

УДК 347.511

**БПЛА КАК ОБЪЕКТ ГРАЖДАНСКИХ ПРАВООТНОШЕНИЙ, ПОТЕНЦИАЛЬНО
ВЛИЯЮЩИЙ НА ТРАНСПОРТНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ****Михеева Вероника Анатольевна¹**, делопроизводительe-mail: m1heeva.v.a@yandex.ru**Лоскот Василий Алексеевич¹**, к.п.н., доцент кафедры гражданско-правовых дисциплинe-mail: vguvt-nn-grpr@mail.ru¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье рассматриваются беспилотные летательные аппараты (БПЛА) как объект гражданских правоотношений, способный оказывать существенное влияние на обеспечение транспортной безопасности. Анализируется правовая природа БПЛА, особенности их правового статуса, а также специфика регулирования их использования в гражданском обороте. Особое внимание уделяется вопросам потенциальных рисков, связанных с эксплуатацией БПЛА, включая угрозы безопасности транспортной инфраструктуры. Сделаны выводы о необходимости совершенствования нормативно-правовой базы с целью минимизации возможных негативных последствий и обеспечения баланса между развитием технологий и требованиями транспортной безопасности.

Ключевые слова: БПЛА, гражданское право, транспортная инфраструктура, воздушное пространство, угрозы транспортной безопасности, нормативно-правовое регулирование.

**UAVS AS AN OBJECT OF CIVIL LAW RELATIONS, POTENTIALLY AFFECTING
TRANSPORT SAFETY****Veronika A. Miheeva¹**, Clerke-mail: m1heeva.v.a@yandex.ru**Vasily A. Loskot¹**, Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor of the Department of Civil Law Disciplinese-mail: vguvt-nn-grpr@mail.ru¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The article considers unmanned aerial vehicles (UAVs) as an object of civil law relations capable of having a significant impact on ensuring transport security. The article analyzes the legal nature of UAVs, the specifics of their legal status, as well as the specifics of regulating their use in civil traffic. Special attention is paid to the potential risks associated with the operation of UAVs, including threats to the security of transport infrastructure. Conclusions are drawn about the need to improve the regulatory framework in order to minimize possible negative consequences and ensure a balance between technology development and transport safety requirements.

Keywords: UAVs, civil law, transport infrastructure, airspace, threats to transport security, regulatory and legal regulation.

В настоящее время беспилотные летательные аппараты становятся неотъемлемой частью технологического прогресса и представляют собой перспективное направление в различных отраслях народного хозяйства (Рисунок 1).

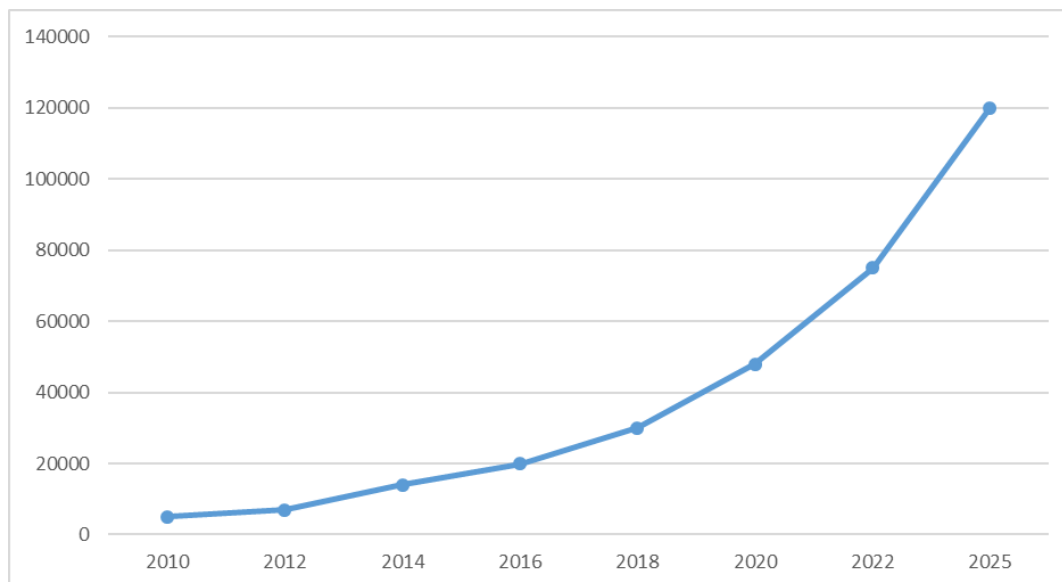


Рисунок 1 – Динамика роста использования БПЛА за период с 2010 по 2025г.г. (в млрд. руб.)

В условиях развития высокотехнологичных транспортных систем БПЛА приобретают все более значимую роль в гражданском обороте и функционировании транспортной инфраструктуры. Их применение охватывает широкий спектр задач — от мониторинга состояния транспортных объектов до выполнения логистических операций и обеспечения безопасности перевозок. Одновременно стремительное распространение беспилотных технологий привело к возникновению новых угроз транспортной безопасности. Под транспортной безопасностью понимается состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Соответствующие положения закреплены в Федеральном законе от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» [3].

Использование БПЛА способно создавать угрозы:

- безопасности воздушного движения;
- функционированию аэропортов;
- объектам железнодорожной инфраструктуры;
- объектам морского и речного транспорта.

Наиболее распространенными угрозами являются:

- незаконное проникновение БПЛА в зоны ограниченного использования воздушного пространства;
- создание помех для движения воздушных судов;
- возможность использования БПЛА для террористических целей;
- использование БПЛА для незаконного наблюдения за объектами транспортной инфраструктуры;
- нарушение работы навигационных и коммуникационных систем.

Особую опасность представляет эксплуатация БПЛА вблизи аэропортов. Даже малогабаритный беспилотник способен создать угрозу столкновения с воздушным судном при взлете или посадке. В ст. 24.1 Воздушного кодекса РФ подчеркивается необходимость поддержания приемлемого уровня безопасности полетов и минимизации рисков в гражданской авиации. Проблема осложняется тем, что значительная часть гражданских БПЛА используется физическими лицами без достаточной подготовки и без соблюдения правил использования воздушного пространства.

Ространснадзор указывает на необходимость соблюдения внешними пилотами правил учета БПЛА, получения разрешений и соблюдения ограничений полетов. Международные исследования также подтверждают увеличение числа угроз, связанных с использованием беспилотных систем.

Исследователи отмечают такие риски, как нарушение безопасности воздушного пространства, несанкционированное наблюдение, а также использование беспилотных воздушных судов в противоправных целях. В российской правовой системе беспилотные летательные аппараты квалифицируются не только в качестве технических устройств, но и как объекты гражданских правоотношений, участвующие в имущественном обороте и выступающие предметом права собственности, аренды и страхования.

Согласно статье 128 Гражданского кодекса Российской Федерации, к объектам гражданских прав относятся вещи (включая наличные деньги и документарные ценные бумаги), иное имущество, имущественные права, результаты работ и оказания услуг, результаты интеллектуальной деятельности, а также иные нематериальные блага. Беспилотные летательные аппараты представляют собой разновидность имущества, обладающую признаками индивидуально-определённой движимой вещи. Вместе с тем их правовой режим существенно отличается от режима обычных технических устройств, что обусловлено повышенной опасностью их эксплуатации и необходимостью государственного контроля [1].

Эксплуатация БПЛА сопряжена с повышенным риском причинения вреда, что дает основание классифицировать их как источники повышенной опасности. Согласно ст. 1079 ГК РФ, вред, причиненный источником повышенной опасности, подлежит возмещению независимо от вины причинителя вреда [1]. В условиях воздействия на транспортную безопасность это означает, что владелец или эксплуатант БПЛА обязан возместить ущерб, причиненный транспортной инфраструктуре, транспортным средствам, участникам перевозочного процесса. Особую сложность представляет распределение ответственности в случаях использования автономных БПЛА. В таких ситуациях возможно участие нескольких субъектов: собственника, оператора, производителя, разработчика программного обеспечения. Отсутствие четкого разграничения ответственности создает правовую неопределенность и снижает эффективность защиты прав потерпевших.

Несмотря на активное развитие законодательства, правовое регулирование БПЛА в Российской Федерации сохраняет ряд существенных проблем.

Во-первых, отсутствует единый комплексный нормативный акт, регулирующий правовой статус БПЛА. Несмотря на широкое применение во многих отраслях и сферах жизни современного общества, в российском гражданском законодательстве нет такого понятия, как «беспилотный летающий аппарат». Существует понятие «беспилотное воздушное судно», которое закреплено в Статье 32 Воздушного кодекса Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ [2], являющимся ключевым нормативно - правовым актом. Соотнесение БПЛА к категории воздушных судов предопределяет применение к ним специального правового режима.

Во-вторых, наблюдается фрагментарность регулирования.



В-третьих, недостаточно урегулирован вопрос гражданско-правовой ответственности при эксплуатации автономных БПЛА с элементами искусственного интеллекта. Возникает вопрос о том, кто должен нести ответственность за причинение вреда в случае автономного принятия решений беспилотной системой — собственник, оператор, производитель или разработчик программного обеспечения. Кроме того, существует проблема идентификации БПЛА и контроля за их эксплуатацией. Значительная часть малогабаритных беспилотников эксплуатируется вне эффективного государственного контроля.

Особенность гражданско-правового режима БПЛА заключается в сочетании частноправовых и публично-правовых элементов регулирования. С одной стороны, собственник БПЛА обладает правом владения, пользования и распоряжения имуществом. С другой стороны, эксплуатация БПЛА ограничивается обязательными требованиями воздушного законодательства, нормами транспортной безопасности и правилами использования воздушного пространства.

Правовой режим БПЛА также зависит от их массы и назначения. Воздушный кодекс РФ предусматривает обязательную государственную регистрацию либо государственный учет отдельных категорий беспилотных воздушных судов. Так, государственному учету подлежат беспилотные гражданские воздушные суда массой от 0,15 кг до 30 кг [4]. БПЛА массой более 30 кг подлежат государственной регистрации в установленном порядке. Государство рассматривает БПЛА как объекты повышенной общественной значимости, требующие специального контроля.

Еще одной проблемой является отсутствие достаточной технической инфраструктуры для обнаружения и нейтрализации незаконно используемых БПЛА вблизи объектов транспортной инфраструктуры.

Совершенствование нормативно-правового регулирования БПЛА как объекта гражданских правоотношений должно осуществляться комплексно. Для этого необходимо:

- разработать единый федеральный закон о беспилотных авиационных системах;
- усилить механизмы идентификации и цифрового контроля БПЛА;
- создать единый государственный реестр беспилотных воздушных судов;
- установить специальные правила гражданско-правовой ответственности за вред, причиненный автономными БПЛА;
- совершенствовать систему защиты объектов транспортной инфраструктуры от незаконного использования беспилотников;
- развивать механизмы страхования ответственности владельцев БПЛА;
- установить единые требования к подготовке внешних пилотов.

Особое значение имеет внедрение технологий дистанционной идентификации БПЛА, позволяющих оперативно устанавливать владельца и параметры полета беспилотного воздушного судна.

Кроме того, требуется развитие международного сотрудничества в сфере регулирования беспилотных авиационных систем, поскольку угрозы транспортной безопасности имеют трансграничный характер.

БПЛА представляют собой сложный объект гражданских правоотношений, сочетающий признаки имущества, технического устройства и источника повышенной опасности. Их активное внедрение в экономику и транспортную сферу обуславливает необходимость совершенствования правового регулирования.

Несмотря на наличие в российском законодательстве значительного массива норм, регламентирующих регистрацию, учёт, сертификацию и эксплуатацию беспилотных воздушных судов, действующая система правового регулирования не может считаться полностью сформированной и нуждается в дальнейшем совершенствовании.



Проблема обеспечения транспортной безопасности в условиях возрастающей интенсивности использования беспилотных воздушных судов приобретает крайне актуальное значение. Нелегальная эксплуатация БПЛА способна повлечь за собой серьёзные риски для объектов транспортной инфраструктуры, безопасности авиационных перевозок и общественной безопасности. Требуется дальнейшее развитие гражданско-правовых инструментов регулирования оборота БПЛА, укрепление системы государственного контроля, а также внедрение современных технологических средств, обеспечивающих транспортную безопасность.

Список литературы

1. Гражданский кодекс Российской Федерации: [часть первая] : от 30 ноября 1994 года № 51-ФЗ : часть вторая : от 26 января 1996 года № 14-ФЗ : часть третья : от 26 ноября 2001 года № 146-ФЗ : часть четвертая : от 18 декабря 2006 года № 230-ФЗ. – Текст: электронный // КонсультантПлюс: справочно-правовая система. – URL: <https://www.consultant.ru/> (дата обращения: 12.05.2026).
2. Воздушный кодекс Российской Федерации: федеральный закон от 19 марта 1997 года № 60-ФЗ. – Текст: электронный // КонсультантПлюс: справочно-правовая система. – URL: <https://www.consultant.ru/> (дата обращения: 12.05.2026).
3. О транспортной безопасности: федеральный закон от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ. – Текст: электронный // КонсультантПлюс: справочно-правовая система. – URL: <https://www.consultant.ru/> (дата обращения: 12.05.2026).
4. Об утверждении Правил государственного учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,15 килограмма до 30 килограммов, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации: постановление Правительства Российской Федерации от 25 мая 2019 года № 658. – Текст: электронный // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201905300028> (дата обращения: 15.04.2026).
5. Об утверждении Административного регламента предоставления государственной услуги по учету беспилотных гражданских воздушных судов: приказ Росавиации от 28 октября 2019 года № 1040-П. – Текст: электронный // КонсультантПлюс: справочно-правовая система. – URL: <https://www.consultant.ru/> (дата обращения: 12.05.2026).
6. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта. Памятка по использованию воздушного пространства внешними пилотами беспилотных воздушных судов. – Текст: электронный. – URL: <https://rostransnadzor.gov.ru/news/16701> (дата обращения: 12.05.2026).
7. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая): Федеральный закон от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 24.06.2025, с изм. от 09.06.2026). – Ст. 1079. – Текст: электронный // КонсультантПлюс: справочно-правовая система. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/ (дата обращения: 26.06.2026).

