

Константин Павлович Федякин
Доцент кафедры
конституционного и
административного права
Тольяттинского государственного
университета, кандидат
юридических наук
E-mail: fedkonstpav@yandex.ru

Konstantin Pavlovich Fedyakin
Associate Professor of the department of
Constitutional and Administrative Law,
Togliatti State University, Candidate of
Legal Sciences

Применение и развитие беспилотных технологий в современной России: тенденции и перспективы

Application and Development of Unmanned Technologies in Modern Russia: Trends and Prospects

На фоне специальной военной операции (далее — СВО) стала актуальной тема беспилотных летательных аппаратов (далее — БПЛА). Учитывая невероятную экономическую эффективность БПЛА в пределах СВО (дешевый беспилотник уничтожает многомиллионную цель), было решено массово внедрять эти технологии в народное хозяйство. Появились новые специальности для студентов — «Оператор БПЛА», «Конструирование и эксплуатация БПЛА» и т. д., строятся целые заводы по производству БПЛА и их комплектующих.

Между тем современные авиалайнеры уже давно представляют собой дорогостоящие беспилотники, где юридически за все отвечает командир воздушного судна, а фактически самолеты управляются беспилотно и перевод выключателя в Direct Mode (ручное управление) пилоту без экстраординарной ситуации запрещен. Компьютер экономит шины и при посадке, мягко уводит самолет на взлет и существенно экономит топливо в режиме автоматического полета и навигации. В РЖД между перегонами локомотивы спокойно обходятся без машиниста, управляясь автопилотом.

Что касается «малых» беспилотных технологий, то они действительно нужны, но, по скромному мнению автора, не в тех масштабах, в которых развернулась современная беспилотная программа. Беспилотники и операторы требуются для нужд министерства обороны в объеме и количествах, необходимых для поддержания боеготовности российской армии и обеспечения национальной безопасности. Для этих же целей нужны подготовленные (именно в рамках срочной службы) операторы этих систем. А СВО в ближайшее время, мы очень надеемся, закончится. Немного операторов и дронов нужны геологам, МЧС, сельскому хозяйству, предприятиям и организациям, где требуется линейная аэроразведка (в Газпроме, Транснефти) и др.

Полагаем, в среднесрочной перспективе (главным образом после окончания СВО) спрос на операторов БПЛА, как и на сами БПЛА, должен сократиться. Ведь основное количество (по данным некоторых СМИ до 95 %) требуется для нужд СВО, в частности, и министерства обороны, в общем.

Основной проблемой использования беспилотных летательных аппаратов в их классическом понимании (пластмассовый корпус и пара пластиковых пропеллеров) является крайне ограниченный ресурс аккумуляторных батарей, их недешевое производство и дорогая утилизация.

Будущее тех тысяч студентов, которые сегодня на волне популярности БПЛА отучились по профильным специальностям, выглядит очень проблематичным. Работы для них в том объеме и тех масштабах, которые им обещали, они, скорее всего, не найдут и останутся не востребованы в рамках своей специальности.

Мы, безусловно, за развитие и прогресс, но везде и во всем нужна мера, четкий продуманный план и конкретные цифры расходов, потребностей.

Развивать тему БПЛА можно и нужно, но важно знать, какова экономическая эффективность той или иной технологии. Должно быть четкое понимание того, что нас ждет завтра — какое количество систем и специалистов необходимо стране в среднесрочной и долгосрочной перспективах.

Вера Витальевна Романова
*Доцент кафедры
конституционного и
административного права
Тольяттинского государственного
университета,
кандидат юридических наук
E-mail: Vera1704@yandex.ru*

Vera Vitalievna Romanova
*Associate Professor of the department of
Constitutional and Administrative Law,
Togliatti State University, Candidate of
Legal Sciences*

О необходимости нормативного закрепления удаленной идентификации БПЛА

On the Need for Regulatory Consolidation of Remote Identification of UAVs

Актуальность вопросов контроля за использованием БПЛА не нуждается в дополнительном подтверждении. В Российской Федерации в данных целях введен государственный учет беспилотных гражданских воздушных судов [1] и особый порядок определения геозон с особым режимом использования БПЛА [2].

Государственный учет воздушных судов осуществляется в России с использованием соответствующей системы, включающей в себя базу данных о воздушных судах, и информационного портала, являющегося функциональной подсистемой базы данных. На воздушное судно до начала выполнения им полетов должны быть нанесены учетные опознавательные знаки, имеющие в своем составе его учетный номер воздушного судна. Именно таким образом предполагается ведение контроля за порядком эксплуатации БПЛА, в том числе за соблюдением последним правил использования воздушного пространства.

Представляется целесообразным на нормативном уровне закрепить обязанность собственников и владельцев БПЛА обеспечивать доступ к трекингу БПЛА в режиме реального времени. Если каждый беспилотный летательный аппарат будет на постоянной основе транслировать служебные сигналы, содержащие идентификационный номер дрона, координаты в реальном времени, направление движения и состояние (вынужденная посадка, возврат на базу и т. д.), то обеспечение контроля приобретет иной характер.

Подобные требования уже содержит законодательство Китая, причем как для БПЛА, используемых в коммерческих целях, так и для БПЛА, используемых государственными структурами (сведения о последних не раскрываются публично). Владельцы БПЛА обязаны организовать передачу в режиме реального времени информации о серийном номере БПЛА, его скорости, высоте и координатах [3].

В Европейском Союзе подобные требования закреплены в Регламенте ЕС, утвержденном Европейским агентством по авиационной безопасности [4, с. 1]. К вышеперечисленным обязательным к передаче сведениям добавлены также данные о точке взлета БПЛА.

В США от передачи данных о БПЛА освобождены представители государственных структур, включая военных [5].

Требования к обязательной удаленной идентификации БПЛА содержат также правовые системы Великобритании, Канады, Японии, Южной Кореи, Австралии, ОАЭ.