

А.В. Алтухов, С.Ю. Кашкин, С.П. Халютин

АНАЛИЗ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ УЧЕТА
И СЕРТИФИКАЦИИ ТЕХНИЧЕСКОЙ И ПРАВОВОЙ ПЛАТФОРМ
НОВЕЙШИХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ В УСЛОВИЯХ
СОВРЕМЕННОЙ ТЕХНИЧЕСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ
И ПРИМЕНЕНИЯ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА*

Рассматриваются особенности российской авиации, которая находится на пороге новых удивительных открытий и возможностей. Подчеркивается, что государственное содействие в развитии науки и техники в сфере авиации, а также внедрение массовой цифровизации и искусственного интеллекта катализировали производство новейших конвертопланов и иных летательных аппаратов нового поколения в нашей стране. Отмечено, что новые разработки призваны повысить обороноспособность государства и расширить возможности гражданских сфер жизни, однако для развития данной области необходимо соответствующее законодательство. Анализируется готовность законодательства по сертификации и учету новых воздушных судов, созданных в условиях современных цифровых инноваций и технических возможностей.

Ключевые слова: проект «Архангел», конвертоплан, платформенное право, техническая платформа, искусственный интеллект, беспилотное воздушное судно, беспилотная авиационная система, частно-государственное сотрудничество.

A.V. Altoukhov, S.Yu. Kashkin, S.P. Khalyutin

ANALYSIS OF LEGAL REGULATION OF ACCOUNTING
AND CERTIFICATION OF TECHNICAL AND LEGAL PLATFORMS
OF THE LATEST AIRCRAFT IN THE CONTEXT
OF THE MODERN TECHNICAL REVOLUTION
AND THE USE OF ARTIFICIAL INTELLIGENCE

The features of Russian aviation, which is on the verge of new amazing discoveries and opportunities, are considered. It is emphasized that state assistance in the development of science and technology in the field of aviation, as well as the introduction of mass digitalization and artificial intelligence, catalyzed the production of the latest converters and other new generation aircraft in our country. It was noted that new developments are designed to increase the state's defense capability and expand the possibilities of civilian spheres of life, but the development of this area requires appropriate legislation. The readiness of the legislation on certification and accounting of new aircraft created in the context of modern digital innovations and technical capabilities is analyzed.

Keywords: Archangel project, tiltrotor, platform law, technical platform, artificial intelligence, unmanned aerial vehicle, unmanned aerial system, public-private cooperation.

* Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований, проект № 18-29-161650.

Для оценки возможности скорого массового внедрения в различные сферы жизни общества таких новых изобретений, как современные авиационные комплексы, участвуют не только технические аспекты, но и правовые. Как известно, массовая цифровизация, внедрение искусственного интеллекта и стремительный технический прогресс приводят не только к появлению новых возможностей, но и формируют правовые барьеры.

Ситуацию, когда законодательство не успевает за инновациями, мы наблюдаем с беспилотными автомобилями. Отсутствие четкого правового регулирования может тормозить внедрение инновационных разработок, тогда как наличие специализированной адекватной нормативной правовой базы, напротив, катализирует производство инноваций и их использование в различных сферах. Авиация не является исключением.

Внедрение национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации», как и массовое внедрение цифровых технологий, привело к созданию и реализации множества государственных инициатив по разработке платформенных решений для авиации. Ее дополнил и усовершенствовал Указ президента Российской Федерации от 10 октября 2019 г. № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации» (вместе с «Национальной стратегией развития искусственного интеллекта на период до 2030 года»). Этот документ имеет «сквозной» характер и касается использования всех сфер экономики, включая авиационную промышленность и беспилотный транспорт.

В Указе Президента от 10 октября 2020 г. № 490 в разделе 3 Стратегии зафиксированы основные принципы развития и использования технологий искусствен-

ного интеллекта, касающиеся и беспилотных летательных аппаратов, которые их применяют. К ним относятся:

- а) защита прав и свобод человека;
- б) безопасность;
- в) прозрачность;
- г) технологический суверенитет;
- д) целостность инновационного цикла;
- е) разумная бережливость;
- ж) поддержка конкуренции.

Сегодня большую перспективу для России представляет разработка устройств сверхлегкой авиации с применением возможностей цифровых и технических платформ и искусственного интеллекта. Наиболее важными сейчас являются вопросы регистрации, учета и сертификации новых летательных аппаратов на территории нашей страны. Учитывая уровень разработок и их технологичность, можем предположить, что в основной своей массе это беспилотные летательные аппараты, а значит, для оценки правового регулирования интересующих нас вопросов необходимо проанализировать законодательство, действующее на настоящий момент в отношении беспилотных авиационных средств.

В настоящее время порядок регистрации, учета и, как следствие, сертификации авиационных средств зависит от их весовой категории, где процедура для средств весом свыше 30 кг выглядит сложнее, чем для более легких устройств [7]. Порядок регистрации беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой более 30 кг определяет Приказ Минтранса России от 5 декабря 2013 г. № 457, который содержит определенный регламент государственной услуги по регистрации гражданских воздушных судов, он выполняется Росавиацией [4].

Процедура эта довольно громоздкая и не содержит в себе особенностей, важных для устройств, оснащенных искус-

ственным интеллектом и функционирующих на основе платформ. Это еще раз указывает на необходимость разработки в России платформенного права.

Кроме того, постоянные поправки законодательства и регламентов в данной сфере с трудом обеспечивают правовую основу использования летательных аппаратов. Возложение функции по проведению регистрации и учета всех беспилотных воздушных судов (БВС) на государство представляется также избыточной. Это потребует от уполномоченного органа – Росавиации расширения состава, увеличения финансирования, создания сети регистрационных центров.

Чрезмерно усложненный механизм государственного учета малых беспилотников и сверхлегких летательных аппаратов выступает также сдерживающим фактором развития сферы беспилотных авиационных систем, вследствие чего могут тормозиться разработки наиболее перспективных моделей современных летательных аппаратов [6]. Необходимо создание взвешенного и легко реализуемого механизма учета малых БВС, предполагающего обязательную интеграцию собственной базы данных о зарегистрированных БВС с государственной системой регистрации, а также предоставление информации о зарегистрированных БВС заинтересованным федеральным органом исполнительной власти [2].

Все это также можно успешно цифровизировать и частично доверить автоматизированным системам. Это позволит сделать процедуру не только более быстрой, но и прозрачной, наглядной и легитимной. Сейчас наша страна обладает огромным опытом в положительном влиянии цифровизации административных систем. Кроме того, сложности в разработке регламентов обоснованы сложностями технического характера и конфигурацией устройств.

По нашему мнению, для создания эффективной правовой основы необходима слаженная совместная работа юристов и разработчиков летательных аппаратов нового поколения [2; 7]. Это поможет персонализировать законодательство и уберет правовые барьеры в отношении использования инноваций в авиации.

К настоящему времени не установлены процедуры проведения обязательной сертификации беспилотных авиационных систем и их взаимосвязанных элементов, а также нет регламента по поводу программного обеспечения таких устройств. Можно отметить, что современный уровень технического оснащения указывает на необходимость формирования правовых норм в области платформ, применяемых в сверхлегкой авиации [7].

Отсутствуют утвержденные требования к летной годности для БВС различных категорий. Это затрудняет тестирование и полноценное использование современных летательных аппаратов этого класса. Классификация БВС в Российской Федерации на сегодняшний день находится в стадии разработок.

Действующая редакция Воздушного кодекса Российской Федерации освобождает от необходимости проведения обязательной сертификации беспилотной авиационной системы (БАС) в составе с БВС в том случае, когда максимальная взлетная масса равна 30 кг и менее. В ст. 36 Воздушного кодекса Российской Федерации определено, что все БВС с максимальной взлетной массой более 30 кг должны иметь сертификат летной годности [1]. При отсутствии такого документа эксплуатация БВС будет считаться нарушением воздушного законодательства. Однако законодательно закреплено, что сертификаты летной годности невозможно получить без процедуры сертификации, т.е. для получения такого

разрешительного документа эксплуатант (разработчик) обязан предварительно пройти процедуру обязательной сертификации [7].

Следует учитывать, что законодательно закреплено понятие сертификации и выглядит оно следующим образом: «сертификация – это форма осуществляемого органом по сертификации подтверждения соответствия объектов требованиям технических регламентов, положениям стандартов, сводов правил или условиям договоров» [3].

При этом подтверждение соответствия на территории Российской Федерации может носить добровольный или обязательный характер. В действующей редакции Воздушного кодекса Российской Федерации указанное требование не распространяется на БВС с максимальной взлетной массой 30 кг и менее. Как уже указывалось, сертификация указанной категории БАС может быть реализована в системе добровольной сертификации в профобъединении эксплуатантов и разработчиков БВС, Союзе авиапроизводителей, Ассоциации «Аэронет» в соответствии с законодательством Российской Федерации о саморегулировании и техническом регулировании.

Результатом сертификации может быть документ, эквивалентный сертификату летной годности и подтверждающий способность БВС безопасно летать. Такого рода документ будет востребован Росавиацией при прохождении процедуры допуска эксплуатантов БАС к деятельности, связанной с использованием БВС для авиационных работ, в перспективе – для воздушных перевозок. Если говорить о перспективе воздушных перевозок, то тут как раз необходимы четкие регламенты: это направление признают перспективным, и над ним усиленно трудится подавляющее большин-

ство развитых стран. В Российской Федерации такие работы тоже ведутся и имеют обнадеживающие результаты [7]. Примером выступает проект «Архангел» – своего рода устройство сверхлегкой авиации вертикального взлета и посадки с весьма перспективными техническими характеристиками и доступной, в сравнении с аналогами, предполагаемой стоимостью.

Учитывая, что право допуска к коммерческому использованию БАС, в соответствии с воздушным законодательством, закреплено за государством [2], необходимо формирование механизма организации и последующего признания результатов сертификации БВС с максимальной взлетной массой 30 кг и менее в системе саморегулируемых организаций. Очевидно, что для получения допуска к коммерческому использованию БАС эксплуатанту малых БВС потребуется подтвердить инициативу у Росавиации.

Положение п. 4 ст. 61 Воздушного кодекса Российской Федерации обязывает при использовании легкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения (АОН) либо сверхлегкого гражданского воздушного судна АОН иметь сертификат эксплуатанта АОН [1]. Требования к таким эксплуатантам установлены Федеральными авиационными правилами «Эксплуатанты авиации общего назначения». Требования к эксплуатанту авиации общего назначения, процедурам регистрации и контроля деятельности эксплуатантов АОН утверждены приказом Минтранса [6].

В случае приема на работу авиационного персонала эксплуатант обязан работать, в соответствии с установленными в гражданской авиации требованиями, руководство по производству полетов и руководство по организации технического обслуживания воздушных судов. Кроме того, Федеральные авиационные правила

ФАП-147 устанавливают ряд дополнительных требований. Очевидно, что подобные требования необходимо распространить на эксплуатантов БВС с взлетной массой 30 кг и выше, использующихся в интересах АОН [8].

В настоящее время нормативные правовые акты, определяющие порядок проведения сертификации и сертификационные требования к гражданским воздушным судам, в частности к БАС, находятся в стадии разработки. Временно, до издания указанных нормативных правовых актов, в части сертификации оборудования гражданских воздушных судов порядок сертификации определен Авиационными правилами «Сертификация авиационной техники, организации разработчиков и изготовителей. Часть 21» (АП-21) [5], разработан-

ными и введенными в действие Межгосударственным авиационным комитетом. Приведенные нормативные правовые акты не учитывают специфику применения БАС и должны быть дополнены новыми федеральными правилами, в которых такой учет будет осуществлен. Необходимы своевременная модернизация технической документации, а также ее дополнение в соответствии с развитием конструирования новых воздушных судов, принятие мер по совершенствованию воздушного законодательства и созданию благоприятных условий для безопасного применения беспилотных воздушных судов в народном хозяйстве. При этом важно обеспечить безопасность полетов, не создав неоправданных барьеров для развития производства и применения БАС [5].

Литература

1. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (ред. от 8 июня 2020 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. Моисеев М. Поведенческая экономика: теория ограниченной рациональности Герберта Саймона // Электронная библиотека БГУ <http://elib.bsu.by/bitstream/123456789/112315/1/moiseev> (дата обращения: 15.06.2020).
3. О техническом регулировании: федеральный закон от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ (ред. от 28 ноября 2018 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. Об утверждении административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по государственной регистрации гражданских воздушных судов и ведению государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации: приказ Минтранса России от 5 декабря 2013 г. № 457 (ред. от 7 декабря 2017 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. Об утверждении Федеральных авиационных правил «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21»: приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17 июня 2019 г. № 184. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. Проблемные вопросы в деятельности АОН // Aviation Explorer. URL: <https://www.aex.ru/docs/4/2018/11/1/2828/> (дата обращения: 15.06.2020).
7. Реактивный конвертоплан. Конвертопланы – это специальные летательные аппараты, которые объединяют в себе возможности вертолета и самолета. СВВП с вертикальным положением // VangoghLife.ru. URL: <https://vangoghlife.ru/reaktivnyi-konvertoplan-konvertoplanu-eto-specialnye.html> (дата обращения: 15.06.2020).
8. Эксплуатанты авиации общего назначения. Требования к эксплуатанту авиации общего назначения, процедуры регистрации и контроля деятельности эксплуатантов авиации общего назначения: федеральные авиационные правила: утверждены Приказом Минтранса России от 18 июня 2003 г. № 147. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

Literatura

1. *Vozdushnyj kodeks Rossijskoj Federatsii ot 19 marta 1997 g. № 60-FZ (red. ot 8 iyunya 2020 g.)*. Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy "Konsul'tantPlyus".
2. *Moiseev M. Povedencheskaya ekonomika: teoriya ogranichennoj ratsional'nosti Gerberta Sajmona // Elektronnaya biblioteka BGU <http://elib.bsu.by/bitstream/123456789/112315/1/moiseev> (data obrashcheniya: 15.06.2020)*.
3. *O tekhnicheskome regulirovanii: federal'nyj zakon ot 27 dekabrya 2002 g. № 184-FZ (red. ot 28 noyabrya 2018 .)*. Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy "Konsul'tantPlyus".
4. *Ob utverzhenii administrativnogo reglamenta Federal'nogo agentstva vozdušnogo transporta predostavleniya gosudarstvennoj uslugi po gosudarstvennoj registratsii grazhdanskikh vozdušnykh sudov i vedeniyu gosudarstvennogo reestra grazhdanskikh vozdušnykh sudov Rossijskoj Federatsii: prikaz Mintransa Rossii ot 5 dekabrya 2013 g. № 457 (red. ot 7 dekabrya 2017 g.)*. Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy "Konsul'tantPlyus".
5. *Ob utverzhenii Federal'nykh aviatsionnykh pravil "Sertifikatsiya aviatsionnoj tekhniki, organizatsij razrabotchikov i izgotovitelej. Chast' 21": prikaz Ministerstva transporta Rossijskoj Federatsii ot 17 iyunya 2019 g. № 184*. Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy "Konsul'tantPlyus".
6. *Problemnye voprosy v deyatel'nosti AON // Aviation Explorer. URL: <https://www.aex.ru/docs/4/2018/11/1/2828/> (data obrashcheniya: 15.06.2020)*.
7. *Reaktivnyj konvertoplan. Konvertoplany – eto spetsial'nye letatel'nye apparaty, kotorye ob"edinyayut v sebe vozmozhnosti vertoleti i samoleta. SVVP s vertikal'nym polozheniem // VangoghLife.ru. URL: <https://vangoghlife.ru/reaktivnyi-konvertoplan-konvertoplany-eto-specialnye.html> (data obrashcheniya: 15.06.2020)*.
8. *Ekspluatanty aviatsii obshchego naznacheniya. Trebovaniya k ekspluatantu aviatsii obshchego naznacheniya, protsedury registratsii i kontrolya deyatel'nosti ekspluatantov aviatsii obshchego naznacheniya: federal'nye aviatsionnye pravila: utverzheny Prikazom Mintransa Rossii ot 18 iyunya 2003 g. № 147*. Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy "Garant".

DOI: 10.25586/RNUV9276.20.03.P.159

УДК 343

С.А. Олейник, А.В. Яковлев

КОЛЛИЗИОННОСТЬ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА
ОБ ОПЕРАТИВНО-РАЗЫСКНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ЧЕРЕЗ ПРИЗМУ ПРАВОПРИМЕНЕНИЯ В ХОДЕ
ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ОПЕРАТИВНО-РАЗЫСКНЫМИ
ПОДРАЗДЕЛЕНИЯМИ ОТДЕЛЬНЫХ
ОПЕРАТИВНО-РАЗЫСКНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ

Рассматривается коллизионность отдельных норм Федерального закона «Об оперативно-разыскной деятельности» в свете его правоприменения оперативно-разыскными подразделениями с позиций возможного нарушения норм Конституции Российской Федерации.

Ключевые слова: оперативно-разыскная деятельность, гласные и негласные оперативно-разыскные мероприятия, органы безопасности, закон, право, электронные носители информации.