

## РАЗБИРАЕМСЯ В НОВОВВЕДЕНИЯХ

В свете недавних изменений, внесенных в Воздушный Кодекс Российской Федерации, мы постарались разобраться с крайне непростыми и запутанными формулировками официальных документов, собрать воедино и систематизировать всю информацию, которая может быть интересна пользователям беспилотников SenseFly.

Для начала разберемся с терминологией, введенной законодателем.

### Что такое «беспилотник»

**Воздушный Кодекс Российской Федерации в редакции от 30.12.2015, статья 32 «Воздушное судно»:**

5. *«Беспилотное воздушное судно - воздушное судно, управляемое в полете пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна (внешний пилот).»*

6. *«Беспилотная авиационная система - комплекс, включающий в себя одно или несколько беспилотных воздушных судов, технические средства и оборудование, используемые для управления полетом такого воздушного судна или таких воздушных судов.»*

Обратите внимание, что беспилотник – это не «сверхлегкое воздушное судно», т.к. для сверхлегкого воздушного судна в Воздушном Кодексе существует отдельное определение в той же статье 32, пункт 3, и все пункты Воздушного Кодекса, относящиеся к «сверхлегкому воздушному судну» к беспилотникам не могут быть применены.

### Кто такой «внешний пилот»

В нынешней версии Воздушного Кодекса введено понятие «Внешний пилот». Разберемся кто он, за что отвечает, каковы его права и обязанности.

**Воздушный Кодекс Российской Федерации в редакции от 30.12.2015, статья 56 «Экипаж воздушного судна»:**

1.1. *Экипаж беспилотного воздушного судна состоит из одного либо нескольких внешних пилотов, одного из которых владелец беспилотного воздушного судна назначает командиром такого воздушного судна.*

**Статья 57. «Командир воздушного судна»:**

1. *Командиром воздушного судна <...> является лицо, имеющее действующее свидетельство пилота (летчика, внешнего пилота), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа.*

2. *<...> Командир беспилотного воздушного судна руководит работой экипажа беспилотного воздушного судна и отвечает за безопасное выполнение полета.*

### Регистрация и сертификация

Теперь постараемся выяснить о какой регистрации беспилотников идет речь и какими статьями Воздушного Кодекса она регламентирована.

**Статья 8. «Обязательные сертификация и аттестация в гражданской авиации»**

1. *Обязательной сертификации органом, уполномоченным Правительством Российской Федерации, в порядке, установленном федеральными авиационными правилами, подлежат:*

*<...> беспилотные авиационные системы, за исключением беспилотных авиационных систем, включающих в себя беспилотные гражданские воздушные суда, на которые сертификат летной годности выдается на основании сертификата типа или акта оценки конкретного воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации;*

**Статья 33. «Государственная регистрация и государственный учет воздушных судов»**

1. Государственной регистрации подлежат предназначенные для выполнения полетов следующие воздушные суда:

1) беспилотные воздушные суда, за исключением беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 0,25 килограмма и менее <...>;

1.3. Беспилотные гражданские воздушные суда, подлежащие государственной регистрации в соответствии с подпунктом 1 пункта 1 настоящей статьи, регистрируются в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

3.1. Беспилотные воздушные суда, ввезенные в Российскую Федерацию или произведенные в Российской Федерации, подлежат учету в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

4. Воздушное судно, зарегистрированное или учтенное в установленном порядке в Российской Федерации, приобретает национальную принадлежность Российской Федерации.

И в довесок ко всему вышеизложенному в Воздушном Кодексе существует **статья 131 «Обязательное страхование владельца воздушного судна перед третьими лицами»:**

1. Страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна, является обязательным.

2. 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 труда, установленных федеральным законом на момент заключения договора страхования, за каждый килограмм максимальной взлетной массы воздушного судна.

Это означает, что если эта норма Воздушного Кодекса останется в силе, то пользователь БПЛА SenseFly обязан будет застраховать ущерб третьим лицам исходя из максимальной взлетной массы самолета, равной 0,7 кг.

Таким образом закон в текущей редакции предусматривает: сертификацию БПЛА (статья 8), обязательную регистрацию и учет (статья 33), наличие свидетельства «внешнего пилота» у пользователя (статья 57) и страхование третьих лиц (статья 131).

На данный момент не существует утвержденных правил регистрации и учета БПЛА, равно как и специальных процедур сертификации беспилотников. Текущее законодательство таково, что сертификация БПЛА ничем не отличается от сертификации пассажирского лайнера, что, конечно, невозможно. И конечно, каких-либо сертифицированных организаций, выдающих некие универсальные «свидетельства внешнего пилота» в России нет и быть не может, хотя бы и потому, что типов беспилотников – великое множество, и управление каждым беспилотным комплексом очень индивидуально. Так что будьте бдительны и не попадайтесь мошенникам, всегда готовым «половить рыбку» в мутной воде сырого законодательства!

При изучении текущей версии закона вообще всплывает множество курьезов и невыполнимых требований, в частности требование о наличии на борту гражданского воздушного судна, коим является беспилотник, определенного пакета документации. Особенное недоумение вызывает тот факт, что при столь строгих правилах для БПЛА пилотируемые воздушные суда с массой конструкции менее 115 кг могут быть использованы практически где угодно, кем угодно и когда угодно без каких-либо разрешений, сертификатов и пилотских свидетельств!

Не смотря на все это, некоторые владельцы беспилотников обратились в Росавиацию на Ленинградский проспект, 37 и сделали попытку зарегистрировать свои аппараты. Как можно было предположить, никто их там не ждал, и после долгого выяснения, чего же хотят все эти странные люди с авиамоделями, им были выданы для заполнения простенькие бланки заявлений. После чего всем раздали листочки с телефонами, куда звонить и узнавать статус рассмотрения. Результат такой процедуры мы предугадать не беремся.

Сейчас в Минтрансе России в разработке находится документ, определяющий порядок регистрации ввезенных или произведенных на территории России беспилотных летательных аппаратов. Судя по всему, регистрационные процедуры будет поручено проводить ФСБ, по результатам которых пользователь получит справку с порядковым номером регистрации его аппарата в единой базе. В то же время, по информации агентства городских новостей «Москва», группа депутатов Госдумы готовит к внесению в

нижнюю палату парламента законопроект об увеличении максимальной взлетной массы БПЛА, подлежащих регистрации, до 5 кг. Будем надеяться, что эта инициатива будет успешной.

Компания ООО НПК «Джи Пи Эс Ком.» является официальным поставщиком картографических комплексов SenseFly на территории России и обладает всеми необходимыми лицензиями, поэтому, как только будут утверждены официальные процедуры учета дронов, мы можем ожидать, что наши покупатели вместе с БПЛА будут получать и документы установленного образца, подтверждающие регистрацию аппарата.

Мы будем держать руку на пульсе, отслеживать изменения в законах и размещать информацию в новостях на нашем сайте. А пока летайте спокойно

***Кирилл Васин, руководитель аэросъемочного отдела НПК «Джи Пи Эс Ком»***

