

МАРИНА Авелина Александровна,
преподаватель кафедры специальных дисциплин
Краснодарский университет МВД России,
Краснодар, Россия,
e-mail: KalinaM50@yandex.ru

К ВОПРОСУ О ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ ПРИМЕНЕНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ В ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАНАХ

Аннотация. В статье дается сравнительный анализ правовых норм, регламентирующих порядок получения разрешения на использование беспилотных летательных аппаратов, правил их эксплуатации и мер ответственности за нарушения законодательства применения БПЛА в некоторых зарубежных странах.

Ключевые слова: беспилотные летательные аппараты, регистрация и выдача лицензии, правила полетов, Управление гражданской авиации, управление полетом, категории для безопасного использования дронов, зоны полета, ответственность за нарушение законодательства.

MARINA A.A.,
educator of a Chair of Special disciplines,
the Krasnodar University of the Ministry
of the Interior of Russia, Krasnodar, Russia

ON THE LEGAL REGULATION OF THE USE OF UNMANNED AERIAL VEHICLES IN FOREIGN COUNTRIES

Annotation. The article provides a comparative analysis of the legal norms governing the procedure for obtaining a permit to use unmanned aerial vehicles, the rules for their operation, and the measures of liability for violations of the legislation on the use of UAVs in some foreign countries.

Key words: nmanned aerial vehicles, registration and issuance of a license, flight regulations, Civil Aviation Administration, flight control, categories for the safe use of drones, flight zones, and liability for violating the law.

Перспективам развития беспилотной техники в настоящее время уделяется огромное внимание. Применение и использование беспилотных летательных систем в зарубежных странах, прежде всего, связано с внешней и внутренней политической обстановкой в том или ином государстве. В странах Восточной Азии и Южной Америки использование БПЛА запрещено на законодательном уровне в связи с военной интервенцией в этих государствах и их применение грозит соответствующей ответственностью (Сирия, Сенегал, Узбекистан, Египет, Иран, Тунис, Северная Корея, Никарагуа, Марокко, Куба, Алжир и др.).

В странах Европейского Союза, Северной Америке и ряде других государств использование БПЛА в воздушном пространстве разрешено и регламентировано на законодательном уровне. Однако применение и использование беспилотников допустимо только после получения соот-

ветствующего разрешения на эксплуатацию и при строгом соблюдении определенных правовых регламентов при их использовании. Несмотря на то, что каждое государство имеет свою законодательную базу в отношении применения БПЛА, установлена общая процедура их сертификации и получения разрешения на их использование.

По общим правилам лицо, желающее эксплуатировать БПЛА должно его зарегистрировать и поставить на учет. Для этого, владелец беспилотного аппарата подает в соответствующий орган, как правило это Управление гражданской авиации (Агентство по авиационной безопасности в Евросоюзе, Единая государственная цифровая платформа в Китае) письменное заявление, в котором указываются цели использования беспилотника, данные производителя, технические характеристики аппарата и данные владельца. Заявление рассматривается в опреде-

ленный законом срок, после чего лицу сообщается о результате его рассмотрения с постановкой объекта на учет или отказе. При предоставлении не полных или недостоверных сведений, орган вправе отказать в регистрации беспилотника.

После регистрации владельцу выдаются специальные знаки (реквизиты), которые в зависимости от технических характеристик и целей использования должны быть размещены на корпусе беспилотного аппарата. Использование воздушного судна без опознавательных знаков запрещено.

Государства устанавливают определенные регламенты для регистрации и постановке на учет БПЛА в зависимости от их размера и весовой категории. Так, в странах Евросоюза, Белоруссии все беспилотники вне зависимости от массы и размера подлежат регистрации; в Китае, странах Южной Африки - это беспилотники более 250 гр.; в США – более 25 кг. В Южной Африки, например, при весе более 7 кг., предусмотрено получение дополнительного разрешения на эксплуатацию.

Законодательство некоторых государств устанавливает процедуру получения сертификата на управление беспилотным аппаратом только после прохождения лицом обучения по теоретическим вопросам знания правовых норм и правил эксплуатации беспилотного летательного аппарата. По окончании обучения гражданин проходит тестирование, в котором необходимо набрать более 75% правильных ответов. Только после успешного прохождения испытаний гражданин может претендовать на получение сертификата на использование БЛА и его управление (Китай, страны Евросоюза).

В странах Южной Африки при использовании БПЛА в коммерческих целях, пилоты помимо получения сертификата и разрешения на управление, должны получить лицензию на воздушное обслуживание Южноафриканского Управления гражданской авиации.

В Белоруссии, Таджикистане и Иордании помимо выше указанных документов пилот для осуществления пилотирования должен подать план полета или заявку на использование воздушного пространства с указанием зоны использования, высоты, цели и времени полета, вида, используемого БПЛА в центр Единой системы организации воздушного движения [1] (в Белоруссии предварительно заключив договор на обслуживание с «Белаэронавигация» [2], в Иордании - страховой сертификат и утвержденную Агентством оценку рисков [3]). За несоблюдение установленных правил физические и юридические лица привлекаются к ответственности в соответствии с законодательством страны.

Более лояльные законодательные требования применения беспилотников мы можем наблюдать в Саудовской Аравии, в которой операторам дронов не требуется регистрировать свои дроны или представлять план полета. Достаточно только получения разрешения на осуществление полетов от Главного управления гражданской авиации (GACA).

Законодательство Объединенных Арабских Эмиратов (ОАЭ) предусматривает соблюдение операторами полетов определенных ограничений в воздушном пространстве и соблюдение правил техники безопасности при эксплуатации БЛА. Не требуется предоставление карты оценки рисков или плана полета, однако используемый дрон должен быть зарегистрирован в Главном управлении гражданской авиации (GCAA).

Также, в каждой стране установлены свои возрастные цензы, предъявляемые к владельцам беспилотных аппаратов, в соответствии с которыми они имеют право на их управление. Это, прежде всего, связано с предупреждением рисков физического вреда и имущественного ущерба третьим лицам, профилактикой совершения правонарушений при использовании БПЛА. Например, в Китае владельцем дрона может быть только лицо, являющееся его гражданином либо юридическое лицо, находящееся на территории государства. В странах Европейского союза управлять дроном может любой гражданин, достигший возраста 16 лет и зарегистрированный в качестве оператора (пилота) в соответствующем реестре. В части стран использовать дроны может любой гражданин в возрасте от 18 лет, также, в Иордании владелец должен предъявить документ удостоверяющий личность, а в Южной Африки - авиационную страховку. В Белоруссии владелец дрона должен быть членом «Белорусской федерации беспилотной авиации».

В США зарегистрировать и управлять полетом БПЛА до недавнего времени мог несовершеннолетний подросток в возрасте от 13 лет самостоятельно и при представлении его интересов законным представителем - до 13 лет. При этом гражданин облагался регистрационным сбором в размере 5 долларов США, который действовал на протяжении трех лет и мог быть продлен еще на три года по такой же ставке. Однако после внесения изменений в законодательство с июля 2023 г. владельцем дрона может являться любой гражданин свободно владеющий английским языком, здоровый психически и физически, и достигший возраста 16 лет. Для соблюдения прав третьих лиц и безопасной эксплуатации летательного аппарата при установлении у гражданина физических отклонений здоровья могут быть наложены определенные ограничения по

использованию дрона (пар. 107.61-107.74 Правил) [4]. Также лицу, имеющему судимость за преступление против здоровья населения за выращивание, переработку, изготовлении, продажу, распоряжение, хранение наркотических средств, психотропных веществ и их аналогов, может быть отказано в принятии заявки на использование БЛА и дальнейшего получения сертификата сроком до 1 года после срока погашения судимости (пар. 107.57 Правил) [5].

Каждое государство в соответствии со своим законодательством в области применения БПЛА устанавливает определенные критерии для безопасного использования беспилотников в пределах воздушного пространства наряду с иными пилотируемыми летательными аппаратами. Это требование распространяется на все виды беспилотных летательных аппаратов независимо от их массы и размера. В соответствии с этим устанавливается определенный порядок эксплуатации летательных аппаратов. Выделяются категории полетов. Например, в странах ЕС установлены три категории:

1. открытая (с низким уровнем риска для окружающей среды)- БЛА имеет максимальную массу менее 25 кг., во время полета держится на расстоянии не более 120 м. от ближайшей точки поверхности земли, за исключением случаев облета препятствий, не перевозит опасные грузы и не сбрасывает никакие материалы);
2. специальная – беспилотные летательные аппараты массой более 25 кг., для эксплуатации граждан должен зарегистрироваться в качестве удаленного пилота и получить в компетентном органе разрешение на использование;
3. сертифицированная - БЛА предназначены для переноски опасных грузов, должны быть обязательно сертифицированы [6].

В соответствии с Федеральными авиационными правилами в США устанавливается четыре категории полетов для гражданских малых беспилотных летательных аппаратов в воздушном пространстве городов и населенных пунктов [7]. Например, при осуществлении пилотирования по категории «один» пилот может не продолжительное время в открытом воздушном пространстве в черте города использовать небольшой летательный аппарат весом не более 25 кг., соответствующий всем требованиям техники безопасности (не должен содержать ни каких вращающихся частей).

Для осуществления пилотирования по категории «три» летательный аппарат должен быть задекларирован с указанием названия и марки модели, иметь серийный номер и быть без каких-либо технических дефектов, которые не соответ-

ствуют техники безопасности. Данным летательным аппаратом запрещено осуществлять полеты над массовым скоплением граждан. Такие аппараты допускаются к применению в пределах площадок закрытого типа или с ограниченным доступом, при этом люди, находящиеся на площадке должны быть уведомлены об осуществлении полетов над ними.

В настоящее время все беспилотные летательные аппараты весом более 25 кг. должны быть оснащены специальным дополнительным оборудованием и определением геолокации для предотвращения несанкционированных полетов, иметь идентификационный серийный номер.

В каждом государстве в соответствии с законодательством предусмотрено установление, так называемых, «летных зон, зоны полетов» - часть воздушного пространства, которая разрешает, ограничивает или исключает применение беспилотных летательных систем.

Часть 107 устанавливает правила полетов и эксплуатации малых беспилотных летательных аппаратов, относящихся к гражданским системам и весящих до 25 кг. при определенных условиях (погодных, при состоянии опьянения, в ночное время, в пределах прямой видимости, перевозки грузов и т.д.), устанавливает ограничения полетов в определенных зонах [8].

Основные общие требования при использовании БПЛА:

- не могут использоваться в ночное время суток;
- удаленный пилот всегда должен следить за тем, чтобы его летательный аппарат оставался в пределах прямой видимости;
- запрещено использование на территориях национальных парков, природоохранных зон, социальной инфраструктурой города, общественными и военными объектами;
- не могут подлетать ближе чем на 50 м. от людей, жилых домов без соответствующего согласия владельцев;
- установлены виды зон, в которых запрещено пилотирование любых летательных аппаратов без специального разрешения уполномоченных государственных органов (Министерства обороны и Министерства транспорта и коммуникаций, Министерства внутренних дел);
- не запускать дроны ближе чем на 3 км. от аэропорта, вокзала, аэродрома (Иордания);
- необходимо дополнительное разрешение для пилотирования БПЛА весом более 7 кг. вблизи взлета-посадки самолетов, в пределах 10 км от аэродромов, в ограниченном (запрещенном) воздушном пространстве [9].

При использовании БПЛА пользователь обязан:

- выполнять требования законов, регламентирующих эксплуатацию БПЛА;
- соблюдать правила использования летательных аппаратов и выполнять требования безопасности, предусмотренные производителем;
- принимать необходимые меры при возникновении угрозы причинения вреда имуществу физических и юридических лиц, жизни и здоровью граждан.

В случае несоблюдения установленных регламентов, гражданин в зависимости от причиненного вреда в связи с эксплуатацией БПЛА, подлежит гражданской, административной или уголовной ответственности.

На законодательном уровне каждого государства разработаны требования, установленные к БПЛА для снижения рисков, связанных с безопасностью полетов для третьих лиц, их имущества, окружающей среды. Например, в странах ЕС это закреплено в соответствующих регламентах 2019/945 от 12 марта 2019 г. и 2020/639 от 12 мая 2020 г. «О внесении изменений в Исполнительный регламент (ЕС) 2019/947 в отношении стандартных сценариев полетов, выполняемых в пределах или за пределами прямой видимости» [10].

Надзор за соблюдением правовых регламентов в области применения БЛА осуществляет Агентство по авиационной безопасности Европейского союза, в некоторых государствах – Управление гражданской авиации. (Управление гражданской авиацией в Китае).

Например, если гражданин управляет БПЛА без номера, то на него может быть наложен административный штраф. Также не соблюдение правил полета в определенных географических зонах, также влечет наложение штрафа.

В случаях злостного нарушения действующего законодательства, а также нарушение правил безопасности полетов и создание угроз для людей, лицо подлежит уголовной ответственности – лишение свободы сроком до 5 лет (страны Европейского союза, Южной Африки).

В случае выявления удаленного пилота в состоянии опьянения сотрудники правоохранительных органов направляют правонарушителя в медицинское учреждение для прохождения теста на состояние опьянения. Если гражданин отказывается от данной процедуры, то на него накладываются меры административного воздействия в виде приостановки действия сертификата на осуществление полетов или отклонения заявки на получение сертификата сроком до 1 года с момента вынесения подобного предписания (пар. 107.59 Правил) [11].

В соответствии с ч. 107 Федеральных авиационных правил США, принятых 28 июня 2016 г. (с

изм. и доп. от 13.07.2023 г.) при предоставлении гражданами ложных данных для выдачи сертификата и постановки на учет беспилотного аппарата, подделки сертификата, совершения мошеннических действий в отношении корректировки рейтинга или авторизации, устанавливается административная или гражданско-правовая ответственность в виде штрафа с возможной конфискацией беспилотного летательного аппарата. При этом полученный на основании ложных данных сертификат на использование БПЛА подлежит аннулированию (США, страны Южной Африки) [12].

В настоящее время законодательство о применении БПЛА постоянно совершенствуется, вносятся изменения, дополнения в имеющееся законодательство и принимаются новые нормативно-правовые акты. Например, в США в соответствии с «Дорожной картой интеграции БЛА в национальное воздушное пространство США» внесены предложения правового регулирования до 2026 г., включающие разработку национальных технических стандартов и документов, сертификации БАС, разработку процедур и правил аэронавигационного обслуживания и организации использования воздушного пространства, обучения лиц, использующих БЛА, проведение исследований, разработок и апробации соответствующих технологий. Федеральным авиационным управлением подготовлены предложения о внесении изменений в Правила, касающиеся установления специальных безопасных зон для полетов.

Список литературы:

- [1] Воздушный кодекс Республики Таджикистан от 13 ноября 1998 года № 720 (с изм. и доп. по состоянию на 24.11.2025 г.) [Электронный ресурс] //URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30486894 (дата обращения 02.11.2025 г.).
- [2] О некоторых вопросах использования авиамodelей в Республике Беларусь: Постановление Совета министров республики Беларусь от 16 августа 2016 г. № 636 [Электронный ресурс]//URL: <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=C21600636&p1=1> (дата обращения 24.11.2025 г.);
- [3] Законы о дронах в Иордании [Электронный ресурс] //URL: <https://ts2.space/ru/законы-о-дронах-в-иордании/> (дата обращения 24.11.2025 г.).
- [4] Свод федеральных нормативных актов США. Раздел 14. Параграф 107 [Электронный ресурс]//URL: <https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-I/subchapter-F/part-107> (дата обращения 24.11.2025 г.).

[5] Правила упрощенного доступа к системам беспилотных летательных аппаратов (Регламент Комиссии по внедрению (ЕС) 2019/947 от 24 мая 2019 г. «О правилах и процедурах эксплуатации беспилотных летательных аппаратов» и Регламент (ЕС) 2019/945 от 12 марта 2019 г. «О системах беспилотных летательных аппаратов (UAS) и об операторах UAS в третьих странах») (с изм. от сентября 2022 г.) [Электронный ресурс] // URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2019/945/oj (дата обращения 24.11.2025 г.);

[6] Свод федеральных нормативных актов США (с изм. от 15.01.2021г.). Раздел D [Электронный ресурс] //URL: <https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-I/subchapter-F/part-107> (дата обращения 20.11.2025 г.).

[7] Свод федеральных нормативных актов США. Раздел 14. Параграф 107 [Электронный ресурс] //URL: <https://www.ecfr.gov/current/title-2814/chapter-I/subchapter-F/part-107> (дата обращения 18.11.2025 г.);

[8] Законы о дронах в Иордании [Электронный ресурс] //URL: <https://ts2.space/ru/законы-о-дронах-в-иордании/> (дата обращения 26.07.2023 г.);

[9] Обновленные законы о беспилотниках в Южной Африке (2023) [Электронный ресурс] // URL: <https://www.propelrc.com/ru/drone-laws-in-south-africa/> (дата обращения 18.11.2025 г.);

[10] Регламент Комиссии по внедрению (ЕС) 2019/947 от 24 мая 2019 г. «О правилах и процедурах эксплуатации беспилотных летательных аппаратов» и Регламент (ЕС) 2019/945 от 12 марта 2019 г. «О системах беспилотных летательных аппаратов (UAS) и об операторах UAS в третьих странах») (с изм. от сентября 2022г.) [Электронный ресурс] // URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2019/945/oj (дата обращения 26.11.2025 г.);

[11] Свод федеральных нормативных актов США. Федеральных авиационных правил, принятых 28 июня 2016 г. (с изм. и доп. от 13.07.2023 г.). Раздел 14. Параграф 107 [Электронный ресурс] // URL: <https://www.ecfr.gov/current/title-2814/chapter-I/subchapter-F/part-107> (дата обращения 18.11.2025 г.).

References:

[1] Air Code of the Republic of Tajikistan dated November 13, 1998 No. 720 (as amended and supplemented as of 24.11.2025) [Electronic resource] // URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30486894 (accessed on 02.11.2025).

[2] On some issues of the use of aircraft models in the Republic of Belarus: Decree of the Council of Ministers of the Republic of Belarus of August 16, 2016 No. 636 [Electronic resource] //URL: <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=C21600636&p1=1> (date of appeal 24.11.2025 g);

[3] Laws on drones in Jordan [Electronic resource] //URL: <https://ts2.space/en/laws-on-drones-in-Jordan/> (accessed 24.11.2025).

[4] Code of Federal Regulations. Section 14. Paragraph 107 [Electronic resource] //URL: <https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-I/subchapter-F/part-107> (accessed 24.11.2025).

[5] Rules for Simplified Access to Unmanned Aerial Vehicle Systems (Implementation Commission Regulation (EC) 2019/947 of 24 May 2019 “On rules and procedures for the operation of unmanned aerial vehicles” and the Regulation (EU) 2019/945 of 12 March 2019 “On unmanned aerial vehicle systems (UAS) and about UAS operators in third countries”) (as amended on September 2022) [Electronic Resource] //URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2019/945/oj (accessed on 24.11.2025);

[6] Code of Federal Regulations (as amended on 15.01.2021). Section D [Electronic Resource] // URL: <https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-I/subchapter-F/part-107> (accessed 20.11.2025).

[7] Code of Federal Regulations. Section 14. Paragraph 107 [Electronic resource] //URL: <https://www.ecfr.gov/current/title-2814/chapter-I/subchapter-F/part-107> (accessed 18.11.2025);

[8] Laws on drones in Jordan [Electronic resource] //URL: <https://ts2.space/ru/laws-on-drones-in-Jordan/> (accessed 26.07.2023);

[9] Updated laws on drones in South Africa (2023) [Electronic resource] //URL: <https://www.propelrc.com/ru/drone-laws-in-south-africa/> (accessed 18.11.2025);

[10] Implementation Commission Regulation (EC) 2019/947 of 24 May 2019 “On Rules and Procedures for the Operation of Unmanned Aerial Vehicles” and Regulation (EC) 2019/945 of 12 March 2019 “On Unmanned Aerial Vehicle Systems (UAS) and on UAS Operators in Third Countries”) (as amended on September 2022). [Electronic resource] //URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2019/945/oj (accessed 26.11.2025);

[11] Code of Federal Regulations. Federal Aviation Regulations adopted on June 28, 2016 (as amended and supplemented on 13.07.2023). Section 14. Paragraph 107 [Electronic resource] //URL: <https://www.ecfr.gov/current/title-2814/chapter-I/subchapter-F/part-107> (accessed 18.11.2025).

