний, содержащихся в императивных и диспозитивных нормах, и основанных на них (или им не противоречащих) субъективно-правовых притязаний, существующих и действительных с точки зрения права и в соответствующих случаях определяющих права, обязанности, дозволения, запреты и предписания абсолютно всех лиц (или в отношении абсолютно всех лиц) по

[94] Официальный интернет-портал правовой информации // URL: http://publication.pravo.gov.ru/document/0001201811130039 (дата обращения 01.03.2025).

поводу того предмета (явления), в отношении которого они установлены»[95]. Е.А. Суханов под правовым режимом объектов гражданских правоотношений (объектов гражданских прав) понимает «возможность или невозможность совершения с ними определенных действий (сделок), влекущих известный юридический (гражданско-правовой) результат»[96]. «Ясно, что такой режим на самом деле устанавливается не для разнообразных благ, а для людей, совершающих по поводу этих благ юридически значимые действия. Иначе говоря, он и определяет поведение участников правоотношений, касающееся соответствующих материальных и нематериальных благ»[97]. Таким образом, правовой режим как совокупность прав, обязанностей, дозволений и запретов прежде всего адресован субъектам гражданского оборота, в котором обращаются соответствующие объекты гражданских прав, в том числе БЛА.

Вместе с тем, существует иной подход к пониманию категории правового режима. М.А. Тай рассматривает правовой режим как «правовую регламентацию участия объекта гражданских прав в гражданском обороте, основанную на различиях (свойствах) таких объектов и зависимую от них»[98]. Д.В. Смышляев определяет правовой режим следующим образом: «Правовой режим какого-либо явления объективной действительности в целом представляет собой объективно-правовую модель этого явления и необходим для уяснения места такого явления в ряду прочих явлений объективной действительности»[99]. И.Д. Кузьмина выделяет два направления использования категории правового режима: применительно к деятельности субъекта в определенной сфере общественных отношений и

---

[95] Сенчищев В.И. Объект гражданского правоотношения // Актуальные вопросы гражданского права / под ред. М.И. Брагинского. – М. : Статут, 1998. С. 140.
[96] Гражданское право: учебник : в 4 т. Т. 1. С. 363.
[97] Там же.
[98] Тай М.А. Морское судно в системе объектов вещных прав: дис. … канд. юрид. наук. Москва, 2006. С. 19.
[99] Смышляев Д.В. Особенности правового положения объекта незавершенного строительства // Актуальные проблемы гражданского права / под ред. С.С. Алексеева. – М. : Статут, 2000. С. 89.

объекту[100]. Она отмечает, что «категория «правовой режим» употребляется в доктрине гражданского права при характеристике объектов гражданских правоотношений, и прежде всего вещей»[101]. Таким образом, второй подход к определению категории «правовой режим» обращается к объекту гражданских прав, по поводу которого субъекты гражданского оборота вступают в гражданские правоотношения друг с другом. Между тем, обобщив достижения советской науки гражданского права в области разработки понятия правового режима, И.Д. Кузьмина говорит о правовом режиме «как установленном правовыми нормами порядке управления соответствующим имуществом и объеме прав и обязанностей, осуществляемых в отношении тех или иных видов имущества»[102]. Представляется верным придерживаться первого подхода к определению понятия правового режима, поскольку правовой режим (гражданско-правовой режим в частности) направлен на регламентацию поведения субъектов гражданского оборота, осуществляемого в связи с тем или иным объектом гражданских прав. В рамках настоящего диссертационного исследования гражданско-правовой режим БЛА охватывает правила возникновения, осуществления и прекращения гражданских прав и обязанностей субъектов в отношении БЛА. Вместе с тем, поскольку совершение субъектами гражданского права тех или иных юридических действий с БЛА, например совершение сделок направленных на отчуждение, приобретение, использование БЛА, создают условия для эксплуатации БЛА, в результате которой беспилотным летательным аппаратом может быть причинен вред третьим лицам, полагаем целесообразным в рамках настоящего исследования дополнить содержание правового режима БЛА правилами, касающимися последствий, возникающих из причинения беспилотными летательными аппаратами вреда третьим лицам.

---

[100] Кузьмина И.Д. Понятие правового режима зданий и сооружений как объектов недвижимости // Цивилистические исследования. Выпуск первый: Сборник научных трудов памяти профессора И.В. Федорова / под ред. Б.Л. Хаскельберга, Д.О. Тузова. – М. : Статут, 2004. С. 188.
[101] Там же. С. 191.
[102] Там же. С. 191-192.

В рамках настоящего исследования классификация будет проведена исходя из различий правовых режимов, распространяющихся на те или иные виды беспилотных летательных аппаратов.

Представляется целесообразным рассмотреть классификации БЛА, представленные в технической литературе, а также определить значение таких классификаций для установления гражданско-правового режима БЛА.

Стоит отменить, что некоторые существующие в литературе классификации БЛА применимы также к иным видам беспилотных мобильных средств – беспилотным автомобилям, беспилотным морским судам. Наиболее всеобъемлющим основанием для разделения всех технических устройств, относящихся к родовой категории беспилотных мобильных средств, в том числе и БЛА, является среда функционирования[103]. Беспилотные мобильные средства могут функционировать в космическом и воздушном пространстве, на суше, в водной среде, в подземной среде. Воздушное пространство является преимущественной средой функционирования БЛА. Между тем, случаи использования БЛА в космическом пространстве каким-либо образом охарактеризованы не будут, поскольку БЛА, предназначенные для функционирования в космическом пространстве, относятся к категории космических объектов (п. 1.1. ст. 17 Закона РФ от 20.08.1993 № 5663-1 «О космической деятельности»[104]), рассмотрение которых выходит за пределы настоящего диссертационного исследования.

В ходе рассмотрения групп БЛА, распределенных по критерию среды функционирования БЛА, необходимо обозначить вопрос гражданско-правового режима БЛА, использующих водную поверхность для взлета и посадки. В данном случае возможна коллизия норм права, когда правоприменителю надлежит разрешить вопрос о том, какими нормами (морского или воздушного законодательства) будут регулироваться отношения перевозки посредством

---

[103] Фетисов С. В., Неугодникова Л. М., Адамовский В. В., Красноперов Р. А. Беспилотная авиация. Терминология, классификация, современное состояние. – Уфа : Фотон, 2014. С. 15.
[104] Российская газета. № 186. 06.10.1993.

гибридных БЛА или нормы какой отрасли будут применены при разрешении вопроса о возмещении убытков от причиненного ущерба лицам гибридными БЛА. При разрешении указанных коллизий может быть учтено, в какой среде, морской или воздушной, находился гибридный БЛА в момент причинения вреда (принцип среды функционирования). Либо при разрешении подобных коллизий правоприменитель должен исходить из основной функции БЛА - перемещения в воздушном пространстве. Движение по водной поверхности для взлета или посадки является второстепенной и вспомогательной функцией. Полагаем верным при разрешении обозначенных коллизий руководствоваться подходом, в соответствии с которым правовой режим БЛА будет определяться исходя из основной функции БЛА – перемещение в воздушном пространстве.

В технической литературе также предложена классификация БЛА по типу управления[105], или по степени автономности функционирования при выполнении полетов. В рамках данной классификации выделяют: 1) автономные БЛА; 2) дистанционно управляемые БЛА; 3) БЛА смешанного типа управления. Автономные БЛА осуществляют взлет и посадку, маневрируют в воздушном пространстве без какого-либо вмешательства со стороны внешнего пилота. Взлет, посадка, навигация в воздушном пространстве осуществляются под управлением программы ЭВМ или технологии искусственного интеллекта. Между тем, в ходе выполнения полета автономного БЛА допустим контроль со стороны внешнего пилота. Фазы полета управляемого БЛА осуществляются под управлением или контролем внешнего пилота. При полете БЛА со смешанным типом управления определенные фазы движения БЛА, взлет и посадка, выполняются под управлением внешнего пилота, навигация в воздушном пространстве осуществляются без вмешательства внешнего пилота. Данная классификация обретает гражданско-правовое значение в ходе разрешения проблемы определения субъектов ответственности, подлежащих установлению при возмещении вреда,

[105] Фетисов С. В., Неугодникова Л. М., Адамовский В. В., Красноперов Р.А. Указ. соч. С. 15.

причиненного источником повышенной опасности, а также в ходе распределения убытков, причиненных источником повышенной опасности.

Представляется актуальным вопрос о гражданско-правовом режиме БЛА, оснащенных технологиями искусственного интеллекта (автономные БЛА). В БЛА также могут быть применены технические решения на основе искусственного интеллекта, которые содействуют в управлении БЛА. В автономных БЛА могут применяться методы, направленные на создание принципиально новой научно-технической продукции, в том числе в целях разработки универсального (сильного) искусственного интеллекта (подпункт «в» пункта 5 Национальной стратегии развития искусственного интеллекта на период до 2030 года[106]).

Одна из проблем состоит в решении вопроса о правосубъектности искусственного интеллекта и робототехнических устройств, управляемых посредством технологий искусственного интеллекта, в том числе автономных БЛА. Распространение правосубъектности, включающей в себя в качестве элемента деликтоспособность, на автономные БЛА представляется нецелесообразным. Автономный БЛА прежде всего предназначен для выполнения определенного ряда задач в воздушном пространстве и должен обладать инструментальным искусственным интеллектом, решающим задачи в определенной прикладной области. В частности, технология искусственного интеллекта выполняет задачи обеспечения безопасного полета в воздушном пространстве, отвечает за обработку поступающей информации от окружающей среды для принятия решения о маневрировании в воздушном пространстве, построения, корректировки маршрута полета, за надлежащее выполнение взлета и посадки. У автономных БЛА отсутствует такой элемент правосубъектности, как способность осуществлять права и обязанности. Искусственный интеллект как разновидность программы для ЭВМ самостоятельно ищет решения, может самостоятельно принимать решения о построении, изменении маршрута, изменении траектории полета БЛА. Вместе с тем, полагаем, что несмотря на то, что внешний пилот не вмешивается в управление

[106] Утверждена Указом Президента Российской Федерации от 10.10.2019 № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации» // СЗ РФ. 2019. № 41. Ст. 5700.

полетом автономного БЛА, допустимо наличие наземного пункта управления, в котором будет находиться оператор, который загружает маршрут полета в автопилот автономного БЛА, осуществляет его запуск, контролирует полет БЛА путем наблюдения за устройствами вывода информации о параметрах полета, навигационной информации, данными о состоянии работы силовой установки и т.д. В настоящее время можно говорить об автономном БЛА как объекте гражданских прав.

Для всеобъемлющей характеристики БЛА, управляемого технологией искусственного интеллекта, необходимо уяснить правовую природу искусственного интеллекта и технологии искусственного интеллекта, а также соотнести искусственный интеллект и технологии искусственного интеллекта. Легальное определение понятий искусственного интеллекта и технологии искусственного интеллекта закреплено в Национальной стратегии развития искусственного интеллекта на период до 2030 года (подп. «а», «б» п. 5). Искусственный интеллект признан законодателем «комплексом технологических решений» (подп. «а» п. 5 Национальной стратегии). Аналогичное определение искусственного интеллекта отражено в Федеральном законе от 24.04.2020 № 123-ФЗ[107]. Технологии, основанные на использовании искусственного интеллекта, также обладают признаком комплексности. Позиция законодателя о наделении искусственного интеллекта свойством комплексности поддерживается в правовой доктрине, в том числе Л.Ю. Василевской[108], А.В. Минбалеевым[109]. Следует указать на то, что в частноправовой доктрине разделяют искусственный интеллект и технологию искусственного интеллекта. «Искусственный интеллект» определяется как сложный объект гражданских прав – единый неделимый объект, в состав

[107] Федеральный закон от 24.04.2020 № 123-ФЗ «О проведении эксперимента по установлению специального регулирования в целях создания необходимых условий для разработки и внедрения технологий искусственного интеллекта в субъекте Российской Федерации – городе федерального значения Москве и внесении изменений в статье 6 и 10 Федерального закона «О персональных данных» // СЗ РФ. 2020. № 17. Ст. 2701.

[108] Василевская Л.Ю., Подузова Е.Б. Указ. соч. С. 10.

[109] Минбалеев А.В. Понятие «искусственный интеллект» в праве // Вестник Удмуртского университета. Экономика и право. 2022. Т. 32. № 6. С. 1097.

которого могут входить следующие охраняемые результаты интеллектуальной деятельности: 1) программный продукт, программа как результат «машинного творчества» (охраняются в качестве программ для ЭВМ); 2) программное обеспечение компьютера; 3) искусственные нейронные сети (охраняются в качестве программ для ЭВМ); 4) алгоритмы и программное обеспечение (охраняются в качестве ноу-хау); 5) технические решения (охраняются в качестве изобретений); 6) базы данных как сложные (п.1 ст.1240 ГК РФ) или составные объекты (п. 2 ст. 1260 ГК РФ). Технология искусственного интеллекта - единая технология как результат научно-технической деятельности, который может включать изобретения, полезные модели, промышленные образцы, программы для ЭВМ или другие результаты интеллектуальной деятельности. Таким образом, искусственный интеллект и технология искусственного интеллекта являются различными сложными объектами гражданских прав, для которых устанавливается различный гражданско-правовой режим[110]. Отличительная особенность искусственного интеллекта от остальных программ ЭВМ состоит в том, что искусственный интеллект при принятии решений может не следовать заранее заданному алгоритму, изменять алгоритмы функционирования компьютерного устройства и затем БЛА с учетом информации, поступающей в обработанном виде (например, сигналов) из окружающей среды. С учетом того, что технология искусственного интеллекта включает в себя в том числе охраняемый результат интеллектуальной деятельности – программу для ЭВМ, состоящую из литеральных и нелитеральных элементов, можно предположить наличие нелитеральных компонентов – аудиовизуальных отображений, которые включают всю последовательность, структуру и организацию программы, выводящейся на устройство отображения информации в пункте наземного управления, т.е. пользовательский интерфейс, которые позволяют контролировать работу технологии искусственного интеллекта. Сказанное распространяется на технологии искусственного интеллекта, содействующие в управлении полетом

[110] См.: Василевская Л.Ю., Подузова Е.Б. Указ соч. С. 10-13.

БЛА, но не заменяющие внешнего пилота – компьютерное зрение и интеллектуальную систему поддержки принятия решений.

Полеты в воздушном пространстве влекут за собой повышенные риски возникновения авиационных происшествий и причинения ущерба имуществу граждан и юридических лиц, а также создают угрозу жизни и здоровью граждан. В этой связи представляется недопустимым самостоятельное осуществление лицами, правомерно владеющими БЛА, действий по декомпиляции программы для ЭВМ, под управлением которой выполняется полет БЛА, в целях достижения способности к взаимодействию независимо разработанной таким законным владельцем программы для ЭВМ для БЛА. Полагаем недопустимым какое-либо вмешательство даже со стороны владельцев автономного БЛА в его программное обеспечение, в том числе установление собственного программного обеспечения, например, в целях обеспечения управления целевой нагрузкой аппарата, ввиду вероятности нарушения функционирования программного обеспечения, что может обусловить некорректное выполнение фаз полета, неверное построение маршрутов и несоответствующее внешним обстоятельствам выполнение маневров. Как результат такая ошибочная работа БЛА может повлечь воздушные и наземные катастрофы с причинением ущерба имуществу юридических лиц, публично-правовых образований, а также имуществу, жизни и здоровью граждан в воздушном пространстве и на земле. В этой связи считаем целесообразным запретить лицу, правомерно владеющему БЛА, декомпилировать программу для ЭВМ, под управлением которой находится БЛА. Предлагаем дополнить статью 1280 ГК РФ пунктом 5 следующего содержания: «Осуществление прав пользователя программы для ЭВМ, предусмотренное п. 3 настоящей статьи, запрещается в отношении программ для ЭВМ, предназначенных для управления взлетом, полетом, посадкой и контроля за полетом беспилотных воздушных судов».

По общему правилу для возникновения, осуществления и защиты авторских прав не требуется регистрации произведения или соблюдения каких-либо иных формальностей. Данное положение полностью распространяется на программы для

ЭВМ и базы данных. В ГК РФ предусмотрено право правообладателя зарегистрировать программу для ЭВМ в федеральном органе исполнительной власти по интеллектуальной собственности в течение срока действия исключительного права (ст. 1262 ГК РФ). Представляется целесообразным установить обязательную государственную регистрацию программ для ЭВМ, под управлением которых выполняется полет БЛА, в целях обеспечения учета возникновения и перехода исключительного права на такие программы для ЭВМ. Сведения для государственной регистрации программ для ЭВМ, под управлением которых находится БЛА, указаны в Правилах оформления заявки на государственную регистрацию программы для ЭВМ [111] (п. 13 Правил оформления заявки на государственную регистрацию программы для ЭВМ). Таким образом, обязательная государственная регистрация программ для ЭВМ, под управлением которых выполняется полет БЛА, 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).

Классификации по принципу полета БЛА, по форм-фактору БЛА, типу двигательной установки БЛА, по направлению взлета или посадки БЛА, по типу

---

[111] Правила оформления заявки на государственную регистрацию программы для электронных вычислительных машин или базы данных. Правила составления документов, являющихся основанием для осуществления юридически значимых действий по государственной регистрации программы для электронных вычислительных машин или базы данных, и их форм. Порядок государственной регистрации программы для электронных вычислительных машин и базы данных, Перечня сведений о зарегистрированной программе для электронных вычислительных машин или базе данных, публикуемых в официальном бюллетене Федеральной службы по интеллектуальной собственности, Перечня сведений, указываемых в свидетельстве о государственной регистрации программы для электронных вычислительных машин или базы данных, формы свидетельства о государственной регистрации программы для электронных вычислительных машин, формы свидетельства о государственной регистрации базы данных» (утв. Приказом Минэкономразвития России от 05.04.2016 № 211) // Официальный интернет-портал правовой информации // URL: http://publication.pravo.gov.ru/document/0001201607070021. Далее – Правила оформления заявки на государственную регистрацию программы для ЭВМ.

взлета или посадки БЛА, по топливной системе БЛА[112] не имеют самостоятельного значения для установления особых гражданско-правовых режимов.

Форм-фактор БЛА представляет собой стандарт, описывающий габариты БЛА[113]. Форм-фактор может также содержать описание дополнительных совокупностей технических параметров БЛА, в том числе форму, типы дополнительных элементов, размещаемых внутри или на корпусе БЛА, их положение или ориентацию. Иными словами, форм-фактор описывает тип конструкции беспилотного летательного аппарата (самолетный, мультироторный, гибридный). В силу известности форм-факторов БЛА текущему уровню техники один лишь факт выполнения БЛА в каком-либо форм-факторе не может являться основанием для установления в отношении форм-фактора исполнения БЛА правового режима изобретения. Самолетный, мультироторный и гибридный форм-факторы уже были использованы при проектировании, разработке и производстве пилотируемых воздушных судов. Для установления правового режима объекта изобретения в отношении БЛА, необходимо наличие дополнительных конструктивных или технических особенностей.

Кроме того, мы приходим к выводу о недостаточности факта исполнения БЛА в соответствии с определенным форм-фактором для установления правового режима полезной модели в отношении форм-фактора исполнения БЛА ввиду несоответствия требованиям к уровню новизны полезной модели. Для установления правового режима полезной модели в отношении форм-фактора исполнения БЛА, основанного на том или ином принципе выполнения полета, также необходимо наличие дополнительных конструктивных или технических особенностей в БЛА. Также форм-фактор, в котором выполняется БЛА, может быть включен в качестве неохраняемого конструктивного элемента, который обусловлен исключительно технической функцией товара, в патентную формулу полезной модели.

---

[112] Костин А.С. Классификация гражданских беспилотных летательных аппаратов и сферы их применения // Системный анализ и логистика: журнал. 2019. № 1 (19). С. 72.
[113] Виксин И.И., Маликов С.В., Чучаев А.И. Указ. соч. С. 9.

Воплощение БЛА в каком-либо из обозначенных форм-факторов не может являться основанием для предоставления форм-фактору, в котором исполнен БЛА, правовой охраны в качестве промышленного образца, поскольку форм-фактор БЛА относится к неохраняемым конструктивным элементам промышленного образца, которые обусловлены исключительно технической функцией БЛА. Поэтому мы приходим к выводу о невозможности осуществления патентных прав в отношении технических решений, применяемых в БЛА, главным техническим результатом которых является воплощенный в БЛА форм-фактор.

На технические решения, осуществленные в двигательной установке, интегрированной в БЛА, не может быть распространен правой режим объекта изобретательского права в виду известности технического решения, положенного в основу устройства двигательной установки, из уровня техники. Технические решения, воплощенные в устройстве двигательной установки БЛА, известны из уровня техники в силу того, данные решения были ранее использованы в пилотируемых воздушных судах.

Внешнему виду двигательной установки не может быть предоставлена правовая охрана в качестве промышленного образца, поскольку двигательная установка из-за своего исключительно технического назначения – обеспечения функционирования БЛА в воздухе, является составной частью БЛА, остается невидимой в процессе его обычной эксплуатации, то есть во время полета БЛА. Таким образом, дизайн двигательной установки находится вне сферы правовой охраны, предоставляемой гражданским законодательством промышленным образцам.

Дифференциация гражданско-правовых режимов БЛА может быть осуществлена с учетом их назначения и технических характеристик БЛА. Под техническими характеристиками понимается определенный диапазон значений максимальной взлетной массы, установленный Воздушным кодексом РФ – до 30 кг и свыше 30 кг. С точки зрения гражданского права это имеет значение при установлении для БЛА гражданско-правового режима движимой вещи или режима недвижимой вещи.

Разработана российская техническая классификация БЛА, в основе которой лежат критерии взлетной массы и дальности действия[114]. Некоммерческой организацией – Association For Unmanned Vehicle Systems International (AUVSI) предложена классификация на основе взлетной массы, дальности полета, высоты полета, продолжительности полета БЛА (AUVSI – классификация)[115]. В указанных классификациях критерий взлетной массы является основанием для установления как отдельных публично-правовых режимов при выполнении полетов в воздушном пространстве и иной деятельности в области авиации, так и частно-правовых режимов использования беспилотных летательных аппаратов в гражданском обороте. Представленная классификация выступает основанием для приобретения БЛА гражданско-правового режима движимой или недвижимой вещи, а также является основанием для исключения либо установления юридических фактов для осуществления правомочия пользования БЛА.

В литературе предложена классификация БЛА по назначению на гражданские и военные[116]. Данная классификация является основанием для установления раздельных гражданско-правовых режимов оборотоспособных (гражданские БЛА) и ограниченно оборотоспособных объектов гражданских прав (военные БЛА).

Гражданско-правовой режим гражданских БЛА можно охарактеризовать как правовой режим оборотоспособных объектов гражданских прав. Отсутствуют ограничения по кругу собственников гражданских БЛА. Собственниками БЛА могут выступать физические лица, юридические лица, образованные в различных организационно-правовых формах, а также публично-правовые образования. Публично-правовые субъекты могут являться собственниками гражданских БЛА ввиду установленного в воздушном законодательстве разграничения гражданской и государственной авиации по функциональному признаку, а не по признаку

---

[114] Виксин И.И., Коробеев А.И., Маликов С.В., Чучаев А.И. Указ. соч. С. 44.
[115] Там же. С. 45.
[116] Назарова М.С. Классификация беспилотных летательных аппаратов // Сборник статей III Международной научно-практической конференции «Новая наука в новом мире». Петрозаводск, 2022. С. 82.

принадлежности публично-правовому субъекту или иному субъекту гражданского оборота (ст.ст. 21, 22 ВК РФ).

Разграничение гражданско-правовых режимов БЛА может происходить в зависимости от применения БЛА в конкретном секторе экономики или сфере государственной деятельности. В этой связи предложено деление БЛА по укрупненным сферам использования, а именно для научных и прикладных целей[117]. БЛА, предназначенные для прикладных целей, разделяются на БЛА для военного и гражданского применения. В научной сфере БЛА используются для получения новых знаний, в рамках испытаний новой техники, новых принципов полета или же для наблюдения за природными явлениями. На БЛА, используемые для научной сферы, может распространяться публично-правовой режим экспериментальной авиации (ст. 23 Воздушного кодекса РФ). Экспериментальные БЛА предназначены для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, а также испытаний авиационной и другой техники, но не предназначены для выполнения международных полетов.

Соотнести классификацию военных БЛА по выполняемым боевым задачам[118] и разделение технических средств, используемых вооруженными силами РФ, на вооружение и военную технику, с целью уточнения правовых режимов БЛА, выполняющих различные боевые задачи, не представляется возможным.

В целях обобщения случаев гражданского применения БЛА исследователи выделяют пять укрупненных групп БЛА[119]. Группы образованы по признаку выполняемых гражданскими БЛА задач: 1) БЛА, выполняющие задачи мониторинга, наблюдения; 2) БЛА, используемые в рекламе, развлечениях, творчестве, учебном процессе; 3) БЛА, используемые в доставке грузов; 4) БЛА, предназначенные для ретрансляции сигналов; 5) БЛА, используемые для

[117] Назарова М.С. Указ. соч. С. 80
[118] Назарова М.С. Указ. соч. С. 82.
[119] Там же. С. 80

управления поведением объектов животного мира. Все БЛА, распределенные по указанным группам, являются оборотоспособными вещами.

Целесообразно предпринять попытку построения классификации БЛА, которая будет отвечать предмету регулирования гражданского права.

1. БЛА гражданского назначения. БЛА гражданского назначения, используемые в частных интересах являются оборотоспособными объектами гражданских прав. Собственниками и/или иными титульными владельцами БЛА гражданского назначения могут являться индивидуальные предприниматели, коммерческие организации, граждане, некоторые виды некоммерческих организаций с учетом объема их целевой правоспособности. Отнесение собственников и иных титульных владельцев к указанным категориям определяет договорные формы распоряжения правом собственности на гражданские БЛА, форму сделки об отчуждении права собственности на БЛА. В том случае, когда в БЛА гражданского назначения интегрирована ЭВМ, являющаяся материальным носителем объекта авторского права - программы для ЭВМ или единой технологии искусственного интеллекта, включающей в себя несколько результатов интеллектуальной деятельности, следует учесть необходимость передачи конечным пользователям БЛА интеллектуальных прав в целях обеспечения правомерного осуществления правомочий пользования такими БЛА, приобретенными в собственность или находящиеся во владении и пользовании на ином законном основании. Кроме того, статус субъекта предпринимательской деятельности, осуществляющего вид деятельности, подлежащий лицензированию, обусловливает необходимость получения специального разрешения государства в лице компетентного органа на совершение определенного вида деятельности. Предполагаемыми сферами БЛА, используемых коммерческими и некоммерческими организациями, индивидуальными предпринимателями являются: недропользование, оказание услуг связи, телевизионное вещание и радиовещание, геодезическая и картографическая деятельность, деятельность в области гидрометеорологии и смежных с ней областях, медицинская деятельность (ст. 11 Закона РФ от 21.02.1992 № 2395-1 «О недрах» , ст. 12 Федерального закона

от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности»). БЛА гражданского назначения используются гражданами-потребителями в целях проведения досуга, в том числе осуществления фото- и видеосъемки.

2. БЛА военного назначения и специального назначения. БЛА военного и специального назначения выделяются в отдельную категорию по следующим соображениям. БЛА военного и специального назначения являются ограниченно оборотоспособными объектами гражданских прав – недвижимыми вещами в силу специального указания закона (пп. 2 ст. 33 ВК РФ, абз. 2 п. 1 ст. 130 ГК РФ). Вместе с тем, полагаем, что для отнесения БЛА военного и специального назначения к движимым и недвижимым вещам следует использовать в совокупности критерии взлетной массы и тип конструкции беспилотного летательного аппарата (самолетный, мультироторный, гибридный) в целях определения способности таких БЛА перемещаться из сферы владения одного субъекта к другому без утраты их назначения – совершения полетов в воздушном пространстве и выполнения боевых задач в ходе полета. Круг собственников (ограниченный Российской Федерацией), специфический способ управления правом собственности на военные БЛА посредством их закрепления за субъектами-несобственниками (федеральными казенными учреждениями, некоммерческими образовательными учреждениями или учреждениями культуры) на праве оперативного управления, установленные специальным законом основания приобретения права собственности на военные БЛА (Федеральный закон от 29.12.2012 № 275-ФЗ «О государственном оборонном заказе»[120] (далее – Закон о государственном оборонном заказе), Федеральный закон от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»[121] (далее – Закон о государственных закупках), а также ограничения осуществления правомочия пользования БЛА военного и специального назначения, обусловленные их назначением, позволяют выделить их в отдельную группу.

---

[120] СЗ РФ. 2012. № 53 (ч.1). Ст. 7600.
[121] СЗ РФ. 2013. № 14. Ст. 1652.

3. БЛА экспериментального назначения. БЛА экспериментального назначения отличаются родом выполняемых задач (назначением). БЛА экспериментального назначения используются в частных и публичных интересах для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, проведения летных испытаний. БЛА экспериментального назначения ставятся на государственный учет, возникновение и переход прав собственности или иного вещного права на них не подлежит государственной регистрации. С учетом изложенного они признаются движимыми вещами. БЛА экспериментального назначения могут принадлежать на праве собственности гражданам, юридическим лицам, публично-правовым образованиям (ст. 7 ВК РФ). Таким образом, БЛА экспериментального назначения является оборотоспособным объектом гражданских прав.

4. По степени автономности полета нами предлагается разделение БЛА на автономные, дистанционно управляемые БЛА, БЛА смешанного типа управления. Разделение беспилотных летательных аппаратов по степени автономности способствует установлению надлежащего субъекта деликтной ответственности в случае причинения вреда беспилотным летательным аппаратом.

Выделение указанных классификаций БЛА на основании их назначения и степени автономности полета обусловлено следующим. 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. Автономные, дистанционно управляемые БЛА, БЛА смешанного типа управления могут быть отнесены к БЛА гражданского, экспериментального, военного и специального назначения. Классификации БЛА по выполняемым боевым задачам, распределение гражданских БЛА по выполняемым ими задачам на пять укрупненных групп также охватываются классификацией по назначению БЛА.

5. Движимые и недвижимые БЛА. Вместе с тем, в отличие от законодательного подхода, использующего в качестве основания для отнесения БЛА к категории недвижимых вещей порог значения максимальной взлетной массой в 30 кг и назначение (род выполняемых задач в ходе совершения полета) БЛА, в целях разграничения БЛА на движимые и недвижимые вещи предлагается использовать в совокупности критерии взлетной массы и типа конструкции беспилотного летательного аппарата (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, в результате чего беспилотный летательный аппарат оказывается способным или неспособным перемещаться в гражданском обороте из владения одного лица во владение другого лица без утраты им первоначального назначения – способности совершать полеты в воздушном пространстве. Способность перемещаться в гражданском обороте из владения одного лица во владение другого лица без утраты им первоначального назначения или ее отсутствие является основанием для признания того или иного БЛА движимой или недвижимой вещью.

6. Оборотоспособные и ограниченно оборотоспособные БЛА. Оборотоспособными признаются БЛА гражданского назначения, могущие свободно отчуждаться в результате гражданско-правовых сделок от одного участника гражданского оборота к другому или переходить от одного лица к другому в порядке универсального правопреемства. К оборотоспособным объектам можно отнести также БЛА экспериментального назначения, поскольку воздушные суда экспериментальной авиации, в том числе БЛА, могут принадлежать на праве собственности публично-правовым образованиям, гражданам и юридическим лицам (ст. 7 ВК РФ). БЛА военного и специального назначения признаются ограниченно оборотоспособными объектами гражданских прав, которые могут принадлежать на праве собственности исключительно публично-правовому образованию – Российской Федерации и закрепляться на

ограниченном вещном праве (праве оперативного управления) за субъектами-несобственниками (учреждениями).

ГЛАВА 2. ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ РЕЖИМ РАЗНЫХ ВИДОВ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

§ 1. Гражданско-правовой режим беспилотных летательных аппаратов гражданского назначения

БЛА гражданского назначения используются в целях обеспечения потребностей экономики и граждан, исходя из определения гражданской авиации, данного в Воздушном кодексе. В целом БЛА гражданского назначения можно охарактеризовать как оборотоспособные объекты гражданских прав.

Основной сферой применения БЛА гражданского назначения, используемых в целях обеспечения потребностей граждан, является сфера досуга. Чаще всего такие БЛА оснащены камерой для фото- или видеосъемки.

При уточнении гражданско-правового режима гражданского БЛА, используемого гражданами-потребителями в личных целях, необходимо установить объем дееспособности гражданина-приобретателя гражданского БЛА. Соответственно совершеннолетние дееспособные граждане вправе приобретать или распоряжаться БЛА гражданского назначения с максимальной взлетной массой как до 30 кг (движимые вещи), так и свыше 30 кг (недвижимые вещи по закону) (ст. ст. 17, 18, 21 ГК РФ). Дееспособные граждане вправе продавать, покупать, предоставлять и получать в возмездное владение и пользование по отдельным видам договора аренды (проката и лизинга), передавать и получать в безвозмездное временное пользование по договору ссуды, обменивать, закладывать, дарить и получать безвозмездно в дар БЛА, быть стороной договора подряда на ремонт или изготовление БЛА.

В силу наделения малолетних граждан в возрасте от 6 до 14 лет правом совершать мелкие бытовые сделки, а также сделки, направленные на получение безвозмездной выгоды (ст. 28 ГК РФ), такие лица вправе совершать сделки только

с гражданскими БЛА, имеющими небольшую стоимость. Малолетний гражданин вправе совершать сделки, направленные на безвозмездное получение выгоды, не требующие государственной регистрации или нотариального удостоверения. Следовательно, малолетний гражданин не может получить в дар БЛА гражданского назначения с максимальной взлетной массой свыше 30 кг. Как правило, БЛА гражданского назначения небольшой стоимости, предназначенные для удовлетворения потребностей граждан, являются малогабаритными БЛА потребительского класса. Между тем, малогабаритные БЛА, используемые гражданами, в том числе для проведения досуга, могут быть стоимостью около 300 000 рублей, например квадрокоптер DJJ Mavic 3[122]. Вместе с тем малолетние вправе совершать мелкие бытовые сделки, т.е. сделки, совершаемые на незначительную сумму, направленные на удовлетворение бытовых потребностей ребенка, то есть его личных потребительских нужд и обычные для определенных условий жизни несовершеннолетнего (параграф 2.2 Письмо Минпросвещения России от 04.04.2023 № 07-1780[123]). С учетом предоставленного им объема дееспособности, малолетние граждане вправе самостоятельно приобретать и отчуждать БЛА по договору купли-продажи, мены, дарения, получать и передавать во временное владение и пользование БЛА по договору проката, получать и передавать БЛА в безвозмездное временное пользование по договору ссуды, заключать договор подряда на ремонт БЛА. При этом указанные договоры должны отвечать признакам мелкой бытовой сделки. В объем дееспособности малолетних граждан входят право самостоятельного распоряжения предоставленными им законным представителем средствами, а также имуществом любой стоимости (пп. 2, 3 п. 2 ст. 28 ГК РФ), что позволяет малолетним гражданам приобретать в

[122] URL: https://dji-rus.ru/seriya-mavic/dji-mavic-3-i-aksessuary/dji-mavic-3/ (дата обращения: 03.05.2025).

[123] Письмо Минпросвещения России от 04.04.2023 № 07-1780 «О методических рекомендациях» (вместе с «Методическими рекомендациями по вопросам выдачи органами опеки и попечительства предварительных разрешений на осуществление имущественных прав ребенка») // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

собственность и распоряжаться правом собственности на гражданские БЛА, используемые в ходе досуга.

Вместе с тем, целесообразно запретить малолетним гражданам осуществлять правомочие пользования в целях управления крупногабаритным БЛА, отличным от малогабаритного БЛА, используемого в ходе проведения досуга, ввиду потенциально большей опасности, исходящей от обладающего большей взлетной массой БЛА, для жизни, здоровья граждан, имущества граждан, юридических лиц и публично-правовых образований. Малолетний гражданин не является деликтоспособным субъектом гражданского права, следовательно, не является субъектом ответственности за вред, причиненный БЛА. Малолетний гражданин по своему психическому развитию не способен должным образом управлять крупногабаритным БЛА гражданского назначения, от которого исходит повышенная опасность.

Крупногабаритные БЛА гражданского назначения более высокой стоимости могут приобретаться от имени малолетнего гражданина его законными представителями. Вместе с тем, приобретение в собственность от имени малолетнего гражданина его законными представителями крупногабаритного БЛА гражданского назначения создает условия для осуществления малолетним правомочия пользования таким БЛА в форме управления. Дистанционное пилотирование такого БЛА малолетним влечет за собой неблагоприятные последствия ввиду неспособности малолетнего к управлению таким БЛА, а также неспособности быть надлежащим субъектом ответственности в случае причинения вреда таким источником повышенной опасности. Целесообразно ввести запрет для малолетних граждан в возрасте от 6 до 14 лет осуществлять правомочие пользования в целях управления БЛА гражданского назначения с максимальной взлетной массой свыше 0,15 кг.

Малолетние граждане в возрасте от 6 до 14 лет вправе осуществлять правомочие пользования в форме управления гражданскими БЛА с максимальной взлетной массой менее 0,15 кг. Такие воздушные суда не подлежат государственному учету в соответствии с Правилами государственного учета

беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,15 до 30 килограммов. БЛА гражданского назначения с максимальной взлетной массой меньше 0,15 кг не обладают свойствами повышенной опасности ввиду малого веса, предельного значения набора высоты, малой скорости перемещения в воздушном пространстве, полет таких БЛА осуществляется в пределах прямой видимости и в зонах полетов БВС (п. 52 (4) Федеральных правил использования воздушного пространства РФ). Вышеуказанные обстоятельства обусловили целесообразность нахождения в собственности либо ином титульном владении и пользовании малолетних граждан гражданских БЛА с максимальной взлетной массой до 0,15 кг ввиду низкой степени опасности, исходящей от таких гражданских БЛА для жизни, здоровья граждан, имущества граждан, юридических лиц, публично-правовых образований.

Несовершеннолетние граждане в возрасте от 14 до 18 лет наделяются дееспособностью в частичном объеме (ст. 26 ГК РФ). Помимо совершения мелких бытовых сделок и сделок, направленных на безвозмездное получение выгоды, несовершеннолетние граждане в возрасте от 14 до 18 лет вправе самостоятельно распоряжаться своим заработком, стипендией или иными доходами (пп. 1 п. 2 ст. 26 ГК), нести гражданскую ответственность (п. 3 ст. 36 ГК РФ). С учетом предоставленного им объема дееспособности, несовершеннолетние граждане вправе самостоятельно приобретать и отчуждать БЛА по договорам купли-продажи, мены, дарения, получать и передавать во временное владение и пользование БЛА по отдельным видам договора аренды, получать и передавать БЛА в безвозмездное временное пользование по договору ссуды, заключать договор подряда на ремонт БЛА. Право несовершеннолетних на самостоятельное распоряжение доходами подразумевает возможность нахождения в их собственности или титульном владении и пользовании гражданских БЛА, используемых в личных целях, с максимальной взлетной массой как до 30 кг, так и свыше 30 кг. Вместе с тем несмотря на то, что несовершеннолетние граждане наделены деликтоспособностью, их законные представители обязаны к возмещению вреда в случае недостаточности имущества или доходов у

несовершеннолетнего гражданина (п. 2 ст. 1074 ГК РФ). Ввиду возможной психологической и эмоциональной незрелости несовершеннолетних граждан этого возраста, такие граждане могут оказаться неспособными к безопасному пилотированию БЛА. В Требованиях к членам экипажа гражданских воздушных судов[124] содержится правило, в соответствии с которым обладатель свидетельства внешнего пилота гражданского назначения должен быть не моложе 18 лет (пп. «а» п. 20.1). Таким образом, несовершеннолетние граждане в возрасте от 14 до 18 лет не вправе осуществлять правомочие пользования гражданским БЛА с максимальной взлетной массой свыше 30 кг. Вместе с тем, за несовершеннолетними гражданами в возрасте от 14 до 18 лет сохраняется возможность осуществлять дистанционное пилотирование БЛА со взлетной массой до 30 кг, что повышает вероятность причинения вреда жизни, здоровью и имуществу третьих лиц в ходе полета БЛА, управляемого такими гражданами. Представляется необходимым ввести запрет для несовершеннолетних граждан в возрасте от 14 до 18 лет осуществлять правомочие пользования в форме управления БЛА гражданского назначения с максимальной взлетной массой свыше 0,15 кг.

С учетом изложенного предлагается изложить п. 1 ст. 57 ВК РФ в следующей редакции: «Командиром воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 0,15 кг и менее, является лицо, имеющее действующее свидетельство пилота (летчика, внешнего пилота), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа».

Пристрастившиеся к азартным играм либо злоупотребляющие спиртными напитками или наркотическими средствами совершеннолетние граждане, вправе

---

[124] Федеральные авиационные правила «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации» (утв. Приказом Минтранса России от 12.09.2008 № 147) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2008. № 48. Далее – Требования к членам экипажа гражданских воздушных судов.

самостоятельно совершать лишь мелкие бытовые сделки в силу ограниченной судом дееспособности (п. 1 ст. 30 ГК РФ). Иные сделки ограниченные судом в дееспособности граждане вправе совершать с согласия своих попечителей (п.1 ст. 30 ГК РФ). Граждане, дееспособность которых ограничена судом по основаниям, предусмотренным п. 1 ст. 30 ГК РФ, вправе самостоятельно заключать договоры купли-продажи, мены, дарения, проката, ссуды, подряда, объектом которых будет являться БЛА, соответствующие признакам мелкой бытовой сделки. Данные обстоятельства позволяют сделать вывод о том, что ограниченные судом в дееспособности граждане могут приобретать в собственность малогабаритные гражданские БЛА, используемые в ходе досуга, с максимальной взлетной массой до 0,15 кг, не относящимся к источникам повышенной опасности. Крупногабаритные БЛА с максимальной взлетной массой до 30 кг и свыше 30 кг гражданин, ограниченный судом в дееспособности, вправе приобретать в собственность или в титульное владение и пользование с согласия попечителя. Вместе с тем, ограниченные судом в дееспособности граждане не могут быть допущены к пилотированию БЛА гражданского назначения с максимальной взлетной массой 30 кг и более в случае выявления признаков состояния опьянения, фактов употребления алкоголя, наличия в организме наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов, новых потенциально опасных психоактивных веществ или одурманивающих веществ (п. 1.9 Требований к членам экипажа гражданских воздушных судов). Вместе с тем, в настоящее время, вышеуказанное правило распространяется на обладателей свидетельства внешнего пилота, т.е. на внешних пилотов БЛА со взлетной массой свыше 30 кг. Следовательно, наличествует риск дистанционного пилотирования БЛА таким гражданином в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, в результате чего существенно повышается степень вероятности причинения вреда жизни, здоровью и имуществу третьих лиц. Целесообразно запретить гражданам, ограниченным судом в дееспособности вследствие злоупотребления спиртными напитками или наркотическими веществами, осуществлять правомочие пользования в целях БЛА с максимальной взлетной массой от 0,15 кг до 30 кг.

Совершеннолетние граждане, ограниченные судом в дееспособности вследствие психического расстройства, вправе совершать мелкие бытовые сделки (п. 2 ст. 30 ГК РФ, пп. 4 п. 2 ст. 26 ГК РФ). Другие сделки такие граждане могут совершать с согласия своих попечителей (п. 2 ст. 30 ГК РФ). Граждане, дееспособность которых ограничена судом по основаниям, предусмотренным п. 2 ст. 30 ГК РФ, вправе самостоятельно заключать договоры купли-продажи, мены, дарения, проката, ссуды, подряда, соответствующие признакам мелкой бытовой сделки, объектом которых будет являться БЛА. С учетом предоставленного объема дееспособности страдающие психическими заболеваниями граждане вправе приобретать в собственность, во временное владение и пользование, во временное пользование с согласия попечителя БЛА гражданского назначения, используемые в целях удовлетворения потребностей граждан, со взлетной массой в том числе свыше 30 кг. Вместе с тем, в связи с установленной воздушным законодательством обязательной процедурой прохождения медицинской комиссии, медицинского освидетельствования гражданин, ограниченный судом в дееспособности вследствие психического расстройства, не будет допущен к обучению управлению гражданского БЛА с максимальной взлетной массой свыше 30 кг, а также к управлению таким БЛА (пп. «г» п. 20.1 Требований к членам экипажа гражданских воздушных судов, п. 191 Приложения № 4, п. 187 Приложения № 6 к Порядку проведения обязательного медицинского освидетельствования членов летного экипажа гражданского воздушного судна [125]. Таким образом, в настоящее время у

[125] 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» (утв. Приказом Минтранса России от 10.12.2021 № 437) // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202112240041 (дата обращения: 01.03.2025). Далее - Порядок проведения обязательного медицинского освидетельствования членов летного экипажа гражданского воздушного судна.

граждан, ограниченных судом в дееспособности в силу психического заболевания, сохраняется правомочие пользования БЛА со взлетной массой до 30 кг и меньше в целях управления. Такие граждане в силу психического заболевания могут оказаться неспособными к надлежащему пилотированию БЛА со взлетной массой от 0,15 кг до 30 кг, от которых может исходить повышенная опасность. Таким образом, при пилотировании БЛА гражданами, ограниченными судом в дееспособности в силу психического заболевания, существенно возрастает вероятность причинения вреда личности гражданина и имуществу юридического лица. С учетом изложенного целесообразно запретить гражданам, ограниченным судом в дееспособности, осуществлять правомочие пользования в целях управления в том числе БЛА с максимальной взлетной массой от 0,15 кг до 30 кг.

От имени гражданина, признанного судом недееспособным вследствие психического расстройства, все сделки совершает его опекун (п. 2 ст. 29 ГК РФ). Таким образом, передача в собственность недееспособного гражданина гражданского БЛА с максимальной взлетной массой до 30 кг или свыше 30 кг совершается опекуном недееспособного лица. Нахождение такого БЛА в собственности недееспособного гражданина создает условия для осуществления таким гражданином правомочия пользования в форме управления БЛА. Вместе тем, возникают сомнения в целесообразности предоставления правомочия пользования в форме управления гражданину, признанному судом недееспособным, гражданским БЛА в силу его неспособности управлять гражданским БЛА вследствие наличия у него психического заболевания, а также в силу отсутствия у такого гражданина деликтоспособности. В соответствии с п. 188 Приложения № 4, п. 184 Приложения № 6 к Порядку проведения обязательного медицинского освидетельствования членов летного экипажа гражданского воздушного судна кандидаты на получение медицинского заключения не должны иметь медицинской истории в анамнезе, описывающей наличие каких-либо психиатрических заболеваний, либо соответствующих клинических диагнозов о недееспособности, которые могут препятствовать выполнению профессиональных обязанностей, предусмотренных соответствующими свидетельствами, и создавать

угрозу безопасности полетов. С учетом положений Порядка проведения обязательного медицинского освидетельствования членов летного экипажа гражданского воздушного судна, у граждан, признанных судом недееспособными вследствие психического заболевания, остается правомочие пользования БЛА с максимальной взлетной до 30 кг в целях управления. Между тем, граждане, психическое расстройство которых не позволяет им понимать значение своих действий и руководить ими, не способны к безопасному пилотированию БЛА. Если такому гражданину передать управление БЛА, велика вероятность причинения вреда жизни, здоровью и имуществу третьих лиц.

С целью запретить осуществление правомочия пользования в форме управления БЛА гражданам, ограниченным судом в дееспособности вследствие злоупотребления спиртными напитками или наркотическими средствами или психического расстройства, либо признанным судом недееспособными вследствие психического расстройства, предлагается внести изменения в Порядок проведения обязательного медицинского освидетельствования членов летного экипажа гражданского воздушного судна, а именно заменить по тексту слова «беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее» на «беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 0,15 килограммов и менее».

Совершеннолетние граждане, наделенные дееспособностью в полном объеме, вправе продавать, покупать, передавать и получать во временное владение и пользование, обменивать, получать безвозмездно в дар или дарить, закладывать БЛА гражданского назначения, используемый в целях удовлетворения потребностей граждан-потребителей, с максимальной массой как до 30 кг, так и свыше 30 кг.

БЛА гражданского назначения также используются в сельском хозяйстве, в деятельности воздушного транспорта, при добыче полезных ископаемых, в транспортировке, в деятельности почтовой связи и курьерской деятельности, в производстве кинофильмов, видеофильмов и телевизионных программ, в деятельности в области информации и связи (в том числе, в деятельности в области

телевизионного вещания, деятельность в сфере телекоммуникаций), в рекламной деятельности, в области профессионального и высшего образования. Таким образом, субъектами права собственности, права хозяйственного ведения, права оперативного управления, прав, возникающих из договоров аренды и залога, признаются коммерческие организации корпоративного и унитарного типов, граждане, индивидуальные предприниматели, отдельные виды некоммерческих организаций с учетом их целевой правоспособности. При этом возможность принадлежности БЛА на том или ином законном основании (титуле) определяется с учетом их статуса. Указанные субъекты вправе отчуждать и приобретать в собственность по отдельным видам договора купли-продажи, передавать и получать во временное владение и пользование по договорам проката, лизинга, отдавать в залог или ипотеку и держать в залоге (ипотеке), обменивать, заключать договоры подряда, договоры на выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ на создание БЛА, заключать договоры перевозки с использованием БЛА, заключать договоры хранения, страхования, объектом которых будет являться БЛА, в некоторых случаях дарить и принимать в дар БЛА. При этом выбор способов распоряжения вещными и обязательственными правами на БЛА обусловлен статусом субъектов гражданских правоотношений. Некоторые виды некоммерческих организаций не вправе осуществлять правомочие пользования БЛА в форме управления в силу их целевой правоспособности. К таким видам некоммерческих организаций относятся, в частности, фонды, основным видом деятельности которых может являться деятельность по привлечению денежных средств и иного имущества для достижения общественно полезных целей (п. 1 ст. 7 Федерального закона от 12.01.1996 № 7-ФЗ «О некоммерческих организациях»[126]), ассоциации, союзы, основной деятельностью которых является представление и защита интересов их участников (п. 1 ст. 11 Федерального закона «О некоммерческих организациях»). Указанные виды

[126] СЗ РФ. 1996. № 3. Ст. 145.

деятельности не предполагают приобретение и последующее использование беспилотных летательных аппаратов гражданского назначения.

Юристами и техническими специалистами выделены этапы жизненного цикла при разработке и постановке БЛА на производство: 1) исследование и проектирование; 2) разработка; 3) изготовление; 4) поставка; 5) эксплуатация; 6) ликвидация[127]. На каждом этапе предполагается заключение соответствующих гражданско-правовых договоров, за исключением стадии ликвидации. В рамках этапа исследования и проектирования между субъектами заключается договор на выполнение научно-исследовательских работ (гл. 38 ГК РФ). На стадии разработки участники производства БЛА заключают договор на выполнение опытно-конструкторских и технологических работ, который регулируется правилами параграфа 1 гл. 37 и гл. 38 ГК РФ. На этапе изготовления (производства) стороны заключают договор подряда (гл. 37 ГК РФ). В целях гражданского оборота БЛА стороны заключают договоры купли-продажи (гл. 30 ГК РФ), мены (гл. 31 ГК РФ), дарения (гл. 32 ГК РФ). В ходе эксплуатации стороны могут заключать договоры аренды (гл. 34 ГК РФ), ссуды (гл. 36 ГК РФ), хранения (гл. 47 ГК РФ), воздушной перевозки грузов (гл. 40 ГК РФ, гл. XV Воздушного кодекса РФ) и др.

В этой связи прежде всего следует рассмотреть гражданско-правовые договоры, которыми оформляется проектирование, изготовление, переход права собственности и иных вещных прав на БЛА, переход интеллектуальных прав на результаты интеллектуальной собственности, нашедшие воплощение в БЛА. При этом будут рассмотрены те положения о гражданско-правовых договорах, в которых обнаруживается специфика, связанная с их применением в исследуемой сфере деятельности.

На этапе проектирования и создания БЛА между субъектами может быть заключен договор на выполнение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ (далее - договор НИОКР). Договор НИОКР может включать либо весь цикл работ – от выполнения научного

[127] Виксин И.И., Маликов С.В., Чучаев А.И. Указ. соч. С. 33.

исследования до разработки промышленного образца БЛА либо его отдельных компонентов. Договор НИОКР также может охватывать отдельные этапы, в том числе договоры на проведение научно-исследовательских работ (НИР), договоры на проведение опытно-конструкторских работ (ОКР), договоры на выполнение технологических работ (ТР). Таким образом, предметом научно-исследовательских работ будут является научные исследования, а именно проведение анализа существующих научных и технических решений в области разработки БЛА и последующее формирование технического задания на разработку БЛА. Техническое задание на разработку БЛА включает в себя задание на разработку аппаратных и программных решений, которые обеспечивают функционирование БЛА в воздушном пространстве. Техническое задание включает в себя, в том числе разработку программно-аппаратных решений для станции внешнего пилота или наземного пункта управления. Предметом опытно-конструкторских работ могут являться работы по моделированию и созданию опытного образца БЛА либо его отдельных компонентов, работы по его испытанию и подготовке конструкторской документации на образец БЛА. Предметом договора на выполнение технологических работ может являться создание новой технологии, применяемой в БЛА, в том числе технологии искусственного интеллекта. Все договоры в рамках НИОКР направлены на получение нового, ранее не известного результата. Такие договоры отличает творческий характер выполняемых работ. Например, опытный образец БЛА, созданный в рамках договора НИОКР, будет отличаться от БЛА, который изготавливается в ходе серийного производства.

Опытно-конструкторские работы и технологические работы, направленные на создание конкретного опытного образца БЛА или его отдельных компонентов, технических решений, воплощаемых в БЛА или его компонентах, технологий, в том числе технологий искусственного интеллекта, применимых в БЛА, носят конкретный характер.

К существенным условиям договора НИОКР относится техническое задание, которое согласуется исполнителем и заказчиком (абз. 3 ст. 773 ГК РФ). Техническое задание на проведение научно-исследовательских работ содержит

указание на тематику, цели и задачи проводимых работ, требования к выполнению научно-исследовательских работ, в том числе перечень работ и их характеристика, объем разработки. В техническом задании указывается количество этапов проводимых научно-исследовательских работ, устанавливаются ожидаемые результаты и требования к отчетной документации о проведенных исследованиях. Техническое задание на выполнение опытно-конструкторских и технологических работ включает технические характеристики разрабатываемого образца БЛА, его технико-экономические показатели, требования к разрабатываемой конструкторской документации и (или) технологии; требования, предъявляемые к отчету о проведенных испытаниях опытного образца БЛА. Например, в техническом задании на проведение опытно-конструкторских работ по созданию опытного образца БЛА могут быть указаны размеры БЛА, стандарт, описывающий габариты, в котором моделируется и создается опытный образец БЛА (самолетный, вертолетный, гибридный), предельные значения развиваемой скорости и набираемой высоты, требования к наличию компонентов БЛА – системы навигации (Глобальная навигационная спутниковая система и/или инерциальная навигационная система), модулей телеметрии, автопилоту и вычислительному устройству, системы обеспечения электроснабжения, силовой установки, целевой нагрузки и их техническим характеристикам.

Существенным условием договоров на выполнение НИОКР является также срок, должны быть установлены начальный и конечный сроки выполнения работ, цена подлежащей выполнению работы или способы ее определения (ч. 1 ст. 778, ст. 708, 709 ГК РФ). Цена научно-исследовательских, опытно-конструкторских, технологических работ предполагается существенным условием в силу того, что в результате выполнения работ творческого характера создается уникальный опытный образец БЛА или какого-либо его компонента, у которых отсутствуют ближайшие аналоги. Указанные обстоятельства исключают возможность определения цены, которая взимается при сравнимых обстоятельствах за работы. Определение цены научно-исследовательских, опытно-конструкторских, технологических работ в порядке п. 3 ст. 424 ГК РФ бывает затруднительным в

силу конфиденциального характера указанных договоров, что обусловливает сложности при получении информации о цене на схожие работы. Цена работ НИОКР часто обусловлена личностью исполнителя.

Содержание договора на выполнение работ НИОКР составляют следующие права и обязанности сторон. Главной обязанностью исполнителя по договору на НИОКР составляет выполнение работ в соответствии с согласованным заказчиком техническим заданием и передача их результатов в установленный договором срок (п. 1 ст. 769 ГК РФ). Законом закреплена также обязанность исполнителя согласовывать с заказчиком необходимость использования охраняемых результатов интеллектуальной деятельности, принадлежащих третьим лицам, и приобретения прав на их использование (абз. 3 ст. 773 ГК РФ). При использовании охраняемых результатов интеллектуальной деятельности третьих лиц, исполнитель обязан гарантировать заказчику передачу полученных по договору результатов, не нарушающих исключительных прав третьих лиц (абз. 6 ст. 773 ГК РФ). Обязанности исполнителя по договору НИОКР, предусмотренные абз. 3, 6 ст. 773 ГК РФ, направлены на обеспечение правомерного осуществления правомочия пользования разработанным в ходе исполнения такого договора БЛА. Кроме того, указанные обязанности исполнителя направлены на обеспечение правомерного осуществления правомочия пользования БЛА, в который интегрирована технология искусственного интеллекта, в составе которой используются результаты интеллектуальной деятельности, созданные третьими лицами, в том числе технологий интеллектуальной поддержки принятия решений и компьютерного зрения. Также установлена обязанность исполнителя своими силами и за свой счет устранять допущенные по его вине в выполненных работах недостатки, которые могут повлечь отступления от технико-экономических параметров, предусмотренных в техническом задании или в договоре.

Риск случайной невозможности исполнения работ НИОКР, возложенный на заказчика, обусловлен творческим характером выполняемых работ (п. 3 ст. 769 ГК РФ). Ход работ и результат их выполнения – моделирование и создание нового опытного образца БЛА или его компонентов, либо создание технологии

искусственного интеллекта, подлежащей внедрению в БЛА, являются непредсказуемыми. С указанной особенностью связана обязанность исполнителя незамедлительно информировать заказчика об обнаружившейся невозможности получения ожидаемых результатов или о нецелесообразности продолжать работы (абз. 5 ст. 773 ГК РФ).

Обязанности заказчика по договорам НИОКР состоят в предоставлении исполнителю информации, необходимой для выполнения работы, принятие результатов выполненных работ и их оплата (ст. 774 ГК РФ). Договором может быть также установлена обязанность заказчика выдать исполнителю техническое задание и согласовать с ним программу (технико-экономические параметры) или тематику работ (п. 2 ст. 774 ГК РФ).

К взаимным обязанностям сторон по договорам НИОКР можно отнести обязанность по обеспечению конфиденциальности сведений о предмете договора, о ходе его исполнения и полученных результатов (п. 1 ст. 771 ГК РФ). Объем сведений, подлежащих неразглашению сторонами, определяется сторонами в договоре. Такая общая для сторон обязанность способствует обеспечению патентоспособности технических решений, разработанных в ходе выполнения работ НИОКР, применяемых в БЛА, их компонентах.

Поскольку в ходе выполнения научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ могут быть получены результаты работ, подлежащие охране в качестве объектов патентного права и ноу-хау, в том числе технические решения, применяемые во внутренних системах и модулях БЛА, охраноспособные результаты интеллектуальной деятельности в составе технологий искусственного интеллекта, положениями гражданского закона закрепляются права сторон на результаты работ, которые они вправе использовать в пределах и на условиях, предусмотренных договором (п. 1 ст. 772 ГК РФ). По общему правилу заказчик имеет право использовать переданные ему исполнителем результаты работ, а исполнитель вправе использовать их для собственных нужд. При этом интеллектуальные права исполнителя и заказчика определяются в соответствии с правилами части четвертой ГК РФ. Например, в ходе выполнения

договора НИОКР, предусматривающего проектирование и создание БЛА, у исполнителя может возникнуть право на получение патента на изобретение – технического решения, реализованного во внутренней системе или модуле БЛА, на полезную модель, либо право на получение патента на промышленный образец – решение внешнего вида БЛА. В таком случае заказчик по общему правилу вправе использовать созданный объект патентного права в целях, для достижения которых был заключен соответствующий договор, на условиях простой безвозмездной лицензии. Стороны могут согласовать иные правила относительно принадлежности исключительных прав на объекты патентных прав, созданных в ходе выполнения работ НИОКР. Если договором НИОКР предусмотрено, что исключительное право на объект патентного права передается заказчику, то исполнитель вправе использовать созданный им объект патентного права (техническое решение, примененное в БЛА, решение внешнего вида БЛА) для собственных нужд на условиях безвозмездной простой (неисключительной) лицензии в течение всего срока действия исключительного права, если не предусмотрено иное.

Научно-исследовательские работы на проектирование БЛА предполагают их выполнение лично исполнителем. При выполнении опытно-конструкторских работ и технологических работ по созданию БЛА или технологий, применяемых БЛА, например, технологии искусственного интеллекта, предполагается создание компонентов, входящих в состав аппарата, разными субъектами, соответственно, исполнитель вправе привлекать к исполнению договора третьих лиц. К отношениям исполнителя по договору на выполнение опытно-конструкторских и технологических работ на создание БЛА или, например, технологии искусственного интеллекта, применяются положения ГК РФ о генеральном подряде (ст. 706 ГК РФ) в случае привлечения третьих лиц к созданию отдельных систем БЛА или элементов технологии искусственного интеллекта (п. 2 ст. 772 ГК РФ).

Объем работ, выполняемых по договорам НИОКР, определяются техническим заданием. Невозможность достижения ожидаемых результатов, например,

обнаружившаяся невозможность создания БЛА в ходе исполнения договора НИОКР, или нецелесообразность дальнейшего проведения работ влечет за собой досрочное расторжение договора. Нецелесообразность дальнейшего выполнения работ по созданию БЛА или технологии искусственного интеллекта, может обнаружиться на этапе проведения научных исследований, в том числе, когда не найдены технические решения, подлежащие применению в БЛА или технологии искусственного интеллекта.

В случае расторжения договора НИОКР в связи с нецелесообразностью проведения дальнейших научно-исследовательских работ, заказчик обязан оплатить исполнителю стоимость работ, проведенных до получения отрицательного результата, но не больше соответствующей части их цены, указанной в договоре (ст. 775 ГК РФ). Если договор НИОКР расторгается после обнаружения невозможности достижения ожидаемого результата не по вине исполнителя, заказчик оплачивает понесенные исполнителем затраты (ст. 776 ГК РФ). При обнаружившейся невозможности достижения указанного в договоре НИОКР результата исполнитель обязан передать заказчику полученные им в ходе выполнения работ результаты, в том числе промежуточные результаты. При выявлении нецелесообразности дальнейшего проведения научно-исследовательских работ, исполнитель в любом случае должен составить отчет с указанием проведенных работ, причин и обстоятельств получения отрицательного результата, а также обязан представить достигнутые промежуточные результаты, если такие были получены.

Когда обнаружена невозможность получения ожидаемого результата в ходе проведения опытно-конструкторских работ и технологических работ исполнитель предоставляет заказчику информацию о методах выполнения работ, о проведенных испытаниях, об обстоятельствах, в которых была выявлена невозможность достижения ожидаемого результата, например, была обнаружена невозможность создания опытного образца БЛА.

При сдаче результата опытно-конструкторских работ или технологических работ, в том числе БЛА и/или технологии искусственного интеллекта,

применяемой в БЛА, исполнитель предоставляет заказчику прошедшие испытания опытный образец БЛА или разработанную технологию искусственного интеллекта.

В том случае, когда разработка опытного образца БЛА в ходе исполнения договора НИОКР завершена и БЛА готов к постановке на серийное производство, при производстве БЛА к отношениям сторон применяются нормы о договоре подряда. В юридической литературе указывается на возможность применения к отношениям сторон по созданию технологии искусственного интеллекта, в том числе составляющих его элементов – программного алгоритма (на который распространяется правовой режим ноу-хау), программы для ЭВМ, положений о договоре подряда[128].

Другой договор на стадии изготовления БЛА - договор подряда, в силу которого одна сторона (подрядчик) обязуется выполнить по заданию другой стороны (заказчика) определенную работу и сдать ее результат заказчику, а заказчик обязуется принять результат работы и оплатить его (ст. 702 ГК РФ).

К существенным условиям договора подряда прежде всего относится его предмет, который охватывает как саму работу – деятельность по изготовлению БЛА, так и ее овеществленный результат – беспилотный летательный аппарат. По договору подряда на изготовление БЛА, поставленного на серийное производство, задание предоставляет заказчик. В задании на изготовление БЛА по договору подряда заказчику целесообразно воспроизвести технические и конструктивные характеристики опытного образца БЛА, разработанного в ходе выполнения научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ. К овеществленному результату работ – БЛА предъявляются требования о качестве работы (ст. 721 ГК РФ). Изготовленный БЛА в момент передачи заказчику должен обладать свойствами, указанными в договоре, или соответствовать обычно предъявляемым требованиям. С учетом специфики изготовляемого объекта гражданских прав, стороны при согласовании условия о качестве (ст. 721 ГК РФ) изготовляемого БЛА должны ориентироваться на установленные воздушным

[128] См.: Василевская Л.Ю., Подузова Е.Б. Указ. соч. С. 196-197 (автор главы 3 – Е.Б. Подузова).

законодательством нормы летной годности, а при согласовании условия о гарантии качества работы (ст. 722 ГК РФ) на сроки действия сертификата летной годности БЛА гражданского назначения. Нормы летной годности могут быть отнесены к обязательным требованиям к качеству результата работ (абз. 1 п. 2 ст. 721 ГК РФ). Во всех случаях изготовляемый БЛА должен быть пригоден для использования по своему общему назначению – для совершения полетов в воздушном пространстве. Вместе с тем, в ходе полета в воздушном пространстве БЛА выполняет конкретные задачи, в том числе осуществляет фотосъемку, уточнение карты местности, контроль состояния объектов, охрану объектов, доставку грузов. Таким образом, условие о качестве и гарантии качества работы может быть уточнено с учетом целевой нагрузки аппарата. Условия о качестве изготовляемого БЛА с учетом целевой нагрузки аппарата могут быть отнесены к требованиям о качестве, устанавливаемым сторонами в договоре.

В договоре подряда подлежат указанию начальный и конечный сроки выполнения работы (ст. 708 ГК РФ), а по соглашению сторон могут быть согласованы также сроки завершения отдельных этапов работы, т.е. промежуточные сроки. Полагаем, что в договоре подряда по изготовлению БЛА следует, в том числе, предусмотреть сроки изготовления отдельных компонентов и систем БЛА, поскольку от готовности отдельных компонентов БЛА зависит конечный срок изготовления аппарата.

В договоре подряда указывается цена подлежащих выполнению работ или способы ее определения (ст. 709 ГК РФ). Полагаем, что при проведении работ по изготовлению БЛА целесообразно определять работы путем составления сметы (п. 3 ст. 709 ГК РФ), поскольку в ходе производства аппарата изготавливаются в том числе отдельные компоненты БЛА, которые затем подлежат установке в корпус аппарата. Полагаем, в случае изготовления БЛА, поставленного на серийное производство, цена сметы будет твердой (п. 4 ст. 709 ГК РФ). Стоимость производства компонентов и систем БЛА была установлена по результатам выполнения по созданию опытного образца БЛА в рамках договора НИОКР. В юридической литературе высказано сомнение насчет целесообразности

применения правил об экономии подрядчика (ст. 710 ГК РФ) в ходе создания высокотехнологичных объектов в силу того, что недостатки качества выполнения работ не могут быть оценены в момент выполнения и передачи их результата заказчику[129]. Высказанная точка зрения применима к отношениям сторон по изготовлению БЛА.

Основная обязанность подрядчика состоит в выполнении по заданию заказчика определенной работы и сдаче ему результата выполненной работы – изготовленного БЛА. Основной обязанностью заказчика является принятие и оплата результата работы (ст. 702 ГК РФ). Положениями о договоре подряда по общему правилу не установлена обязанность личного исполнения договора подрядчиком. Если из закона или договора подряда не вытекает обязанность подрядчика выполнить предусмотренную в договоре работу лично, подрядчик вправе привлечь к исполнению своих обязательств субподрядчиков (п. 1 ст. 706 ГК РФ). Нормы о генеральном подряде применимы к отношениям по изготовлению БЛА, поскольку чаще всего отдельные компоненты аппарата изготовляются разными подрядчиками. При этом генеральный подрядчик отвечает перед заказчиком за последствия неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств субподрядчиками (п. 3 ст. 706 ГК РФ). В юридической литературе указывается на то, что в целях создания новой технологии искусственного интеллекта и изготовления робототехнических устройств, к которым в том числе можно отнести БЛА, оснащенные технологией искусственного интеллекта, исполнителем по договору НИОКР могут быть привлечены специализированные организации, которые осуществляют разработку отдельных компонентов, входящих в состав проектируемой технологии. Такие договорные связи подлежат регулированию нормами ст. 706 ГК РФ о генеральном подряде[130].

Подрядчик выполняет предусмотренные договором работы на свой риск. Полагаем, что общее правило о выполнении работ по договору подряда иждивением подрядчика (п.1 ст. 704 ГК РФ), правила распределения риска гибели

[129] Василевская Л.Ю., Подузова Е.Б. Указ. соч. С. 207-208.
[130] Василевская Л.Ю., Подузова Е.Б. Указ. соч. С. 28.

или случайного повреждения имущества между сторонами договора подряда (ст. 705 ГК РФ) применимы к отношениям сторонам по изготовлению БЛА. В нормах ст. 704, 705 ГК РФ не усматривается какой-либо специфики, которая проявляется в их применении к отношениям по изготовлению БЛА.

Среди обстоятельств, о которых подрядчик должен предупредить заказчика и которые влекут приостановку работы по изготовлению БЛА (ст. 716 ГК РФ), прежде всего, следует указать на непригодность переданной заказчиком технической документации для изготовления БЛА.

Права заказчика во время выполнения работы подрядчиком (ст. 715 ГК РФ) применимы в том числе к отношениям субъектов по изготовлению БЛА. Проверка заказчиком хода выполнения работ по изготовлению БЛА (п. 1 ст. 715 ГК РФ) является целесообразной в тех случаях, когда заказчик обладает всей необходимой документацией, разработанной и созданной по договору НИОКР на создание опытного образца БЛА. Таким образом, заказчик может способствовать надлежащему исполнению обязанностей по изготовлению БЛА. Полагаем право заказчика на отказ от договора подряда (ст. 715 ГК РФ) и связанную с ним обязанность подрядчика по возвращению подрядчиком имущества заказчика (ст. 728) применимыми к отношениям сторон по договору подряда на изготовление БЛА. В данном случае мы не усматриваем каких-либо особенностей, проявляющихся в применении указанных норм к отношениям субъектов по изготовлению БЛА. Какой-либо специфики в исполнении заказчиком обязанности содействовать исполнителю в выполнении работы (ст. 718 ГК РФ), применении последствий неисполнения заказчиком встречных обязанностей (ст. 719 ГК РФ), осуществлении права заказчика на односторонний отказ от исполнения договора подряда (ст. 717 ГК РФ) в отношениях, связанных с изготовлением БЛА, не усматривается.

Исполнение заказчиком обязанности по принятию результата работы, а также исполнение подрядчиком обязанности сдать заказчику результат выполненных работ завершается приемкой выполненной работы. Приемка изготовленного по договору подряда БЛА регулируется ст. 720 ГК РФ. Специфика приемки

заказчиком изготовленного БЛА как высокотехнологичного объекта состоит в высокой вероятности обнаружения скрытых недостатков БЛА (п. 4 ст. 720), которые могут проявиться через какое-либо время при эксплуатации аппарата. Например, недостатки внутренних компонентов и систем, находящихся в корпусе БЛА, могут быть обнаружены только в ходе его эксплуатации по назначению.

Последствия нарушения обязательств из договора подряда установлены ст. 723 ГК РФ. Меры оперативного воздействия, которые вправе применить заказчик в соответствии со ст. 724 ГК РФ, применимы в отношениях по изготовлению БЛА. Требования заказчика, связанные с ненадлежащим качеством результата работы – изготовленного БЛА, могут быть им предъявлены в течение гарантийного срока или при обнаружении недостатков изготовленного БЛА в разумный срок, но в пределах двух лет с приемки изготовленного БЛА (п. 4, п. 5 ст. 724 ГК РФ). Полагаем, что при исчислении гарантийного срока на БЛА следует ориентироваться на срок действия сертификата летной годности БЛА. Предусмотренный в отсутствие сертификата летной годности срок в пределах двух лет с момента приемки БЛА применяется в отношении БЛА гражданского назначения с максимальной взлетной массой до 30 кг.

Подрядчик передает права заказчику на изготовленную вещь – БЛА (п. 2 ст. 703 ГК РФ). В приведенной норме ГК РФ о договоре подряда речь идет о вещных правах заказчика на результат выполненных работ. В связи с этим в гражданско-правовой литературе указывалось на необходимость согласования сторонами договора подряда на робототехническое устройство, являющееся материальным носителем технологии искусственного интеллекта, об обладании интеллектуальными правами на указанные результаты технического творчества[131]. Высказанная позиция применима по отношению к БЛА, в которых применяется программа для ЭВМ и технология искусственного интеллекта, под управлением которых выполняется полет БЛА.

[131] Василевская Л.Ю., Подузова Е.Б. Указ. соч. С. 190.

Полагаем нецелесообразным осуществление заказчиком права требовать передачи ему результата незавершенной работы в случае прекращения договора подряда (ст. 729 ГК РФ), поскольку результат незавершенной работы в таком случае не сможет быть использован по назначению – для совершения полетов в воздушном пространстве, передача иным подрядчикам отдельных компонентов и систем БЛА для завершения работ по изготовлению аппарата затруднительна в силу специфики производства.

Переход права собственности на БЛА между субъектами оформляются договорами купли-продажи.

С учетом специфики продаваемого товара – БЛА, полагаем, что в договоре купли-продажи могут быть уточнены отдельные условия. К существенным условиям договора купли-продажи относится условие о товаре. Условие о товаре считается согласованным, если договор позволяет определить наименование и количество товара (п. 3 ст. 455 ГК РФ). Вместе с тем полагаем, что продаваемый и покупаемый БЛА в некоторых случаях подлежит более детальной идентификации в договоре, в том числе должны быть указаны: тип БЛА (самолетный, вертолетный, гибридный), серийный (идентификационный) номер беспилотного воздушного судна, количество установленных на воздушном судне двигателей и их вид; максимальная взлетная масса воздушного судна. Такие данные позволяют обеспечить выполнение требований о пригодности товара (БЛА) для конкретных целей, оговоренных покупателем с продавцом (абз. 2 п. 2 ст. 469 ГК РФ). Например, когда покупатель приобретает БЛА для выполнения определенных видов авиационных работ, либо для воздушной перевозки определенных видов грузов и т.д.

Договором купли-продажи предусматриваются требования к качеству товара (ст. 469 ГК РФ). Если договор не содержит условия о качестве, продавец обязан передать покупателю товар, пригодный для целей, для которых товар такого рода обычно используется (абз. 1 п. 2 ст. 469 ГК РФ). Полагаем, что при отсутствии в договоре купли-продажи условий о качестве БЛА, продаваемый БЛА должен быть лишь пригоден для совершения полетов в воздушном пространстве. Продаваемый

БЛА может оказаться неспособным к выполнению конкретных задач, стоящих перед аппаратом в ходе выполнения полета. Поэтому полагаем, что в договоре купли-продажи необходимо уточнять цели, для которых приобретается БЛА (перевозка грузов, почты, выполнение авиационных работ). Условие о качестве продаваемого БЛА будет регулироваться воздушным законодательством, в том числе нормами летной годности (Приказ Росавиации от 27.12.2024 № 1186-П «Об утверждении Норм летной годности легких беспилотных авиационных систем, НЛГ Л-БАС»[132], Приказ Росавиации от 05.11.2024 N 996-П «Об утверждении Норм летной годности беспилотных авиационных систем с беспилотным воздушным судном вертолетного типа, НЛГ БАС-ВТ. Издание 2»[133], Приказ Росавиации от 16.12.2022 N 922-П «Об утверждении Норм летной годности беспилотных авиационных систем с беспилотным воздушным судном самолетного типа с максимальной взлетной массой до 5400 кг НЛГ БАС-СТ»[134] и т.д.).

Положения о гарантии качества товара (ст. 470 ГК РФ) при купле-продаже БЛА не применимы к БЛА со взлетной массой более 30 кг. В таких случаях применяются положения воздушного законодательства о сроке действия сертификата летной годности. Положения о гарантии качества товара применимы для договора купли-продажи БЛА гражданского назначения с максимальной взлетной массой не более 30 кг, поскольку на них не распространяется требование об обязательной сертификации (пп. 2.1 п. 1 ст. 8, пп. 2 п. 1 ст. 36 ВК РФ). Проверка качества продаваемого БЛА может регулироваться нормами воздушного законодательства в силу абз. 2 п. 474 ГК РФ. В целях проверки качества БЛА подлежит испытанию на соответствие требованиям гражданского воздушного судна к летной годности. Полагаем, что обязанность проводить летные испытания БЛА лежит на продавце. Подтверждением проверки качества продаваемого БЛА будет являться сертификат летной годности для БЛА с массой более 30 кг или сертификат качества товара для БЛА с массой до 30 кг. Сроки обнаружения

[132] СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).
[133] СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).
[134] СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

недостатков переданного товара, установленные ст. 477 ГК РФ, применяются только для БЛА гражданского назначения со взлетной массой не более 30 кг в силу отсутствия их обязательной сертификации. Права, предоставленные продавцу в случаях нарушения условий о качестве товара (ст. 475 ГК РФ), применимы к отношениям, возникающим из договора-купли продажи БЛА.

Правила о комплектности товара и о последствиях передачи некомплектного товара (ст. 478, ст. 479, ст. 480 ГК РФ) применимы ко всем видам БЛА, поскольку БЛА должен передаваться в комплекте с пультом дистанционного управления. Кроме того, БЛА может обращаться в гражданском обороте в составе БАС, состоящей из элементов – БЛА, станция внешнего пилота, линия управления БАС и контроля БАС, средства осуществления взлета и посадки БАС. Поэтому к БАС также применимы положения о комплектности товара и о последствиях передачи некомплектного товара. Правила о таре и упаковке (ст. 481 ГК РФ) применимы в отношении малогабаритных БЛА. Условия договора купли-продажи БЛА о способе транспортировки, обеспечивающем его сохранность, могут уточняться сторонами. Последствия передачи незатаренного БЛА регулируются ст. 482 ГК РФ.

Содержание договора купли-продажи БЛА составляют права и обязанности сторон. Продавец обязан передать покупателю БЛА, являющийся предметом договора купли-продажи, в срок, установленный договором или в соответствии с п. 2 ст. 314 ГК РФ. В соответствии с п. 2 ст. 456 ГК РФ в составе документов продаваемой вещи – БЛА, должен передаваться сертификат летной годности для БЛА гражданского назначения со взлетной массой свыше 30 кг (п. 3 ст. 37 Воздушного кодекса РФ), удостоверение о годности к полетам (п. 22 Порядка допуска к полетам экспериментальных воздушных судов). При отказе продавца передать БЛА, которые подлежат государственному учету или регистрации (пп. 1, пп. 2 п. 1, п. 3 ст. 33 Воздушного кодекса РФ), или на которых имеется серийный (заводской) номер, применяются правила ст. 398 ГК РФ о последствиях неисполнения обязательства передать индивидуально-определенную вещь. При определении условия о качестве товара - БЛА будет применяться п. 4 ст. 469 ГК РФ об обязательных требованиях к товару, установленных законом.

Момент исполнения продавцом своей обязанности передать товар покупателю определяется либо моментом вручения товара покупателю (для малогабаритных БЛА), либо моментом предоставления товара в распоряжение покупателя в соответствующем месте (например, на объекте транспортной инфраструктуры воздушного транспорта для крупногабаритных БЛА), либо моментом сдачи перевозчику.

Покупатель по договору купли-продажи обязан принять переданный ему БЛА (п. 1 ст. 464 ГК РФ). Выполнение покупателем обязанности принять БЛА подразумевает совершение им всех необходимых действий, которые создадут условия для передачи продавцом ему товаром, в том числе предоставление места стоянки на объекте транспортной инфраструктуры воздушного транспорта для крупногабаритных БЛА.

Правила об исполнении покупателем обязанности оплатить переданный по договору-купли продажи товара и о последствиях несвоевременной оплаты, о последствиях отказа принять и оплатить товар (ст. 486 ГК РФ), правила об извещении покупателем продавца о ненадлежащем исполнении договора (ст. 483 ГК РФ) применяются в отношениях между субъектами, возникающих из договора купли-продажи БЛА, без учета специфики объекта купли-продажи – БЛА.

В договор купли-продажи БЛА допустимо включить условия о предварительной оплате продаваемого БЛА (ст. 487 ГК РФ), об оплате БЛА в кредит (ст. 488 ГК РФ), об оплате БЛА в рассрочку (ст. 489 ГК РФ), о страховании продаваемого БЛА (ст. 490 ГК РФ), о сохранении за продавцом права собственности на переданный покупателю товар до его оплаты или до наступления иных обстоятельств (ст. 491 ГК РФ). Какой-либо специфики в применении указанных норм, обусловленной объектом купли-продажи – БЛА, не усматривается.

Отчуждение и приобретение права собственности на БЛА в гражданском обороте между профессиональными участниками имущественного оборота оформляется видом договора-купли продажи – поставкой.

Договор поставки характеризуется особым порядком его заключения, предусмотрен специальный порядок урегулирования разногласий сторон при заключении (ст. 507 ГК РФ). Каких-либо особенностей применения ст. 507 ГК в связи со спецификой объектов поставки – БЛА мы не усматриваем.

Если в ходе исполнения договора поставки беспилотные летательные аппараты поставляются отдельными партиями в установленные сроки, то сторонами согласуются периоды поставки (ст. 508 ГК РФ). Например, при определении периодов поставки БЛА, предназначенных для определенных видов авиационных работ, в том числе авиационно-химических работ, воздушных съемок, лесоавиационных работ, сторонами должны быть учтены время года или погодные условия, наиболее благоприятные для проведения таких работ.

Поставка БЛА осуществляется путем отгрузки (передачи) товаров покупателю либо лицу, указанному в нем в качестве получателя (третьему лицу) (п. 1 ст. 509 ГК РФ). В последнем случае предусматривается право покупателя давать поставщику отгрузочные разнарядки (п. 2 ст. 509 ГК РФ).

Нормы о восполнении недопоставки товаров (ст. 511 ГК РФ), об ассортименте товаров при восполнении недопоставки (ст. 512 ГК РФ) применяются к отношениям, возникающим из поставки БЛА, без учета особенностей объекта поставки - БЛА.

Меры оперативного воздействия, предусмотренные ст. 520 ГК РФ в случае недопоставки товаров, невыполнения требований об устранении недостатков товаров или о доукомплектовании товаров, покупатель вправе применить к поставщику по договору поставки БЛА. Кроме того, покупатель вправе потребовать уплаты неустойки за недопоставку или просрочку поставки БЛА (ст. 521 ГК РФ).

Исполнение договора поставки может быть охарактеризовано следующими правами и обязанностями поставщика и покупателя. Поставщик обязан либо отгрузить товар покупателю (п. 1 ст. 510 ГК РФ) либо передать их покупателю в месте нахождения поставщика (п. 2 ст. 510 ГК РФ).

Покупатель обязан совершить все необходимые действия, обеспечивающие принятие БЛА, поставленных по договору поставки (п. 1 ст. 513 ГК РФ). Применительно к специфике поставляемого объекта – БЛА, в тех случаях, когда БЛА использует наземные объекты инфраструктуры воздушного транспорта для стоянки, руления, взлета и посадки, покупатель обязуется предоставить место стоянки на таком объекте инфраструктуры – аэродроме, аэропорте, площадке для взлета и посадки и т.п. Покупатель или получатель должен осмотреть поставленный БЛА в срок, определенный законодательством, договором или обычаями делового оборота (п. 1 ст. 513 ГК РФ). Покупатель (получатель) обязан проверить количество и качество принятых товаров и о выявленных несоответствиях или недостатках письменно уведомить поставщика (абз. 2 п. 2 ст. 513 ГК РФ). Вместе с тем, обязанность покупателя или получателя по осмотру и проверке качества (в том числе посредством проведения летных испытаний) поставленного БЛА не обеспечивает выявление его технических неисправностей, которые могут проявиться в процессе его эксплуатации и воспрепятствовать совершению им полетов в воздушном пространстве.

Если покупатель по установленным законом или договором основаниям, заявит отказ от поставленных БЛА, он обязан обеспечить сохранность таких товаров путем принятия их на ответственное хранение и незамедлительно уведомить об этом поставщика (п. 514 ГК РФ). Применительно к объекту поставки – БЛА, непринятый товар может храниться покупателям в ангарах, иных специальных помещениях на аэродромах, площадках для взлета и посадки и т.п.

Покупатель обязан оплатить поставленные БЛА (п. 5 ст. 454 ГК РФ, ст. 486 ГК РФ).

Основания одностороннего отказа от договора поставки поставщиком и покупателем в рамках договора поставки БЛА предусмотрены ст. 523 ГК РФ. Правила об исчислении убытков при расторжении договора поставки БЛА установлены ст. 524 ГК РФ. Вместе с тем, каких-либо особенностей с учетом специфики поставляемого объекта – БЛА, в применении указанных норм не выявлено.

Возмездный переход права собственности на БЛА может быть также осуществлен по договору мены. По договору мены каждая из сторон обязуется передать в собственность другой стороны один товар в обмен на другой (п. 1 ст. 567 ГК РФ). К договору мены применяются правила о договоре купли-продажи, если это не противоречит существу мены (п. 2 ст. 567 ГК РФ). Договор купли-продажи БЛА рассмотрен ранее в настоящем исследовании, поэтому сказанное о договоре купли-продажи БЛА (за исключением условия о цене) применимо к отношениям, возникающих из договора мены. Каких-либо особенностей в применении ст. 568, 569, 570, 571 ГК РФ, связанных со спецификой объекта мены – БЛА, не усматривается.

Безвозмездный переход права собственности на БЛА может быть осуществлен посредством совершения дарения одаряемому. Какой-либо специфики по договорам дарения и пожертвования, связанным с объектом указанных договоров – БЛА, не усматривается.

Поскольку предметом передачи по договорам подряда, купли-продажи, мены, дарения, аренды, ссуды является вещь, то существует возможность возникновения ситуации, когда контрагент не сможет правомерно осуществлять право пользования переданным ему БЛА, так как ему не отчуждено исключительное право или не предоставлено право использования программы для ЭВМ или охраняемых объектов интеллектуальной собственности в составе технологии искусственного интеллекта или программы для ЭВМ по лицензионному договору в установленных им пределах. Полагаем, что в целях правомерного осуществления правомочия пользования БЛА лицу, владеющему и пользующемуся БЛА на основании договоров подряда, купли-продажи, мены, дарения, аренды, ссуды, нужно передать исключительное право или предоставить право пользования программы для ЭВМ или охраняемых результатов интеллектуальной деятельности в составе технологии искусственного интеллекта, обеспечивающих автономный полет БЛА, по договору об отчуждении исключительного права или лицензионному договору.

По общему правилу переход исключительного права на программу для ЭВМ или на охраняемые результаты интеллектуальной деятельности, входящие в состав технологии искусственного интеллекта[135], материальным носителем которых является БЛА, осуществляется по договору отчуждения исключительного права (п. 1 ст. 1234 ГК РФ).

Правообладателем может быть автор (разработчик) программы для ЭВМ, либо авторы программ для ЭВМ (программного продукта, искусственных нейронных сетей), изобретений (технических решений), ноу-хау (алгоритмов, программного обеспечения), составители баз данных, входящих в состав технологии искусственного интеллекта. Кроме того, правообладателем исключительного права может быть лицо, являвшееся заказчиком по договору на выполнение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ, в результате которых была создана программа для ЭВМ или технология искусственного интеллекта, интегрированные в БЛА. Полагаем, что приобретателем исключительного права на программу для ЭВМ или на результаты интеллектуальной деятельности, входящие в состав технологии искусственного интеллекта, может быть заказчик по договору подряда на изготовление (серийное производство) таких БЛА в целях правомерного введения в гражданский оборот.

К существенным условиям договора отчуждения исключительного права относится условие о результате интеллектуальной деятельности. Договор должен содержать данные, позволяющие идентифицировать результат интеллектуальной деятельности, на который передается исключительное право. Таким образом, в договоре об отчуждении исключительного права на программу для ЭВМ, интегрированную в БЛА, следует указать наименование программы для ЭВМ, автора программы для ЭВМ, год ее создания, язык программирования, указание на

---

[135] В настоящее время искусственный интеллект и технология искусственного интеллекта не включены в перечень охраняемых результатов интеллектуальной деятельности (ст. 1225 ГК РФ). Между тем, юристы указывают на необходимость их включения в данный перечень. См.: Василевская Л.Ю., Подузова Е.Б. Указ. соч. С. 15.

функции БЛА, работу которых обеспечивает данный объект исключительного права, например, обеспечение совершения полета БЛА в автоматическом режиме, обеспечение дистанционного управления полетом БЛА или управления целевой нагрузкой, иными системами и модулями БЛА. Указанное требование справедливо в том числе для договора отчуждения исключительного права на результаты интеллектуальной деятельности, входящие в состав технологии искусственного интеллекта.

Исключительное право на указанные результаты интеллектуальной деятельности переходит от правообладателя к приобретателю в момент заключения договора об отчуждении исключительного права, если договором не предусмотрено иное (п. 4 ст. 1234 ГК РФ). С учетом диспозитивного характера указанной нормы полагаем целесообразным установить переход исключительного права на рассматриваемые результаты интеллектуальной деятельности в момент передачи материальных носителей – ЭВМ, содержащих программу или охраняемые результаты деятельности в составе технологии искусственного интеллекта, предназначенных для обеспечения безопасного функционирования БЛА в воздушном пространстве.

Предоставление права пользования на программу для ЭВМ или охраняемые результаты интеллектуальной деятельности, включенные в состав технологии искусственного интеллекта, материальным носителем которых является БЛА, осуществляется по лицензионному договору. Лицензиарами являются автор программы для ЭВМ, или авторы охраняемых результатов интеллектуальной деятельности в составе технологии искусственного интеллекта, материальным носителем которых является БЛА. Лицензиаром также может быть лицо - заказчик, которому перешли интеллектуальные права на результаты выполненных работ – программу для ЭВМ или технологию искусственного интеллекта по договору НИОКР. Лицензиатами могут быть подрядчики, изготовляющие БЛА – носители программ для ЭВМ или технологии искусственного интеллекта, либо конечные пользователи БЛА, приобретающие их в собственность или владеющие и

пользующиеся ими на праве хозяйственного ведения или оперативного управления либо праве из договора аренды.

К существенным условиям лицензионного договора относится условие о предмете договора. В данном случае лицензионный договор должен содержать указание на программу для ЭВМ или охраняемые результаты интеллектуальной деятельности в составе технологии искусственного интеллекта, материальным носителем которых является БЛА (пп. 1 п. 6 ст. 1235 ГК РФ).

Существенным условием лицензионного договора является условие о способах использования результата интеллектуальной деятельности (абз. 2 п. 1 ст. 1235 ГК РФ). В том случае, когда право использования программы для ЭВМ или охраняемых результатов интеллектуальной деятельности в составе технологии искусственного интеллекта передается лицу, изготовляющему БЛА в целях их введения в гражданский оборот, то такому лицензиату необходимо предоставить правомочия воспроизведения (записи в память ЭВМ) и переработки (модификации) (пп. 1, пп. 9 п. 2 ст. 1270 ГК РФ). Данные правомочия необходимы для многократного воспроизведения указанных результатов интеллектуальной деятельности на материальных носителях – на БЛА. Если право использования вышеуказанных результатов интеллектуальной деятельности передается конечному потребителю, т.е. лицу, приобретшему БЛА, являющийся материальным носителем программы для ЭВМ или технологии искусственного интеллекта, в собственность или владеющему и пользующемуся им на праве хозяйственного ведения или оперативного управления, праве из договора аренды, то лицензиат будет вправе осуществлять правомочия пользования такими объектами интеллектуальных прав исключительно в целях использования БЛА по его назначению – для совершения полета и выполнения конкретных задач с учетом целевой нагрузки аппарата.

В лицензионном договоре должна быть указана территория использования программы для ЭВМ или охраняемых объектов интеллектуальных прав в составе технологии искусственного интеллекта (п. 3 ст. 1235 ГК РФ). Если территория использования указанных результатов интеллектуальной деятельности не

согласована лицензиаром и лицензиатом, то лицензиат вправе осуществлять его использование на всей территории Российской Федерации (п. 3 ст. 1235 ГК РФ). Вместе с тем, полагаем, что в тех случаях, когда право пользования указанными объектами интеллектуальной собственности передаются лицензиату, изготавливающему БЛА по договору подряда, целесообразно разрешить использование результатов интеллектуальной деятельности по всему миру либо в нескольких странах в тех случаях, когда предполагается экспорт таких БЛА. Когда право пользования на указанные объекты интеллектуальной собственности передаются лицензиатам-пользователям, которые являются собственниками или иными законными владельцами БЛА, то территория использования может быть ограничена и одним государством (страной проживания или нахождения субъекта). Но тогда может возникнуть ситуация, когда со сменой страны проживания или нахождения собственник или законный владелец не сможет использовать БЛА.

Срок действия лицензии не должен превышать срок действия исключительного права на рассматриваемые результаты интеллектуальной деятельности (абз. 1 п. 4 ст. 1235 ГК РФ), а если срок не определен, то лицензия действует в течение 5 лет (абз. 2 п. 4 ст. 1235 ГК РФ). Полагаем, что в связи длительностью периода, в течение которого БЛА может соответствовать требованиям летной годности воздушного судна, следует предоставлять право использования БЛА лицензиатам на весь срок действия исключительного права.

Лицензионный договор полагается возмездным, если им не предусмотрено иное (абз. 1 п. 5 ст. 1235 ГК РФ). Думаем, что в связи с тем, что приобретение конечными пользователями права собственности, ограниченных вещных прав, обязательственных прав на БЛА носит возмездный характер, целесообразно передавать право пользования указанными объектами интеллектуальной собственности таким лицензиатам безвозмездно. Также следует заключать возмездные лицензионные договоры о предоставлении права использования указанных результатов интеллектуальной деятельности с лицензиатами, являющимися заказчиками по договору подряда на изготовление БЛА для введения их в гражданский оборот. Поскольку такие лицензиаты являются субъектами

предпринимательской деятельности и извлекают доход от распоряжения правами на БЛА.

Считаем целесообразным предоставление права использования рассматриваемых результатов интеллектуальной деятельности на условиях простой (неисключительной) лицензии, т.е. с сохранением за лицензиаром права выдачи лицензий другим лицам, лицензиатам, являющимся собственниками или иными законными владельцами БЛА (конечными пользователями). Указанное предложение обосновывается тем, что такие объекты интеллектуальной собственности многократно воспроизводятся на материальных носителях, интегрированных в беспилотные летательные аппараты, собственниками или законными владельцами которых является неограниченное количество субъектов. В том случае, когда лицензиатом является лицо-заказчик по договору подряда на изготовление БЛА в целях последующего введения БЛА в гражданский оборот, то допускается предоставление такому лицензиату права пользования объектами интеллектуальной собственности на условиях исключительной лицензии, без сохранения за лицензиаром права выдачи лицензий другим лицом.

Содержание лицензионного договора составляют права и обязанности сторон. Лицензиат вправе использовать программу для ЭВМ или охраняемые результаты интеллектуальной деятельности в составе технологии искусственного интеллекта в пределах прав и способами, которые предоставлены ему лицензионным договором, на территории, указанной в лицензионном договоре. Обязанности лицензиата состоят в уплате вознаграждения по возмездному лицензионному договору (п. 5 ст. 1235 ГК РФ), а также в предоставлении отчетов об использовании результата интеллектуальной деятельности. Нормы об указанных обязанностях лицензиата являются диспозитивными. Полагаем нецелесообразным предусматривать в лицензионном договоре обязанность лицензиата, являющего собственником или иным законным владельцем БЛА (конечным пользователем), предоставлять отчеты по использованию результатов интеллектуальной деятельности, поскольку право пользования лицензиата в данном случае ограничено применением объектов интеллектуальной

собственности исключительно в целях эксплуатации БЛА. Вместе с тем, полагаем возможным устанавливать обязанность по представлению отчетов об использовании результата интеллектуальной деятельности для лицензиата, производящего или продающего БЛА - материального носителя объектов интеллектуальной собственности неограниченному количеству субъектов. Такому лицензиату должны быть предоставлены соответствующие права для многократного воспроизведения результатов интеллектуальной деятельности на материальных носителях, интегрированных в БЛА.

На стадии эксплуатации БЛА субъекты гражданского оборота могут заключать отдельные виды договора аренды, фрахтования воздушного судна (воздушного чартера), перевозки грузов, авиационных работ, хранения.

Переход БЛА в возмездное временное владение и пользование регулируется нормами гражданского законодательства об аренде. Поскольку БЛА при пользовании арендатором перемещается из сферы владения собственника или иного законного владельца в сферу владения арендатора, то можно сделать вывод о том, что в ходе исполнения договора аренды БЛА передается во временное владение и пользование.

Договор аренды БЛА гражданского назначения с максимальной взлетной массой свыше 30 кг, признаваемого недвижимой вещью в силу положений абз. 2 п. 1 ст. 130 ГК РФ, пп. 1 п. 1 ст. 33 ВК РФ, подлежит государственной регистрации. Договор аренды, заключаемый на срок более года, а также договор аренды независимо от срока, одной из сторон которого является юридическое лицо, должен быть заключен в письменной форме (п. 1 ст. 609 ГК РФ). Полагаем, что заключение долгосрочных договоров аренды БЛА целесообразно в целях их использования в предпринимательской деятельности, в том числе в перевозках грузов и почты.

К существенным условиям договора аренды относится условие об объекте аренды. В договоре аренды должны быть указаны данные, позволяющие определить арендуемое имущество (п. 3 ст. 607 ГК РФ). В этой связи в отношении арендуемого БЛА в договоре должны быть указаны следующие данные: тип БЛА

(самолетный, вертолетный, гибридный), серийный (идентификационный) номер, количество установленных на БЛА двигателей и их вид, максимальная взлетная масса аппарата.

В аренду могут быть переданы только индивидуально-определенные непотребляемые вещи (п.1 ст. 607 ГК РФ), к которым относятся арендуемые БЛА. БЛА относится к индвидуально-определенным вещам, поскольку БЛА с максимальной массой свыше 30 кг присваивается государственный регистрационный номер, БЛА с максимальной массой от 0,15 кг до 30 кг подлежат государственному учету с присвоением учетного номера, БЛА с весом менее 0,15 кг обладают серийным (заводским) номером.

Содержание договора аренды БЛА составляют следующие права и обязанности сторон. В соответствии с п. 1 ст. 611 ГК РФ арендодатель обязан предоставить арендатору вещь в состоянии, соответствующем условиям договора аренды и назначению имущества, со всеми ее принадлежностями и относящимися к ней документами (абз. 1 п. 2 ст. 611 ГК РФ). Таким образом, полагаем, что БЛА должен передаваться в аренду, прежде всего, в исправном техническом состоянии, позволяющем ему совершать полеты в воздушном пространстве, а также выполнять конкретные задачи в процессе полета с учетом целевой нагрузки аппарата. В соответствии с абз. 1 п. 2 ст. 611 ГК РФ арендуемый БЛА с весом более 30 кг должен передаваться арендатору вместе с сертификатом летной годности (п. 3 ст. 37 ВК РФ), свидетельством о государственной регистрации воздушного судна. Меры ответственности и защиты (ст. 612 ГК РФ), которые арендатор вправе применить к арендодателю при передаче в аренду имущества с недостатками, применимы к отношениям между субъектами по аренде БЛА. Какой-либо специфики, которая может быть обнаружена в применении указанных мер ответственности и защиты в отношениях, связанных с арендой БЛА, не усматривается.

При этом ответственность арендодателя за недостатки сданной в аренду вещи, которые полностью или частично препятствуют ее пользованию, наступает независимо от того, знал он или не знал об этих недостатках при заключении

договора аренды (п. 1 ст. 612 ГК РФ). Арендодатель не отвечает за недостатки переданного в аренду имущества, если они были им оговорены при заключении договора аренды, либо заранее известны арендатору, либо должны были быть обнаружены арендатором во время осмотра имущества или проверки его исправности при заключении договора или передаче имущества в аренду (п. 2 ст. 612 ГК РФ). Положения п. 1 ст. 612 ГК РФ приобретают особое значение в связи с тем, что наиболее вероятны ситуации, когда недостатки сданного в аренду БЛА обнаруживаются через некоторое время его эксплуатации арендатором. Такие недостатки могут быть обусловлены некорректной работой внутренних систем и модулей БЛА, что также может быть не выявлено в ходе проверки его исправности. Проверка исправности передаваемого в аренду БЛА может состоять в проведении испытательного полета перед сдачей во временное владение и пользование. Вещь должна предоставлена арендатору своевременно, в срок, установленный договором, а при его отсутствии – в разумный срок (п. 3 ст. 611 ГК РФ), до утраты арендатором хозяйственного интереса в ней. Хозяйственный интерес в арендуемом БЛА может возникать при проведении ряда авиационных работ с использованием беспилотников, например, при проведении авиационно-химических работ в определенный период времени года перед посевными работами, при проведении воздушных съемок в период времени, в течение которого наличествуют погодные условия, благоприятные для проведения таких съемок. При неисполнении арендодателем обязанности по передаче арендуемого БЛА, применяются правила ст. 398 ГК РФ.

Договором аренды БЛА предусматривается обязанность использовать арендованный им БЛА в соответствии с условиями договора аренды или в соответствии с его назначением (п. 1 ст. 615 ГК РФ), если такие условия в договоре не определены. Таким образом, в отсутствие предусмотренных договором условий пользования БЛА арендатор должен использовать БЛА для совершения полетов, и выполнения задач в ходе полета с учетом целевой нагрузки аппарата. Между тем, наряду с общим назначением БЛА, заключающимся в совершении полетов, стороны могут конкретизировать в договоре условия пользования арендованного

БЛА. Например, арендованный БЛА может быть использован в течение срока аренды только для перевозки грузов или почты, либо только для выполнения определенного вида авиационных работ и т.д.

Правила о распределении между арендодателем и арендатором расходов по ремонту, предусмотренные ст. 616 ГК РФ, применимы к отношениям между субъектами, связанными с арендой БЛА. Мы не усматриваем какой-либо специфики в применении арендатором мер защиты в соответствии с п. 1 ст. 616 ГК РФ в отношении аренды БЛА. Вместе с тем сторонам договора аренды БЛА необходимо согласовать перечень работ, относимых к текущему или капитальному ремонту. Мы приходим к выводу о том, что к капитальному ремонту, расходы на который несет арендодатель БЛА, можно отнести замену или ремонт внутренних систем и модулей БЛА – системы управления, системы навигации, модуля телеметрии, автопилота, вычислительного устройства БЛА, системы обеспечения электроснабжения, силовой установки, целевой нагрузки аппарата. Остальные ремонтные работы относятся к текущим.

На арендатора отнесены текущие расходы по содержанию вещи (п. 2 ст. 616 ГК РФ). Таким образом, арендатор БЛА обязан выполнять работы по поддержанию летной годности БЛА и БАС (п. 6 ст. 37.1 ГК РФ).

Арендатор обязан своевременно вносить арендную плату (п. 1 ст. 614 ГК РФ). Положения об арендной плате и ее видах, установленных ст. 614 ГК РФ, полагаем применимыми к отношениям по сдаче в аренду БЛА без каких-либо особенностей, связанных исключительно с объектом аренды – БЛА.

Содержание и осуществление прав арендатора по пользованию переданным ему в аренду БЛА может быть охарактеризовано следующим образом. Арендатор вправе вносить улучшения в переданный ему во временное владение и пользование БЛА. Применительно к аренде БЛА, можно рассматривать в качестве отделимых улучшений (п. 1 ст. 623 ГК РФ) установку арендатором на БЛА целевой нагрузки, в качестве неотделимых улучшений (п. 2 ст. 623 ГК РФ) – замену арендатором внутренних систем и модулей БЛА. Правила о правовом режиме улучшений

арендованного имущества (ст. 623 ГК РФ) применяются к отношениям сторон договора аренды БЛА без учета специфики арендуемого имущества.

В соответствии с абз. 2 ст. 606 ГК РФ арендатору БЛА принадлежит право собственности на доходы, полученные в результате использования арендованного имущества, в том числе на доходы, полученные от осуществления перевозок грузов и почты, от выполнения авиационных работ с использованием БЛА.

Положения о следовании права аренды за арендуемым имуществом (п. 1 ст. 617 ГК РФ), о преимущественном праве арендатора на заключение договора аренды на новый срок (ст. 621 ГК РФ), о предоставлении права выкупа арендованной вещи (ст. 624 ГК РФ) применяются в отношениях, возникающих из договора аренды БЛА, без учета специфики объекта аренды - БЛА.

Общим основанием прекращения договора аренды является истечение срока. Основания досрочного расторжения договора по требованию арендодателя и арендатора (ст. 619, 620 ГК РФ) применимы к отношениям субъектов, возникающих из аренды БЛА. При исполнении договора аренды БЛА особое значение приобретают основания расторжения договора по требованию арендатора, предусмотренные п. 2 и 4 ст. 620 ГК РФ, поскольку недостатки сданного в аренду БЛА могут проявиться впоследствии при его эксплуатации арендатором, в ходе совершения полета в воздушном пространстве. Неисправности внутренних систем и модулей БЛА, препятствующие использованию арендованного БЛА для совершения полетов в воздушном пространстве, могут быть заранее неизвестны арендатору и часто не могут быть обнаружены при проверке технической исправности БЛА (п. 2 ст. 620 ГК РФ). Неисправности внутренних систем и модулей БЛА могут повлечь авиационное происшествие с участием БЛА, в результате которого БЛА утратит возможность совершать полеты, т.е. окажется в состоянии, не пригодном для использования (п. 4 ст. 620 ГК РФ). Таким образом, неисправности внутренних систем и модулей БЛА могут быть признаны обстоятельствами, за которые арендатор не отвечает, в силу которых арендованный БЛА оказался в непригодном для использования состоянии (п. 4 ст. 620 ГК РФ).

БЛА гражданского назначения может быть предоставлен в возмездное временное владение и пользование по договору проката для потребительских целей (п. 1 ст. 626 ГК РФ). С учетом п. 1 ст. 626 ГК РФ могут быть сданы в прокат только БЛА гражданского назначения со взлетной массой до 30 кг, являющиеся движимыми вещами. Какой-либо иной специфики данного гражданско-правового договора, связанной с объектом данного договора – БЛА, не усматривается.

БЛА гражданского назначения может предоставляться в финансовую аренду (лизинг). В силу п. 2 ст. 609 ГК договор лизинга беспилотных летательных аппаратов весом свыше 30 кг, признаваемых недвижимыми вещами, подлежит государственной регистрации. Иной специфики указанного гражданско-правового договора, возникающей в связи с объектом договора – БЛА, не было выявлено.

Договор безвозмездного пользования БЛА применяется в основном в бытовых отношениях между гражданами. В ссуду могут быть переданы БЛА гражданского назначения с максимальной взлетной массой до 30 кг и более 30 кг. Какой-либо иной специфики данного гражданско-правового договора, связанной с объектом договора – БЛА, не обнаружено.

Договор фрахтования воздушного судна на время (ст. 104.1 ВК РФ) является видом договора аренды транспортных средств (§ 3 гл. 34 ГК РФ), поэтому отношения арендодателя и арендатора регулируются также общими положениями об аренде (§ 1 гл. 34 ГК РФ), правилами, посвященными аренде транспортного средства. Следует указать на то, что договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер) (ст. 104 ВК РФ) является перевозочным договором в силу указания в ст. 787 ГК РФ. Договор фрахтования воздушного судна с экипажем, в том числе договор фрахтования БЛА с одним или несколькими внешними пилотами, заключается в письменной форме (п. 18 ст. 104.1 ВК РФ). По договору фрахтования на время гражданского воздушного судна с экипажем арендодатель за плату и на определенный срок предоставляет арендатору в пользование гражданское воздушное судно, а также оказывает услуги членов экипажа гражданского воздушного судна для осуществления внутренних воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты (п.1 ст. 104.1 ВК РФ). Таким

образом, объектом аренды может быть только БЛА гражданского назначения. С учетом того, что технологии беспилотной воздушной перевозки людей не внедрены в Российской Федерации, БЛА может быть зафрахтован только с целью перевозки грузов и почты. Рассматривать регулирование беспилотной воздушной перевозки пассажиров и багажа представляется нецелесообразным в связи с неразвитостью таких технологий. Экипаж беспилотного воздушного судна состоит из одного или нескольких внешних пилотов, один из которых назначается командиром (п. 1.1. ст. 56 ВК РФ). Таким образом, в отличие от пилотируемого воздушного судна, наличие кабинного экипажа (бортоператоров и бортпроводников) не предусматривается в силу устройства БЛА.

Воздушным кодексом предусмотрена обязанность сторон договора фрахтования иметь свидетельства эксплуатантов (п. 6 ст. 104.1 Воздушного кодекса РФ). В связи с этим предусмотрено особое основание прекращения договора фрахтования БЛА – приостановление либо аннулирование сертификата эксплуатанта у арендатора или арендодателя (п. 6 ст. 104.1 Воздушного кодекса РФ). Основания приостановления или аннулирования сертификата эксплуатанта предусмотрены п. 93, п. 95 Требований к лицам, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки[136]. Наряду со специальными основаниями прекращения договора фрахтования БЛА, предусмотренными п. 6 ст. 104.1 Воздушного кодекса РФ, к договору фрахтования применимы положения ст. 620 ГК РФ о досрочном расторжении договора по требованию арендатора и положения ст. 621 ГК РФ о досрочном расторжении договора по требованию арендодателя. Другим особым

[136] Федеральные авиационные правила «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил» (утв. Приказом Минтранса России от 12.01.2022 № 10) // Официальный интернет-портал правовой информации URL: http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202203150047 (дата обращения 02.03.2025). Далее – Требования к лицам, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки.

основанием прекращения договора фрахтования БЛА является приостановление либо аннулирование сертификата летной годности БЛА.

БЛА гражданского назначения могут быть использованы в будущем в деятельности воздушного транспорта, в частности в грузовых перевозках воздушным транспортом. В настоящее перевозки грузов осуществляются только в рамках экспериментальных правовых режимов в субъектах Российской Федерации – Республике Татарстан (г. Иннополис), Самарской области, Республике Башкорстан, Камчатском крае, Ханты-Мансийском автономном округе – Югре, Чукотском автономном округе и Ямало-Ненецком автономном округе, Томской области, аэродроме «Алферьево» (деревня Алферьево, Волоколамский район, Московская область), посадочной площадке «Орловка» (село Погорелое Городище, Зубцовский район, Тверская область), посадочной площадке «Пушистый» (Сахалинская область). Были проведены испытания БЛА, предназначенного для перевозки пассажиров – аэротакси S-700[137].

Вместе с тем, в Стратегии развития беспилотной авиации Российской Федерации на период до 2030 и на перспективу до 2035 года только допускается возникновение направления перевозки пассажиров. Как отмечено в указанном отраслевом документе стратегического планирования, конкретизация задач и показателей, касающихся перевозок пассажиров, считается преждевременной в связи с фактически не прогнозируемым сроком внедрения этих технологий в Российской Федерации.

БЛА могут быть применены в почтовой и курьерской деятельности, в частности, при осуществлении перевозки и доставки писем и посылок в различные места. В соответствии со ст. 3 Федерального закона от 17.07.1999 № 176-ФЗ «О почтовой связи»[138] (далее – Закон о почтовой связи) операторами почтовой связи являются «организации почтовой связи и индивидуальные предприниматели, имеющие право на оказание услуг почтовой связи» (ст. 2 Закона о почтовой связи), в том числе осуществляющие деятельность по перевозке, доставке почтовых

[137] URL: https://tb-drone.ru/developments/air-taxi/ (дата обращения: 01.03.2025).
[138] СЗ РФ. 1999. № 29. Ст. 3697.

сообщений. Кроме того, «организации почтовой связи – юридические лица любых организационно-правовых форм, оказывающие услуги почтовой связи в качестве основного вида деятельности» (ст. 2 Закона о почтовой связи). Организациями федеральной почтовой связи являются организации почтовой связи, являющиеся государственными унитарными предприятиями и государственными учреждениями, созданными на базе имущества, находящегося в федеральной собственности, а также иные организации почтовой связи, определяемые Правительством Российской Федерации и оказывающие в соответствии с условиями выданных им лицензий универсальные услуги почтовой связи (абз. 13-14 ст. 2 Закона о почтовой связи).

С развитием беспилотных технологий применение БЛА в сфере воздушного транспорта, почтовой и курьерской деятельности должно расшириться. В этой связи полагаем неизбежным последующее изменение нормативных правовых актов, регулирующих перевозки, в воздушном и гражданском законодательстве. Боярская Ю.Н. заключает: «Поэтому уже сейчас важно определить, какими правовыми нормами будут регулироваться отношения между собственником беспилотного воздушного судна и пассажиром. Представляется, что нормы гл. 40 Гражданского кодекса (далее – ГК РФ) Российской Федерации, а также гл. XV ВК РФ потребуют внесения конкретных изменений с учетом специфики транспортного средства»[139].

Применение БЛА в сфере воздушного транспорта, почтовой и курьерской деятельности оформляется договором перевозки. Договор перевозки грузов и почты с использованием БЛА регулируется положениями ГК РФ о перевозке (гл.40), нормами ВК РФ (гл. XV), а также Правилами воздушных перевозок[140]. Допускается регулирование воздушных перевозок БЛА локальными

---

[139] Боярская Ю.Н. Беспилотные воздушные перевозки: проблемы и особенности правового регулирования // Юрист. 2023. № 12. С. 62.

[140] Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» (утв. Приказом Минтранса России от 28.06.2007 № 82) // Российская газета. 10.10.2007. № 225. Далее – Правила воздушных перевозок.

нормативными актами – правилами воздушных перевозок, установленными самим перевозчиком (п. 2 ст. 102 Воздушного кодекса РФ). Правила о перевозке пассажиров, их багажа и ручной клади в настоящее время не применимы в случае использования БЛА, поскольку БЛА не применяется в перевозке пассажиров. Предполагаем, что в силу конструктивных ограничений БЛА гражданского назначения может использоваться для внутренних воздушных перевозок (п. 2 ст. 101 ВК РФ).

Заключение договора воздушной перевозки груза, договора воздушной перевозки почты подтверждается составлением и выдачей грузовой накладной, почтовой накладной (п. 2 ст. 105 ВК РФ). Вместе с тем, «цифровые сквозные технологии являются непременным толчком к развитию новых видов транспортной деятельности»[141]. «Одной из задач цифровой экономики является внедрение электронных перевозочных документов»[142]. Т.Н. Иванова указывает на частичный переход в России на электронные перевозочные документы, вместе с тем отмечает, что «… еще не все виды данных документов перешли на электронный формат, что сдерживает развитие данной сферы и увеличивает время перевозки»[143]. Полагаем, что в случае осуществления перевозки грузов и почты с использованием БЛА оформление грузовой или почтовой накладной в электронной форме (п. 3 ст. 105 ВК РФ) является целесообразным ввиду отсутствия летного и кабинного экипажа на борту БЛА. В случае оформления грузовой накладной в бумажной форме первый экземпляр грузовой накладной остается у перевозчика, второй экземпляр предназначен для грузополучателя и должен следовать с грузом, третий экземпляр возвращается перевозчиком или уполномоченным агентом грузоотправителю по принятии груза (абз. 3 п. 56 Правил воздушных перевозок). Полагаем, что указанное правило трудно выполнить в силу отсутствия летного и

---

[141] Бажина М.А. Баланс интересов – основа осуществления транспортной деятельности в условиях цифровизации // Право и экономика. 2024. № 12. С. 55.

[142] Иванова Т.Н. Внедрение цифровых технологий на транспорте: правовые аспекты // Право и экономика. 2024. № 10. С. 71.

[143] Иванова Т.Н. Правовые аспекты применения цифровых технологий на транспорте // Транспортное право. 2025. № 2. С. 11.

кабинного экипажа на борту БЛА. Целесообразно внесение необходимых данных в электронную форму грузовой или почтовой накладной в автоматизированном или электронном режиме (п. 46 Правил воздушных перевозок). Единый подход к организации перевозочной деятельности без участия физических лиц предполагает автоматизацию погрузки и выгрузки грузов, перевозимых с использованием беспилотных транспортных средств, иначе теряется смысл внедрения беспилотных технологий в процесс перевозки. Автоматизация погрузки и выгрузки предполагает осуществление указанных операций без участия представителей грузоотправителя и грузополучателя, уполномоченных на подписание грузовой и (или) почтовой накладных. В связи с изложенным предлагаем дополнить ст. 105 ВК РФ п. 3.1 следующего содержания: «Грузовая накладная, почтовая накладная, иные документы, используемые при оказании услуг по воздушной перевозке беспилотным воздушным судном грузом и почты, могут быть оформлены только в электронной форме (электронный перевозочный документ) с размещением информации об условиях договора конкретной воздушной перевозки в автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок». М.А. Бажина указывает на целесообразность развития системы сквозного документооборота для разных видов транспорта при осуществлении смешанных перевозок как одного из факторов, обеспечивающих создание единого транспортного пространства[144]. С 1 сентября 2025 года начал действовать Федеральный закон от 08.08.2024 № 288-ФЗ «О прямых смешанных перевозках и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»[145] (далее – Закон о прямых смешанных перевозках), в соответствии с которым заключение договора перевозки в прямом смешанном сообщении подтверждается единым транспортным документом. Законом о прямых смешанных перевозках предусматривается бумажная и электронная формы единого транспортного документа. Между тем, в настоящее время БЛА в

[144] См.: Бажина М.А. К вопросу о систематизации транспортного законодательства о документообороте в условиях цифровизации // Право и бизнес. 2024. № 2. С. 41-46.
[145] СЗ РФ. 2024. № 33 (Ч. I). Ст. 4984.

грузоперевозках применяются пока только в рамках экспериментальных правовых режимов, говорить об участии БЛА в смешанных перевозках преждевременно. Впоследствии, с переходом правового регулирования грузоперевозок с использованием БЛА из ведения актов специального регулирования к ведению актов общего регулирования (воздушного и гражданского законодательства) полагаем, что БЛА будут использоваться в смешанных перевозках.

Условия о приеме груза к перевозке, о таре, упаковке, маркировке груза, о распоряжении грузом (разделы XIV, XV, XVI Правил воздушной перевозки) применимы к грузоперевозкам, осуществляемым с использованием БЛА. Полагаем, что опасные грузы не могут перевозиться на борту БЛА в силу того, что установлен общий запрет на перевозку опасных грузов воздушным транспортом (п. 13 Правил перевозки опасных грузов[146]). В тех случаях, когда перевозка опасного груза воздушными судами авиации допускается, то опасный груз перевозится пассажирами или членами экипажа воздушного судна (п. 6 Правил перевозки опасных грузов). Отсутствие членов летного и кабинного экипажа на борту не позволяет выполнить указанное правило перевозки. Поэтому полагаем, что раздел XVII Правил воздушных перевозок может быть применим к перевозке грузов с использованием БЛА в части. Правила о выдаче груза (раздел XVIII Правил воздушной перевозки) применимы в том числе в тех случаях, когда БЛА прибывает не в аэропорт назначения, а в пункт назначения. В данном случае хранение прибывшего в пункт назначения груза может быть возложено на лицо, с которым у перевозчика заключен договор на хранение грузов. Правила о розыске груза распространяются на грузоперевозки с использованием БЛА с учетом его конструктивных особенностей, ведь достаточно трудно представить организацию и проведение розыска в порядке, установленном разделом XX Правил, если в перевозке груза использовался малогабаритный БЛА, маршрут которого включал

[146] Федеральные авиационные правила «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации» (утв. Приказом Минтранса РФ от 05.09.2008 № 141) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2008. № 40. Далее – Правила перевозки опасных грузов.

полет из одного пункта назначения в другой на сравнительно небольшое расстояние, минуя отправление, прибытие и стоянку в аэропортах. Правила о порядке реализации и уничтожении невостребованного груза, о прекращении договора воздушной перевозки груза, о возврате денежных сумм за перевозку (разделы XXI, XXII, XXIII Правил воздушной перевозки) полагаем применимыми к перевозке грузов с использованием БЛА в полной мере.

Также полагаем возможными уточнения следующих условий договора воздушной перевозки груза с учетом особенностей беспилотного воздушного транспорта. В связи с возможным отсутствием объектов инфраструктуры воздушного транспорта, необходимых для стоянки, руления, взлета и посадки БВС, допускается исключить из договора обязанность перевозчика по обеспечению надлежащего хранения груза доставленного в пункт назначения грузополучателя в связи с отсутствием объектов инфраструктуры воздушного транспорта.

Поскольку БЛА могут отправляться и прилетать на объекты, не оборудованные для стоянки, руления, взлета и посадки воздушных судов, требуется дополнить Правила воздушных перевозок указанием на иной пункт назначения, помимо аэропорта. Предлагается сократить период времени, в течение которого перевозчик обязан обеспечить заблаговременно до прилета судна уведомление грузополучателя о приблизительном времени доставки в его адрес груза в том случае, если беспилотный летательный аппарат прилетает на необорудованный объект с тем, чтобы по прибытии аппарата грузополучатель или лица, уполномоченные грузополучателем на приемку груза, незамедлительно осуществили приемку доставленного беспилотным летательным аппаратом груза. Следует дополнить п. 204 следующим положением: «Перевозчик обязан обеспечить уведомление грузополучателя о приблизительном времени прибытия в его адрес груза заблаговременно до прибытия беспилотного воздушного судна, на котором доставлен груз, в пункт назначения, не оборудованный для стоянки, руления, взлета и посадки воздушного судна. Период времени, в течение которого перевозчик должен уведомить грузополучателя о прибытии груза, должен быть

достаточным для явки грузополучателя или лиц, уполномоченных им на приемку груза, ко времени прибытия беспилотного воздушного судна».

Несмотря на то, что в Российской Федерации в настоящее время не внедрены беспилотные технологии воздушной перевозки пассажиров, следует предпринять попытку прогнозирования возможных изменений в договорных отношениях в связи с будущим использованием таких технологий. Усматривается возможное изменение условий договора воздушной перевозки пассажира на БЛА об ответственности перевозчика за утрату, недостачу багажа. Габариты БЛА меньше пилотируемых воздушных судов, при использовании БЛА может отсутствовать необходимость в аэродромах и иных объектах инфраструктуры воздушного транспорта, необходимых для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов, где по Правилам воздушных перевозок багаж принимается к перевозке. БЛА, применяемый в перевозках пассажиров, вообще может не иметь свободной провозной емкости (п. 124 Правил воздушных перевозок). Могут оказаться неисполнимыми нормы, предусмотренные разделами XII и XIII Правил воздушных перевозок, об информировании пассажиров о месте выдачи багажа, о выдаче багажа в аэропорту, о хранении багажа в аэропорту. Таким образом, из договора могут быть исключены положения об ответственности перевозчика за утрату, недостачу багажа в том случае, когда беспилотный летательный аппарат отправляется из места вылета, не оборудованного для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов, а также прилетает в пункт назначения, не оборудованный для вышеуказанных целей. При этом договорное условие об ответственности перевозчика за утрату, недостачу багажа сохраняется при отправлении и прилете БЛА на объекты инфраструктуры воздушного транспорта, оборудованные для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.

По состоянию на 2024 год среди лидирующих отраслей в мире по объему заказанных услуг с применением беспилотных систем находилось в том числе сельское хозяйство с 9 % от общего объема (Стратегия развития беспилотной авиации Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2035 года). В сельском хозяйстве БЛА гражданского назначения применяются в

мониторинге состояния сельскохозяйственных культур, картографии земельных ресурсов, инвентаризации сельскохозяйственный угодий, оценке динамики состояния посевов[147].

БЛА гражданского назначения, могут быть применены в области добычи полезных ископаемых. АО «Воркутауголь» в начале июня провело испытание беспилотников для реализации технологии геопривязанной 3D-модели для того, чтобы отладить контроль добычи угля и объемов выемки насыпи[148]. Кузбасское подразделение компании «СУЭК» приступило к использованию БЛА при выполнении аэрофотосъемочных работ. В декабре 2020 г. компания «Газпром нефть» объявила об использовании дронов для доставки проб с месторождения. В рамках первого полета с пробами из Южно-Приобского месторождения Ханты-Мансийского автономного округа – Югра, БЛА преодолел расстояние более 40 км на высоте до 200 метров[149].

Пользователями недр, в том числе пользователями, выполняющими геологоразведочные работы, являются юридические лица, а также индивидуальные предприниматели (ч. 1 ст. 9 Закона РФ от 21.02.1992 № 239501 «О недрах»[150]). БЛА, используемые при добыче полезных ископаемых, могут принадлежать организациям-недропользователям на праве собственности (коммерческие организации корпоративного типа), праве хозяйственного ведения (государственные и муниципальные унитарные предприятия) или оперативного управления (казенные предприятия) или на праве, возникающем из договора аренды и залога. Вызывает сомнения вопрос о возможности осуществления

---

147 Великанова Л.О., Максименко А.А. Цифровая трансформация сельского хозяйства: современные технологии развития // Вестник Академии знаний. 2023. № 6 (59). С. 117.

148 Применения БПЛА в горнодобыче и геологоразведке // URL: https://dprom.online/mtindustry/primenenie-bpla (дата обращения: 01.03.2025).

149 Дроны в России начали перевозить пробы нефти // URL: https://www.tadviser.ru/index.php/%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%B5%D0%BA%D1%82:%D0%98%D1%81%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D1%8C%D0%B7%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%B4%D1%80%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%B2_%D0%B2_%D0%93%D0%B0%D0%B7%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%BC_%D0%BD%D0%B5%D1%84%D1%82%D0%B8 (дата обращения: 01.03.2025).

150 СЗ РФ. 1995. № 10. Ст. 823.

некоммерческими организациями недропользования. Однозначно не могут осуществлять правомочие пользования БЛА, применяемых в области добычи полезных ископаемых, корпоративные некоммерческие организации в силу иных целей, преследуемых их учредителями при создании таких некоммерческих организаций. Также не могут использовать такие БЛА по назначению некоммерческие организации унитарного типа по причине строго целевой правоспособности. Можно высказать предположение о том, что положения ч. 1 ст. 9 Закона о недрах претерпели изменения с оглядкой на создание новой государственной корпорации или публично-правовой компании, которые будут являться недропользователями.

БЛА, могут применяться в области информации и связи, а именно в производстве художественных и документальных кинофильмов и телевизионных программ, для осуществления видео- и фотосъемки. Например, БЛА Aerigon MK II, Flying-Cam 3.0 SARAH, Freefly ALTA 8, AZ 4K UHD Camera Drone Green Dee 1200, DJI Matrice 600, Vulcan UAV Black Widow Black Widow, DJI Inspire 2 применяются в западном кинематографе[151]. Учредителем средства массовой информации, в том числе телеканала, могут быть гражданин, объединение граждан, организация, государственный орган (ч. 1 ст. 7 Закона РФ от 27.12.1991 № 2124-1 «О средствах массовой информации»[152]).

Сельскохозяйственные работы, геологоразведочные работы, воздушные съемки с применением БЛА могут быть оформлены договором на выполнение авиационных работ. В Правилах подготовки и выполнения полетов в гражданской авиации[153] (п. 6.2) устанавливаются правила совершения полетов воздушных судов гражданской авиации при выполнении авиационно-химических работ в сельском хозяйстве, воздушных съемок, лесоавиационных работ, строительно-монтажных и

---

[151] Какие дроны используют в мировом кинематографе // URL: https://habr.com/ru/companies/smileexpo/articles/410973/ (дата обращения: 01.03.2025).

[152] Российская газета. 1992. № 32.

[153] Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (утв. Приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2009. № 43. Далее - Правила подготовки и выполнения полетов в гражданской авиации.

погрузочно-разгрузочных работ, работ с целью оказания срочной медицинской помощи (разделы VII, VIII указанных правил). Правила выполнения лесоавиационных работ, в том числе авиационных работ по охране лесов от пожаров, по защите лесов установлены Приказом Минприроды России от 15.11.2016 № 597 «Об утверждении Порядка организации и выполнения авиационных работ по охране лесов от пожаров и Порядка организации и выполнения авиационных работ по защите лесов»[154]. Кроме того, органы законодательной и исполнительной власти субъектов Российской Федерации имеют право устанавливать условия выполнения авиационных работ и ограничения на их выполнение, связанные с экологическими особенностями соответствующей территории или с особым режимом нахождения на этой территории транспортных средств и людей (п. 3 ст. 114 ВК РФ). Для выполнения определенных видов авиационных работ на эксплуатантов (подрядчиков) возложена обязанность по разработке и утверждению локального нормативного акта - руководства по производству полетов (п. 2.12. Требований к лицам, выполняющим авиационные работы, предусматривающих получение сертификата эксплуатанта[155]).

Следует указать на то, что для авиационных работ используется гражданское воздушное судно (п. 1 ст. 114 ВК РФ). Таким образом, при выполнении авиационных работ могут использоваться только БЛА гражданского назначения.

---

[154] Официальный интернет-портал правовой информации URL: http://publication.pravo.gov.ru/document/0001201703310011 (дата обращения 02.03.2025).

[155] Федеральные авиационные правила «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, выполняющим авиационные работы, включенные в перечень авиационных работ, предусматривающих получение документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, индивидуального предпринимателя. Форма и порядок выдачи документа (сертификата эксплуатанта), подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования сертификата эксплуатанта» (утв. Приказом Минтранса России от 19.11.2020 № 494) // Официальный интернет-портал правовой информации URL: http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202012310061 (дата обращения 04.07.2025). Далее – Требования к лицам, выполняющим авиационные работы, предусматривающих получение сертификата эксплуатанта.

Исходя из требований, установленных для обладателей сертификата эксплуатанта, подрядчик должен являться собственником или иным титульным владельцем БЛА гражданского назначения (п. 2.1 Требований к лицам, выполняющим авиационные работы, предусматривающих получение сертификата эксплуатанта). В том случае если авиационные работы предусматривают использование БЛА гражданского назначения с максимальной взлетной массой 30 кг и менее, то нанимаемые или привлекаемые по гражданско-правовому договору специалисты авиационного персонала должны обладать надлежащей квалификацией (п. 2.7 Требований к лицам, выполняющим авиационные работы, предусматривающих получение сертификата эксплуатанта).

Предметом рассматриваемого договора являются авиационные работы, при выполнении которых применяются БЛА гражданского назначения. Основная обязанность подрядчика состоит в выполнении определенного вида авиационных работ, предусмотренных договором. Заказчик обязан произвести оплату авиационных работ, а также предоставить предусмотренный объем авиационных работ (п. 1 ст. 115 ГК РФ).

К существенным условиям договора следует отнести: порядок выполнения авиационных работ; сроки авиационных работ; объем авиационных работ; условия выполнения авиационных работ (п. 1 ст. 115 ВК РФ); порядок использования и поддержания в эксплуатационном состоянии аэродромов, посадочных площадок и их оборудования; создание необходимых жилищно-бытовых условий для отдыха членов экипажей воздушных судов (п. 2 ст. 115 ВК РФ); цена, определяемая на основании тарифов, предусмотренных договором (п. 3 ст. 115 ВК РФ). Условие о порядке использования и поддержания в эксплуатационном состоянии объектов инфраструктуры воздушного транспорта может быть исключено из договора в тех случаях, когда выполнение авиационных работ осуществляется с использованием БЛА, которые не нуждаются в таких объектах. Договор на выполнение авиационных работ помимо норм о воздушном законодательстве, регулируется общими положениями ГК РФ о подряде (§ 1 гл. 37 ГК РФ). Между тем, правоведы указывают на то, что договор на выполнение авиационных работ представляет

собой разновидность договора о возмездном оказании услуг, «отсутствует такой непременный признак договора подряда, как действия подрядчика по передаче заказчику результата выполненной работы»[156].

В тех случаях, когда в содержание предмета договора входит совершение действий субъектов гражданского права с использованием БЛА, которые невозможно квалифицировать в качестве авиационных работ в соответствии с п. 6.2 Правил подготовки и выполнения полетов в гражданской авиации, то целесообразно использовать договор возмездного оказания услуг. Следует указать на то обстоятельство, что отношения субъектов, возникающие в связи с исполнением договора возмездного оказания услуг, регулируются общими положениями о подряде (§ 1 гл. 37 ГК РФ) и бытовом подряде (§ 2 гл. 38 ГК РФ).

Имущественные отношения участников гражданского оборота по хранению БЛА могут оформляться договором хранения. Какой-либо специфики договора хранения, связанной с объектом хранения – БЛА, не усматривается.

Страхование ответственности за использование БЛА приобретает особую актуальность, «поскольку количество дронов, используемых как в коммерческих, так и в частных целях, постоянно увеличивается»[157]. Собственники или законные владельцы БЛА вправе осуществить добровольное имущественное страхование риска гибели или повреждения БЛА (пп. 1 п. 2 ст. 929 ГК РФ). Воздушным кодексом предусмотрено обязательное страхование ответственности владельца воздушного судна, в том числе беспилотного, перед третьими лицами за вред, причиненный личности и имуществу третьих лиц (ст. 131 ВК РФ). Между тем, некоторыми исследователями указывается на то, что законодатель разграничивает понятия «воздушное судно» и «беспилотное воздушное судно», поэтому обязательные требования страхования беспилотных воздушных судов воздушным

---

[156] Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. 3-е изд., стер. – М.: Статут, 2011. С. 877.

[157] Албиков И.Р. Правовое регулирование применения беспилотных летательных аппаратов в воздушном пространстве // Транспортное право и безопасность. 2024. № 1(50). С. 54.

законодательством не предусмотрены[158]. Мы полагаем, что за владельцем БЛА закреплена обязанность по страхованию своей ответственности перед третьими лицами. Введение в ВК РФ термина «беспилотное воздушное судно» влечет частичное распространение правового режима пилотируемого воздушного судна на беспилотное воздушное судно, что позволяет законодателю возложить обязанность по страхованию своей ответственности перед третьими лицами в том числе на владельца БЛА.

В случае заключения договора добровольного имущественного страхования (ст. 927 ГК РФ) страхователем будет являться собственник или иной титульный владелец БЛА. Допускается страхование в пользу третьего лица – выгодоприобретателя. В рассматриваемом случае выгодоприобретателем может являться, например, фрахтователь воздушного судна (БЛА). К существенным условиям договора имущественного страхования БЛА, относятся условия, указанные в ст. 929 ГК РФ. Под страховым случаем может пониматься событие гибели или повреждения БЛА, произошедшее в результате внешнего воздействия на БЛА иных событий, например, событий стихийного характера (штормовая погода), либо в результате действий третьих лиц, например, при столкновении БЛА с другим воздушным судном.

На эксплуатантов – собственников и иных законных владельцев воздушных судов, возлагается обязанность по страхованию их ответственности перед пассажирами, третьими лицами, грузовладельцами или грузоотправителями за причинение им вреда в ходе осуществления перевозок пассажиров, грузов, выполнения авиационных работ (ст. 131, 133-135 ВК РФ). С учетом положений воздушного законодательства страхователем может быть законный владелец воздушного судна, в том числе БЛА, осуществляющий эксплуатацию воздушного судна, осуществляющий перевозки грузов, выполняющий авиационные работы с использованием воздушного судна. Застрахованным лицом является возможный

[158] Благодир А.Л., Михеева Л.Е. Правовые проблемы страхования беспилотных транспортных средств // Право и экономика. 2022. № 4. С. 57.

причинитель вреда - законный владелец воздушного судна (БЛА) (п. 2 ст. 931 ГК РФ).

К существенным условиям договора обязательного страхования ответственности за причинение вреда относятся: условие об объекте страхования; условие о страховом случае; условие о размере страховой суммы; условие о сроке действия договора. Объектом страхования по договору страхования ответственности законного владельца воздушного судна, в том числе БЛА, являются имущественные интересы законного владельца, связанные с обязанностью возмещения вреда, причиненного другим лицам. Страховым случаем здесь является юридический факт, который является основанием для возникновения у законного владельца беспилотного воздушного судна возместить причиненный вред. Страховым случаем может быть признано столкновение БЛА с другим воздушным судном, поломка БЛА в ходе полета и последующее падение судна во время выполнения полета, осуществления перевозки грузов, выполнения авиационных работ, в результате чего возможен вред третьим лицам, грузоотправителям, грузополучателям. При выполнении полетов и авиационных работ в воздушном пространстве Российской Федерации минимальный размер страховой суммы устанавливается в размере не менее чем два минимальных размера оплаты труды за каждый килограмм взлетной массы БЛА (п. 2 ст. 131 ВК РФ). Обязанность страхования гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна (ст. 133 ВК РФ) не применима к владельцам БЛА в силу того, что в настоящее время БЛА не используются в перевозке пассажиров.

Исследователи, прогнозируя развитие страховой отрасли в связи с появлением автономных транспортных средств, указывают на появление новых объектов страхования, таких как «автоответственность производителя системы автономного вождения от рисков сбоев технологий, программного обеспечения, повлекших имущественный и физический ущерб пострадавшему в ДТП»[159]. В связи с изложенным полагаем также возможным страхование ответственности

[159] Гребенкина И.А., Гребенкина С.А. Трансформация страховой отрасли в эпоху автономных транспортных средств // Законы России: опыт, анализ, практика. 2022. № 6. С. 97.

разработчиков программы для ЭВМ или технологии искусственного интеллекта, обеспечивающих автономный полет БЛА.

Размер страховой суммы в договоре страхования ответственности перевозчика перед грузовладельцем или грузоотправителем должен составлять не менее чем два минимальных размера оплаты труда на каждый килограмм груза. Выплаты страхового возмещения вправе требовать как сам страхователь – эксплуатант воздушного судна, так и выгодоприобретатели – третьи лица, грузоотправители и грузополучатели. Договорами обязательного страхования ответственности владельца БЛА предусматривается выплата страхового возмещения за случаи невиновного причинения вреда имуществу граждан и организаций (п. 1 ст. 963 ГК РФ). Страховщик по договору имущественного страхования освобождается от страховой выплаты, если страховой случай за гибель (утрату), недостачу, повреждения перевозимого груза наступил вследствие умысла страхователя выгодоприобретателя или застрахованного лица. Под умыслом указанных лиц понимаются конкретные действия, находящиеся в причинно-следственной связи с наступлением страхового случая. Умысел перевозчика, выгодоприобретателя и застрахованного лица может состоять в нарушении правил перевозки грузов, установленных Правилами воздушных перевозок. Страховое возмещение за причинение вреда жизни и здоровью граждан подлежит выплате в том числе за виновное причинение вреда жизни и здоровью третьих лиц в ходе эксплуатации БЛА.

Участники гражданского оборота вправе передавать в залог и являться залогодержателями БЛА. Залогодателем будет являться собственник БЛА (п. 2 ст. 335 ГК РФ).

Существенные условия договора залога, в том числе БЛА, указаны в ст. 339 ГК РФ, 340 ГК РФ, а договора об ипотеке БЛА – в ст. 9 Федерального закона от 16.07.1998 № 102-ФЗ «Об ипотеке (залоге недвижимости)»[160] (далее – Закон об ипотеке). С учетом положений п. 1 ст. 336 ГК РФ предметом залога могут быть

[160] СЗ РФ. 1998. № 29. Ст. 3400.

оборотоспособные движимые и недвижимые вещи - БЛА гражданского назначения. В отношении залога БЛА гражданского назначения с максимальной взлетной массой не более 30 кг применяются общие правила о залоге (§ 3 глава 23 ГК РФ). На залог БЛА с максимальной взлетной массой свыше 30 кг распространяются правила о залоге недвижимых вещей (ипотеке), поскольку права и переход прав на такие БЛА подлежат государственной регистрации (ст. 33 ВК РФ, абз. 2 п. 1 ст. 130 ГК РФ, ст. 131 ГК РФ). Право залога на БЛА с максимальной взлетной массой свыше 30 кг возникает с момента государственной регистрации (п. 1 ст. 339.1 ГК РФ). Полагаем возможной передачу в залог БАС в целом и невозможной передачу в залог отдельных элементов БАС, поскольку если обратить взыскание на один из элементов БАС, то дальнейшее функционирование БАС не представляется возможным.

Общее правило, предусмотренное ст. 338 ГК РФ, об оставлении заложенного имущества у залогодателя, применяется в том числе в отношении залога БЛА гражданского назначения с максимальной взлетной массой не более 30 кг. Вместе с тем, заложенный БЛА гражданского назначения с максимальной взлетной массой более 30 кг, остается во владении и пользовании у эксплуатанта БЛА (залогодателя БЛА) (абз. 3 п. 1 ст. 1 Закона об ипотеке). Полагаем, что правило об оставлении во владении и пользовании заложенного БЛА гражданского назначения со взлетной массой более 30 кг у залогодателя (п. 1 ст. 346 ГК РФ, п. 1 ст. 29 Закона об ипотеке) целесообразно, поскольку для совершения полетов такого БЛА необходимо соответствовать требованиям, предъявляемым к эксплуатанту воздушного судна (п. 3 ст. 61 ВК РФ, Приказ Минтранса России от 12.01.2022 № 10, Приказ Минтранса России от 19.11.2020 № 494, Приказ Минтранса России от 18.06.2003 № 147). С учетом п. 2 ст. 9 Закона об ипотеке сторонам надлежит указать в договоре наименование БЛА, вид, тип и назначение воздушного судна (БЛА), идентификационный номер БЛА, присвоенный в результате государственной регистрации, право, в силу которого заложенный БЛА принадлежит залогодателю (вещное право-право собственности), дата регистрации и номер регистрации в Едином государственном реестре прав на воздушные суда. Договор об ипотеке

БЛА гражданского назначения с максимальной взлетной массой более 30 кг заключается в письменной форме путем подписания одного документа, подписанного сторонами, и подлежит государственной регистрации (п. 1 ст. 10 Закона об ипотеке). Договор об ипотеке БЛА считается заключенным и вступает в силу с момента его государственной регистрации (п. 2 ст. 10 Закона об ипотеке). Государственная регистрация договора об ипотеке воздушного судна (БЛА) является основанием для внесения в Единый государственный реестр прав на воздушные суда записи об ипотеке БЛА в подраздел III реестра (п. 1 ст. 11 Закона об ипотеке, ч. 7 ст. 9 Федерального закона от 14.03.2009 № 31-ФЗ «О государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними»). Ипотека как обременение беспилотного летательного аппарата, заложенного по договору об ипотеке, возникает с момента государственной регистрации ипотеки (п. 2 ст. 11 Закона об ипотеке).

Полагаем, что нецелесообразно предусматривать в договоре залога БЛА гражданского назначения с максимальной взлетной массой до 30 и свыше 30 кг условие об оставлении заложенного БЛА под замком и печатью залогодателя, поскольку в ходе использования залогодателем (собственником) БЛА по назначению, собственник заложенного БЛА может осуществлять перевозки грузов и почты, выполнять авиационные работы, получая плату за провоз почты и грузов, плату за выполнение авиационных работ, устанавливаемую на основании тарифов, т.е. извлекать доходы из предмета залога (п. 1 ст. 346 ГК РФ). Доходы, полученные залогодержателем от перевозки грузов и почты, выполнения авиационных работ, могут идти на погашение обеспечиваемого залогом обязательства должника (залогодержателя) перед кредитором (залогодателем). Вместе с тем, допускаем применение к БЛА правила о твердом залоге (абз. 2 п. 2 ст. 338 ГК РФ). Возможно нахождение заложенного БЛА у нескольких созалогодержателей (ст. 335 ГК РФ), однако это целесообразно при высокой стоимости заложенного БЛА, что может быть присуще БЛА гражданского назначения с максимальной взлетной массой свыше 30 кг.

Право залога БЛА гражданского назначения с максимальной взлетной массой свыше 30 кг подлежит государственной регистрации (пп. 1 п. 1 ст. 339.1 ГК РФ). Право залога БЛА гражданского назначения с максимальной взлетной массой не более 30 кг, экспериментального БЛА может быть учтено путем регистрации уведомлений о залоге в реестре уведомлений о залоге движимого имущества (п. 4 ст. 339.1 ГК РФ).

На залогодателя или залогодержателя в случае нахождения в их владении и пользовании заложенного БЛА возлагается обязанность не совершать действия, которые могут повлечь утрату заложенного имущества или уменьшение его стоимости, и принимать меры, необходимые для обеспечения сохранности заложенного имущества (пп. 3 п. 1 ст. 343 ГК РФ). Возникает вопрос, как исполнение залогодателем или залогодержателем правила в пп. 3 п. 1 ст. 343 ГК РФ, соотносится с правом стороны договора залога по использованию заложенного имущества – беспилотного летательного аппарата – в соответствии с его назначением. Использование заложенного БЛА в соответствии с его назначением предполагает выполнение полетов в целях осуществления коммерческих перевозок грузов и почты, выполнения авиационных работ. Выполнение полетов в воздушном пространстве создает риск утраты (гибели) заложенного БЛА. По договору об ипотеке БЛА, в целях обеспечения сохранности заложенного имущества, в том числе для защиты его от посягательств третьих лиц, огня, стихийных бедствий, залогодатель обязан предпринимать установленные законодательством Российской Федерации меры или необходимые меры, соответствующие обычно предъявляемым требованием (ст. 32 Закона об ипотеке). Данное требование может быть связано с соблюдением Правил подготовки и выполнения полетов в гражданской авиации.

Залогодатель или залогодержатель в зависимости от того, у кого из них находится заложенное имущество, также обязаны страховать от рисков и повреждения за счет залогодателя заложенное имущество на сумму не ниже размера, обеспеченного залогом требования (пп. 1 ст. 1 ст. 343 ГК РФ). Считаем обоснованной эту обязанность с учетом того, что полеты в воздушном

пространстве обусловливают высокую вероятность утраты (гибели) БЛА. По общему правилу на залогодержателя БЛА по договору ипотеки возложена обязанность страховать за свой счет заложенный БЛА в полной стоимости от рисков утраты и повреждения (ч. 2 ст. 31 Закона об ипотеке). Если залогодатель (собственник БЛА) не исполнил обязанность по страхованию заложенного БЛА от рисков утраты (гибели) и повреждения, то залогодержатель вправе застраховать заложенный БЛА и вправе потребовать возмещения понесенных им расходов на страхование (ч. 2 ст. 31 Закона об ипотеке). На сторону, у которой находится заложенное имущество, возложена обязанность по принятию мер, необходимых для обеспечения сохранности заложенного имущества (пп. 3 п. 1 ст. 343 ГК РФ). Под такими мерами могут пониматься поддержание летной годности и техническое обслуживание заложенного БЛА. Между тем, предполагается, что поддержание летной годности и техническое обслуживание целесообразно отнести на эксплуатанта воздушного судна. По договору об ипотеке БЛА залогодатель обязан производить текущий и капитальный ремонт заложенного БЛА (п. 2 ст. 30 Закона об ипотеке).

Залогодатель (собственник) БЛА несет риск случайной гибели или случайного повреждения заложенного имущества (п. 1 ст. 344 ГК РФ, ч. 1 ст. 36 Закона об ипотеке). Договором залога может предусмотрено иное распределение риска случайной гибели. Залогодержатель отвечает перед залогодателем за полную или частичную утрату или повреждение ему предмета залога, если не докажет, что может быть освобожден от ответственности в соответствии со ст. 401 ГК РФ. Вместе с тем, в случае нахождения предмета залога (БЛА) во временном владении или пользовании у залогодержателя, целесообразно передавать заложенный БЛА эксплуатанту воздушного судна – профессиональному участнику гражданского оборота. В данном случае устанавливается повышенная ответственность залогодержателя как профессионального участника оборота, за исключением обстоятельств непреодолимой силы (п. 3 ст. 401 ГК РФ).

По соглашению залогодателя (собственника БЛА) и залогодержателя предмет залога - БЛА может быть заменен другим имуществом. Независимо от

согласия на это залогодателя или залогодержателя считается находящимся в залоге в том числе новое имущество, которое принадлежит залогодателю и создано либо возникло в результате переработки или иного изменения заложенного имущества (пп. 1 п. 2 ст. 345 ГК РФ). Полагаем возможным применение правил о переработке или ином изменении заложенного имущества, предусмотренных пп. 1 п. 2 ст. 345 ГК РФ, к случаям, когда заложенный БЛА был модифицирован или модернизирован. С учетом п. 1 ст. 346 ГК РФ, п. 1 ст. 29 Закона об ипотеке, предоставляющих залогодателю, у которого остается предмет залога (ипотеки), право пользования предметом залога в соответствии с его назначением, за собственником заложенного БЛА сохраняется право выполнять полеты, осуществлять воздушную перевозку грузов, выполнять авиационные работы с использованием БЛА. При этом условия договора об ипотеке, ограничивающие право залогодателя использовать заложенный БЛА по назначению, ничтожны (абз. 2 п. 1 ст. 29 Закона об ипотеке). В силу п. 3 ст. 346 ГК РФ залогодатель, т.е. собственник (залогодатель) заложенного БЛА вправе передавать его во временное владение или пользование другим лицам, в том числе предоставлять БЛА в пользование на определенный срок фрахтователю, а также оказывать услуги членов экипажа гражданского воздушного судна для осуществления внутренних воздушных перевозок грузов и почты.

В соответствии с п. 5 ст. 346 ГК РФ, залогодержатель вправе пользоваться переданным ему предметом залога только в случаях, предусмотренных договором, на залогодержателя может быть возложена обязанность извлекать из предмета залога плоды и доходы в целях погашения основного обязательства или в интересах залогодателя (п. 5 ст. 346 ГК). Полагаем, что правила, предусмотренные п. 5 ст. 346 ГК РФ, применимы к случаям, когда залогодержатель имеет статус эксплуатанта воздушного судна (п. 3 ст. 61 ГК РФ). БЛА, заложенный по договору об ипотеке, может быть отчужден залогодателем (собственником БЛА) другому лицу (ч. 1 ст. 37 Закона об ипотеке). Допускается внесудебный и судебный порядок обращения взыскания на заложенный БЛА, в том числе на БЛА, являющийся предметом ипотеки (ст. 349 ГК РФ, ст. 51, ст. 55 Закона об ипотеке). Основания прекращения

залога, предусмотренные пп. 1-10 п. 1 ст. 352 ГК РФ, применимы для договора залога БЛА.

БЛА могут быть применены в рекламной деятельности, в частности на БЛА может быть размещена реклама в результате заключения договора с собственником или иным титульным владельцем БЛА. Выделяются следующие виды рекламного использования БЛА: 1) к БЛА может быть подвешен баннер; 2) БЛА-экраны, которые могут проигрывать панорамные видеоролики; 3) группа БЛА с источником света, которые рисуют на темном небосклоне наименование или логотип организации[161]. Например, «за несколько месяцев 2024 году Lego Group запустила 400 БЛА на Гудзоном в Нью-Йорке, чтобы прорекламировать новые наборы космической тематики, General Electric использовал 1 тыс. БЛА, чтобы отпраздновать разделение компании на три независимые компании, Netflix осветил небо над Голливудом с помощью 2 тыс. БЛА на открытии фестиваля Netflix Is a Joke»[162]. С учетом положений ч.3 ст. 20 Федерального закона от 13.03.2006 № 38-ФЗ «О рекламе»[163] допускается размещение рекламы на гражданских БЛА, выполняющих функции транспортного средства. Собственниками и иными титульными владельцами БЛА, на которых размещается реклама, могут быть некоммерческие и коммерческие организации корпоративного и унитарного типов, граждане, индивидуальные предприниматели.

БЛА гражданского назначения могут быть применены в области образования. В апреле 2024 года в ходе заседания Правительственной комиссии по вопросам развития БАС были в том числе обсуждены вопросы проведения закупок БАС и оснащения ими школ и колледжей, вопрос разработки образовательных программ в целях обучения пилотированию БЛА[164].

---

[161] Реклама и беспилотники // URL: https://robotrends.ru/robopedia/reklama-i-bespilotniki (дата обращения: 01.03.2025).

[162] Как шоу беспилотников превратили небо в рекламный щит // URL: https://oohmag.ru/2024/07/16/kak-shou-bespilotnikov-prevratili-nebo-v-reklamnyj-shhit/ (дата обращения: 01.03.2025).

[163] СЗ РФ. 2006. № 13. Ст. 1232.

[164] Федеральная образовательная программа по управлению беспилотниками должна быть полностью запущена в школах и колледжах страны с 1 сентября 2024 года // URL : https://edu.gov.ru/press/8382/federalnaya-obrazovatelnaya-programma-po-upravleniyu-

Использование БЛА в области образовательной деятельности в бюджетных учреждениях среднего общего образования и среднего профессионального образования не требует заключения какого-либо гражданско-правового договора между обучающимися и образовательными учреждениями. В том случае, если образовательное учреждение образовано в организационно-правовой форме автономной некоммерческой организации, государственного бюджетного учреждения высшего профессионального образования, то в целях обучения пилотирования БЛА возможно заключение гражданско-правового договора на оказание платных образовательных услуг (ст. 54 Закона об образовании).

§ 2. Гражданско-правовой режим беспилотных летательных аппаратов военного и специального назначения

Воздушный кодекс Российской Федерации выделяет государственную военную авиацию как вид государственной авиации (ст. 22 ВК РФ). Указом Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400[165] утверждена стратегия национальной безопасности. Одной из составляющих национальной безопасности государства является охрана суверенитета Российской Федерации. В ходе выполнения задачи обороны страны решаются задачи оснащения Вооруженных Сил, других войск, воинских формирований и органов современными вооружением, военной и специальной техникой (пп. 6 п. 40 Стратегии национальной безопасности), осуществляется своевременный учет тенденций изменения характера современных войн и вооруженных конфликтов (пп. 8 п. 40 Стратегии национальной безопасности), обеспечивается технологическая независимость оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации, его инновационное развитие,

bespilotnikami-dolzhna-byt-polnostyu-zapuschena-v-shkolah-i-kolledzhah-strany-s-1-sentyabrya-2024-goda/ (дата обращения: 01.03.2025).

[165] СЗ РФ.2021. № 27.Ст. 5351.

принимаются меры по сохранению лидерства в разработке и производстве новых (перспективных) образцов (комплексов, систем) вооружений, военной и специальной техники (пп. 9 п. 40 Стратегии национальной безопасности). На основе учета последних тенденций изменений ведения войны выявлена необходимость своевременного внедрения и широкого использования оружия, позволяющего поражать противника, избегая «собственных людских потерь и прямых столкновений»[166] - военных беспилотных летательных аппаратов. Уже в национальной Военной доктрине (утверждена Указом Президента РФ от 05.02.2010 г. № 146[167]) содержалось указание на возрастающее значение беспилотных летательных и автономных летательных аппаратов, управляемых роботизированных образцов вооружений и военной техники (п. 15). Последующая Военная доктрина (утверждена Президентом РФ 25.12.2014 г. № Пр-2976[168]) относит массированное применение беспилотных летательных и автономных морских аппаратов, управляемых роботизированных образцов вооружения и военной техники, к характерным чертам современных конфликтов (п. 15).

Военные БЛА распределяются по боевым задачам. В результате чего выделяются наблюдательные, разведывательные, ударные, разведывательно-ударные, бомбардировочные, истребительные БЛА, применяемые для уничтожения воздушных целей, радиотрансляционные БЛА, используемые для целей радиоэлектронной борьбы, транспортные БЛА, БЛА – мишени, БЛА, имитирующие цели, многоцелевые беспилотные летательные аппараты. Общее назначение военных БЛА, выражающееся в решении задач обороны страны, обусловливает рассмотренные особенности гражданско-правового режима военных БЛА.

«Имущество Вооруженных Сил РФ, других войск, воинских формирований и органов является федеральной собственностью и находится у них на правах хозяйственного ведения или оперативного управления» (п. 12 ст. 1 Федерального

---

[166] Габов А.В., Хаванова И.А. Автономия боевых роботов и право // Пермский юридический альманах. 2019. № 2. С. 361.
[167] СЗ РФ. 2010. № 7. Ст. 724
[168] Российская газета. 2014. № 298.

закона от 31.05.1996 № 61-ФЗ «Об обороне»[169]). Право оперативного управления на имущество Вооруженных сил могут осуществлять управление объединения, управление соединения, воинская часть, образованные в форме федерального казенного учреждения (п. 1 ст. 11 Федерального закона «Об обороне»).

Министерство обороны Российской Федерации является уполномоченным федеральным органом исполнительной власти в сфере управления и распоряжения имуществом Вооруженных Сил Российской Федерации и подведомственных Министерству обороны Российской Федерации организаций (п. 1 Положения о Министерстве обороны Российской Федерации, утвержденном указом Президента Российской Федерации от 16.08.2004 года № 1082[170]).

Публично-правовые образования могут осуществлять правомочия собственника непосредственно. В этом случае имущество Российской Федерации, в том числе государственные военные БЛА, составляют казну Российской Федерации как нераспределенное имущество. Не допускается обращение взыскания на БЛА военного назначения в силу того, что такие БЛА составляют имущество вооруженных сил, относимое исключительно к объектам федеральной собственности (п. 2 разд. 2 Приложения 1 к Постановлению Верховного Совета РФ от 27.12.1991 № 3020-1[171]). Поэтому военные БЛА не могут являться предметом залога.

Допустимо представить ситуацию, когда военные БЛА могут принадлежать на праве хозяйственного ведения унитарным предприятиям оборонно-промышленного комплекса в рамках осуществления закупочных процедур (гл. 2, 3 Федерального Закона о государственном оборонном заказе). Нахождение военных БЛА у унитарных предприятий - поставщиков в ходе закупочных процедур является

---

[169] СЗ РФ. 1996. № 23. Ст. 2750.
[170] СЗ РФ. 2004. № 34. Ст. 3538.
[171] См.: Постановление ВС РФ от 27.12.1991 № 3020-1 «О разграничении государственной собственности в Российской Федерации на федеральную собственность, государственную собственность республик в составе Российской Федерации, краев, областей, автономной области, автономных округов, городов Москвы и Санкт-Петербурга и муниципальную собственность» // Ведомости СНД и ВС РСФСР. 1992. № 3. Ст. 89.

временным перед передачей во владение и пользование субъектам, входящим в состав вооруженных сил Российской Федерации.

Правомочия, составляющие содержание права оперативного управления федеральных казенных учреждений, осуществляются в соответствии с целями деятельности (п. 1 ст. 296 ГК РФ). Распоряжение имуществом происходит только с согласия учредителя-собственника – Российской Федерации. Правомочие распоряжения публично-правовым собственником БЛА ограничено законодательно установленным кругом субъектов гражданского права, между которыми военный БЛА может обращаться. В связи с вышеуказанным невозможно совершение каких-либо гражданско-правовых сделок, направленных на смену собственника военных БЛА. С учетом объема содержания права оперативного управления между учреждениями-несобственниками допускается лишь совершение сделок, направленных на передачу военных БЛА во временное владение и пользование.

Для распоряжения БЛА военного назначения необходимы следующие юридические факты: 1) административный акт органа государственной власти, которым изымается БЛА военного назначения, закрепленный за одним субъектом-несобственником; 2) административный акт органа государственной власти, который закрепляет военный БЛА за другим субъектом-несобственником.

В связи с установлением особого порядка возникновения и приобретения права собственности, предусмотренного Законом о государственном оборонном заказе, способ приобретения публичным образованием права собственности на военные БЛА можно охарактеризовать как первоначальный[172] в силу изготовления таких БЛА подрядчиками. Право собственности на военный БЛА возникает у Российской Федерации в лице федерального органа исполнительной власти – Министерства обороны в силу договора, заключаемого в результате проведения закупочных процедур. В предмет закупок по государственному оборонному заказу могут входить научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по

[172] Гражданское право: учебник : в 4 т. / отв. ред. Е.А. Суханов. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : Статут, 2023. Т. 2 : Вещное право. Наследственное право. Интеллектуальные права. Личные неимущественные права. С. 52 (автор главы 17 – Е.А. Суханов).

созданию, модернизации вооружения, военной и специальной техники, поставки вооружения, военной и специальной техники (п. 2, п. 3 ч. 2 ст. 4 Закона о государственном оборонном заказе).

Субъекты закупок по государственному оборонному заказу делятся на две категории – государственные заказчики - органы государственной власти, а также отдельные публично-правовые организации - которые инициируют закупочный процесс и лица, поставляющие военную продукцию. Лица, поставляющие продукцию по государственному оборонному заказу, разделены на головных исполнителей поставок продукции по государственному оборонному заказу, и исполнителей, заключивших договор с головным исполнителем или исполнителем (п. 3, п. 4 ст. 3 Закона о государственном оборонном заказе). В отношении головного исполнителя установлено требование о том, что он должен являться юридическим лицом-резидентом РФ, данное ограничение не распространяется на рядовых исполнителей. Участвовать в поставках военной продукции в качестве рядовых исполнителей не могут граждане – физические лица.

В Законе о государственном оборонном заказе преобладают нормы, которые регламентируют процедуры размещения государственного оборонного заказа. Отношения по приобретению и распоряжению БЛА военного назначения регулируются нормами гражданского права.

Для дифференциации гражданско-правового режима внутри общей группы БЛА военного назначения, представляется целесообразным выделить группу военных БЛА, относящихся к военной технике и группу военных БЛА, относящихся к вооружению. Военная техника предназначена для боевого, технического и тылового обеспечения деятельности и обучения войск (сил), а также для контроля и испытания вооружения, военной техники и боеприпасов. Вооружение предназначено для поражения живой силы, техники, сооружений и других объектов противника. К вооружению также могут быть отнесены средства, которые непосредственно обеспечивают применение средств, предназначенных для поражения противника.

Исходя из определения военной техники (абз. 3 п. 3 Положения о лицензировании разработки, производства, испытания, установки, монтажа, технического обслуживания, ремонта, утилизации и реализации вооружения и военной техники, разработки, производства, испытания, хранения, реализации и утилизации боеприпасов[173]) допустима передача таких военных БЛА в оперативное управление образованным в форме казенных учреждений военно-учебным заведениям для целей обучения личного состава Вооруженных Сил.

Является допустимым использование обеих категорий военных БЛА (относящихся к военной технике, вооружению) для целей экспонирования и хранения в военных музеях (музейных образованиях). В данном случае военные БЛА закрепляются за субъектами-несобственниками - военными музеями, образованными в форме учреждений, на праве оперативного управления в составе музейного фонда (см. Положение о музеях, образованиях музейного типа и комнатах воинской славы Вооруженных сил РФ, утвержденное Приказом Министра обороны РФ от 11.09.1997 № 343[174]). Военные музеи создаются в организационно-правовой форме учреждений решением Правительства Российской Федерации по представлению Министерства обороны (п. 4 Положения о музеях, образованиях музейного типа и комнатах воинской славы Вооруженных сил Российской Федерации). Допустимо экспонирование и хранение военных БЛА в образованиях музейного типа – подразделениях, создаваемых в воинской части, военно-учебном заведении, учреждении, на предприятии или в организации Министерства обороны в целях хранения, изучения и публичного представления музейных предметов и музейных коллекций, в том числе БЛА. В этом случае военные БЛА закрепляются на ограниченном вещном праве за указанными субъектами. Военные БЛА, составляющие музейный фонд предметов, не могут находиться на каком-либо вещном праве у музейных образований, не являющихся юридическими лицами и работающими на общественных началах.

---

[173] СЗ РФ. 2022. № 1 (ч. 1). Ст. 103.
[174] СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

БЛА специального назначения (ст. 22 ВК РФ) используются для решения возложенных на федеральные органы исполнительной власти и ГК «Роскомос» задач в области обеспечения безопасности Российской Федерации, сфере обеспечения безопасности Российской Федерации, сфере обеспечения безопасности объектов государственной охраны, сфере охраны общественного порядка, обеспечения общественной безопасности и противодействия преступности, а также в областях таможенного дела, космической деятельности, гражданской обороны, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, в том числе обеспечения безопасности людей на водных объектах и пожарной безопасности.

Гражданско-правовой режим БЛА специального назначения имеет много сходств с гражданско-правовым режимом БЛА военного назначения. Собственником БЛА специального назначения является Российская Федерация. Российская Федерация осуществляет управление казной посредством закрепления имущества, взятого из казны, в том числе БЛА специального назначения, за субъектами-несобственниками.

Полномочия собственника от имени Российской Федерации в отношении БЛА специального назначения, применяемых в области обеспечения безопасности Российской Федерации, осуществляет Федеральная служба безопасности и органы безопасности субъектов Российской Федерации и территориальные органы. Эти БЛА закрепляются за федеральными казенными учреждениями.

Полномочия собственника от имени Российской Федерации в отношении БЛА специального назначения, применяемых в сфере охраны общественного порядка, обеспечения общественной безопасности и противодействия преступности, осуществляет Министерство внутренних дел Российской Федерации, органы внутренних дел субъектов, территориальные органы внутренних дел. Полномочия собственника от имени Российской Федерации в отношении БЛА специального назначения, используемого в сфере обеспечения безопасности объектов государственной охраны, осуществляет Федеральная служба охраны (подп. 6 п. 12 Положения о Федеральной службе охраны Российской Федерации,

утвержденного Указом Президента Российской Федерации от 07.08.2004 г. № 1013[175]). Соответственно, БЛА специального назначения, применяемые в сфере обеспечения безопасности объектов государственной охраны, впоследствии закрепляются на праве оперативного управления за федеральными государственными учреждениями. Полномочия публичного собственника БЛА специального назначения, применяемых в области таможенного дела, осуществляет Федеральная таможенная служба (п. 5. 115, 5. 123 Положения о Федеральной таможенной службе, утвержденного Постановлением Правительства РФ от 23.04.2021 № 636[176]). Впоследствии БЛА специального назначения, используемые в области таможенного дела, закрепляются за таможенными органами на праве оперативного управления. Полномочия собственника в отношении БЛА специального назначения, используемых в области космической деятельности, осуществляет государственная корпорация по космической деятельности «Роскосмос» (ч. 14 ст. 6 Федерального закона от 13.07.2015 № 215-ФЗ «О Государственной корпорации по космической деятельности «Роскосмос»[177]). В дальнейшем БЛА специального назначения, используемые в космической деятельности, могут быть закреплены на праве хозяйственного ведения за государственными унитарными предприятиями, на праве оперативного управления за федеральными государственными учреждениями.

Полномочия публичного собственника БЛА специального назначения, используемых в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, осуществляет Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий (пп. 10 п. 9 Положения о Министерстве Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, утвержденного Указом Президента

[175] СЗ РФ.2004. № 32. Ст. 3314.
[176] СЗ РФ. 2021. № 18. Ст. 3146.
[177] СЗ РФ. 2015. № 29 (часть I). Ст. 4341.

Российской Федерации от 11.07.2004 № 868[178]). Впоследствии эти БЛА закрепляются за территориальными органами МЧС на праве оперативного управления или хозяйственного ведения.

Законодателем также установлен ограниченный перечень способов приобретения права собственности БЛА специального назначения. Право собственности на БЛА специального назначения, применяемые в области космической деятельности, приобретается по правилам, установленном в Законе государственном оборонном заказе. Право собственности на БЛА специального назначения, применяемые в сфере обеспечения безопасности объектов государственной охраны, сфере охраны общественного порядка, обеспечения общественной безопасности и противодействия преступности, гражданской обороны, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, приобретается как в соответствии с нормами, предусмотренными Законом о государственном оборонном заказе, так и в ходе закупочных процедур, установленных Законом о государственных закупках. БЛА специального назначения, используемые в области таможенного дела, приобретаются в соответствии с процедурами, установленными Законом о государственных закупках.

Титульные владельцы БЛА специального назначения могут осуществлять правомочие пользования в их отношении в строгом соответствии с их назначением, что обусловлено установленным в воздушном законодательстве назначением таких БЛА, а также целевой правоспособностью их титульных владельцев. Возможны передача и получение во временное владение и пользование БЛА специального назначения по договору аренды и его вида - договора лизинга.

Порядок приобретения права собственности на БЛА специального назначения установлен специальным законом. Закупочные процедуры для приобретения права собственности на БЛА специального назначения могут быть урегулированы Законом о государственных закупках, Законом о государственном оборонном

[178] СЗ РФ. 2004. № 28. Ст. 2882.

заказе. Обязательственно-правовой режим БЛА специального назначения идентичен обязательственно-правовому режиму военных БЛА в силу ограниченного круга субъектов, являющихся титульными владельцами обоих вышеназванных категорий БЛА, а также в силу законодательно установленного объема и характера правомочий, входящих в содержание ограниченных вещных прав – права оперативного управления и права хозяйственного ведения.

§ 3. Гражданско-правовой режим беспилотных летательных аппаратов экспериментального назначения

Экспериментальные БЛА[179] могут быть использованы для опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, а также испытаний авиационной и другой техники (ст. 22 ВК РФ).

Экспериментальные воздушные суда, в том числе БЛА, подлежат государственному учету (п. 3 ст. 33 ВК РФ). По особенностям государственного учета выделяются следующие экспериментальные БЛА: 1) подлежащие постановке на государственный учет с оформлением свидетельств о государственном учете экспериментального воздушного судна (п. 5 Правил государственного учета экспериментальных воздушных судов); 2) подлежащие постановке на государственный учет с оформлением свидетельств о государственном учете экспериментального воздушного судна с ограниченным сроком действия (п. 29 Правил государственного учета экспериментальных воздушных судов); 3)

[179] Беспилотные экспериментальные воздушные суда подразделяются на следующие категории: 1) опытные воздушные суда; 2) модифицированные воздушные суда; 3) модернизированные воздушные суда; 4) воздушные суда, используемые для проведения на них опережающих испытаний и исследований силовых установок, бортовых систем и оборудования (воздушные суда-летающие лаборатории); 5) проходящие испытания серийные воздушные суда; 6) воздушные суда, используемые для обеспечения деятельности авиационных организаций экспериментальной авиации (вспомогательные воздушные суда). См.: Правила государственного учета экспериментальных воздушных судов.

подлежащие постановке на государственный учет без оформления и выдачи свидетельств о государственном учете (п. 42 Правил государственного учета экспериментальных воздушных судов).

Особенности гражданского оборота экспериментальных беспилотных воздушных судов, подлежащих государственному учету с оформлением бессрочных свидетельств о государственном учете, обусловливаются их правовым режимом, установленным воздушным законодательством. В случаях перехода права собственности на такие экспериментальные БЛА от одной организации экспериментальной авиации к другой, в целях правомерного осуществления правомочия пользования БЛА для полетов помимо совершения сделки по отчуждению БЛА нужно также внесение изменений в свидетельство о государственном учете. Таким образом, для осуществления правомочия пользования экспериментальным БЛА, в том числе для выполнения полета, кроме юридического факта – действия – сделки по отчуждению права собственности на такой БЛА требуется юридический акт – административный акт федерального органа исполнительной власти.

Для прекращения права собственности на экспериментальный БЛА в случаях его выбытия из гражданского оборота - списания воздушного судна и его пропажи также требуется юридический факт – административный акт федерального органа исполнительной власти. Министерство торговли и промышленности Российской Федерации (далее – Минпромторг России) осуществляет снятие с государственного учета списанного или пропавшего экспериментального БЛА (пп. 24-28 Правил государственного учета воздушных судов экспериментальной авиации). В случае перехода права собственности на экспериментальный БЛА от организации экспериментальной авиации права к организации гражданской или государственной авиации также необходимо совершение Минпромторгом России административного акта - снятия БЛА с государственного учета. БЛА, переданный в государственную авиацию подлежит регистрации в государственном реестре государственных воздушных судов Российской Федерации (п. 1 ст. 33 ВК РФ). В случае перевода в гражданскую авиацию БЛА с максимальной взлетной массой

свыше 30 кг подлежит регистрации в государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации. При переводе в гражданскую авиацию государственная регистрация снятого с государственного учета экспериментального БЛА с максимальной взлетной массой до 30 кг не требуется (пп. 1 п. 1 ст. 33 ВК РФ).

Таким образом, гражданский оборот экспериментальных БЛА, подлежащих государственному учету с оформлением свидетельств о государственном учете воздушных судов экспериментальной авиации, осуществляется посредством правомерных действий субъектов авиации по отчуждению и приобретению права собственности и административных актов федеральных органов государственной власти.

Подлежащие постановке на государственный учет с оформлением бессрочного свидетельства экспериментального воздушного судна беспилотные воздушные суда, ранее находившиеся в гражданской или государственной авиации, соответственно исключаются из Реестра гражданских воздушных судов, Реестра государственных воздушных судов (п. 6 Правил государственного учета воздушных судов экспериментальной авиации). Таким образом, после перехода права собственности от организации гражданской или государственной авиации к организации экспериментальной авиации, при постановке на учет в качестве экспериментальных вспомогательных воздушных судов, БЛА гражданского назначения с максимальной взлетной массой свыше 30 кг, БЛА военного и специального назначения, ранее относимые к недвижимым вещам в силу указания закона, приобретают правовой режим движимых вещей.

Правовой режим экспериментальных БЛА, подлежащих государственному учету с оформлением свидетельств с ограниченным сроком действия, обусловливает особенности гражданского оборота таких БЛА. В случае отчуждения либо предоставления собственником во временное владение или пользование БЛА военного или специального назначения организации экспериментальной авиации помимо совершения сделки необходимы дополнительные юридические факты - административные акты. В данном случае

административным актом является согласие Главного командования Воздушно-космических сил Министерства обороны РФ или федеральным органом исполнительной власти, имеющим подразделения государственной авиации (п. 30 Правил государственного учета экспериментальных воздушных судов экспериментальной авиации), а также решение Департамента авиационной промышленности Минпромторга России о постановке воздушного судна на государственный учет.

При отчуждении экспериментального БЛА, подлежащего временному государственному учету, от одной организации экспериментальной авиации к другой организации экспериментальной авиации, либо при отчуждении организацией экспериментальной авиации экспериментального БЛА организации гражданской или государственной авиации, при передаче судна за границу, осуществляется снятие такого БЛА с учета. Таким образом, в данных случаях для гражданского оборота экспериментальных БЛА помимо юридических фактов – сделок необходим административный акт – снятие БЛА с государственного учета.

Гражданский оборот серийных беспилотных воздушных судов, подлежащих учету без оформления и выдачи свидетельств о государственном учете, не требует каких-либо дополнительных юридических фактов, присущих обороту других видов экспериментальных БЛА, помимо гражданско-правовых сделок, оформляющих переход права собственности на такие БЛА. Можно сделать вывод о том, что серийные БЛА после прохождения летных испытаний приобретаются организациями гражданской авиации или закрепляются за субъектами-несобственниками в случае их перевода в государственную авиацию.

Серийные БЛА, проходящие летные испытания за пределами специальных зон, прилегающих к аэродрому (вертодрому) базирования организации – изготовителя воздушных судов, перегоняемые на другие базы и используемые для выполнения работ с целью завершения их производства и передачи заказчику, а также выполнения учебно-тренировочных и демонстрационных полетов, подлежат государственному учету с оформлением временного свидетельства о государственном учете (п. 44 Правил государственного учета воздушных судов

экспериментальной авиации). С учетом приведенных положений можно сделать вывод о том, что для правомерного осуществления правомочия пользования в целях испытания серийных БЛА за пределами аэродрома базирования производителя или специальных зон требуется юридический акт – административный акт федерального органа исполнительной власти (решение о постановке воздушного судна на государственный учет).

Кроме того, Порядком допуска к полетам экспериментальных воздушных судов[180] (приложение № 2 к приказу Минпромторга России от 26.09.2023 № 3624) предусматриваются ряд юридических фактов, необходимых для правомерного осуществления правомочия пользования такими БЛА, в том числе для совершения полетов. Порядком допуска к полетам экспериментальных воздушных судов предусмотрены различные юридические составы для допуска к испытательным полетам, в том числе для различных категорий экспериментальных беспилотных воздушных судов. Юридический состав, необходимый для правомерного осуществления правомочия пользования различными категориями экспериментальных БЛА, может включать юридические факты, указанные в п. 3, п. 4, пп. «б», «д» п. 9, пп. «б», «в», «г» п. 11, пп. «а», «г» п. 15, пп. «в», «г», «д» п. 18, пп. «а», «б» п. 20 указанного Порядка. Перечисленные юридические факты, образующие состав для правомерного осуществления правомочия пользования экспериментальными БЛА, могут исключаться или добавляться в состав в зависимости от того, судно какой категории проходит процедуру допуска к полету (пп. «а», «б», «в», «г», «д», «е» Порядка допуска к полетам экспериментальных воздушных судов). При образовании надлежащего юридического состава допуск к полету оформляется локальным актом организации-разработчика экспериментального БЛА (п. 10, 12, 17, 19, 21 Порядка допуска к полетам экспериментальных воздушных судов).

---

[180] Порядок допуска к полетам экспериментальных воздушных судов (утв. Приказом Минпромторга России от 26.09.2023 № 3624) // Официальный интернет-портал правовой информации URL: http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202312150015 (дата обращения: 01.03.2025). Далее – Порядок допуска к полетам экспериментальных воздушных судов.

В итоге, по результатам допуска к полетам экспериментальных воздушных судов, оформляется удостоверение о годности к полетам либо временное удостоверение о годности к полетам (п. 22 Порядка допуска к полетам экспериментальных воздушных судов). Выдача указанных удостоверений относится к разновидности юридических фактов – действий – административным актам.

В соответствии с п. 35 Правил допуска к полетам воздушных судов экспериментальной авиации на воздушное судно оформляется новое удостоверение о годности к полетам, в том числе при смене эксплуатанта воздушного судна. Таким образом, исходя из приведенной нормы можно сделать вывод о том, что для перехода права собственности на экспериментальный БЛА помимо совершения сделки по отчуждению необходимы проверка технического состояния и определения годности воздушного судна к полетам, выполнение облета воздушного судна, допуск воздушного судна к последующим полетам, совершение сделки по страхованию ответственности владельца перед третьими лицами.

Кроме того, для правомерного осуществления собственником или иным титульным владельцем экспериментального БЛА в целях выполнения первых испытательных и последующих испытательных полетов предусмотрены требования к внешнему пилоту[181].

---

[181] Кандидаты во внешние пилоты-испытатели беспилотного воздушного судна осваивают программы подготовки при условии их соответствия следующим требованиям: 1) высшее профессиональное образование; 2) стаж работы в должностях лиц летного и инженерного состава не менее 3-х лет; 3) годность к работе в качестве внешнего пилота-испытателя по состоянию здоровья. См.: Федеральные авиационные правила «Требования к специалистам согласно перечню специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации. Порядок подготовки специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации. Требования к порядку разработки, утверждения и содержанию программ подготовки специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации» (утв. приказом Минпромторга России от 20.04.2018 № 1570) // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: http://publication.pravo.gov.ru/document/0001201806050037 (дата обращения: 01.03.2025). См.: Федеральные авиационные правила проведения обязательной аттестации авиационного персонала экспериментальной авиации, выдачи свидетельств специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации и допуска специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации к деятельности (утв. приказом Минпромторга России от

Несоблюдение правил о государственном учете не влечет недействительности сделок, направленных на переход права собственности и обязательственных прав на экспериментальные БЛА. Вместе с тем, исполнение правил о государственном учете БЛА является необходимым условием для правомерного осуществления правомочия пользования такими БЛА. Выполнение полетов на экспериментальных БЛА, не учтенных в соответствии с Правилами государственного учета экспериментальных воздушных судов экспериментальной авиации, не допускается (п. 2).

Субъектами права собственности и иных вещных прав на экспериментальные БЛА являются публично-правовые образования, граждане и юридические лица. Указанные субъекты вправе заключать договоры на выполнение опытно-конструкторских работ, договоры подряда, купли-продажи, мены, аренды, подряда, хранения, страхования, воздушной перевозки в связи с созданием, приобретением, отчуждением, использованием, обеспечением сохранности и надлежащей эксплуатации БЛА экспериментального назначения. Предлагаем запретить передачу экспериментальных БЛА в залог в связи с высоким риском повреждения или гибели таких БЛА в ходе испытательных полетов.

В качестве особенности гражданско-правового режима экспериментальных БЛА нужно указать на то обстоятельство, что законодателем установлен сокращенный объем публично-правовых требований, которые нужно соблюсти для правомерного осуществления правомочия пользования таким БЛА. Исключено прохождение процедуры сертификации с целью установления соответствия летной годности в силу нецелесообразности разработки стандартной документации, направленной на регламентацию проектирования. Вместо процедуры сертификации экспериментального воздушного судна предусмотрена оценка методической готовности экспериментального БЛА, проводимая Методическим советом экспериментальной авиации по летным испытаниям при Минпромторге России либо методическим советом летно-испытательного подразделения

19.12.2017 № 4504) // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: http://publication.pravo.gov.ru/document/0001201804130002 (дата обращения: 28.04.2025).

организации экспериментальной авиации. Кроме того, приказом Минпромторга России от 27.03.2017 г. № 908 утвержден Перечень документов, которые должны иметь на борту экспериментальные воздушные суда - свидетельство о государственном учете экспериментального воздушного судна, удостоверение о годности к полетам либо временное удостоверение о годности к полетам и т.д.

Полагаем, что технические решения, воплощенные в БЛА экспериментального назначения, осуществляющие испытательные полеты, не могут быть квалифицированы в качестве объектов патентного права по следующим причинам. Несмотря на то, что при внесении изменений в конструкцию опытных, модифицированных и модернизированных БЛА могут быть применены какие-либо технические решения, отвечающие критериям новизны и изобретательского уровня, технические решения, воплощенные в БЛА экспериментального назначения, подлежат испытаниям, следовательно, у них отсутствует признак промышленной применимости. Техническое решение, воплощенное в каком-либо внутреннем компоненте, детали, узле, интегрированных в опытный, модифицированный или модернизированный экспериментальный БЛА, может оказаться не реализуемым на практике (неосуществимым). В доктрине под осуществлением понимается «не однократное достижение желаемого результата, а возможность его многократного получения»[182]. Технические решения, воплощенные во внутренних системах и модулях БЛА экспериментального назначения, которые проходят первые и последующие летные испытания, могут оказаться не подлежащими многократному применению. Опытные, модифицированные и модернизированные БЛА, совершающие полеты в ходе проведения летных испытаний, в которых воплощены технические решения в виде их внутренних компонентов, узлов и систем, например, могут оказаться неспособными к совершению полета. Либо в ходе выполнения первого и последующих испытательных полетов могут проявиться неисправности внутренних систем и модулей, в которых реализованы технические решения, что

[182] Рясенцев В.А. Советское изобретательское право: учебное пособие по специальному курсу. – М. : ВЮЗИ, 1976. С. 10.

будет препятствовать дальнейшей безопасной эксплуатации такого БЛА в воздушном пространстве. В данном случае можно говорить о том, что техническим решением, воплощенным во внутренних системах и модулях БЛА экспериментального назначения, не обеспечивается достижение обозначенного технического результата. Невозможность достижения технического результата, который предполагается обеспечить изобретением, делает такое техническое решение промышленно неприменимым. Кроме того, Требования к документам заявки на выдачу патента на изобретение[183] содержат указание на подтверждение экспериментальными данными или теоретическими обоснованиями примера осуществления изобретения (пп. 4 п. 53 Требований). Представляется, что пример осуществления изобретения в нашем случае должен подтверждаться экспериментальными данными, поскольку речь идет о безопасности полетов в воздушном пространстве. Полагаем, что осуществимость технического решения, примененного в БЛА экспериментального назначения, будет считаться подтвержденной экспериментальными данными после успешного прохождения всех летных испытаний и постановки внутренних систем и модулей, в которых воплощено изобретение, на серийное производство (введения их в гражданский оборот). До этого можно утверждать о применимости таких технических решений лишь в рамках летного эксперимента. Таким образом, обосновывается отсутствие признака промышленной применимости (п. 4 ст. 1350 ГК РФ) для технических решений, воплощенных в БЛА экспериментального назначения, и в связи с этим невозможность квалификации таких технических решений, реализуемых в БЛА экспериментального назначения, в качестве объектов патентного права.

[183] Утверждены приказом Минэкономразвития России от 21.02.2023 № 107 // Официальный интернет-портал правовой информации URL: http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202304180010 (дата обращения: 09.07.2025).

ГЛАВА 3. ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СУБЪЕКТОВ ВО ВНЕДОГОВОРНЫХ И ДОГОВОРНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВАХ В СВЯЗИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ, СОЗДАНИЕМ, ОБЕСПЕЧЕНИЕМ СОХРАННОСТИ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

§ 1. Деликтная ответственность за вред, причиненный беспилотными летательными аппаратами

Преимущественная среда функционирования БЛА с различными техническими характеристиками - воздушное пространство. Указанной средой определяется высокая вероятность наступления обстоятельств, которые могут повлечь за собой причинение вреда разной степени объектам, находящимся в воздухе, наземным объектам, жизни и здоровью граждан, окружающей природной среде. Обязательства по возмещению вреда жизни, здоровью и имуществу граждан, а также имуществу юридических лиц, публично-правовых образований, в основном регулируются нормами главы 59 ГК РФ («Обязательства вследствие причинения вреда»).

Технические характеристики - принцип полета, форм-фактор, тип двигательной установки, направление взлета или посадки, тип взлета, тип посадки, топливная система – не создают какие-либо особые основания для наступления деликтной ответственности. Но значения максимальной взлетной массы принимаются во внимание для признания БЛА источником повышенной опасности. Пилотирование БЛА программой для ЭВМ или технологией искусственного интеллекта могут влиять на выбор субъекта деликтной ответственности. Назначение БЛА – род выполняемых задач – обусловливает некоторые условия деликтной ответственности.

Является актуальным вопрос о признании БЛА источником повышенной опасности. Нормативное понятие источника повышенной опасности (ст. 1079 ГК РФ, абз. 2 п. 18 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина»[184]) содержит указание на два признака источника повышенной опасности: 1) невозможность полного контроля источника повышенной опасности со стороны человека; 2) создание повышенной опасности для окружающих. При конструировании нормы ст. 1079 ГК РФ, законодатель использовал концепцию источника повышенной опасности как деятельности[185]. Между тем, полагаем возможным рассмотрение вопроса о признании БЛА источником повышенной опасности с позиции концепции источника повышенной опасности как предмета материального мира[186].

Отвечая на вопрос, можно ли признать деятельность по эксплуатации БЛА источником повышенной опасности, нужно исходить из следующего. Деятельность субъектов по эксплуатации источников повышенной опасности сама по себе не создает повышенной опасности, такая деятельность только связана с источником повышенной опасности, в процессе функционирования которого проявляются свойства повышенной опасности. Повышенная опасность исходит от источника повышенной опасности – предмета материального мира – беспилотного летательного аппарата в ходе его функционирования – совершения полета. Несмотря на то, что предмет материального мира, признаваемый источником повышенной опасности, создается человеком, он находится под воздействием законов природы, например, полет БЛА подчиняется законам механики, что обусловливает неподконтрольность БЛА человеку. Между тем, предполагается,

---

[184] Российская газета. 2010. № 24.

[185] Антимонов Б.С. Гражданская ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности. – М. : Госюриздат, 1952. С. 293.

[186] Красавчиков О.А. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности / Категории науки гражданского права: избранные труды в 2 т. / О.А. Красавчиков. – 3-е изд., испр. и доп. / Том. 2. – М. : Статут, 2023. С. 317.

что действия гражданина находятся под его полным контролем, за исключением тех случаев, когда гражданин является недееспособным вследствие психического заболевания. Указанная совокупность обстоятельств указывает на необходимость разграничения деятельности субъектов гражданского права и источников (предметов) повышенной опасности. Таким образом, деятельность по эксплуатации БЛА не может быть признана источником повышенной опасности. Если рассматривать понятие источника повышенной опасности как деятельности субъектов гражданского права, то будет неправильным ставить вопрос о владельце источника повышенной опасности, так как деятельность в данном случае отождествляется с источником повышенной опасности.

Правоведами указываются следующие признаки источника повышенной опасности. Во-первых, неподконтрольность или неполная подконтрольность человеку источника повышенной опасности, проявляющаяся при его использовании[187]. Неподконтрольность или неполная подконтрольность обусловливает случайный характер причинения вреда[188]. Во-вторых, повышенная опасность, которая выражается в особой вредоносности источника повышенной опасности, при неправильном взаимодействии с которым имуществу или человеку неизбежно причиняется вред, что обусловлено свойствами таких объекта (мощностью, высотой, тяжелым весом)[189].

Оценивая БЛА на предмет соответствия критерию неподконтрольности или неполной подконтрольности человеку, можно прийти к следующему. БЛА, выполняющий полет под управлением или контролем внешнего пилота, является в неполной мере контролируемым в силу его перемещения в воздушном пространстве, а также в силу дистанционного характера управления. Выделяют несколько типов управления БЛА с помощью станции внешнего пилота. «Прямое управление предполагает создание управляющего воздействия, аналогичного

---

[187] Белякова А.М. Гражданско-правовая ответственность за причинение вреда. Теория и практика. – М. : Изд-во Моск. ун-та, 1986. С. 110-111.
[188] Болдинов В.М. Ответственность за причинение вреда источником повышенной опасности. дис. … канд. юрид. наук. Иркутск, 2000. С. 22.
[189] Там же.

перемещению ручки управления, педалей управления рулем поворота и рычага управления двигателем для приведения в движение рулевых поверхностей, установки режима мощности или задействования автопилота» (абз. 2 п. 6.1 ГОСТ Р 59519-2021). Полагаем, что прямое управление в силу осуществления управляющего воздействия на органы управления БЛА обеспечивает наибольший контроль со стороны внешнего пилота в ходе полета. Однако в силу дистанционного характера управления полный контроль над БЛА в процессе прямого управления установить невозможно. Прямое управление применимо в тех случаях, когда БЛА находится в пределах прямой видимости, т.е. в условиях, когда внешний пилот поддерживает непосредственный бесприборный визуальный контакт с пилотируемым БЛА (абз. 11 п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства РФ). Условия визуального полета также способствуют увеличению степени контроля над БЛА в процессе его эксплуатации.

Управление с помощью автопилота предусматривает отправку внешним пилотом управляющего сигнала на автопилот, который может изменять скорость, высоту, курс и вертикальную скорость полета БЛА (абз. 3 п. 6.1 ГОСТ Р 59519-2021). При данном типе управления степень контроля над БЛА меньше, чем в предыдущем случае, в силу отсутствия управляющего воздействия на органы управления.

В процессе управления с помощью точек пути изменение маршрута, предусмотренного планом полета, происходит посредством ввода точек пути или удаления данных из запрограммированного плана полета (абз. 4 п. 6.1 ГОСТ Р 59519-2021). Вместе с тем изменение курса полета, вертикальной скорости, высоты предоставляется вычислительному устройству БЛА. Таким образом, управление с помощью точек пути предполагает наименьшую степень вмешательства человека (внешнего пилота) в управление полетом БЛА.

Второй и третий типы управления наиболее применимы в условиях полета по приборам, т.е. за пределами прямой видимости, когда внешний пилот определяет местонахождение и пространственное положение воздушного судна по пилотажным и навигационным приборам (п. 3.1.11 ГОСТ Р 59517-2021). Все

вышеуказанные типы управления объединяет дистанционный характер управления БЛА, на полет которого оказывает влияние не только действия внешнего пилота, но и иные факторы окружающей среды, которые уменьшают степень управляющего воздействия внешнего пилота над БЛА в воздушном пространстве.

Юристы выделяют следующие факторы, под влиянием которых ослабевает контроль над БЛА: 1) сбои в системах аппарата; 2) автономность полета; 3) турбулентность атмосферы; 4) отличие рельефа местности или искусственных сооружений; 5) объем топлива[190]. Вместе с тем, следует указать на такие полетные и навигационные данные, которые могут выводиться по запросу внешнего экипажа на устройства отображения информации станции внешнего пилота: 1) параметры силовой установки, в том числе количество и расход топлива, параметры работы каждого двигателя БЛА (п. 4.4.5.1 ГОСТ Р 59520-2021); 2) направление и скорость ветра на высоте полета (п. 4.4.3.2 ГОСТ Р 59520-2021); 3) состояние навигационных систем (п. 4.4.3.2 ГОСТ Р 59520-2021); 4) аварийные индикации и предупреждения, которые или сообщают об опасности и требуют немедленных действий по предотвращению (пп. «а» п. 4.4.9 ГОСТ Р 59520-2021), или сигнализируют об усложнении ситуации и требуют корректующих действий или сообщают о необходимости действий, предотвращающих опасность в ближайшее время (пп. «б» п. 4.4.9 ГОСТ Р 59520-2021), либо отображают штатную работу систем и устройств БЛА (пп. «в» п. 4.4.9 ГОСТ Р 59520-2021); 5) иные данные о работе отдельных компонентов и систем БЛА (п.п. 4.4.11 -4.4.20 ГОСТ Р 59520-2021). Таким образом, устройства отображения информации параметров полета БЛА и данных о работе систем БЛА обеспечивают контроль внешнего пилота в ходе выполнения полета. С учетом изложенного выражаем несогласие с тем, что сбои в системах БЛА, турбулентность атмосферы, отличие рельефа местности или искусственных сооружений, объем топлива уменьшают человеческий контроль над БЛА, поскольку данные факторы либо возможность их наступления отображаются на устройствах вывода информации. Кроме того, на устройства отображения

[190] Зарапина Л.В., Ульянова М.В. Беспилотный летательный аппарат как источник повышенной опасности // Российское правосудие. 2022. № 6. С. 37.

информации постоянно выводятся следующие полетные и навигационные данные: «1) воздушная скорость; 2) барометрическая высота и связанные с ней установки высотометра; 3) текущий курс полета; 4) реальная траектория полета; 5) положение БЛА на карте с уровнем детализации, гарантирующем безопасный полет» (п. 4.4.3.1 ГОСТ Р 59520-2021). Таким образом, внешний пилот может контролировать автономный полет БЛА с помощью устройств отображения информации о полетных и навигационных данных. Полагаем, что в результате действия названных факторов (сбои в системах аппарата; автономность полета; турбулентность атмосферы; отличие рельефа местности или искусственных сооружений; объем топлива) внешний пилот может утратить управление БЛА. Вместе с тем с потерей управления БЛА контроль как наблюдение за функционированием БЛА может быть сохранен в силу работы устройств отображения информации полетных и навигационных данных. В случае с БЛА под неполной подконтрольностью или неподконтрольностью источника повышенной опасности следует понимать высокую вероятность потери управляемости БЛА как в результате действия факторов окружающей среды (воздушного пространства), так и в результате действия внутренних факторов – поломки внутренних систем и модулей БЛА.

Давая оценку на предмет соответствия признаку неподконтрольности или неполной подконтрольности человеку БЛА, полет которого выполняется под управлением программы для ЭВМ или технологии искусственного интеллекта, нужно указать на следующие обстоятельства. Автономное воздушное судно не предусматривает вмешательство внешнего пилота в управление полетом. Вместе с тем, автономное воздушное судно перемещается в воздушном пространстве на основании плана полета (п. 52 Федеральных правил использования воздушного пространства РФ). План полета загружается в автопилот автономного воздушного судна. Невмешательство внешнего пилота в полет автономного воздушного суда исключает осуществление прямого управления, управления с помощью автопилота, управления с помощью графического интерфейса, в котором отмечаются точки маршрута полета, что исключает управляемость БЛА. Вместе с

тем, контроль со стороны внешнего пилота остается в силу наличия устройств отображения информации о параметрах полета и навигационной информации (4.4.3 ГОСТ 59520-2021). Контроль предлагает восприятие (сбор данных) внешним пилотом информации, поступающих с устройств отображения информации, анализ поступивших данных, дальнейшее прогнозирование ситуации в ходе полета. В результате сбора данных, их анализа и дальнейшего прогнозирования работы систем БЛА и хода полета внешний пилот принимает решение о вовлечении либо о невмешательстве в процесс управления БЛА. Впоследствии внешний пилот переключает либо не переключает на себя управление автономным воздушным судном. Выполнение полета автономным БЛА в соответствии с загруженным в автопилот или вычислительное устройство планом полета, возможность вмешательства в полет внешнего пилота ставят под сомнение полную автономность таких БЛА.

Вместе с тем неполная подконтрольность таких БЛА не оспаривается. В случае с автономным воздушным судном, управляемым в полете программой для ЭВМ, под неполной подконтрольностью понимается возможность утраты беспилотным летательным аппаратом управляемости в силу функционирования программы для ЭВМ, которая управляет аппаратом в ходе выполнения полета, за исключением нештатных ситуаций, когда требуется вмешательство внешнего пилота в управление полетом.

Автономный БЛА, управляемый технологией искусственного интеллекта, отличается еще большей степенью неподконтрольности человеку. Если программа для ЭВМ осуществляет управление полетом по заранее написанному алгоритму, то искусственный интеллект не следует заранее предусмотренному алгоритму, он предназначен для самостоятельного поиска решений в ходе выполнения полета[191].

[191] Напротив, Л.Ю. Василевская утверждает, что «искусственный интеллект» как исполняемая программа действует по определенной заданной последовательности, предусмотренной программистом», а также указывает на его неспособность «самостоятельно принимать решения в случае возникновения задачи-проблемы, зависящей от множества переменных факторов…». См.: Василевская Л.Ю., Подузова Е.Б., Тасалов Ф.А. Цифровизация гражданского оборота: правовая характеристика «искусственного интеллекта» и «цифровых субъектов» (цивилистическое исследование) : монография : в 5 т. Т. III / отв. ред. Л.Ю. Василевская. – М.:

Предполагается, что в силу осуществления искусственным интеллектом поиска решений без заранее заданного алгоритма и исполнения данных решений, впоследствии вмешательство внешнего пилота в управление полетом не будет предусматриваться и при нештатных ситуациях. Однако текущий уровень развития технологий искусственного интеллекта все-таки не исключает передачу управления полетом внешнему пилоту. Не допускается делегирование системам искусственного интеллекта ответственного нравственного выбора (в том числе принятие любых решений способных оказать влияние на жизнь и здоровье человека) (пп. «е» 51 (9) Национальной стратегии развития искусственного интеллекта на период до 2030 года). Управление с учетом физических процессов, происходящих с объектом, в том числе управление движением воздушного и наземного транспорта (п. 81 Критериев определения принадлежности проектов к проектам в сфере искусственного интеллекта[192]), динамическое адаптивное управление и ориентация отдельного объекта в сложных или недетерминированных условиях (п. 82 указанных Критериев), централизованное управление группой (роем) объектов (п. 83 указанных Критериев), децентрализованное управление группой (роем) однородных объектов (п. 84 указанных Критериев), децентрализованное управление группой (роем) неоднородных объектов (п. 85 указанных Критериев), применимые к беспилотным технологиям, относятся к перспективным методам искусственного интеллекта (пп. «в» п. 5 Национальной стратегии развития искусственного интеллекта на период до 2030 года). Следовательно, полная автономность полета БЛА, управляемых технологией искусственного интеллекта, в настоящее время не достижима. Помимо вмешательства внешнего пилота в управление такого БЛА, предполагается осуществление контроля над полетом в виде мониторинга за

Проспект, 2021. С. 47 (автор § 2 главы 1 – Л.Ю. Василевская). В рамках настоящего исследования мы исходим из нормативного определения искусственного интеллекта, данного в Национальной стратегии развития искусственного интеллекта на период до 2030 года.

[192] Критерии определения принадлежности проектов к проектам в сфере искусственного интеллекта (утв. Приказом Министерства экономического развития Российской Федерации от 29.06.2021 № 392) // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202107290008 (дата обращения: 01.03.2025).

параметрами полета и навигационными данными, отображающимися на устройствах вывода информации станции внешнего пилота. Вместе с тем, неполная подконтрольность автономного БЛА под управлением технологии искусственного интеллекта не подвергается сомнению. В данном случае под неполной подконтрольностью понимается утрата БЛА управляемости в силу осуществления управления полетом технологией искусственного интеллекта, за исключением нештатных ситуаций, когда происходит вмешательство внешнего пилота в управление БЛА.

Рассмотрим БЛА на предмет соответствия признаку повышенной опасности. О.А. Красавчиков выделял в подгруппе транспортно-механических источников повышенной опасности воздушно-транспортные средства в силу того, что преимущественная среда функционирования воздушно-транспортных средств – воздушное пространство обусловливает куда большую опасность наступления вреда, чем использование иных видов земного или водного транспорта[193]. Перемещение воздушно-транспортного средства в воздушном пространстве обусловлено механической энергией, получаемой за счет работы газотурбинного двигателя, двигателя внутреннего сгорания. При прекращении работы двигателей воздушно-транспортное средство резко снижает скорость, уменьшается подъемная сила, которая удерживает воздушное судно в воздухе. С исчерпанием подъемной силы воздушное судно «превращается в физическое тело со значительным запасом потенциальной энергии, которая бросает судно с большой силой на землю»[194]. Такое обоснование свойства повышенной опасности воздушно-транспортного средства применимо к БЛА в силу одинаковой среды функционирования. БЛА в силу своих конструктивных особенностей не предполагает нахождение на его борту летного и кабинного экипажа, поэтому беспилотное воздушное судно обладает меньшей массой в сравнении с пилотируемым воздушным судном. Перемещение БЛА в воздухе может происходить как за счет энергии, вырабатываемой газотурбинным двигателем или двигателем внутреннего

[193] Красавчиков О.А. Указ. соч. С. 333.
[194] Красавчиков О.А. Указ соч. С. 334.

сгорания, так и за счет энергии, получаемой от работы электрического двигателя, который обладает меньшей мощностью. Поэтому при решении вопроса о наличии у БЛА свойства повышенной опасности нужно принимать во внимание значения максимальной взлетной массы, скорость перемещения в воздухе, мощность силовой установки аппарата. Значения максимальной взлетной массы БЛА и скорость перемещения учитывается при расчете кинетической энергии БЛА, что позволяет разрешить вопрос о степени вреда в результате взаимодействия источников повышенной опасности – столкновении БЛА с другим воздушным судном или иным объектом, перемещающимся в воздушном пространстве. В тех случаях, когда необходимо рассчитать потенциальную энергию, например, при падении БЛА в результате поломки двигателей, следует учитывать высоту полета, с которой произошло падение, поскольку при падении физических тел с большой высоты их скорость увеличивается из-за действия силы тяжести.

В рамках рассмотрения свойства повышенной опасности БЛА следует указать на то, что БЛА гражданского назначения, максимальная взлетная масса которых колеблется в пределах свыше 0,15 кг до 30 кг, подлежат государственному учету с присвоением учетного номера (Правила государственного учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,15 килограмма до 30 килограммов). Экспериментальные БЛА подлежат государственному учету (п. 3 ст. 33 ВК РФ). БЛА гражданского назначения свыше 30 кг подлежат государственной регистрации с внесением в Государственный реестр гражданских воздушных судов сведений о беспилотном воздушном судне, в том числе указывается серийный (идентификационный) номер воздушного судна, сведения о собственнике воздушного суда (п. 9, п. 10 Правил государственной регистрации гражданских воздушных судов в Российской Федерации). БЛА военного и специального назначения подлежат государственной регистрации с внесением сведений о них в государственный реестр государственных воздушных судов Российской Федерации. Одной из целей государственной регистрации и учета указанных категорий беспилотных воздушных судов, помимо регулирования обращения воздушных судов между субъектами гражданского оборота, является

установление надлежащего субъекта ответственности за вред, причиненный такими БЛА. В силу приведенных положений можно предположить, что законодатель, введя государственный учет и государственную регистрацию указанных категорий БЛА, тем самым указал на их повышенную опасность. Между тем, суды первой, апелляционной и кассационной инстанции в деле 2-1833/2019, рассмотрев исковые требования общества с ограниченной ответственностью «Технопарк «Сколково» к В.Р., Акционерному обществу «АльфаСтрахования» о возмещении материального ущерба в результате столкновения квадрокоптера «DJI4 PHANTON pro plus» с торцевой частью корпуса «В» здания «Технопарк» и последующего повреждения 8-ми элементов фасадного остекления здания, не признали указанный БЛА источником повышенной опасности, применив общую норму, ст. 1064 ГК РФ. В свою очередь, истец в своих требованиях указывал на то, что квадрокоптер «DJ4 PHANTON pro plus» исходя из его технических характеристик (вес, скорость движения, способность подниматься на высоту 500 м) является источником повышенной опасности[195]. Квадрокоптер «DJ4 PHANTON pro plus», оснащенный камерой, относится к категории БЛА гражданского назначения, его взлетная масса достигает 1388 г. В другом деле Истец – Новосибирский транспортный прокурор указал в исковых требованиях, что БЛА – квадрокоптер, оснащенный целевой нагрузкой – подвесом для камеры, массой 1 кг, перемещающийся в воздушном пространстве за счет работы винтов, вращаемых электродвигателями, является источником повышенной опасности. Новосибирский областной суд не дал какую-либо оценку указанному доводу[196]. С учетом изложенного, признание того или иного БЛА гражданского назначения источником повышенной опасности осуществляется в каждом конкретном случае судом.

---

[195] Определение Второго кассационного суда общей юрисдикции от 10.11.2020 по делу № 88-22946/2020 // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

[196] Апелляционное определение Новосибирского областного суда от 08.09.2016 по делу № 33-8836/2016 // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

При решении вопроса о свойстве повышенной опасности БЛА военного назначения следует учитывать конкретные военные задачи, выполняемые БЛА. В том случае если БЛА военного назначения предназначен для поражения живой силы, техники, сооружений и других объектов противника (п. 3 Положения о лицензировании разработки, производства, испытания, установки, монтажа, технического обслуживания, ремонта, утилизации и реализации вооружения и военной техники, разработки, производства, испытания, хранения, реализации и утилизации боеприпасов), соответственно оснащен целевой нагрузкой – боеприпасами, такой БЛА имеет свойство повышенной опасности для окружающих. В том случае, когда БЛА военного назначения по выполняемым задачам относится к военной технике, предназначенной для боевого (например, разведывательный БЛА), технического и тылового обеспечения деятельности и обучения Вооруженных сил, то его повышенная опасность определяется исходя из технических характеристик – максимальная взлетная масса, максимальные значения скорости движения, предельное значение высоты полета, мощность двигателей. В отечественной судебной практике пока не высказана какая-либо позиция на этот счет. Например, Четвертый кассационный суд общей юрисдикции указал, что БЛА военного назначения, собственником которого является Министерство обороны Российской Федерации, упавший рядом с домовладением истца, является источником повышенной опасности[197]. Однако каких-либо технических характеристик БЛА в определении раскрыто не было.

В этой связи следует обратить внимание на пп. «а» п. 4.2 Приложения IX «Основные требования, предъявляемые к беспилотным летательным аппаратам» к Регламенту Европейского парламента и Совета Европейского Союза № 2018/1139, в соответствии с которым устанавливается регистрация операторов (внешних пилотов) беспилотных летательных аппаратов, которые при столкновении могут передать человеку кинетическую энергию свыше 80 Дж. Полагаем, что указанное

[197] Определение Четвертого кассационного суда общей юрисдикции от 28.05.2024 по делу № 88-15532/2024 // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

свойство аппарата может быть учтено при признании его источником повышенной опасности.

Определение повышенной опасности экспериментальных БЛА также может быть осуществимо с учетом указанных технических характеристик. Вместе с тем, предполагаем, что такие виды экспериментальных БЛА, как опытные, модифицированные, модернизированные БЛА, проходящие испытания серийные воздушные суда могут отличаться большей степенью неподконтрольности человеку и вредоносности в связи с тем, что технические решения в основе таких экспериментальных БЛА несовершенны и подлежат летным испытаниям.

Полагаем нецелесообразным дополнять норму п.1 ст. 1079 ГК РФ указанием на БЛА, поскольку исходя из технических характеристик (взлетная масса, скорость движения, предельная высота полета) БЛА может быть и не признан источником повышенной опасности. Разделяем мнение Ли Ч. и Менга С., которые высказались против включения БТС в перечень источников повышенной опасности, поскольку перечень является примерным, а не исчерпывающим[198]. Полагаем, что сказанное должно быть применимо и к БЛА как разновидности автономных и беспилотных объектов.

Полагаем, что в целях определения повышенной опасности БЛА для признания БЛА источником повышенной опасности или не признания его таковым, следует основываться на том, что БЛА подчиняется законам физики, его повышенная опасность определяется запасом кинетической энергии при столкновении с другими объектами или запасом потенциальной энергии при его падении. Кинетическая энергия при поступательном движении ($E_к$) равна ½ mv^2, где m – масса тела, а v – скорость его движения. При столкновении БЛА передает кинетическую энергию другому предмету материального мира (воздушному судну или иному материальному объекту, перемещающемуся в воздушном пространстве), в результате чего происходит деформация столкнувшихся объектов. Таким образом, количеством передаваемой кинетической энергии можно

[198] Ли Ч., Менг С. Внедоговорная ответственность за вред, причиненный беспилотными транспортными средствами // Закон. 2020. № 3. С. 54.

определить силу удара, следовательно, степень повышенной опасности БЛА. С учетом приведенной формулы расчета кинетической энергии ($E_к$), кинетическая энергия зависит от массы и скорости БЛА, которую он развил в момент столкновения с другим объектом. Вместе с тем, скорость и масса в формуле расчета кинетической энергии ($E_к$) являются переменными величинами. Одинаковое количество кинетической энергии могут передать при столкновении БЛА с меньшей массой, двигающийся в воздухе с более высокой скоростью, и БЛА с большей массой, летящий с более низкой скоростью. Поэтому при определении повышенной опасности БЛА в целях квалификации БЛА как источника повышенной опасности, следует исходить из значений взлетной массы и скорости, с учетом которых можно рассчитать запас кинетической энергии аппарата. При падении беспилотного летательного аппарата с неисправными двигателями, для определения силы удара о земную поверхность или наземный объект следует использовать формулу расчета потенциальной энергии $E_п = mgh$, где – m – масса падающего БЛА, g –ускорение свободного падения (на Земле полагается равным 9,8 м/с^2), h – высота падения БЛА. Таким образом, сила удара беспилотного летательного аппарата при падении зависит от набранной высоты при полете, с которой БЛА начал совершать падение, и от взлетной массы БЛА.

Таким образом, мы приходим к выводу о том, что каждый БЛА при совершении полета проявляет признак неподконтрольности человеку в силу перемещения в воздушном пространстве и дистанционного характера пилотирования (т.е. пилотирование осуществляется удаленно от БЛА). Тот или иной тип управления не обусловливает наличие или отсутствие у БЛА признака неподконтрольности человеку. Между тем, в силу того, что БЛА могут обладать различной взлетной массой и развивать разную скорость при перемещении в воздушном пространстве, запас кинетической энергии, количество которой обусловливает степень повышенной опасности БЛА, различается. Также вследствие того, что БЛА могут набирать разную высоту при совершении полета и обладать разной взлетной массой, то запас потенциальной энергии, и, соответственно, сила удара при падении будут разными. Следовательно, при

квалификации БЛА в качестве источника повышенной опасности следует учитывать взлетную массу БЛА, предельные значения развиваемой им скорости и набираемой высоты. Таким образом, не каждый БЛА можно признать источником повышенной опасности в силу того, что значения взлетной массы аппарата, максимальные значения развиваемой скорости и набираемой высоты могут быть недостаточны для причинения существенного вреда иным объектам, перемещающимся в воздухе или находящимся на земле.

Если вред третьим лицам причинен беспилотным летательным аппаратом, который отвечает признакам источника повышенной опасности, то должником в обязательстве из причинения вреда будет являться собственник или иной титульный владелец БЛА (гражданин, индивидуальный предприниматель, коммерческая или некоммерческая организация, публично-правовое образование). Таким образом, владельцами источника повышенной опасности в данном случае признаются вышеуказанные субъекты гражданского права, которым БЛА-источник повышенной опасности принадлежит на праве собственности или ином законном основании.

Вместе с тем, как отмечалось юристами[199], владение источником повышенной опасности, в силу ст. 1079 ГК РФ, предполагает не только физическое обладание им, но и его эксплуатацию, и управление им. В связи с этим возникает вопрос о том, следует ли признавать владельца автономного БЛА ответственным за причинение вреда в порядке ст. 1079 ГК РФ, поскольку в рассматриваемом случае осуществляется только контроль за полетом. В данном случае обязанности законного владельца либо лица, которое уполномочено владельцем осуществлять контроль за полетом автономного БЛА, состоят в определении и изменении маршрута полета автономного БЛА, активации и деактивации БЛА, сборе полетной и навигационной информации в ходе совершения полета. На аналогичные функции оператора БТС указывала Т.Н. Иванова[200]. Данные функции явились основанием

[199] Ли Ч., Менг С. Указ. соч. С. 53.

[200] Иванова Т.Н. Основания освобождения от ответственности за вред, причиненный высокоавтоматизированным транспортным средством // Гражданское право. 2025. № 1. С. 35.

для признания оператора ответственным за причинение вреда беспилотным транспортным средством в тех случаях, когда между действиями оператора и возникшим ущербом устанавливалась причинная связь[201].

Применительно к ВАТС исследователи выделили несколько подходов к определению субъекта деликтной ответственности за вред, причиненный автоматизированным транспортным средством. Первый подход основывается на строгой ответственности владельца ВАТС, во втором подходе ответственность возлагается на производителя автономной системы вождения[202]. Выделяется третий подход, который состоит в распределении ответственности в зависимости от уровня автономности: «Ответственность за ДТП с участием самоуправляемого автомобиля может существенно различаться в зависимости от уровня автономности, задействованного в аварии. А во многих ситуациях ответственность может лежать не только на одной стороне»[203]. Учеными отмечается, что с появлением системы автоматического вождения в структуре причин причинения вреда высокоавтоматизированным транспортным средством «первоочередное значение могут получить сбои в работе оборудования и программного обеспечения»[204]. Ученые выступают за применение второго подхода в рамках регулирования отношений по эксплуатации ВАТС в силу квалификации автономной системы вождения, программного обеспечения в качестве источников повышенной опасности[205]. Выражаем несогласие с признанием программного обеспечения в качестве источника повышенной опасности, поскольку программа для ЭВМ является по своей сущности идеальным объектом, физически не осязаемым, не имеющим пространственных характеристик, следовательно, не

---

[201] Иванова Т.Н. Указ соч. С. 35.

[202] Гребенкина И.А., Гребенкина С.А. Беспилотные транспортные средства: гражданско-правовые аспекты деликтной ответственности // Законы России: опыт, анализ, практика. 2022. № 2. С. 86.

[203] Нестеров Е.А., Чеботарев В.Е. Беспилотные такси: векторы правового регулирования в вопросах распределения ответственности при ДТП // Транспортное право. 2025. № 2. С. 18.

[204] Землин А.И., Матвеева М.А., Гоц Е.В. Актуальные проблемы правового обеспечения эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств // Право и государство: теория и практика. 2023. № 9 (225). С. 189.

[205] Гребенкина И.А., Гребенкина С.А. Указ соч. С. 86.

способным причинить вред имуществу и третьим лицам. В то время как ВАТС, в который внедрена автономная система управления, является предметом материального мира, обладающим массой, движущимся в пространстве с определенной скоростью, следовательно, способным причинить вред третьим лицам. Таким образом, целесообразно признавать источником повышенной опасности не автономную систему вождения и (или) программное обеспечение, а ВАТС, оснащенный автономной системой вождения и (или) программным обеспечением. В этой связи также следует указать на положения Национальной стратегии развития искусственного интеллекта на период до 2030 года. Ответственность за все последствия работы систем искусственного интеллекта возлагается на физическое или юридическое лицо, признаваемое субъектом ответственности в соответствии с законодательством Российской Федерации (пп. «е» п. 51 (9). С учетом изложенного полагаем возможным признание владельца автономного БЛА или лица, уполномоченного владельцем на осуществление контроля за полетом автономного БЛА, субъектами деликтной ответственности как в случаях, когда неисполнение ими данных обязанностей по маршрутизации и диспетчеризации повлекло причинение беспилотным летательным аппаратом вреда личности граждан и имуществу юридических лиц, так и независимо от неисполнения каких-либо обязанностей в соответствии со ст. 1079 ГК РФ.

Кроме того, субсидиарными должниками в обязательстве из причинения вреда могут являться: 1) попечители несовершеннолетнего причинителя вреда в возрасте от 14 до 18 лет в случае недостаточности его имущества для возмещения ущерба потерпевшим (ст. 1074 ГК РФ); 2) законные представители малолетнего причинителя вреда в возрасте от 6 до 14 лет (п. 3 ст. 28 ГК РФ); 3) опекуны недееспособного гражданина; 4) собственник имущества унитарной некоммерческой организации (абз. 3 п. 6 ст. 123.22 ГК РФ).

Субъектом регрессной ответственности в случае причинения вреда беспилотным летательным аппаратом, являющимся источником повышенной опасности, признается лицо, осуществлявшее дистанционное пилотирование таким БЛА в момент совершения гражданско-правового деликта – внешний пилот. При

этом следует указать на то, что внешний пилот, управляя БЛА, исполнял свои трудовые (служебные, должностные) обязанности на основании заключенного трудового договора (служебного контракта) с собственником или иным владельцем БЛА либо действовал по заданию и под контролем собственника или иного титульного владельца в рамках гражданско-правового договора (п. 1 ст. 1068 ГК РФ, п. 9 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1). В том случае, когда внешний пилот в момент причинения вреда являлся работником собственника БЛА, деликтная ответственность пилота наступает по правилам ст. 1081 ГК РФ, ст. 233, ст. 238 Трудового кодекса РФ[206]. Когда внешний пилот в момент совершения деликта являлся стороной гражданско-правового договора с собственником БЛА, обязанным к оказанию услуг по пилотированию, то регрессная ответственность пилота возникает в соответствии со ст. 1081 ГК РФ. В том случае, когда внешний пилот и собственник совпадают в одном лице, то регрессная ответственность исключается, наступает деликтная ответственность лица, пилотировавшего БЛА-источник повышенной опасности в момент причинения вреда.

Когда БЛА не является источником повышенной опасности, должником в обязательстве из причинения вреда признается либо собственник или иной титульный владелец такого БЛА, либо внешний пилот. Надлежащий должник определяется в зависимости от того, совпадают ли собственник (или титульный владелец) и внешний пилот БЛА в одном лице, от наличия трудовых или гражданско-правовых отношений между ними, а также от противоправности и вины (ст. 1064 ГК РФ). Если надлежащим должником признается собственник или титульный владелец, который одновременно не является внешним пилотом БЛА, то в данном случае субъектом регрессной ответственности будет являться внешний пилот. Следует указать, что в том случае, если внешний пилот докажет отсутствие своей вины, то внешний пилот освобождается от регрессной ответственности. Если причиненный вред возник не в результате противоправного поведения внешнего

[206] СЗ РФ. 2002. № 1 (ч.1). Ст. 3.

пилота, например, нарушения общих Правил использования воздушного пространства Российской Федерации, так и специальных правил выполнения полета воздушными судами государственной или экспериментальной авиации, либо в результате противоправного бездействия владельца БЛА, который не исполнил обязанность по проверке летной годности судна, то регрессная ответственность исключается.

Если вред личности гражданина или имуществу юридического лица причиняется автономным БЛА, то субъектом регрессной ответственности может являться внешний пилот автономного БЛА, поскольку контроль внешнего пилота за полетом такого БЛА сохраняется. Субъектом регрессной ответственности может быть признан также разработчик программы для ЭВМ или технологии искусственного интеллекта, под управлением которых находился БЛА в момент совершения гражданско-правового деликта, если ошибки в программе для ЭВМ или ошибки в технологии искусственного интеллекта повлекли неисправность БЛА, в результате чего возникло авиационное происшествие, и, как следствие, причинение вреда потерпевшему лицу. В этой связи следует указать на ранее предложенную нами обязательную государственную регистрацию программ для ЭВМ, под управлением которых совершается полет БЛА. Сведения о государственной регистрации программы для ЭВМ содержат указание на автора программы или на иного правообладателя, в случае создания такой программы как служебного произведения, что упрощает установление субъекта регрессной ответственности. Е.В. Вавилин, рассматривая вопрос ответственности за причинение вреда беспилотным транспортным средством, предлагает обязать к возмещению причиненного вреда должностных лиц и организации, на которые возложено обеспечение соответствующего качества дорожно-транспортной инфраструктуры[207], а также оператора транспортной инфраструктуры[208].

---

[207] Вавилин Е.В. Ответственность за вред, причиненный беспилотным транспортным средством // Хозяйство и право. 2023. № 10. С. 9-10.

[208] Вавилин Е.В. Безопасное использование высокоавтоматизированных (беспилотных) транспортных средств: правовые гарантии // Хозяйство и право. 2024. № 1. С. 11.

Предложение обосновано в связи с участием БТС в едином дорожном движении, наряду с пилотируемыми транспортными средствами. Вместе с тем, полагаем, что будет излишним по аналогии обязывать к возмещению вреда должностных лиц, ответственных за организацию воздушного движения, поскольку в целях предупреждения авиационных происшествий с участием БЛА предусмотрен ряд мер: 1) установление местного и временного режима использования воздушного пространства, запрещающих использование воздушного пространства другим эксплуатантам, кроме тех лиц, в интересах которых установлены режимы; 2) выполнение полетов при наличии плана полета и разрешения органов Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации; 3) боковое и вертикальное эшелонирование, предусматривающее рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по расстоянию или по высоте на установленные интервалы.

Субъектом деликтной ответственности может быть признан подрядчик или продавец, передавший гражданину, который является заказчиком или покупателем, результат работ – БЛА с недостатками в том случае, когда БЛА приобретается в потребительских целях (ст. 1095 ГК РФ).

Вместе с тем, в связи с внедрением в БЛА программного обеспечения и (или) технологии искусственного интеллекта, обеспечивающих автономный полет БЛА в воздушном пространстве, может возникнуть вопрос о возложении на разработчиков программ для ЭВМ или технологии искусственного интеллекта обязанности возместить вред, причиненный таким беспилотным летательным аппаратом третьим лицам. Кроме того, неисправности в работе внутренних систем и модулей БЛА могут препятствовать безопасной эксплуатации БЛА в воздушном пространстве, в результате чего может возникнуть авиационное происшествие с участием БЛА, повлекшее причинение вреда третьим лицам. Технические неисправности в работе внутренних систем и модулей БЛА, а также сбои в работе программы для ЭВМ или технологии искусственного интеллекта могут проявиться спустя какой-то период времени после эксплуатации БЛА. При этом внутренние системы и модули могут быть изготовлены разными подрядчиками, что затрудняет

установление лица, ответственного за неисправность внутренних компонентов БЛА или некорректную работу программ для БЛА. В том случае, если такой БЛА признается источником повышенной опасности, субъектом деликтной ответственности является собственник или иной законный владелец такого источника повышенной опасности (ст. 1079 ГК РФ). Представляется, что неисправности внутренних систем и модулей БЛА, некорректная работа программы для ЭВМ или технологии искусственного интеллекта, под управлением которых может находиться БЛА, не могут явиться основаниями для освобождения владельца такого источника повышенной опасности от обязанности по возмещению вреда потерпевшим лицам. Сбои в программном обеспечении не признаются обстоятельствами непреодолимой силы в правовой доктрине[209]. Предполагается, что владелец источника повышенной опасности - БЛА взял на себя риск обладания и пользования им, в том числе обязался соблюдать надлежащий уровень безопасности для окружающих при эксплуатации такого БЛА, включая предполетное тестирование всех внутренних систем и модулей аппарата.

В другом случае, если БЛА не признается источником повышенной опасности, то при неисправности внутренних систем и модулей и (или) некорректной работе программы для ЭВМ или технологии искусственного интеллекта, обеспечивающих автономный полет такого БЛА в воздушном пространстве, то возникает возможность освобождения причинителя вреда (собственника, законного владельца, внешнего пилота БЛА) от возмещения причиненного вреда в том случае, если он докажет отсутствие своей вины, что может повлечь неудовлетворение требований потерпевшего лица о возмещении причиненного вреда. Кроме того, возложение обязанности по возмещению причиненного беспилотным летательным аппаратом вреда третьим лицам на изготовителей неисправных компонентов БЛА или на разработчиков некорректно работающих программы для ЭВМ или технологии искусственного интеллекта

[209] Гребенкина И.А., Гребенкина С.А. Указ соч. С. 85.

возможно только в тех случаях, когда БЛА приобретался в потребительских целях (ст. 1095 ГК РФ). Таким образом, нормы ст. 1095 ГК РФ не распространяются на те случаи, когда БЛА приобретался в целях осуществления предпринимательской деятельности, например, для осуществления возмездных воздушных перевозок грузов и почты или для выполнения авиационных работ. В данных обстоятельствах следует обратить внимание на нормы ст. 106.7 КТМ РФ и ст. 46.7 КВВТ РФ, устанавливающие солидарную ответственность владельца, собственника автономного судна, специализированной организации по управлению автономным судном, производителей оборудования и разработчика программного обеспечения, предназначенных для обеспечения автономного судоходства, за причинение вреда третьим лицам, а также за причинение вреда водной среде вследствие эксплуатации автономного судна или в связи с эксплуатацией автономного судна. Установленная солидарная ответственность лиц, вовлеченных в создание и эксплуатацию автономного судна, позволяет обеспечить возмещение причиненного вреда третьим лицам с последующим распределением возмещенного вреда между субъектами солидарной ответственности. Вместе с тем, с установлением механизма солидарной ответственности в рамках автономного судоходства исключается необходимость определения причинно-следственной связи между наступившим вредоносным результатом и неисправностями программного обеспечения или оборудования автономного судна, что не способствует установлению вины конкретного изготовителя оборудования автономного судна или разработчика программного обеспечения в причинении вреда. В этой связи не полагаем целесообразным ориентироваться на указанные нормы об автономном судоходстве при решении вопроса о возложении на разработчиков программ для ЭВМ или технологии искусственного интеллекта обязанности возместить вред, причиненный беспилотным летательным аппаратом жизни, здоровью и имуществу третьих лиц. Следует обратить внимание на предложенное в юридической литературе поэтапное развитие института ответственности за правонарушения, совершаемые с использованием ВАТС. На втором этапе ответственность подлежит дифференциации с учетом уровней автоматизации ВАТС, предусматривается

ответственность производителя ВАТС и разработчика автономной системы вождения[210]. В научной литературе также было предложено ввести минимальный стандарт осмотрительности в отношении лиц, управляющих ВАТС, которые требуют вмешательства водителя в процесс управления только при выходе за пределы среды штатной эксплуатации[211]. Высказано предложение о введении стандарта требований применительно к ВАТС для установления пределов ответственности их производителей[212]. Т.Н. Иванова предложила при определении субъекта гражданско-правовой ответственности за правонарушения, совершенные в ходе функционирования БЛА, устанавливать, возникло ли правонарушение «из-за действий оператора, вмешавшегося в установленное программное обеспечение, или же речь идет об ошибке программы, которая возникла на этапе разработки программного обеспечения»[213]. Полагаем, что указанные подходы при определении субъектов деликтной ответственности за вред, причиненный БЛА третьим лицам, может быть использован при привлечении к ответственности разработчиков программы для ЭВМ или технологии искусственного интеллекта, обеспечивающих автономный полет БЛА. Кроме того, при причинении вреда беспилотным летательным аппаратом со смешанным типом управления определение лиц, ответственных за причинение вреда, будет зависеть от того, пилотировал ли внешний пилот в момент причинения вреда такой БЛА либо же БЛА осуществлял полет в автономном режиме под управлением программы для ЭВМ или технологии искусственного интеллекта.

---

[210] Иванова Т.Н., Сараф Д.Я. Правовое регулирование автономных транспортных средств в России: выработка оптимального подхода // Право и экономика. 2021. № 11. С. 53.

[211] Землин А.И., Матвеева М.А., Гоц Е.В., Торшин А.А. Правовой статус водителя высокоавтоматизированного автомобиля в контексте административно-правового и гражданско-правового регулирования // Право и государство: теория и практика. 2022. № 10 (214). С. 149.

[212] Землин А.И., Гоц Е.В., Матвеева М.А. Вопросы совершенствования российского законодательства о техническом регулировании в части определения недостатка высокоавтоматизированного автомобиля // Актуальные проблемы государства и права. 2023. Т. 7. № 4. С. 489.

[213] Иванова Т.Н. Беспилотные и автономные воздушные судна: понятие и защита частной жизни // Юридический мир. 2022. № 5. С. 33.

Кредитором в обязательстве из причинения вреда гражданским БЛА, будет являться потерпевшее лицо, будь то гражданин, жизни, здоровью или имуществу которого был причинен вред, либо юридические лица и публично-правовые образования, имуществу которых причинен вред. Кроме того, субъектами права на возмещение вреда в случае потери кормильца в результате вредоносного взаимодействия БЛА с гражданином являются лица, указанные в п. 1 ст. 1088 ГК, п. 33 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1).

Содержание обязательства из причинения вреда составляет право потерпевшего лица, вред которому был причинен БЛА, требовать от причинителя вреда совершить действия по предоставлению вещи взамен уничтоженной, осуществить ремонт вещи (исполнение в натуре), возместить убытки, компенсировать моральный вред, возникшие в результате причинения вреда потерпевшему в ходе эксплуатации БЛА, и корреспондирующая обязанность должника – собственника или иного титульного владельца, внешнего пилота БЛА – совершить действия по восстановлению имущественной сферы должника в натуре, возместить причиненные убытки, компенсировать моральный вред.

Основанием возникновения обязательства из причинения вреда БЛА является юридический факт причинения вреда потерпевшему лицу в ходе эксплуатации такого БЛА. Вред, причиненный БЛА – источником повышенной опасности, может возникнуть, в том числе при правомерном поведении причинителя вреда – собственника, титульного владельца и внешнего пилота БЛА, в результате случайного стечения обстоятельств при соблюдении пилотом Правил использования воздушного пространства. Например, БЛА совершил падение на имущество потерпевшего в результате поломки функциональных систем при выполнении ответственным владельцем всех действий, направленных на обеспечение безопасной эксплуатации БЛА, и соблюдении пилотом Правил использования воздушного пространства. Когда БЛА не является источником повышенной опасности, то действия субъекта деликтной ответственности, в результате которых беспилотным летательным аппаратом во время полета был причинен вред третьим лицам, должны быть неправомерными. Например,

причинению вреда потерпевшему могло предшествовать противоправное бездействие владельца БЛА, который не совершил действий по обеспечению безопасной эксплуатации аппарата, либо противоправные действия внешнего пилота, нарушившего Правила использования воздушного пространства. Следует указать на то, что повреждение или уничтожение объектов гражданских прав, принадлежащего вооруженным силам противника, нанесение травм или увечий, причинение смерти гражданам, составляющим военный контингент противника, военным БЛА в ходе военных действий не регулируется положениями деликтного права.

Первым условием наступления деликтного обязательства является наступление вреда у потерпевшего лица. Если кредитором в обязательстве из причинения вреда БЛА является гражданин, то вред выражается в уничтожении или повреждении недвижимых и движимых объектов права собственности, ущербе нематериальным благам, таким как жизнь и здоровье (ст. 151 ГК РФ, абз. 3 п. 1 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 15.11.2022 № 33). Ущерб здоровью выражается в потере общей и профессиональной трудоспособности в результате полученных травм и увечий, а также в смерти гражданина. Кроме того, в результате использования БЛА могут быть нарушены такие личные неимущественные права потерпевшего гражданина как право на неприкосновенность частной жизни, право на личную и семейную тайну (абз. 3 п. 1 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1), в тех случаях, когда в ходе полета БЛА произведена фото- или видеосъемка частного домовладения гражданина. Вред, причиненный юридическим лицам и публично-правовым образованиям, может выражаться в уничтожении или повреждении находящихся на земле и в воздушном пространстве движимых и недвижимых объектов, принадлежащих им на праве собственности, на праве оперативного управления, хозяйственного ведения, в силу договора аренды.

Вторым условием наступления деликтной ответственности за вред, причиненный БЛА, является противоправность поведения причинителя вреда. В советской юридической литературе Б.С. Антимоновым высказано мнение о том,

что действия владельца источника повышенной опасности сами по себе правомерны, неправомерными являются следствия этой деятельности, в результате которых был причинен вред личности или имуществу[214]. Наш современник, юрист В.М. Болдинов считает, что не следует относить противоправность к общим условиям гражданской ответственности и условиям отдельных видов обязательств из причинения вреда, в том числе обязательства из причинения вреда источником повышенной опасности, поскольку всякое поведение причиняющее вред, является противоправным[215]. Высказанная точка зрения происходит из понимания того, что деликтное обязательство возникает только при нарушении абсолютного права[216]. Из этого следовала презумпция противоправности[217]. Полагаем, что действия владельца источника повышенной опасности, в том числе действия лица, направленные на запуск и последующее управление БЛА, находятся в прямой связи с возникшим вредом и могут быть как правомерными, так и неправомерными, противоправность действий владельца подлежит установлению судом. В том случае, когда БЛА признается источником повышенной опасности, прежде всего устанавливается противоправность поведения собственника или иного титульного владельца данного БЛА. Противоправным признается поведение собственников или титульных владельцев БЛА, которые нарушают публично-правовые нормы, содержащиеся в воздушном законодательстве в целях обеспечения безопасности эксплуатации БЛА.

На организации экспериментальной авиации, владеющих, пользующихся и распоряжающихся БЛА на законном основании, распространяются положения ст. 8.1 ВК РФ об обязательной аттестации специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации, Федеральные авиационные правила проведения обязательной аттестации авиационного персонала экспериментальной авиации

---

[214] Антимонов Б.С. Указ. соч. С. 72.
[215] Болдинов В.М. Указ. соч. С. 100.
[216] Смирнов В.Т., Собчак А.А. Общее учение о деликтных обязательствах в советском гражданском праве. – Л. : Изд-во Ленингр. Ун-та, 1983. С. 27.
[217] Маркелова А.А. Концепция генерального деликта в современном деликтном праве России // Вопросы частного права: сборник статей к 50-летнему юбилею А.А. Павлова / сост. и отв. ред. А.Г. Карапетов, Т.А. Саргсян. – М. : М-Логос, 2024. С. 193.

(утверждены Приказом Минпромторга России от 19.12.2017 № 4504), Порядок допуска к полетам экспериментальных воздушных судов (утвержден Приказом Минпромторга России от 26.09.2023 № 3624). В данном случае противоправное поведение может выражаться в форме бездействия, т.е. в неисполнении обязательных требований, установленных воздушным законодательством.

Противоправным поведением непосредственного причинителя вреда - внешнего пилота могут признаваться действия, совершаемые им в целях дистанционного пилотирования БЛА, в результате чего были нарушены правила участия в воздушном движении. Под такими действиями внешнего пилота могут пониматься «создание управляющего воздействия на органы управления станции внешнего пилота», «отправка управляющего сигнала на автопилот БЛА», «ввод точек пути и (или) удаление данных из запрограммированного плана полета» (п. 6.1 ГОСТ Р 59519-2021). Противоправные действия или бездействие внешнего пилота могут повлечь нарушение Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, Правил подготовки и выполнения полетов в гражданской авиации, Правил производства полетов государственной авиации[218], Правил подготовки к полетам воздушных судов экспериментальной авиации[219]. Таким образом, противоправность поведения внешних пилотов выражается в нарушении как общих правил использования воздушного пространства Российской Федерации, так и специальных правил, регулирующих выполнение полетов воздушных судов гражданской, государственной и экспериментальной авиации.

---

[218] Федеральные авиационные правила производства полетов государственной авиации (утв. Приказом Министра обороны Российской Федерации от 24.09.2004 № 275) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2004. № 47 (начало). Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2004. № 48 (окончание). Далее – Правила производства полетов государственной авиации.

[219] Федеральные авиационные правила подготовки к полетам воздушных судов экспериментальной авиации и их экипажей, осуществления контроля за их готовностью и выполнения полетов (утв. Приказом Минпромторга от 05.12.2018 № 4855) // Официальный интернет-портал правовой информации URL: http://publication.pravo.gov.ru/document/0001201906130030 (дата обращения 02.03.2025). Далее – Правила подготовки к полетам воздушных судов экспериментальной авиации.

В том случае, когда вред причинен БЛА, который не отвечает признакам источника повышенной опасности в силу технических характеристик, устанавливается противоправность поведения либо собственника или титульного владельца БЛА, в том случае если собственник или другой законный владелец БЛА осуществляли дистанционное управление БЛА в момент причинения вреда. Либо устанавливается противоправность внешнего пилота БЛА, если он не совпадает с собственником или титульным владельцем.

Третьим условием деликтной ответственности за причинение вреда БЛА, является наличие причинной связи между противоправным поведением лица, совершившего гражданско-правовой деликт и наступившим вредоносным результатом. Некоторые советские цивилисты не признавали необходимость в установлении причинной связи между поведением владельца источника повышенной опасности и наступившим вредом. В частности, Е.А. Флейшиц[220] и Б.С. Антимонов[221] указывали на то, что подлежит установлению причинная связь между функционированием источника повышенной опасности и вредом, а не причинная связь между поведением владельца источника повышенной опасности и наступившим вредом. Считаем, что в том случае, когда БЛА является источником повышенной опасности, несмотря на невозможность полного контроля за источником повышенной опасности со стороны человека, человеческий контроль над источником повышенной опасности, в том числе БЛА, в какой-либо степени сохраняется. Поэтому исключить причинную связь между действиями владельца источника повышенной опасности и возникшим вредом не представляется возможным. Если БЛА - источник повышенной опасности, то будет рассматриваться причинная связь между поведением владельца БЛА и возникшим вредом у потерпевшего. При этом поведение ответственного владельца такого источника повышенной опасности может быть как правомерным, так и неправомерным. Например, когда при столкновении двух БЛА, возникшем в

[220] Флейшиц Е.А. Обязательства из причинения вреда и из неосновательного обогащения. – М. : Госюриздат, 1951. С. 71-72.
[221] Антимонов Б.С. Указ. соч. С. 77.

результате нарушения одним из пилотов правил использования воздушного пространства, БЛА, внешний пилот которого не допустил каких-либо нарушений, падает на жилой дом, обязанным к возмещению причиненного вреда становится ответственный владелец БЛА, упавшего на жилой дом. Ответственный владелец БЛА также предпринял все необходимые меры с целью обеспечения безопасной эксплуатации БЛА. В указанном примере противоправного поведения ответственного владельца источника повышенной опасности и непосредственного причинителя вреда не усматривается.

В теории советского гражданского права предлагалось различать два звена причинной связи: 1) связь между поведением владельца источника повышенной опасности и функционированием данного источника; 2) связь между явлениями функционирования источника повышенной опасности и наступившим вредом[222]. В составе первого звена происходит механическое действие человека с использованием того или другого вида энергии, в результате чего формируется аварийная обстановка. С учетом специфики БЛА в первом звене причинной связи внешний пилот осуществляет запуск и последующее дистанционное пилотирование БЛА, в ходе которого наступает авиационное происшествие. В составе второго звена механический источник повышенной опасности оказывает разрушительное воздействие на окружающую среду, в результате чего могут произойти негативные биологические изменения в организме потерпевшего, либо нарушиться физическая целостность принадлежащего потерпевшим лицам имущества. Применительно к БЛА во втором звене причинной связи происходит: 1) столкновение в воздухе БЛА с другим пилотируемым или беспилотным воздушным судном, иным материальным объектом, перемещающимся в воздушном пространстве, с недвижимым объектом гражданских прав (высотным сооружением), в результате чего происходит уничтожение или повреждение столкнувшихся объектов гражданских прав; 2) падение столкнувшихся БЛА и пилотируемого или беспилотного воздушного судна на землю, в результате чего

[222] Красавчиков О.А. Указ. соч. С. 433.

может быть уничтожено или повреждено имущество потерпевших, их жизнь и здоровье; 3) падение БЛА на поверхность земли в результате поломки силовой установки, иных функциональных систем, с причинением вреда имуществу, жизни и здоровью потерпевших лиц. Полагаем применимым подобное структурирование причинной связи при установлении деликтной ответственности за вред, причиненный БЛА, который отвечает признакам источника повышенной опасности. Кроме того, для квалификации совершенного деликта как причинения вреда источником повышенной опасности необходимо, чтобы вред имуществу, жизни и здоровью потерпевших лиц был связан с явлениями функционирования источника повышенной опасности. Таким образом, в случае с БЛА причиненный вред должен быть следствием перемещения БЛА в воздухе. В том случае если связи между наступившим вредом и вредоносными явлениями функционирования БЛА не усматривается, ответственность за причинение вреда источником повышенной опасности не наступает.

Если БЛА не является источником повышенной опасности, то в данном случае устанавливается причинно-следственная связь между противоправным поведением лица, ответственного за причинение вреда потерпевшему, и наступившими негативными последствиями. По общему правилу, предусмотренному ст. 1064 ГК РФ, обязанным к возмещению причиненного вреда становится непосредственный причинитель вреда - лицо, осуществлявшее дистанционное пилотирование БЛА в момент совершения деликта. Таким образом, в данном случае будет рассматриваться причинно-следственная связь между поведением пилота и возникшим вредом у потерпевшего лица. При этом, поведение внешнего пилота, явившееся причиной наступившего вредоносного результата, должно быть неправомерным.

Четвертым субъективным условием наступления деликтной ответственности за вред, причиненный БЛА, является вина субъекта ответственности. В том случае, когда вред причинен БЛА, на который не распространяется режим источника повышенной опасности, действует правило о вине причинителя вреда до тех пор, пока он не докажет отсутствие своей вины. Во избежание деликтной

ответственности, помимо проявления должной осмотрительности и заботливости, причинитель вреда должен выполнить требования, установленные воздушным законодательством для обеспечения безопасной эксплуатации воздушного судна соответствующего вида гражданской авиации, а также соблюсти общие правила использования воздушного пространства, специальные правила выполнения полетов соответствующего вида авиации.

Основания полного или частичного освобождения причинителя вреда – лица, управлявшего БЛА, который не является источником повышенной опасности, следующие. Абсолютным основанием к полному освобождению причинителя вреда от возмещения потерпевшему является умысел потерпевшего (п. 1 ст. 1083 ГК РФ, п. 17 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 28.01.2010 № 1). Под умыслом потерпевшего понимается такое его «противоправное поведение, при котором потерпевший не только предвидит, но и желает либо сознательно допускает наступление вредного результата» (п. 24 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 28.01.2010 № 1). Примером умысла потерпевшего может явиться ситуация, в ходе развития которой гражданин стреляет в летящий БЛА из огнестрельного оружия, в результате чего БЛА падает на землю и наносит повреждения недвижимости стрелявшего (жилому дому).

Юридическим фактом, частично освобождающим причинителя вреда от возмещения вреда потерпевшему, является грубая неосторожность потерпевшего (абз. 1 п. 2 ст. 1083 ГК РФ). Следует указать на то, что под грубой неосторожностью понимаются виновные действия потерпевшего, которые находятся в причинной связи с возникновением или увеличением вреда, причиненного потерпевшему беспилотным летательным аппаратом (п. 17 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1). Виновным действием потерпевшего, которое явилось причиной возникновения или увеличения вреда, может быть испытание потерпевшим средств радиоэлектронной борьбы на территории, где пролегал маршрут БЛА. В результате применения указанных средств может быть подавлен канал связи между БЛА и внешним пилотом, БЛА может быть принужден к

посадке[223]. В результате подавления канала связи между БЛА и внешним пилотом утрачивается управляемость БЛА, вследствие чего может произойти столкновение с другим воздушным судном и падение на потерпевшего либо на принадлежащее ему движимое (например, автомобиль) и недвижимое имущество (жилой дом).

В том случае, когда вред причиняется БЛА, на который распространяется режим источника повышенной опасности, деликтная ответственность наступает независимо от вины (п. 1 ст. 1079 ГК РФ). Вместе с тем, отсутствие вины владельца БЛА - источника повышенной опасности учитывается при уменьшении возмещения вреда, возникновению или увеличению которого содействовала грубая неосторожность потерпевшего (абз. 2 п. 2 ст. 1083 ГК РФ, абз. 2 п. 23 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1). Степень вины владельца БЛА подлежит учету также при солидарной ответственности причинителей вреда (ст. 1080, п. 2 ст. 1081 ГК РФ). Например, степень вины владельца БЛА-источника повышенной опасности учитывается при распределении ответственности солидарных должников друг перед другом по регрессному обязательству перед должником, исполнившим солидарное обязательство, возникшее из совместно причиненного вреда (абз. 2 п. 25 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1). Подобная ситуация может возникнуть при взаимодействии источников повышенной опасности – столкновения БЛА с воздушным судном, осуществляющим перевозку пассажиров, в результате которого будет совместно причинен вред жизни здоровью имуществу третьих лиц – пассажиров.

Юридическим фактом, полностью освобождающим владельца БЛА-источника повышенной опасности от возмещения вреда, признается умысел потерпевшего (п. 1 ст. 1083 ГК РФ, п. 17 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 28.01.2010 № 1).

Другим юридическим фактом, полностью освобождающим владельца источника повышенной опасности от обязанности возместить вред потерпевшему,

[223] Виксин И.И., Маликов С.В., Чучаев А.И. Указ. соч. С. 24.

признаются явления непреодолимой силы (п. 1 ст. 1079 ГК РФ). В рассматриваемом случае вред причиняется действием источника повышенной опасности БЛА, но в результате воздействия непреодолимой силы – чрезвычайного и непредотвратимого при данных условиях обстоятельства (подп. 1 п. 1 ст. 202 и п. 3 ст. 401 ГК РФ). Советские правоведы указывали на следующие признаки непреодолимой силы: 1) чрезвычайность по источнику возникновения и по силе воздействия; 2) относительность, которая предполагает оценку сложившейся конкретной обстановки, в которой произошло воздействие явления непреодолимой силы на источник повышенной опасности; 3) непреодолимость, которая проявляется в невозможности предвидеть наступление этого события и предотвратить наступление его вредоносных последствий, либо в том, что хотя лицо и предвидит наступление вредоносного события, но не может предотвратить его разрушительного воздействия; 4) каузальное действие непреодолимой силы, т.е. взаимодействие события непреодолимой силы и функционирования источника повышенной опасности как причинно обусловивших наступление вреда обстоятельств[224]. Непреодолимая сила, представляет собой явление, причинно не связанное с действиями или бездействием владельца источника повышенной опасности или непосредственного причинителя вреда – внешнего пилота БЛА. Вместе с тем в силу признаков чрезвычайности и непредотвратимости явления непредотвратимой силы воздействуют на функционирование БЛА либо на внешнего пилота. В первом случае причиняющее воздействие явления непреодолимой направлено непосредственно на БЛА, в результате чего может быть нарушено нормальное функционирование аппарата. Во втором случае при поражении действием непреодолимой силы внешнего пилота, пилот полностью утрачивает контроль над БЛА. Допускаются случаи, когда явление непреодолимой силы воздействует и на аппарат, и на пилота. Непредотвратимое и чрезвычайное обстоятельство, воздействующее на полет БЛА и на дистанционное пилотирование, осуществляемое внешним пилотом, может являться следствием

[224] Смирнов В.Т., Собчак А.А. Указ. соч. С. 94-98.

явлений природы или социальных явлений. С учетом специфики рассматриваемого источника повышенной опасности к явлениям непреодолимой силы природного характера следует отнести штормовую погоду, землетрясения, удар молнии. Штормовая погода может повлечь внезапное изменение маршрута либо отклонение от курса полета, в результате чего может произойти столкновение с другим воздушным судном. Удар молнии в БЛА может привести к сбою в функциональных системах БЛА и его последующему падению на объекты недвижимости, принадлежащие потерпевшим лицам. Удар молнии в станцию внешнего пилота или в самого внешнего пилота может привести к поломке станции или смерти пилота, в результате чего утрачивается какой-либо контроль над перемещением БЛА в воздушном пространстве. В результате землетрясения внешний пилот или станция могут уйти под землю в результате резких тектонических сдвигов, что также влечет утрату управления БЛА. Таким образом, при квалификации природного явления в качестве непредотвратимой силы следует принимать во внимание, что БЛА преимущественно функционирует в воздушном пространстве, а внешний пилот и станция внешнего пилота находятся на земной поверхности. В указанных случаях чрезвычайность обстоятельств непреодолимой силы по источнику возникновения, носящего природный характер, и силе воздействия на БЛА и внешнего пилота не вызывает сомнений. В приведенных примерах также усматривается действие события непреодолимой силы на источник повышенной опасности - БЛА, в результате которого возник вред. Оценивая относительность и непредотвратимость обстоятельств непреодолимой силы в приведенных примерах, следует оценивать технические характеристики БЛА, которые могут позволять или не позволять выполнять полет в штормовую погоду, осведомленность внешнего пилота о возможном наступлении события непреодолимой силы, удаленность внешнего пилота и станции от эпицентра событий непреодолимой силы.

К явлениям непреодолимой силы общественного характера, способным оказать внешнее воздействие на БЛА-источник повышенной опасности, относится проведение военных действий на территориях, по которым проходит маршрут

полета. БЛА или станция внешнего пилота может быть уничтожена или повреждена попаданием снаряда. В результате попадания снаряда внешнему пилоту может быть причинена смерть или нанесены травмы и увечья, в результате чего внешний пилот перестает осуществлять дистанционное пилотирование БЛА, происходит потеря управления и контроля БЛА со стороны человека. Поврежденный снарядом или неуправляемый и неконтролируемый БЛА падает на жилые дома или сталкивается с другим воздушным судном. Возникает вред, который подлежит возмещению. Приведенный пример отвечает признакам чрезвычайности, относительности, непреодолимости обстоятельства непреодолимой силы. Здесь также можно указать на действие явления непреодолимой силы на источник повышенной опасности, в результате которого возник вред.

Основанием, исключающим ответственность владельца источника повышенной опасности БЛА, является противоправное поведение третьих лиц (п. 2 ст. 1079 ГК РФ, п. 24 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1). Норма, предусмотренная п. 2 ст. 1079 ГК РФ, не применима к случаям неправомерных действий лиц, с которыми владелец БЛА связан трудовыми или гражданско-правовыми отношениями. То есть правила в п. 2 ст. 1079 ГК РФ не распространяется на случаи нарушения трудовой дисциплины работником владельца источника повышенной опасности или нарушения исполнителем своих обязательств по возмездному оказанию услуг, в результате которых произошел несогласованный полет БЛА и последующее авиационное происшествие, повлекшее возникновение вреда у потерпевших. Данная норма предусмотрена для случаев выбытия БЛА из обладания владельца в результате противоправных действий третьих лиц, с которыми владелец не состоит в трудовых или гражданско-правовых отношениях. Следует отметить, что правоведами, исследующими вопросы гражданской ответственности за вред, причиненный беспилотными наземными транспортными средствами, указывалось на то обстоятельство, что «проблема выбытия контроля над высокоавтоматизированным транспортным средством стоит особенно остро в связи с технологическими особенностями, ему

присущими»[225]. Выбытие БЛА из обладания владельца может произойти в результате следующих противоправных действий: 1) перехват управления БЛА в результате несанкционированного доступа к данным, циркулирующим в инфраструктуре БЛА, а также к каналу управления БЛА; 2) подмена данных в устройстве, а именно подмена полетных координат, в результате может произойти угон БЛА; 3) внедрение вредоносного кода в программное обеспечение, контролирующее полет БЛА[226]. При наличии вины владельца БЛА-источника повышенной опасности в противоправном изъятии этого источника из его обладания ответственность по возмещению вреда может быть возложена на владельца и лицо, противоправно завладевшее источником повышенной опасности, в долевом порядке в зависимости от степени вины каждого из них (абз. 2 п. 24 постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1). Вина владельца БЛА в противоправном изъятии могла быть выражена в виновном бездействии, в непринятии мер, направленных на предотвращение неправомерного выбытия БЛА из его обладания. К мерам, направленным на предотвращение или смягчение перехвата управления БЛА, специалисты относят: использование приемника, совместимого с различными системами навигации (GPS, ГЛОНАСС, Galileo); обеспечение возможности ручного ввода исходной позиции и оценка перемещения БЛА в воздушном пространстве; обеспечение управления БЛА оператором с помощью камеры и внешних датчиков наблюдения за окружающей средой (ИК, радар) и другие[227]. Под мерами, предотвращающими подмену данных, в результате которой может произойти угон БЛА понимаются: 1) контроль и регистрация событий безопасности путем журналирования; 2) поиск аномалий в поведении БЛА; 3) использование супервизора в устройстве БЛА[228]. Меры, направленные против внедрения вредоносного кода в программное обеспечение, контролирующее полет БЛА, включают поддержку операционной системы

---

[225] Иванова Т.Н. Основания освобождения от ответственности за вред, причиненный высокоавтоматизированным транспортным средством. С. 35.
[226] Виксин И.И., Маликов С.В., Чучаев А.И. Указ. соч. С. 27-28.
[227] Виксин И.И., Маликов С.В., Чучаев А.И. Указ. соч. С. 51.
[228] Там же.

(микропрограммы) актуальными обновлениями; применение системы антивирусной защиты, работающей в режиме сканера и т.п.[229]. Непринятие перечисленных мер владельцем БЛА-источника повышенной опасности, могут указывать на вину владельца в противоправном изъятии БЛА из его обладания.

В качестве специальных оснований освобождения от деликтной ответственности субъектов в случае причинения вреда беспилотными транспортными средствами, в юридической литературе указывалось на освобождение оператора от ответственности в случае причинения вреда беспилотным транспортным средством по причине его технической неисправности, освобождение единоличного исполнительного органа субъекта экспериментального правового режима от ответственности в связи с недостатками при осуществлении оператором маршрутизации и диспетчеризации[230]. Полагаем, что в данном случае речь идет не о специальных основаниях освобождения субъектов причинения вреда, а о надлежащем определении причинителя вреда в результате установления причинно-следственной связи между действиями правонарушителя и наступившими неблагоприятными последствиями.

В связи с тем, что БЛА перемещаются в воздушном пространстве, в котором выполняют полеты также пилотируемые воздушные суда, иные объекты, целесообразно рассмотреть вопрос о возмещении вреда при взаимодействии источников повышенной опасности (п. 3 ст. 1079 Гражданского кодекса РФ). При причинении вреда жизни и здоровью третьим лицам, владельцы источников повышенной опасности, совместно причинившие вред, несут перед потерпевшими солидарную ответственность за совместное причинение вреда источниками повышенной опасности (абз. 2 п. 25 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1). В рассматриваемом случае взаимодействие источников повышенной опасности может предполагать столкновение БЛА и пилотируемого воздушного судна с пассажирами на борту, в результате которого был причинен вред жизни и здоровью пассажиров. При причинении вреда жизни или здоровью

[229] Виксин И.И., Маликов С.В., Чучаев А.И. Указ. соч. С. 52.
[230] Иванова Т.Н. Указ. соч. С 34-35.

владельцев источников повышенной опасности в результате их взаимодействия вред возмещается по общим правилам ст. 1064 ГК РФ (абз. 3 п. 25 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1). При причинении вреда жизни и здоровью владельцев источников повышенной опасности в результате их взаимодействия при определении лица, обязанного к возмещению вреда, подлежит учету вина (п. 25 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1, ст. 129 ВК РФ). Вместе с тем, полагаем, что причинение вреда жизни и здоровью владельца БЛА-источника повышенной опасности исключается в связи с тем, что БЛА не предусматривает наличие на борту летного и кабинного экипажа, а также владельца. В рассматриваемом случае допускаем возможность причинения вреда жизни и здоровью владельца пилотируемого воздушного судна.

§ 2. Договорная ответственность за ненадлежащее исполнение обязательств при создании, эксплуатации и обеспечении сохранности беспилотных летательных аппаратов

Рассмотрим последствия неисполнения обязательств по договорам, заключаемым в связи с созданием, эксплуатацией и обеспечением сохранности беспилотных летательных аппаратов.

На стадии разработки БЛА заключается договор на выполнение опытно-конструкторских работ. Опытно-конструкторские работы включают в себя работы, направленные на создание конструкторской, программной и технологической документации, а также изготовление образцов и проведение испытаний. Может быть изготовлена движимая или недвижимая вещь – образец БЛА, в ходе испытания которого может быть причинен вред имуществу заказчика или представителю заказчика по договору на выполнение опытно-конструкторских работ, заключенному в целях разработки образца БЛА. На стадии разработки БЛА исполнителем по договору опытно-конструкторских работ могут быть допущены

отклонения от определенной на предыдущем этапе программной и аппаратной архитектуры БЛА, что может повлечь причинение вреда в ходе совершения испытательного полета. Меры договорной ответственности, предусмотренные в общих положениях о договоре подряда (ст. 712, п. 2 ст. 713, ст. 714, п. 2 и 3 ст. 715, п. 3 ст. 716, ст. 717, ст. 718, ст. 719 ГК РФ), применимы к отношениям сторон, возникающим в связи с созданием опытного образца БЛА или образцов его внутренних систем и модулей.

На следующей стадии изготовление прошедшего испытание беспилотного воздушного судна, переведенного из экспериментальной авиации в другой вид авиации – государственный или гражданский, оформляется договором подряда (гл. 37 ГК РФ). Между тем, в ходе серийного производства проводятся испытания и проверки, в результате которых БЛА выдается сертификат летной годности (п. 3 ст. 37 ВК РФ). Предметом договора подряда является как выполнение работ по созданию нового БЛА, так и переработка переданной заказчиком вещи. В первом случае, результатом выполненных работ будет являться серийный БЛА (пп. «а» п. 1 Правил государственного учета воздушных судов экспериментальной авиации). Во втором случае БЛА может передаваться подрядчику для его модернизации или модификации, результатом выполненных работ будут являться модифицированные и модернизированные аппараты (пп. «б» и «в» п. 1 Правил государственного учета воздушных судов экспериментальной авиации). Допустимо участие в выполнении работы нескольких лиц, поскольку БЛА состоит из нескольких функциональных систем[231]. Меры ответственности за нарушение договорных обязательств, возникших из договора подряда, предусмотренные ст. 712, п. 2 ст. 713, ст. 714, п. 2 и 3 ст. 715, п. 3 ст. 716, ст.717, ст. 718, ст. 719 ГК РФ применимы к отношениям сторон в стадии производства БЛА.

Ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза в ходе исполнения перевозчиком обязательств по договору воздушной перевозки груза с использованием БЛА регулируется следующим образом. Главой

[231] Виксин И.И., Маликов С.В., Чучаев А.И. Указ. соч. С. 55-56.

XVII Воздушного кодекса РФ установлена презумпция ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза (п. 1 и п. 3 ст. 118). Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза после принятия к воздушной перевозке и до выдачи грузополучателю или до передачи их согласно установленным правилам другому гражданину или юридическому лицу в случае, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять. Таким образом, в случае утраты, недостачи или повреждения (порчи) груза перевозчик должен доказать факт осуществления им всех необходимых действий по приемке груза, в том числе взвешивание и обмер груза, проверку груза на соответствие условиям п. 160, 161 Правил воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, вскрытие груза в целях обеспечения сохранности груза (п. 179 Правил воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов) или удостоверения обнаруженной неисправности в таре или упаковке груза, обеспечение надлежащего хранения груза (п. 203 Правил воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов). Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, если не докажет, что они не явились результатом совершенных умышленно действий (бездействия) перевозчика или произошли не во время воздушной перевозки. В том случае, когда недостача или повреждение (порча) груза произошли после их воздушной перевозки, перевозчику необходимо доказать, что утрата или повреждение (порча) груза произошла за пределами срока, установленного для получения грузоотправителем прибывшего груза (п. 212 Правил воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов).

Имущественная ответственность перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза ограничена размером объявленной ценности, либо размером стоимости груза, но не более 600 рублей за килограмм веса груза (пп. 1, пп. 2 п. 1 ст. 119 ВК РФ). Установлена ответственность грузоотправителя за вред, причиненный перевозчиком или лицом, перед которым перевозчик несет ответственность, вследствие неправильности или неполноты сведений,

предоставленных грузоотправителем (ст. 121 ВК РФ), например, вследствие непредоставления достоверной информации о весе негабаритного груза, невнесения грузоотправителем в заявку на перевозку груза информации об опасном грузе (п. 58, п. 165 Правил воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов).

Установлена материальная ответственность перевозчика перед организациями почтовой связи за утрату, повреждение (порчу) почты по вине перевозчика (ст. 123 ВК РФ), что также отсылает к правилам, регулирующим обязательства вследствие причинения вреда (глава 59 ГК РФ). Таким образом, перевозчик, допустивший утрату, повреждение (порчу) почты в ходе исполнения своих обязательств по договору воздушной перевозки почты с использованием БЛА, возмещает вред организации почтовой связи по правилам об обязательствах, возникающих из причинения вреда (гл. 59 ГК РФ). Перевозчик обязан возместить убытки организации почтовой связи (ст. 15 ГК РФ). Утрата, повреждение (порча) почты должна произойти по вине перевозчика, что составляет исключение из общего правила о строгой (безвиновной) ответственности лица, не исполнившего или ненадлежащим образом исполнившего обязательство при осуществлении предпринимательской деятельности (п. 3 ст. 401 ГК РФ).

Воздушным кодексом предусмотрена возможность перевозчика заключать соглашения о повышении пределов своей ответственности (ст. 123 Воздушного кодекса РФ). С учетом положений ст. 131 ВК РФ о размерах ответственности перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу пассажира или третьих лиц, повышение пределов ответственности перевозчика предусматривается только за особый вид деликта – утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза, случившегося при воздушной перевозке.

Таким образом, ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза в ходе исполнения перевозчиком обязательств по договору воздушной перевозки груза с использованием БЛА, подлежит возмещению в соответствии с правилами, установленными Воздушным кодексом РФ (ст. 118, ст. 119).

Регулирование ответственности сторон по договору на выполнение авиационных работ с использованием БЛА отсылает нас к нормам общих положений ГК РФ о подряде, которые предусматривают убытки за нарушение обязательств из договора.

Гражданско-правовая ответственность за утрату и повреждение БЛА в ходе исполнения договора хранения регулируется следующим образом. Хранитель отвечает за утрату или повреждение переданного ему на хранение БЛА по договору бытового хранения при наличии вины (п. 1 ст. 401 ГК РФ). Вместе с тем, на хранителя возложено бремя доказывания отсутствия вины в допущенной утрате или повреждении переданного ему на хранение БЛА (п. 2 ст. 401 ГК РФ). При этом хранитель доказывает принятие им всех мер по предотвращению возникших утраты или повреждения переданного ему на хранение БЛА с учетом той степени осмотрительности и заботливости, которые требовались от него по характеру обязательства и условиям оборота (абз. 2 п. 401 ГК РФ). Убытки, причиненные поклажедателю утратой переданного на хранение БЛА по договору безвозмездного бытового хранения, возмещаются в размере стоимости утраченного БЛА (пп. 1 п. 2 ст. 902 ГК РФ). Убытки, причиненные поклажедателю повреждением переданного на хранение БЛА по договору безвозмездного бытового хранения, возмещаются в размере суммы, на которую понизилась стоимость поврежденного БЛА (пп. 1 п. 2 ст. 902 ГК РФ). Профессиональный хранитель, товарный склад отвечают за утрату или повреждение переданного им на хранение БЛА независимо от вины (п. 1 ст. 901 ГК РФ). Непреодолимая сила, неизвестные свойства вещи, умысел или грубая неосторожность поклажедателя, в результате которых произошли утрата или повреждение БЛА, являются основанием для освобождения хранителя от ответственности (п.1 ст. 901 ГК РФ). В случае утраты или повреждения переданного на хранение БЛА профессиональный хранитель или товарный склад обязаны возместить убытки поклажедателю (п. 1 ст. 902 ГК РФ).

Устанавливается обязанность поклажедателя по возмещению убытков, причиненных свойствами сданной на хранение вещи, если хранитель, принимая вещь на хранение, не знал и не должен был знать об этих свойствах (ст. 902 ГК РФ).

Обобщая результаты исследования договорной ответственности субъектов в связи с созданием и использованием БЛА, мы приходим к следующим выводам. Договорная ответственность сторон за нарушение обязательств, возникших из договоров на выполнение опытно-конструкторских работ и подряда, в том числе на изготовление БЛА, не может быть охарактеризована какой-либо спецификой в связи с предметом указанных договоров – разработкой и созданием опытного образца БЛА, изготовлением БЛА, поставленным на серийное производство. Обнаруживается специфика ответственности перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза, которая регулируется воздушным законодательством, т.е. нормами, отличными от положений гл. 59 ГК РФ. Устанавливаются особые основания наступления гражданско-правовой ответственности перевозчика (п. 1, п. 3 ст. 118 ВК РФ), установлен размер ответственности перевозчика (пп. 1, пп. 2 п. 1 ст. 119 ВК РФ). Вместе с тем возможна повышенная договорная ответственность перевозчика (ст. 121 ВК РФ), в чем проявляется специфика договорной ответственности субъектов в связи с эксплуатацией БЛА. Установлена виновная ответственность непрофессионального хранителя и безвиновная ответственность профессионального хранителя. Вместе с тем, нет оснований говорить о какой-либо специфике договорной ответственности субъектов в связи с обеспечением сохранности БЛА.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

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.

В результате анализа определений БЛА сделан вывод о необходимости дополнения законодательного понятия беспилотного летательного аппарата указанием на возможность совершения полета БЛА в автономном режиме, без вмешательства внешнего пилота в процесс дистанционного пилотирования. Вместе с тем, визуальный контроль внешнего пилота за полетом и контроль при помощи средств отображения информации о параметрах полета БЛА, навигационных данных не исключается. В целях обеспечения безопасного выполнения полета БЛА внешнему пилоту предоставляется возможность брать на себя управление во время взлета и посадки БЛА, выполняющего полет в автономном режиме.

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

Беспилотную авиационную систему следует рассматривать 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 обнаруживается неразрывная технологическая связь между элементами беспилотной авиационной системы. Если соединить вещи, составляющие беспилотную авиационную систему, то указанные вещи могут использоваться по общему назначению – для совершения полетов в воздушном пространстве.

БЛА и иные компоненты, входящие в БАС, соотносятся как главная вещь и принадлежности. Станция внешнего пилота, линия управления и контроля, средства осуществления взлета и посадки предназначены для обслуживания главной вещи - беспилотного летательного аппарата. В своей совокупности вспомогательные элементы БАС обеспечивают выполнение полета БЛА в воздушном пространстве. В связи поломкой, утратой, гибелью как БЛА, так и вспомогательных элементов БАС, необходим ремонт поврежденных элементов или покупка новых элементов БАС взамен утраченных. С учетом диспозитивной нормы ст. 134 ГК РФ допускается совершение самостоятельных гражданско-правовых сделок купли-продажи, подряда в отношении отдельных элементов БАС, обслуживающих главную вещь – БЛА.

В результате изучения классификаций БЛА с позиции их значения для установления особых гражданско-правовых режимов БЛА выявлено, что большинство технических классификаций (по принципу полета, форм-фактору, типу двигательной установки, направлению взлета или посадки, типу взлета или посадки, топливной системе) не создают каких-либо отдельных гражданско-правовых режимов. Для установления особых гражданско-правовых режимов учитывается максимальная взлетная масса аппаратов и род выполняемых задач (назначение). Классификация по типу управления или по степени автономности БЛА получает отражение в разрешении вопроса о гражданско-правовой ответственности владельцев БЛА за вред, причиненный здоровью гражданина и имуществу юридического лица. Распределение БЛА по габаритно-весовым характеристикам и дальности полета влечет применение специальных норм при условии соотношения с законодательно установленным диапазоном значений

взлетной массы БЛА и его назначением. Разграничение БЛА по роду выполняемых задач на военные и гражданские БЛА имеет самостоятельное значение для правового регулирования. 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.

Режим беспилотных летательных аппаратов гражданского назначения определяется частными интересами граждан и юридических лиц.

БЛА гражданского назначения относятся к оборотоспособным объектам гражданских прав. Вместе с тем, обосновано, что отдельные виды некоммерческих организаций не вправе осуществлять права собственника или иного законного владельца беспилотных летательных аппаратов в силу их целевой правоспособности.

БЛА военного и специального назначения в силу их принадлежности ограниченному кругу субъектов и закрепления их на ограниченных вещных правах за организациями-несобственниками относятся к ограниченно оборотоспособным объектам гражданских прав.

БЛА 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 изобретений в качестве объектов патентного права.

Установлено, что каждый беспилотный летательный аппарат обладает свойством неподконтрольности человеку в силу того, что БЛА совершает полеты в воздушном пространстве, управление беспилотным летательным аппаратом

происходит дистанционно (удаленно), БЛА в ходе полета оказывается зависимым от физических законов природы. Вместе с тем, степень повышенной опасности беспилотного летательного аппарата определяется его взлетной массой, предельными значениями набираемой им высоты и развиваемой скорости. Обосновано, 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.

В ходе проведенного исследования предложены следующие изменения в гражданское и воздушное законодательство.

С учетом того, что малолетние граждане в возрасте до 14 лет в силу своего психического развития, несовершеннолетние граждане в возрасте от 14 до 18 лет из-за своей психологической и эмоциональной незрелости не способны должным образом осуществлять дистанционное пилотирование аппаратом с максимальной взлетной массой свыше 0,15 кг, обладающими свойствами источника повышенной опасности, предлагается изложить п. 1 ст. 57 ВК РФ в следующей редакции: «Командиром воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 0,15 кг и менее, является лицо, имеющее действующее свидетельство пилота (летчика, внешнего пилота), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа».

В силу того, что граждане, ограниченные судом в дееспособности вследствие психического расстройства либо злоупотребления спиртными напитками или наркотическими средствами, могут оказаться неспособными к надлежащему пилотированию БЛА по причине психического расстройства или нахождения в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, а граждане, признанные судом недееспобными вследствие психического расстройства, не способны понимать значение своих действий или руководить ими, а следовательно, не могут

должным образом осуществлять управление БЛА, предлагается внести изменения в Порядок проведения обязательного медицинского освидетельствования членов летного экипажа гражданского воздушного судна, а именно заменить по тексту слова «беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее» на «беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 0,15 килограммов и менее».

С целью недопущения самостоятельного осуществления лицами, правомерно владеющими БЛА, действий по декомпиляции программ для ЭВМ, под управлением или контролем которых может находиться БЛА, что может повлечь сбои в работе таких программ, в результате чего будет причинен вред личности гражданина и/или имуществу юридического лица, предложено дополнить ст. 1280 ГК РФ п. 5 следующего содержания: «Осуществление прав пользователя программы для ЭВМ, предусмотренное п. 3 настоящей статьи, запрещается в отношении программ для ЭВМ, предназначенных для управления взлетом, полетом, посадкой и контроля за полетом беспилотных воздушных судов».

С учетом целесообразности оформления грузовой и/или почтовой накладной в электронной форме при осуществлении перевозки грузов и почты с использованием БЛА гражданского назначения в силу отсутствия экипажа на борту БЛА предлагается дополнить ст. 105 ВК РФ п. 3.1 следующего содержания: «Грузовая накладная, почтовая накладная, иные документы, используемые при оказании услуг по воздушной перевозке беспилотным воздушным судном грузом и почты, могут быть оформлены только в электронной форме (электронный перевозочный документ) с размещением информации об условиях договора конкретной воздушной перевозки в автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок».

В связи с тем, что БЛА способны вылетать и прилетать на объекты, не оборудованные для стоянки, руления, взлета и посадки воздушных судов, предлагается дополнить текст Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию

пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» после слов «аэропорт назначения» словами «и иной пункт назначения».

Поскольку БЛА в ходе перевозки груза может прилететь в пункт назначения, где нет места, специально оборудованного для стоянки, руления, взлета и посадки воздушных судов, а также отсутствует необходимая инфраструктура для хранения прибывшего в адрес получателя груза, предлагается дополнить п. 204 Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» следующим положением: «Перевозчик обязан обеспечить уведомление грузополучателя о приблизительном времени прибытия в его адрес груза заблаговременно до прибытия беспилотного воздушного судна, на котором доставлен груз, в пункт назначения, не оборудованный для стоянки, руления, взлета и посадки воздушного судна. Период времени, в течение которого перевозчик должен уведомить грузополучателя о прибытии груза, должен быть достаточным для явки грузополучателя или лиц, уполномоченных им на приемку груза, ко времени прибытия беспилотного воздушного судна».

Материалы диссертационного исследования могут быть использованы в иных отраслях права. В частности, вывод о нецелесообразности принятия единого нормативного акта о БЛА и необходимости развития законодательства БЛА в рамках воздушного законодательства может быть использован при развитии административного права в части регулирования отношений, связанных с использованием БЛА. Результаты исследования вопроса о деликтной ответственности за вред, причиненный беспилотными летательными аппаратами, могут быть использованы в науке административного и уголовного права. Таким образом, отдельные выводы диссертационного исследования имеют междисциплинарное значение.

Рассуждая о перспективах дальнейшей разработки темы, следует указать на то, что с последующими изменениями законодательства о БЛА предполагается возможным изменение гражданско-правового режима беспилотных летательных аппаратов разных видов.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

Нормативные правовые акты

Акты международного права

1. Конвенция о международной гражданской авиации [рус., англ.] (Заключена в г. Чикаго 07.12.1944) (с изм. и доп., вступившими в силу на 01.01.2000) (с изм. от 06.10.2016) // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

2. Приложение № 1 к Конвенции о международной гражданской авиации «Выдача свидетельств авиационному персоналу» (с поправками, принятыми Советом до 5 марта 2011 года) // Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта https://favt.gov.ru/ (дата обращения: 12.04.2025).

3. Делегированный Регламент Европейской Комиссии 2019/945 от 12.03.2019 о беспилотных авиационных системах и операторах беспилотных авиационных систем в третьих странах // URL: https://www.easa.europa.eu/en/document-library/easy-access-rules/easy-access-rules-unmanned-aircraft-systems-regulations-eu (дата обращения: 04.05.2025).

4. Имплементационный Регламент Европейской Комиссии 2019/947 от 24.05.2019 о правилах и процедурах эксплуатации беспилотных летательных аппаратов // URL: https://www.easa.europa.eu/en/document-library/easy-access-rules/easy-access-rules-unmanned-aircraft-systems-regulations-eu (дата обращения: 04.05.2025).

5. Регламент N 2018/1139 Европейского парламента и Совета Европейского Союза «Об общих правилах в сфере гражданской авиации, об учреждении Европейского Агентства по безопасности авиации, об изменении Регламентов (ЕС) 2111/2005, (ЕС) 1008/2008, (ЕС) 996/2010, (ЕС) 376/2014, Директив 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС Европейского Парламента и Совета ЕС и об отмене Регламентов (ЕС) 552/2004 и (ЕС) 216/2008 Европейского Парламента и

Совета ЕС и Регламента (ЕЭС) 3922/91 Совета ЕС» // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

Внутригосударственные нормативные правовые акты

6. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 06.10.2022 (дата обращения: 11.04.2025).

7. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 24.03.1997. № 1. Ст. 1383.

8. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 05.12.1994. № 32. Ст. 3301.

9. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 29.01.1996. № 5. Ст. 410.

10. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть третья) от 26.11.2001 № 146-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 03.12.2001. № 49. Ст. 4552.

11. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть четвертая) от 18.12.2006 № 230-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 25.12.2006. № 52 (ч. I). Ст. 5496.

12. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 07.01.2002. № 1 (ч. I). Ст. 1.

13. Федеральный закон от 31.07.2020 № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 03.08.2020. № 31 (ч. I). Ст. 5017.

14. Федеральный закон от 24.04.2020 № 123-ФЗ «О проведении эксперимента по установлению специального регулирования в целях создания необходимых условий для разработки и внедрения технологий искусственного интеллекта в субъекте Российской Федерации – городе федерального значения Москве и внесении изменений в статье 6 и 10 Федерального закона «О персональных данных» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2020. № 17. Ст. 2701.

15. Федеральный закон от 31.05.1996 № 61-ФЗ «Об обороне» // Собрание законодательства Российской Федерации. 03.06.1996. № 23. Ст. 2750.

16. Федеральный закон от 12.01.1996 № 7-ФЗ «О некоммерческих организациях» // Собрание законодательства Российской Федерации. 15.01.1996. № 3. Ст. 145.

17. Федеральный закон от 16.07.1998 № 102-ФЗ «Об ипотеке (залоге недвижимости)» // Собрание законодательства Российской Федерации. 22.07.1998. № 29. Ст. 3400.

18. Федеральный закон от 14.03.2009 № 31-ФЗ «О государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними» // Собрание законодательства Российской Федерации. 16.03.2009. № 11. Ст. 1260.

19. Федеральный закон от 29.12.2012 № 275-ФЗ «О государственном оборонном заказе» // Собрание законодательства Российской Федерации. 30.12.2012. № 53 (ч. I). Ст. 7600.

20. Федеральный закон от 13.07.2015 № 215-ФЗ «О Государственной корпорации по космической деятельности «Роскосмос» // Собрание законодательства Российской Федерации. 13.07.2015. № 29 (ч. I). Ст. 4341.

21. Федеральный закон от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» // Собрание законодательства Российской Федерации. 08.04.2013. № 14. Ст. 1652.

22. Закон Российской Федерации от 20.08.1993 № 5663-1 «О космической деятельности» // Российская газета. 06.10.1993. № 186.

23. Закон Российской Федерации от 21.02.1992 № 2395-1 «О недрах» // Собрание законодательства Российской Федерации. 06.03.1995. № 10. Ст. 823.

24. Федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» // Собрание законодательства Российской Федерации. 09.05.2011. № 19. Ст. 2716.

25. Федеральный закон от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании» // Собрание законодательства Российской Федерации. 30.12.2002. № 52 (ч. I). Ст. 5140.

26. Закон Российской Федерации от 27.12.1991 № 2124-1 «О средствах массовой информации» // Российская газета. 08.02.1992. № 32.

27. Трудовой кодекс Российской Федерации от 30.12.2001 № 197-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 07.01.2002. № 1 (ч. I). Ст. 3.

28. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 17.06.1996. № 25. Ст. 2954.

29. Указ Президента Российской Федерации от 11.07.2004 № 868 «Вопросы Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий» // Собрание законодательства Российской Федерации. 12.07.2004. № 28. Ст. 2882.

30. Указ Президента Российской Федерации от 07.08.2004 № 1013 «Вопросы Федеральной службы охраны Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 09.08.2004. № 32. Ст. 3314.

31. Указ Президента Российской Федерации от 16.08.2004 № 1082 «Вопросы Министерства обороны Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 23.08.2004. № 34. Ст. 3538.

32. Указ Президента Российской Федерации от 05.02.2010 № 146 «О Военной доктрине Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 15.02.2010. № 7. Ст. 724. (утр. силу).

33. Указ Президента Российской Федерации от 10.10.2019 № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации (вместе с Национальной стратегией развития искусственного интеллекта на период до 2030

года)» // Собрание законодательства Российской Федерации. 14.10.2019. № 41. Ст. 5700.

34. Указ Президента Российской Федерации от 02.07.2021 № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 05.07.2021. № 27 (ч. II). Ст. 5351.

35. Постановление Правительства Российской Федерации от 28.03.2012 № 240 «О лицензировании разработки, производства, испытания и ремонта авиационной техники, за исключением беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, включающих беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее (вместе с Положением о лицензировании разработки, производства, испытания и ремонта авиационной техники, за исключением беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, включающих беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее)» // Собрание законодательства Российской Федерации. 02.04.2012. № 14. Ст. 1643.

36. Постановление Правительства Российской Федерации от 12.09.2011 № 766 «О допуске к эксплуатации государственных воздушных судов (вместе с Правилами допуска к эксплуатации государственных воздушных судов)» // Собрание законодательства Российской Федерации. 19.09.2011. № 38. Ст. 5386.

37. Постановление Правительства Российской Федерации от 24.03.2022 № 458 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Томской области» // Собрание законодательства Российской Федерации. 28.03.2022. № 13. Ст. 2117.

38. Постановление Правительства Российской Федерации от 24.03.2022 № 462 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Камчатском крае, Ханты-Мансийском автономном округе – Югре,

Чукотском автономном округе и Ямало-Ненецком автономном округе» // Собрание законодательства Российской Федерации. 28.03.2022. № 13. Ст. 2119.

39. Постановление Правительства Российской Федерации от 03.04.2023 № 535 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в республике Башкортостан» // Собрание законодательства Российской Федерации. 10.04.2023. № 15. Ст. 2687.

40. Постановление Правительства Российской Федерации от 16.09.2023 № 1510 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации сельскохозяйственных беспилотных авиационных систем» // Собрание законодательства Российской Федерации. 25.09.2023. № 39. Ст. 7025.

41. Постановление Правительства Российской Федерации от 02.11.2023 № 1840 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций «Аэрологистика» // Собрание законодательства Российской Федерации. 06.11.2023. № 45. Ст. 8076.

42. Постановление Правительства Российской Федерации от 09.11.2023 № 1874 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Самарской области» // Собрание законодательства Российской Федерации. 13.11.2023. № 46. Ст. 8265.

43. Постановление Правительства Российской Федерации от 17.02.2024 № 185 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в г. Иннополисе (Республика Татарстан)» // Собрание законодательства

Российской Федерации. 26.02.2024. № 9. Ст. 1238.

44. Постановление Правительства Российской Федерации от 25.05.2019 № 658 «Об утверждении Правил государственного учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,15 до 30 килограммов, сверхлегких пилотируемых гражданских судов с массой конструкции 115 килограммов и менее, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 03.06.2019. № 22. Ст. 2824.

45. Постановление Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 05.04.2010. № 14. Ст. 1649.

46. Постановление Правительства Российской Федерации от 19.07.2022 № 1299 «Об утверждении списка товаров и технологий двойного назначения, которые могут быть использованы при создании вооружений и военной техники и в отношении которых осуществляется экспортный контроль» // Собрание законодательства Российской Федерации. 25.07.2022. № 30. Ст. 5630.

47. Постановление Правительства Российской Федерации от 21.12.2021 № 2386 «Об утверждении Положения о лицензировании разработки, производства, испытания, установки, монтажа, технического обслуживания, ремонта, утилизации и реализации вооружения и военной техники, разработки, производства, испытания, хранения, реализации и утилизации боеприпасов (за исключением указанной деятельности, осуществляемой воинскими частями и организациями Вооруженных Сил Российской Федерации и войск национальной гвардии Российской Федерации, в случае, если осуществление указанной деятельности предусмотрено их учредительными документами)» // Собрание законодательства Российской Федерации. 03.01.2022. № 1 (ч. I). Ст. 103.

48. Постановление Правительства Российской Федерации от 23.04.2021 № 636 «Об утверждении Положения о Федеральной таможенной службе, внесении изменений в Положение о Министерстве финансов Российской

Федерации и признании утратившими силу некоторых актов и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 03.05.2021. № 18. Ст. 3146.

49. Постановление Правительства Российской Федерации от 21.12.2021 № 2386 «Об утверждении положения о лицензировании разработки, производства, испытания, установки, монтажа, технического обслуживания, ремонта, утилизации и реализации вооружения и военной техники, разработки, производства, испытания, хранения, реализации и утилизации боеприпасов (за исключением указанной деятельности, осуществляемой воинскими частями и организациями вооруженных сил Российской Федерации и войск национальной гвардии Российской Федерации, в случае, если осуществление указанной деятельности предусмотрено их учредительными документами)» // Собрание законодательства Российской Федерации. 03.01.2022. № 1 (ч. I). Ст. 103.

50. Постановление Правительства Российской Федерации от 23.04.2021 № 636 «Об утверждении Положения о Федеральной таможенной службе, внесении изменений в Положение о Министерстве финансов Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 03.05.2021. № 18. Ст. 3146.

51. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 25.03.2020 № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // Собрание законодательства Российской Федерации. 30.03.2020. № 13. Ст. 1995.

52. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 05.10.2021 № 2806-р «Об утверждении Концепции интеграции беспилотных воздушных судов в единое воздушное пространство Российской Федерации и плана реализации Концепции в части развития технологий» // Собрание законодательства Российской Федерации. 18.10.2021. № 42. Ст. 7159.

53. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 21.06.2023 №

1630-р «Об утверждении Стратегии развития беспилотной авиации Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2035 года и плана мероприятий по ее реализации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 03.07.2023. № 27. Ст. 5055.

54. Приказ Министерства обороны Российской Федерации от 11.09.1997 № 343 «Об утверждении Положения о музеях, образованиях музейного типа и комнатах воинской славы Вооруженных Сил Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

55. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 24.01.2013 № 13 «Об утверждении Табеля сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 05.08.2013. № 31.

56. Приказ Министерства обороны Российской Федерации от 24.09.2004 № 275 «Об утверждении Федеральных авиационных правил производства полетов государственной авиации» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 22.11.2004. № 47 (начало). Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 29.11.2004. № 48 (окончание).

57. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 28.06.2007 № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» // Российская газета. 10.10.2007. № 225.

58. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 05.09.2008 № 141 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 06.10.2008. № 40.

59. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 12.09.2008 № 147 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому

обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 01.12.2008. № 48.

60. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 31.07.2009 № 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 26.10.2009. № 43.

61. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 29.09.2015 № 289 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к образовательным организациям и организациям, осуществляющим обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие образовательных организаций и организаций, осуществляющих обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала, требованиям федеральных авиационных правил» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 09.05.2016. № 19.

62. Приказ Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации от 15.11.2016 № 597 «Об утверждении Порядка организации и выполнения авиационных работ по охране лесов от пожаров и Порядка организации и выполнения авиационных работ по защите лесов» // Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 31.03.2017 (дата обращения: 02.03.2025).

63. Приказ Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 25.10.2018 № 664н «Об утверждении профессионального стандарта «Летчик-наблюдатель» // Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 13.11.2018 (дата обращения: 01.03.2025).

64. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17.06.2019 № 184 «Об утверждении Федеральных авиационных правил

«Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21» // Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 09.09.2019 (дата обращения: 28.02.2025).

65. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 05.05.2025 № 148 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Порядок подтверждения соответствия конструкции экземпляра гражданского воздушного судна утвержденной типовой конструкции гражданского воздушного судна, оформления сертификата летной годности, приостановления и возобновления его действия, его аннулирования, а также порядок ведения реестра сертификатов летной годности» и об утверждении формы сертификата летной годности» // Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 02.06.2025 (дата обращения: 06.11.2025).

66. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 10.12.2021 № 437 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «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» // Официальный интернет-портал правовой информации http://www.publication.pravo.gov.ru, 24.12.2021 (дата обращения: 01.03.2025).

67. Приказ Министерства экономического развития Российской Федерации от 29.06.2021 № 392 «Об утверждении критериев определения

принадлежности проектов к проектам в сфере искусственного интеллекта» // Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 29.07.2021 (дата обращения: 01.03.2025).

68. Приказ Министерства экономического развития Российской Федерации от 21.02.2023 № 107 «О государственной регистрации изобретений» (вместе с «Правилами составления, подачи и рассмотрения документов, являющихся основанием для совершения юридически значимых действий по государственной регистрации изобретений», «Требованиями к документам заявки на выдачу патента на изобретение», «Порядком проведения информационного поиска в отношении заявленного изобретения при проведении экспертизы по существу по заявке на выдачу патента на изобретение и представления отчета о нем», «Порядком публикации отчета об информационном поиске в отношении заявленного изобретения») // Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 18.04.2023 (дата обращения: 09.07.2025).

69. Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 26.09.2023 № 3624 «Об утверждении Правил государственного учета воздушных судов экспериментальной авиации, порядка регистрации наносимых на экспериментальные воздушные суда дополнительных опознавательных знаков, имен собственных, товарных знаков, геральдических знаков и Порядка допуска к полетам экспериментальных воздушных судов» // Официальный интернет-портал правовой информации http://www.publication.pravo.gov.ru, 15.12.2023 (дата обращения: 01.03.2025).

70. Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 20.04.2018 № 1570 «Об утверждении федеральных авиационных правил «Требования к специалистам согласно перечню специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации. Порядок подготовки специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации. Требования к порядку разработки, утверждения и содержанию программ подготовки специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации» // Официальный интернет-портал правовой

информации http://www.pravo.gov.ru, 05.06.2018 (дата обращения: 01.03.2025).

71. Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 19.12.2017 № 4504 «Об утверждении Федеральных авиационных правил проведения обязательной аттестации авиационного персонала экспериментальной авиации, выдачи свидетельств специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации и допуска специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации к деятельности» // Официальный интернет-портал правовой информации http://www.publication.pravo.gov.ru, 13.04.2018 (дата обращения: 01.03.2025).

72. Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 05.12.2018 № 4855 «Об утверждении Федеральных авиационных правил подготовки к полетам воздушных судов экспериментальной авиации и их экипажей, осуществления контроля за их готовностью и выполнения полетов» // Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 13.06.2019 (дата обращения: 02.03.2025).

73. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 19.11.2020 № 494 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, выполняющим авиационные работы, включенные в перечень авиационных работ, предусматривающих получение документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, индивидуального предпринимателя. Форма и порядок выдачи документа (сертификата эксплуатанта), подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования сертификата эксплуатанта» // Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 31.12.2020 (дата обращения: 04.07.2025).

74. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 12.01.2022 № 10 «Об утверждении Федеральных авиационных правил

«Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил» // Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 15.03.2022 (дата обращения: 02.03.2025).

75. Приказ Росавиации от 28.10.2019 № 1040-П «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по учету беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации» // Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 24.03.2020 (дата обращения: 23.11.2025).

76. Приказ Федерального агентства воздушного транспорта Российской Федерации от 16.12.2022 № 922-П «Об утверждении Норм летной годности беспилотных авиационных систем с беспилотным воздушным судном самолетного типа с максимальной взлетной массой до 5400 кг НЛГ БАС-СТ» // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

77. Приказ Федерального агентства воздушного транспорта Российской Федерации от 27.12.2024 № 1186-П «Об утверждении Норм летной годности легких беспилотных авиационных систем, НЛГ Л-БАС» // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

78. Приказ Федерального агентства воздушного транспорта Российской Федерации от 05.11.2024 № 996-П «Об утверждении Норм летной годности беспилотных авиационных систем с беспилотным воздушным судном вертолетного типа, НЛГ БАС-ВТ. Издание 2» // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

79. Устав службы на судах Министерства речного флота РСФСР (утв. Приказом Минречфлота РСФСР от 30.03.1982 № 30 // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

ГОСТы

80. ГОСТ Р 56122-2014. Национальный стандарт Российской Федерации. Воздушный транспорт. Беспилотные авиационные системы. Общие требования (утв. и введен в действие Приказом Росстандарта от 18.09.2014 № 1130-ст) // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения:16.11.2025).

81. ГОСТ Р 57258-2016. Национальный стандарт Российской Федерации. Системы беспилотные авиационные. Термины и определения (утв. и введен в действие Приказом Росстандарта от 10.11.2016 N 1674-ст) // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

82. ГОСТ Р 59517-2021. Национальный стандарт Российской Федерации. Беспилотные авиационные системы. Классификация и категоризация (утв. и введен в действие Приказом Росстандарта от 27.05.2021 N 472-ст) // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

83. ГОСТ Р 59518-2021. Национальный стандарт Российской Федерации. Беспилотные авиационные системы. Порядок разработки (утв. и введен в действие Приказом Росстандарта от 27.05.2021 N 473-ст) // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

84. ГОСТ Р 59519-2021. Национальный стандарт Российской Федерации. Беспилотные авиационные системы. Компоненты беспилотных авиационных систем. Спецификация и общие технические требования (утв. и введен в действие Приказом Росстандарта от 27.05.2021 N 474-ст) // СПС «КонсультантПлюс», (дата обращения: 16.11.2025).

85. ГОСТ Р 59520-2021. Национальный стандарт Российской Федерации. Беспилотные авиационные системы. Функциональные свойства станции внешнего пилота (утв. и введен в действие Приказом Росстандарта от 27.05.2021

N 475-ст) // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

86. ГОСТ Р 70249-2022. Национальный стандарт Российской Федерации. Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Высокоавтоматизированные транспортные средства. Термины и определения (утв. и введен в действие Приказом Росстандарта от 05.10.2022 N 1052-ст) // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2025).

Иные официальные документы

87. Военная доктрина Российской Федерации (утв. Президентом Российской Федерации 25.12.2014 № Пр-2976) // Российская газета. 30.12.2014. № 298.

88. Экспертное заключение по проекту федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (принято на заседании Совета при Президенте РФ по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства 19.05.2022 № 219-2/2022) // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.05.2025).

Проекты нормативных правовых актов

89. Проект Федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (по состоянию на 19.05.2022) (подготовлен Минтрансом России) // URL: https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=116763 (дата обращения: 03.05.2025).

90. Проект Федерального закона № 910152-7 «Об инновационных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные

акты Российской Федерации» (по состоянию на 27.02.2020) // URL: https://sozd.duma.gov.ru/bill/910152-7#bh_histras (дата обращения: 03.05.2025).

Судебная практика

1. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26.01.2010 № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2010. № 3.

2. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 15.11.2022 № 33 «О практике применения судами норм о компенсации морального вреда» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2023. № 2.

3. Определение Четвертого кассационного суда общей юрисдикции от 28.05.2024 по делу № 88-15532/2024 // СПС «Консультант плюс» (дата обращения: 16.05.2025).

4. Апелляционное определение Новосибирского областного суда от 08.09.2016 по делу № 33-8836/2016 // СПС «Консультант плюс» (дата обращения: 16.05.2025).

Юридическая литература

Диссертации и авторефераты диссертаций

1. Болдинов В.М. Ответственность за причинение вреда источником повышенной опасности. дис. … канд. юрид. наук: 12.00.03 / Болдинов Владимир Михайлович. – Иркутск, 2000. – 239 с.

2. Тай М.А. Морское судно в системе объектов вещных прав: дис. … канд. юрид. наук : 12.00.03 / Тай Марина Анатольевна. – Москва, 2006. – 211 с.

3. Троценко О.С. Проблемы лицензирования предпринимательской деятельности (гражданско-правовой аспект): дис. … канд. юрид. наук : 12.00.03 / Троценко Оксана Сергеевна. – Екатеринбург, 2005. – 177 с.

Монографии, учебники, учебные пособия, комментарии

4. Антимонов Б.С. Гражданская ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности. – М.: Госюриздат, 1952. – 295 с.

5. Белякова А.М. Гражданско-правовая ответственность за причинение вреда. Теория и практика. – М.: Изд-во Моск. ун-та, 1986. – 149 с.

6. Бевзенко Р.С. Земельный участок с постройками на нем: введение в российское право недвижимости. – М.: М-Логос, 2017. – 80 с.

7. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. 5-е изд., стер. – М.: Статут, 211. – 910 с.

8. Василевская Л.Ю., Подузова Е.Б., Тасалов Ф.А. Цифровизация гражданского оборота: правовая характеристика «искусственного интеллекта» и «цифровых субъектов» (цивилистическое исследование) : монография : в 5 т. Т. III / отв. ред. д-р юрид. наук, проф. Л.Ю. Василевская. – М.: Проспект, 2021. – 288 с.

9. Василевская Л.Ю., Подузова Е.Б. Цифровизация гражданского оборота: «искусственный интеллект» и технологии «искусственного интеллекта» в механизме договорного регулирования (цивилистическое исследование) : монография : в 5 т. Т. IV / отв. ред. д-р юрид. наук, проф. Л.Ю. Василевская. – М.: Проспект, 2022. – 336 с.

10. Гражданское право: учебник: в 4 т. / отв. ред. д-р юрид. наук., проф. Е.А. Суханов. – 3-е изд., перераб. и доп. / Т. 1: Общая часть. – М.: Статут, 2023. – 624 с.

11. Гражданское право: учебник: в 4 т. / отв. ред. д-р юрид. наук., проф. Е.А. Суханов. – 3-е изд., перераб. и доп. / Т. 2: Вещное право. Наследственное

право. Интеллектуальные права. Личные неимущественные права. – М.: Статут, 2023. – 508 с.

12. Гражданское право: учебник: в 4 т. / отв. ред. д-р юрид. наук., проф. Е.А. Суханов. – 3-е изд., перераб. и доп. / Т. 3: Общие положения об обязательствах и договорах. Договорные обязательства по передаче вещей в собственность или в пользование. – М.: Статут, 2023. – 524 с.

13. Гражданское право: учебник: в 4 т. / отв. ред. д-р юрид. наук., проф. Е.А. Суханов. – 3-е изд., перераб. и доп. / Т. 4: Отдельные виды обязательств. – М.: Статут, 2023. – 606 с.

14. Виксин И.И., Маликов С.В., Чучаев А.И. Безопасность беспилотных воздушных судов (информационные, функциональные и уголовно-правовые аспекты): монография / под ред. А.И. Чучаева. – М.: Контракт. 2022. – 240 с.

15. Виксин И.И., Коробеев А.И., Маликов С.В., Чучаев А.И. Уголовно-правовое обеспечение безопасности беспилотных воздушных транспортных средств : монография / под ред. А.И. Чучаева. – М.: ИГП РАН, 2024. – 272 с.

16. Воробьев А.И., Жанказиев С.В., Иванов С.А., Коробеев А.И., Маликов С.В., Чучаев А.И. Беспилотники на дорогах России (уголовно-правовые проблемы): монография / под ред. А.И. Чучаева. – М.: Проспект, 2022. – 520 с.

17. Комментарий к Воздушному кодексу Российской Федерации (постатейный) / В.Г. Ермошкин, С.И. Коровин, А.Н. Петров и др.; под ред. А.И. Травникова. – М.: Деловой двор, 2009. – 536 с.

18. Иванова Т.Н. Очерки по транспортному праву: монография / Т.Н. Иванова. – М.: Юстицинформ,2021. – 104 с.

19. Красавчиков О.А. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности / Категории науки гражданского права: избранные труды в 2 т. / О.А. Красавчиков. – 3-е изд., испр. и доп. / Том 2. – М..: Статут, 2023. – 494 с.

20. Рясенцев В.А. Советское изобретательское право: учебное пособие по специальному курсу. – М.: ВЮЗИ, 1976. – 84 с.

21. Симоненко А.М., Троицкая О.Н. Комментарий к Воздушному кодексу

Российской Федерации (постатейный) // СПС «Консультант плюс», 2007.

22. Смирнов В.Т., Собчак А.А. Общее учение о деликтных обязательствах в советском гражданском праве. – Л.: Изд-во Ленингр. Ун-та, 1983. – 152 с.

23. Суханов Е.А. Вещное право : научно-познавательный очерк. 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Статут, 2024. – 626 с.

24. Фетисов С. В., Неугодникова Л. М., Адамовский В. В., Красноперов Р. А. Беспилотная авиация. Терминология, классификация, современное состояние. Уфа: Фотон, 2014. – 217 с.

25. Флейшиц Е.А. Обязательства из причинения вреда и из неосновательного обогащения. – М.: Госюриздат, 1951. – 212 с.

Статьи

26. Албиков И.Р. Использование беспилотных летательных аппаратов в системе гражданской авиации России // Транспортное право и безопасность. – 2025. – № 1(53). – С. 10 – 17.

27. Албиков И.Р. Правовое регулирование применения беспилотных летательных аппаратов в воздушном пространстве // Транспортное право и безопасность. – 2024. – № 1(50). – С. 52 – 57.

28. Алексеев В.А. Единый недвижимый комплекс и сложная недвижимая вещь: вопросы соотношения // Закон. – 2018. – № 3. – С. 118-125.

29. Ананьева А.А. Отдельные проблемы кодификации транспортного законодательства // Транспортное право. – 2013. – № 3. – С. 5 – 8.

30. Бажина М.А. Транспортный кодекс Российской Федерации – «научный экстремизм» или закономерное требование развития правового регулирования? // Бизнес, менеджмент и право. – 2021. – № 1. – С. 42 – 44.

31. Бажина М.А. К вопросу о систематизации транспортного законодательства Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. – 2021. – № 2 (38). – С. 42-52.

32. Бажина М.А. Понятие «транспортное средство» в транспортном праве

// Транспортное право. – 2017. – № 1. – С. 10 – 13.

33. Бажина М.А. Баланс интересов – основа осуществления транспортной деятельности в условиях цифровизации // Право и экономика. – 2024. – № 12. – С. 52 – 58.

34. Бажина М.А. К вопросу о систематизации транспортного законодательства о документообороте в условиях цифровизации // Право и бизнес. – 2024. - № 2. – С. 41-46.

35. Бажина М.А. Правовое регулирование платформенных решений в транспортной системе // Транспортное право. – 2025. – № 5. – С. 5 – 8.

36. Благодир А.Л., Михеева Л.Е. Правовые проблемы страхования беспилотных транспортных средств // Право и экономика. – 2022. – № 4. – С. 52 – 59.

37. Боярская Ю.Н. Беспилотные воздушные перевозки: проблемы и особенности правового регулирования // Юрист. – 2023. – № 12. – С. 59-62.

38. Габов А.В., Хаванова И.А. Автономия боевых роботов и право // Пермский юридический альманах. – 2019. – № 2. – С. 361 – 378.

39. Гребенкина И.А., Гребенкина С.А. Беспилотные транспортные средства: гражданско-правовые аспекты деликтной ответственности // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2022. – № 2. – С. 84 – 87.

40. Гребенкина И.А., Гребенкина С.А. Правовой режим беспилотных автотранспортных средств в России // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2022. – № 9. – С. 91 – 96.

41. Гребенкина И.А., Гребенкина С.А. Трансформация страховой отрасли в эпоху автономных транспортных средств // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2022. – № 6. – С. 97 – 99.

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

43. Вавилин Е.В. Беспилотные транспортные средства: от терминологии к новым правовым режимам // Хозяйство и право. – 2023. - № 8 (559). – С. 3 – 21.

44. Вавилин Е.В. Ответственность за вред, причиненный беспилотным транспортным средством // Хозяйство и право. – 2023. – № 10. – С. 3 – 12.

45. Вавилин Е.В. Безопасное использование высокоавтоматизированных (беспилотных) транспортных средств: правовые гарантии // Хозяйство и право. – 2024. – № 1. С. 3-15.

46. Великанова Л.О., Максименко А.А. Цифровая трансформация сельского хозяйства: современные технологии развития // Вестник Академии знаний. – 2023. - № 6 (59). – С. 113 - 118.

47. Егоров Н.Д. Проблемы разграничения движимых и недвижимых вещей в гражданском праве // Вестник ВАС РФ. – 2012. – № 7. С. 4 – 29.

48. Зарапина Л.В., Белокопытова Н.Ю. Правовое регулирование полетов беспилотных летательных аппаратов: перспективы, новации, проблемы // Юридический вестник Кубанского государственного университета. – 2021. – № 4 (13). – С. 29 – 37.

49. Землин А.И., Матвеева М.А., Гоц Е.В., Торшин А.А. Правовой статус водителя высокоавтоматизированного автомобиля в контексте административно-правового и гражданско-правового регулирования // Право и государство: теория и практика. – 2022. – № 10 (214). – С. 146 – 150.

50. Землин А.И., Матвеева М.А., Гоц Е.В. Актуальные проблемы правового обеспечения эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств // Право и государство: теория и практика. 2023. – № 9 (225). – С. 187 – 190.

51. Землин А.И., Гоц Е.В., Матвеева М.А. Вопросы совершенствования российского законодательства о техническом регулировании в части определения недостатка высокоавтоматизированного автомобиля // Актуальные проблемы государства и права. – 2023. – Т. 7. – № 4. С. 484 – 492.

52. Иванова Т.Н., Сараф Д.Я. Правовое регулирование автономных транспортных средств в России: выработка оптимального подхода // Право и экономика. – 2021. – № 11. – с. 49 – 55.

53. Иванова Т.Н. Беспилотные и автономные воздушные судна: понятие

и защита частной жизни // Юридический мир. – 2022. – № 5. – С. 31 – 35.

54. Иванова Т.Н. Внедрение цифровых технологий на транспорте: правовые аспекты // Право и экономика. – 2024. – № 10. – С. 69 – 74.

55. Иванова Т.Н. Основания освобождения от ответственности за вред, причиненный высокоавтоматизированным транспортным средством // Гражданское право. – 2025. № 1. – С. 33 – 35.

56. Иванова Т.Н. Правовые аспекты применения цифровых технологий на транспорте // Транспортное право. – 2025. – № 2. – С. 9 – 12.

57. Козырь О.М., Сенчищев В.И. Понятие недвижимости в гражданском кодексе России (История, современность и перспективы развития) // Закон. – 2025. – № 1. – С. 50 – 61.

58. Коробеев А.И., Чучаев А.И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности // Lex russica. – 2019. – № 2 (147). – С. 8 – 28.

59. Костин А.С. Классификация гражданских беспилотных летательных аппаратов и сферы их применения // Системный анализ и логистика: журнал. – 2019. – № 1 (19). – С. 70 – 80.

60. Кузьмина И.Д. Понятие правового режима зданий и сооружений как объектов недвижимости // Цивилистические исследования. Выпуск первый: Сборник научных трудов памяти профессора И.В. Федорова / под ред. Б.Л. Хаскельберга, Д.О. Тузова // М.: Статут, 2004. – С. 188 – 212.

61. Ли Ч., Менг С. Внедоговорная ответственность за вред, причиненный беспилотными транспортными средствами // Закон. – 2020. – № 3. – С. 49 – 59.

62. Макухин А.А. Законодательное регулирование правового статуса беспилотных летательных аппаратов // Научный вестник Крыма. – 2017. – № 1. – С. 1 – 6.

63. Малеина М.Н. Формирование в Гражданском кодексе и других нормативных актах правового режима движимых вещей, перемещаемых в пространстве // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2024. - № 10. – С. 27 – 31.

64. Маркелова А.А. Маркелова А.А. Концепция генерального деликта в современном деликтном праве России / Вопросы частного права: сборник статей к 50-летнему юбилею А.А. Павлова / сост. и отв. ред. А.Г. Карапетов, Т.А. Саргсян. – М.: М-Логос, 2024. – С. 185-229.

65. Морхат П.М. Концепт «электронного лица» в классификации субъектного состава лиц в гражданском праве // Пермский юридический альманах, 2019. - № 2. – С. 273-282.

66. Мотасова Д.Д. О перспективных направлениях развития гражданско-правового регулирования использования беспилотных летательных аппаратов // Право и государство: теория и практика. – 2019. – № 10 (178). – С. 98 – 100.

67. Мотасова Д.Д. Особенности гражданско-правового регулирования в сфере использования беспилотных летательных аппаратов и перспективы его совершенствования // Право и государство: теория и практика. – 2020. – № 2 (182). – С. 103 – 106.

68. Минбалеев А.В. Понятие «искусственный интеллект» в праве // Вестник Удмуртского университета. Экономика и право. – 2022. – Т. 32. – № 6. – С. 1094 – 1099.

69. Назарова М.С. Классификация беспилотных летательных аппаратов // Сборник статей III Международной научно-практической конференции «Новая наука в новом мире». – Петрозаводск, 2022. – С. 80-86.

70. Нестеров Е.А., Чеботарев В.Е. Беспилотные такси: векторы правового регулирования в вопросах распределения ответственности при ДТП // Транспортное право. – 2025. – № 2. – С. 16 – 19.

71. Сенчищев В.И. Объект гражданского правоотношения // Актуальные вопросы гражданского права / под ред. М.И. Брагинского // М.: Статут, 1998. - С. 109 – 160.

72. Синицын С.А. Суда как объекты недвижимости: особенности и просчеты российского законодательства // Гражданское право. – 2021. – № 5. – С. 8 –9.

73. Смышляев Д.В. Особенности правового положения объекта

незавершенного строительства // Актуальные проблемы гражданского права / под ред. С.С. Алексеева // М. : Статут, 2000. – С. 69-105.

74. Фокин М.С., Рязанов Н.С. Актуальные проблемы уголовно-правовой регламентации противоправного использования беспилотных мобильных средств // Актуальные проблемы российского права. – 2018. – № 1 (86). – С. 103 – 110.

Иностранные источники

75. Tarr A.A., Tarr J.-A., Thompson M., Ellis J. Drone Law and Policy Global Development, Risks, Regulation and Insurance. New York: Routledge, 2022. 446 p.

Электронные ресурсы

1. https://dji-rus.ru/seriya-mavic/dji-mavic-3-i-aksessuary/dji-mavic-3/ (дата обращения: 03.05.2025).

2. https://tb-drone.ru/developments/air-taxi/ (дата обращения: 03.05.2025).

3. Применения БПЛА в горнодобыче и геологоразведке // https://dprom.online/mtindustry/primenenie-bpla (дата обращения: 01.03.2025).

4. Дроны в России начали перевозить пробы нефти // https://www.tadviser.ru/index.php/%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%B5%D0%BA%D1%82:%D0%98%D1%81%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D1%8C%D0%B7%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%B4%D1%80%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%B2_%D0%B2_%D0%93%D0%B0%D0%B7%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%BC_%D0%BD%D0%B5%D1%84%D1%82%D0%B8 (дата обращения: 01.03.2025).

5. Какие дроны используют в мировом кинематографе // https://habr.com/ru/companies/smileexpo/articles/410973/ (дата обращения: 01.03.2025).

6. Минэкономразвития продлит эксперимент «Почты России» по доставке грузов дронами // https://www.forbes.ru/tekhnologii/529133-

minekonomrazvitia-prodlit-eksperiment-pocty-rossii-po-dostavke-gruzov-dronami/ (дата обращения: 01.03.2025).

7. Реклама и беспилотники // https://robotrends.ru/robopedia/reklama-i-bespilotniki (дата обращения: 01.03.2025).

8. Как шоу беспилотников превратили небо в рекламный щит // https://oohmag.ru/2024/07/16/kak-shou-bespilotnikov-prevratili-nebo-v-reklamnyj-shhit/ (дата обращения: 01.03.2025).

9. Федеральная образовательная программа по управлению беспилотниками должна быть полностью запущена в школах и колледжах страны с 1 сентября 2024 года // https://edu.gov.ru/press/8382/federalnaya-obrazovatelnaya-programma-po-upravleniyu-bespilotnikami-dolzhna-byt-polnostyu-zapuschena-v-shkolah-i-kolledzhah-strany-s-1-sentyabrya-2024-goda/ (дата обращения: 01.03.2025).

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

11. Дроны-камикадзе: немецкие разработки спустя десятилетия // https://briefly-news.com/drony-kamikadze-nemeczkie-razrabotki-spustya-desyatiletiya/ (дата обращения: 22.10.2025).