УТВЕРЖДАЮ

Первый проректор РУТ (МИИТ),

кандидат философских наук

_____ В.С. Тимонин

«27» октября 2026 г.

ОТЗЫВ ВЕДУЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ

Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет транспорта»

на диссертацию Полетыкина Дмитрия Алексеевича

на тему «Правовой режим беспилотных летательных аппаратов как объектов гражданских прав», представленную на соискание ученой степени кандидата юридических наук по специальности

5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки

Актуальность темы исследования. Беспилотные летательные аппараты широко применяются для реализации как частных интересов в различных сферах экономики Российской Федерации, так и в публичных – связанных с обеспечением безопасности общества и обороны государства. Предпосылками столь стремительного и масштабного распространения беспилотной авиации послужили цифровизация и внедрение инновационных технологий, в том числе технологий искусственного интеллекта в транспортной отрасли.

Широкое применение беспилотных летательных аппаратов, а также постоянное развитие беспилотных технологий требует выверенного нормативного регулирования отношений в части использования автономных транспортных средств. Однако в настоящее время законодательство о беспилотных летательных аппаратах формируется преимущественно в сфере публичных отношений, например, в области безопасности полетов, сертификации и лицензирования. Вместе с тем, на сегодняшний день гражданско-правовой режим беспилотных летательных аппаратов практически

не сформирован, требуют определения особенности осуществления и защиты прав, возникающих по поводу таких объектов, особенности их оборота, подлежат разрешению вопросы об условиях и субъектах ответственности за причинение вреда при использовании беспилотных летательных аппаратов. Кроме того, в юридической литературе в основном исследуются уголовно-правовые правовые и административно-правовые аспекты использования беспилотных летательных аппаратов. До настоящего времени отсутствуют комплексные исследования, посвященные гражданско-правовому режиму автономных транспортных средств.

Указанные обстоятельства обусловливают актуальность избранной темы исследования Д.А. Полетыкина, в рамках которого рассмотрены вопросы правового регулирования приобретения, отчуждения, использования, обеспечения надлежащей эксплуатации и сохранности беспилотных летательных аппаратов с различным назначением и техническими характеристиками, а также вопросы, возникающие в связи с причинением вреда беспилотными летательными аппаратами контрагентам и третьим лицам.

Достоверность и обоснованность выводов исследования основываются и подтверждаются изучением необходимого и достаточного количества научной литературы, нормативной правовой базы, применяемой методологией исследования и использованием эмпирических данных, получивших анализ в процессе научного исследования.

Следует отметить, что работа написана хорошим литературным и юридическим языком. Структура работы достаточно логична, выверена и полностью соответствует поставленной цели исследования и сформулированным задачам.

При написании работы был задействован обширный список используемых доктринальных источников и нормативных правовых актов, анализ которых позволил выявить специфику правового режима беспилотных летательных аппаратов.

Цель исследования соответствует его теме и состоит в формировании научного представления о беспилотных летательных аппаратах как объектах гражданских прав (стр. 5).

Диссертация Д.А. Полетыкина представляет собой завершенное исследование и характеризуется достаточным научным уровнем, логичной структурой, последовательностью изложения, убедительным использованием приемов юридической аргументации и надлежащим оформлением. Основные положения диссертации нашли свое отражение в публикациях автора. Автореферат диссертации отражает ее основные положения.

Новизна и значимость результатов исследования состоят в том, что впервые в российской гражданско-правовой науке сформировано целостное представление о беспилотных летательных аппаратах как объектах гражданских прав. Автором даны цивилистические характеристики беспилотных летательных аппаратов, установлена их природа как объектов гражданских прав.

В ходе характеристики нормативного регулирования отношений по использованию беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации (§ 1 гл. 1) автором установлена модель правового регулирования указанных отношений, в рамках которой осуществляется совместное регулирование нормами актов воздушного законодательства и нормами специальных актов о беспилотных летательных аппаратах (стр. 16-18), выявлены тенденции и перспективы развития российского законодательства о беспилотных летательных аппаратах (стр. 20-24). В этой связи заслуживает поддержки вывод о нецелесообразности принятия единого нормативного акта о беспилотных летательных аппаратах в силу необходимости унификации правил использования воздушного пространства для пользователей пилотируемых воздушных судов и беспилотных летательных аппаратов в целях обеспечения совместного безопасного пользования, а также о достаточности существующих норм гражданского права для регулирования гражданских отношений по поводу беспилотных летательных аппаратов в силу сходства в конструкции и принципе их функционирования и пилотируемых воздушных судов (стр. 32-33).

Автором сформулировано собственное определение беспилотного летательного аппарата, учитывающее его характеристики как объекта гражданских прав, так и технические свойства в целях его обособления от других объектов гражданских прав (стр. 61). Следует отметить, что определение характеристик беспилотного летательного аппарата как объекта гражданских прав (стр. 53-59) также способствует решению задачи по надлежащему введению беспилотных летательных аппаратов в гражданский оборот. Сформулированы критерии для отнесения беспилотных летательных аппаратов и беспилотных авиационных систем к движимым и недвижимым объектам гражданских прав (стр. 57-59, 67-68). Является новым вывод автора о том, что вес беспилотного летательного аппарата и тип его конструкции (мультироторный, самолетный тип) обусловливают необходимость или отсутствие необходимости использования беспилотным летательным аппаратом объектов инфраструктуры воздушного транспорта (аэродром, взлетно-посадочная площадка и т.д.), что делает БЛА способным или неспособным перемещаться из владения одного лица во владение другого лица без утраты первоначального назначения (для совершения полетов в воздушном пространстве). Это, в свою очередь, влечет за собой признание беспилотного летательного аппарата движимым или недвижимым имуществом. Как на новое положение следует указать на осуществленную автором квалификацию беспилотной авиационной системы в качестве сложной вещи (стр. 63-64). Примечательно, что в ходе установления характеристик беспилотной авиационной системы как объекта гражданских прав, автор приходит к выводу о несоответствии беспилотной авиационной системы признакам единого недвижимого комплекса (стр. 67), что имеет существенное значение для надлежащего оформления гражданского оборота беспилотных авиационных систем.

В третьем параграфе первой главы автор представляет собственное понимание правового режима беспилотных летательных аппаратов (стр. 71) и предлагает их классификацию на основании назначения (рода выполняемых

задач) (стр. 83-85), на базе чего впоследствии раскрывает специфику гражданско-правового регулирования отношений по использованию беспилотных летательных аппаратов гражданского, экспериментального, военного и специального назначения.

Имеет значение для дальнейшего развития законодательства в области безопасной эксплуатации беспилотных летательных аппаратов предложение автора запретить малолетним, несовершеннолетним, ограниченно дееспособным, недееспособным гражданам осуществлять правомочие пользования ими в форме управления в силу существенно повысившейся вероятности причинения вреда третьим лицам беспилотными летательными аппаратами с весом больше 0,15 кг, от которых исходит повышенная опасность для окружающих (стр. 90-96).

В ходе исследования гражданско-правового режима беспилотных летательных аппаратов гражданского назначения, военного и специального назначения, а также экспериментальных (глава 2), автором установлены лица, осуществляющие права собственников и законных владельцев в отношении таких беспилотных летательных аппаратов (стр. 97, 152-158, 165), а также исследованы положения гражданско-правовых договоров, оформляющих отчуждение, приобретение, использование, обеспечение надлежащей эксплуатации и сохранности БЛА, что способствует решению поставленной научной задачи (§ 1 гл. 2).

В частности, автором исследованы положения гражданского законодательства о договоре на выполнение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ, о договоре подряда, о договоре купли-продажи, поставки, об аренде, о страховании, о залоге, в которых обнаруживается специфика, связанная с объектом указанных договоров. Автором также были исследованы нормы воздушного законодательства о договоре фрахтования воздушного судна на время, о договоре воздушной перевозки грузов, о договоре на выполнение авиационных работ применительно к отношениям по использованию беспилотных летательных аппаратов.

Представляется обоснованным предложение автора ввести правило об оформлении грузовой или почтовой накладной исключительно в электронной форме в силу того, что правила оборота грузовой накладной в бумажной форме между грузоотправителем, перевозчиком и грузополучателем являются невыполнимыми при отсутствии экипажа на борту беспилотного летательного аппарата (стр. 131-132). Автором рассматриваются вопросы юридической судьбы технологий искусственного интеллекта, материальным носителем которых выступает беспилотный летательный аппарат, в частности рассматриваются положения о договоре отчуждения исключительного права и положения о договоре о предоставлении права пользования результатами интеллектуальной деятельности в составе технологии искусственного интеллекта, под управлением которой находится беспилотный летательный аппарат (стр. 117- 121). Заслуживает поддержки вывод автора о невозможности квалификации технических решений, реализованных в беспилотных летательных аппаратах экспериментального назначения, в качестве объектов патентного права в силу отсутствия промышленной применимости (стр. 166-167).

В третьей главе диссертационного исследования автор дает оценку беспилотному летательному аппарату на предмет соответствия его характеристикам источника повышенной опасности (стр. 169-181). Свойство неподконтрольности, присущее источнику повышенной опасности, автор усматривает в дистанционном (удаленном) характере управления полетом беспилотным летательным аппаратом. Показательно, что для определения повышенной опасности автор использует такие характеристики, как взлетная масса беспилотного летательного аппарата, высота и скорость полета. В этой связи находим новым вывод автора о том, что невозможно признать любой беспилотный летательный аппарат источником повышенной опасности, поскольку значения взлетной массы аппарата, максимальные значения развиваемой скорости и набираемой высоты могут быть недостаточны для причинения существенного вреда третьим лицам (стр. 182).

В ходе рассмотрения вопросов гражданско-правовой ответственности за вред, причиненный беспилотными летательными аппаратами (которые как являются, так и не являются источниками повышенной опасности), автором определены субъекты деликтной ответственности (стр. 182, 185), субсидиарные должники, субъекты регрессной ответственности (стр. 184-185), установлен круг кредиторов в обязательстве из причинения вреда беспилотными летательными аппаратами (стр. 191), раскрыто содержание условий привлечения к гражданско-правовой ответственности (стр. 191-198), основания полного или частичного освобождения субъекта деликтной ответственности (стр. 198-205), что указывает на значение диссертационного исследования для правоприменительной практики.

Новизна результатов исследования в полной мере отражена в положениях, выносимых на защиту.

Рекомендации и замечания по диссертации.

1. В диссертации отмечается позиция автора, 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» (стр. 58), а также, что «в дальнейшем необходимо уточнение порога значений максимальной взлетной массы для признания беспилотных летательных аппаратов гражданского назначения недвижимыми вещами» (стр. 59). При этом указывается: «вместе, с тем очевидно, что БЛА являются движимыми вещами в естественно-физическом смысле, выделение их в качестве “недвижимости в силу закона” обусловлено установлением обязательной государственной регистрации для таких вещей и прав на них» (стр. 57-58). В связи с этим возникает вопрос о целесообразности признания воздушных судов недвижимыми вещами. Не будет ли правильнее признать все воздушные суда движимыми вещами и ввести специальную государственную регистрацию по видам воздушных судов (при этом, она может быть, как правоустанавливающей, так и технической в целях эксплуатации)? Следует

понимать, что виды воздушных судов и критерии к ним, в случае необходимости государственной регистрации, устанавливаются специальными законами, и Гражданским кодексом РФ эти вопросы не регулируются. Такой подход позволит уйти от вопросов определения общих норм о недвижимости применительно к воздушным судам.

2. В диссертации констатируется «соотношение беспилотного летательного аппарата и иных компонентов, входящих в беспилотную авиационную систему, как главной вещи и принадлежностей» (положение на защиту № 2, стр. 56, 212). При этом отмечается, что «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 подчеркивается, что «при помощи такого устройства может осуществляться управление несколькими БЛА одной модели или ряда моделей» (стр. 56), т.е. с помощью одного устройства можно управлять несколькими беспилотными летательными аппаратами разных моделей. В данном случае напрашивается вывод, что главной вещью является беспилотная авиационная система, а беспилотные летательные аппараты – принадлежностью. Если для запуска беспилотного летательного аппарата беспилотная авиационная система не используется, то он представляет собой отдельный объект. Данный аспект требует конкретизации авторской позиции.

3. В диссертации обосновано, что «беспилотная авиационная система признается вещью, движимой или недвижимой» (положение на защиту № 2). Возникает вопрос, а когда беспилотная авиационная система признается недвижимой вещью, то включается ли в нее земельный участок, на котором расположены составляющие ее технические устройства? Полагаем, автору следует аргументировать свой ответ в ходе публичной защиты.

4. В диссертации прослеживается некоторая несогласованность в используемых понятиях. В частности, беспилотный летательный аппарат

квалифицируется то как неделимая вещь (например, стр. 55, 56, 59), то как сложная вещь без каких-либо пояснений (стр. 63). При этом в теории гражданского права сложные вещи признаются делимыми. Кроме того, в диссертации употребляется понятие сложный объект гражданских прав, т.е. не сложная вещь, а сложный объект, включающий разные виды объектов гражданских прав. В частности, это понятие употребляется в отношении беспилотных летательных аппаратов при внедрении в них программы для ЭВМ или технологии искусственного интеллекта (стр. 41), в отношении беспилотных авиационных систем (положение на защиту № 2, стр. 211), в отношении искусственного интеллекта (стр. 75,76). В связи с этим возникает вопрос, означает ли использование этого понятия в качестве попытки выделения новой разновидности объектов гражданских прав и чем она в таком случае отличается от простой совокупности объектов гражданских прав?

Высказанные рекомендации и замечания не снижают общей положительной оценки диссертации Д.А. Полетыкина. Содержащиеся в работе выводы, соответствующие поставленным целям и задачам исследования, имеют теоретическое и практическое значение, а сама диссертация может быть охарактеризована как самостоятельное, завершенное научное исследование, полностью соответствующее научной специальности.

Содержание автореферата соответствует содержанию диссертации. Опубликованные автором труды (четыре научных работы, в том числе три – в рецензируемых научных изданиях), отражают содержание диссертации и научные положения, выносимые на защиту.

Диссертация Д.А. Полетыкина на тему «Правовой режим беспилотных летательных аппаратов как объектов гражданских прав» является научно-квалификационной работой, в которой изложены новые научно обоснованные юридические решения правового регулирования использования беспилотных летательных аппаратов, имеющих существенное значение для развития страны, что соответствует требованиям, установленным Положением о присуждении ученых степеней, утвержденным постановлением Правительства Российской

Федерации от 24 сентября 2013 года № 842 (в действующей редакции), а ее автор Полетыкин Дмитрий Алексеевич заслуживает присуждения ученой степени кандидата юридических наук по научной специальности 5.1.3. – Частно-правовые (цивилистические) науки (юридические науки).

Отзыв подготовлен заведующим кафедрой «Теория права, гражданское право и гражданский процесс» федерального государственного автономного образовательного учреждения «Российский университет транспорта», доктором юридических наук, доцентом Репьевым Артемом Григорьевичем, доцентом кафедры «Теория права, гражданское право и гражданский процесс», кандидатом юридических наук Пироговой Еленой Сергеевной.

Отзыв одобрен по результатам рассмотрения диссертации на заседании кафедры «Теория права, гражданское право и гражданский процесс», протокол № 7 от 26 февраля 2026 г.

Заведующий кафедрой
«Теория права, гражданское право
и гражданский процесс»
Российского университета транспорта,
доктор юридических наук, доцент Репьев Артем Григорьевич

Федеральное государственное автономное образовательное
учреждение высшего образования «Российский университет транспорта».
Адрес: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9.
Телефон: +7 495 274-02-74 доб. 3701 (регистрация корреспонденции).
Официальный сайт: https://miit.ru;
E-mail: info@rut-miit.ru.