

DOI:10.26104/NNTIK.2023.22.81.001

Кочконов Б.Б., Ким В.А.

**УЧКУЧСУЗ УЧУУЧУ АППАРАТТАРДЫ КОЛДОНУУДА
ЧЕНЕМДИК-УКУКТУК ЖӨНГӨ САЛУУ**

Кочконов Б.Б., Ким В.А.

**НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРИ ПРИМЕНЕНИИ
БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ**

B. Kochkonov, V. Kim

**REGULATORY AND LEGAL REGULATION IN THE
OF UNMANNED AERIAL VEHICLES**

УДК: 623.746-519:344.7

Бул макалада Кыргыз Республикасынын мыйзамдары үчүн укуктун жаңы объектиси – Учкучсуз учуучу аппараттардын укуктук статусун укуктук жөнгө салуу маселелерин изилдөө, «учкучсуз учуучу аппарат» түшүнүгүнүн мазмунун талдоо жана анын «дрон», «квадрокоптер», терминдеринен ажыратылышы каралат. Кыргызстанда учкучсуз учуучу аппараттарды мамлекеттик каттоонун жол-жобосун укуктук жөнгө салуу көйгөйлөрүн кароо, чет өлкөлүк тажрыйбаны жана учкучсуз учуучу аппараттардын ишин укуктук жөнгө салуу практикасын изилдөө, Кыргыз Республикасынын ченемдик-укуктук актыларынын жана Россия Федерациясынын, Беларусь Республикасынын, Казакстан Республикасынын мыйзамдарынын мисалында учкучсуз учуучу аппараттарды түзүү жана өнүктүрүү боюнча дүйнөлүк тажрыйбага аналитикалык сереп салуу. Негизги бөлүмдө изилдөө жүргүзүү үчүн колдонулган өлкөлөрдүн мыйзамдык базасына талдоо берилген.

Негизги сөздөр: учкучсуз учуучу аппараттар, аба мейкиндиги, аба кыймылы, авиация системалары, укуктук ченемдер, сереп, талдоо.

В данной статье рассматриваются вопросы правового регулирования правового статуса нового для законодательства Кыргызской Республики объекта права – беспилотных летательных аппаратов, анализ содержания понятия «беспилотный летательный аппарат» и его отделение от терминов «дрон», «квадрокоптер». Рассмотрение проблем правового регулирования процедуры государственной регистрации беспилотных летательных аппаратов в Кыргызстане, изучение зарубежного опыта и практики правового регулирования деятельности беспилотных летательных аппаратов, аналитический обзор мирового опыта создания и развития беспилотных летательных аппаратов на примере нормативных правовых актов Кыргызской Республики и законов Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Казахстан. В основной части представлен анализ законодательной базы стран, используемых для проведения исследования.

Ключевые слова: беспилотные летательные аппараты, воздушное пространство, воздушное движение, авиационные системы, правовые нормы, обзор, анализ.

This article discusses the issues of legal regulation of the legal status of a new object of law for the legislation of the Kyrgyz Republic – unmanned aerial vehicles, analysis of the content of the concept of

«unmanned aerial vehicle» and its separation from the term's «drone», «quadcopter». Consideration of the problems of legal regulation of the procedure of state registration of unmanned aerial vehicles in Kyrgyzstan, study of foreign experience and practice of legal regulation of unmanned aerial vehicles, analytical review of world experience in the creation and development of unmanned aerial vehicles on the example of regulatory legal acts of the Kyrgyz Republic and the laws of the Russian Federation, the Republic of Belarus, the Republic of Kazakhstan. The main part presents an analysis of the legislative framework of the countries used for the study.

Key words: unmanned aerial vehicles, airspace, air traffic, aviation systems, legal norms, review, analysis.

Технология заманбап дүйнөнүн ажырагыс бөлүгү болуп саналат. Жалпысынан мамлекеттин өнүгүүсү аларды өркүндөтүү процессине жараша болот. Инновациялардын пайда болушунун интенсивдүүлүгүнө байланыштуу укуктук жөнгө салуу жаңы ойлоп табуулардын пайда болушуна ылайык келиши керек, укуктук жөнгө салууда боштуктарды жаратпашы керек. Технологияны өнүктүрүүдөгү эң прогрессивдүү жана перспективдүү багыттардын бири – учкучсуз учактарды колдонуу. Учкучсуз учактарды колдонуу жүргүнчүлөрдү ташуудан башка адам ишинин дээрлик бардык тармагында колдонулушу мүмкүн (бирок бул багытты өнүктүрүү толук мүмкүн) [1].

Ошол эле учурда, ар бир жаны пайдалуу ойлоп табуу үчүн, ошондой эле өз кызыкчылыгы үчүн пайдалануу субъекттери бар. Айрыкча, бул иш-аракеттер пилотсуз учакты да кыйгап өткөн жок. Чет элдик адабияттарда аба мейкиндигинде учуу маалымдуулукту жана укуктук консолидациялоону талап кылган сөзсүз көрүнүш катары каралат [2]. Каралып жаткан багыт жасалма интеллект робототехникасынын жана санариптик технологиялардын активдүү өнүгүшүнө байланыштуу өзгөчө актуалдуу. Кыргыз Республикасынын мыйзамдарын талдоо учкучсуз учактарды колдонуунун эксплуатациялоонун негизги маселелери (концептуалдык аппаратты аныктоодон тартып жооп-

керчилик чөйрөсүн дифференциялоого чейин) сапаттуу укуктук жөнгө салууга ээ эмес экендигин көрсөтүп турат. Ушуга байланыштуу Кыргыз Республикасынын мыйзамдык базасын өркүндөтүү максатында учкучсуз учуучу аппараттарды колдонууну укуктук жөнгө салуунун чет өлкөлүк тажрыйбасын талдоо актуалдуу болуп саналат. Автор белгилегендей, ар кайсы мамлекеттердин мыйзамдары өз өлкөлөрүнүн аймактарында учкучсуз учактарды колдонуу фактысына башкача мамиле кылат, пилотсуз учактарды колдонуунун белгиленген эрежелери жана нормалары мазмуну боюнча да, аларды бузган учурда санкциялар боюнча да абдан айырмаланат.

Кыргыз Республикасы. Бүгүнкү күндө авиамодельчиликке же дрондорду профессионалдуу колдонууга тиешеси жок, адамдар барган сайын кымбат эмес жана жөнөкөй квадрокоптерлерди сатып алып, учуп жатышат. Ошол эле маалда алар кайсыл укуктук талаага түшүп калганын жана мунун баары эмнеге коркунуч туудураарын түшүнүшпөйт. Кыргыз Республикасынын Аба кодексине ылайык, аба мейкиндигинде уруксатсыз учуучу учактардын учуусуна тыюу салынат. Ошол эле учурда аба мейкиндигин пайдалануу эрежелери имараттардын сыртында учкан бардык радио башкарылуучу моделдерди камтыган учкучсуз учуучу аппаратка так аныктаманы берет [3]. Кыргыз Республикасынын Мамлекеттик авиациясынын пилотсуз учуучу аппараттары үчүн учуу эрежелери Мамлекеттик авиациянын учкучсуз учуучу аппараттарын коопсуз эксплуатациялоо боюнча аба мейкиндигин пайдалануунун тартибин, ошондой эле алардын карамагында учкучсуз учактары бар Кыргыз Республикасынын мамлекеттик органдарынын өз ара аракеттенүүсүн уюштуруунун тартибин аныктайт жана Кыргыз Республикасынын жарандык авиация органдарына караштуу. Мамлекеттик органдар тарабынан аткарылуучу учкучсуз учактардын учуулары Кыргыз Республикасынын Аба кодексинин, Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелеринин жана башка ченемдик-укуктук актыларынын талаптарына ылайык жүзөгө ашырылат. Ушул Эрежелерге ылайык, учкучсуз учактардын учууларын уюштурууда жана өткөрүүдө өз ара аракеттенүүнүн негизги субъекттери болуп төмөнкүлөр саналат: Мамлекеттик авиациянын учкучсуз башкаруучу бөлүктөрү, анын ичинде учкучсуз учуучу аппараттардын экипаждары; Аба кыймылын башкаруу башкы борборунун аскердик сектору; Кыргыз Республикасынын Мамлекеттик жарандык авиация агенттигине караштуу «Кыргызаэронавигация» мамлекеттик ишканасынын аба кыймылын тейлөө органдары; «Манас Эл аралык аэропорту» ачык акционердик коомунун бекитилген аэропортторунун персоналы. Ушул Эрежелерге ылайык, ар бир аэродром, учуруу машыгуу участогу жана машыгуу полигону үчүн учкучсуз учуучу аппараттардын

учууларын ишке ашыруу боюнча нускамалар иштелип чыгарылган жана Кыргыз Республикасынын Коргоо министрлиги менен макулдашылган тиешелүү министрликтердин жана ведомстволордун ведомстволук актылары менен бекитилген. Төмөнкү учурларда учкучсуз учуучу учакты билдирүүсүз уча алат: аба чабуулунун мизин кайтарууда жана Кыргыз Республикасынын Мамлекеттик чек арасын бузууну токтотуу боюнча иш-чараларды жүргүзүүдө; аба кемесин коштоп жүрүү – кол салуучуну же аба буталарын башкаруу; мамлекеттин жана анын чек араларынын кызыкчылыктарын коргоо үчүн колдонулган ок атуучу куралдарды жана аскердик техниканы колдонууда; адамдардын өмүрүнө, ден соолугуна, мамлекеттик жана коомдук коопсуздукка коркунуч келтирген табигый кырсыктарда жана башка өзгөчө кырдаалдарда жардам көрсөтүүдө; издөө-куткаруу жана эвакуациялоо иштерин жүргүзүүдө; коргонуу, улуттук коопсуздук, ички иштер чөйрөсүндөгү ыйгарым укуктуу органдар тарабынан аткарылуучу шашылыш (пландан тышкаркы) учуучу учактардын учууларын аткарууда. Кыргыз Республикасынын мамлекеттик ведомстволорунда учкучсуз учуучу аппараттарды ведомстволук таандыктыктын реестрлери боюнча эсепке алынат. Учкучсуз учуучу аппараттарды сертификациялоо (зарыл болгон учурда), эсепке алуу, сактоо, бөлүштүрүү жана эксплуатациялоо Кыргыз Республикасынын мамлекеттик органдары тарабынан өз алдынча жүзөгө ашырылат. Кыргыз Республикасынын мамлекеттик ведомстволорунун учкучсуз учуучу аппараттарды Кыргыз Республикасынын Аба кыймылын башкаруунун Башкы борборунун аскердик сектору маалыматтарды берүү менен Кыргыз Республикасынын мамлекеттик департаментинин реестринде көрсөтүлгөн номерге ылайык маркаланыш керек. Операциялык чектөөлөр жана операторго талаптар: аэродромдордун аймагында учкучсуз учактар менен учуулар ишке ашырылбашы керек; учкучсуз учуучу аппараттарды учуулары так белгиленген учуулардын иш планына жана аба кыймылын камсыздоо бөлүмдөрүнөн учкучсуз учуучу аппараттардын учуу зонасына чектөөлөрдү киргизүү жөнүндө тастыктоо алууга ылайык аткарылууга тийиш; аба кыймылын камсыздоо бөлүмүнүн талабы боюнча учкучсуз учуучу аппараттардын оператору төмөнкү маалыматтарды берет:

- а) учкучсуз учуучу аппараттын учкан жери, бийиктиги, учуу багыты;
- б) учкучсуз учуучу аппараттын категориясы жана сыпаттамасы;
- в) оператордун аты-жөнү жана анын телефон номерлери;
- г) ишке киргизүү жери;
- д) учуунун болжолдуу башталышы жана аяктоо убактысы;
- е) учурулган учкучсуз учуучу аппараттардын

саны жана учурулардын ортосундагы пландаштырылган интервал.

Учкучсуз учуучу аппараттын пландалган учуусундагы ар кандай өзгөрүүлөр аба кыймылынын колдонуу бөлүмдөрүнө болжолдуу учуруу убактысына чейин 6 сааттан кечиктирбестен билдирилет. Учкучсуз учуучу аппараттын учурулгандан кийин дароо оператор аба кыймылын камсыздоо бөлүмүнө төмөнкү маалыматтарды берет:

- а) учкучсуз учуучу аппараттын учуу белгиси;
- б) ишке киргизүү жери;
- в) иш жүзүндөгү учуруу убактысы;

г) учуу планына ылайык көрсөтүлгөн учуу бийиктигинен өтүүнүн болжолдуу убактысы, же эгерде ал 18 000 м же андан төмөн болсо, круиздик деңгээлге жетүү үчүн болжолдуу убакыт жана болжолдуу позиция, ошондой эле учуу багыты.

Эксплуатант аба кыймылын камсыздоо бөлүмчөсүнө учкучсуз учуучу аппараттын учуусу аяктагандыгы, ошондой эле мурда пландаштырылган учкучсуз учуучу аппараттын учуусу токтотулгандыгы жөнүндө дароо кабарлашы керек [5]. Ошентип, Кыргыз Республикасында учкучсуз учуучу аппараттарды укуктук статусун мыйзамдык жөнгө салуу өнүккөн мезгилде турат жана башка ченемдик-укуктук база менен жөнгө салынат. Ошол эле учурда, учкучсуз учуучу аппараттарды ар кандай түрлөрүн колдонуу эрежелери жөнүндө маалымат көпчүлүк учурда коомчулукка жеткирилбейт, бул өз кезегинде ченемдик документтердин талаптарын бузууга өбөлгөлөрдү түзөт. Тиешелүү ченемдик-укуктук базаны түзүү колдонуудагы ченемдик-укуктук актыларга өзгөртүүлөрдү киргизүү жолу менен жүзөгө ашырылат, бул аба мыйзамдарын жана ага ылайык укук колдонуу практикасын татаалдандат. Автордун айтымында, учкучсуз учуучу аппараттарды укуктук статусун укуктук жөнгө салуу бирдиктүү ченемдик-укуктук актынын негизинде жүргүзүлүшү керек, ал учкучсуз учуучу аппараттарды колдонуунун авиациялык эрежелери болушу мүмкүн. Учкучсуз учуучу аппараттарды укуктук статусун белгилөө маселесин чечүүгө мындай мамиле пилотсуз учактарды интенсивдүү өнүктүрүүгө абдан шайкеш келет.

Россия Федерациясы. Россия Федерациясынын аба мейкиндигин пайдалануунун жана авиация чөйрөсүндөгү иштин укуктук негиздери, ошондой эле жарандык, мамлекеттик жана эксперименталдык авиациянын Россия Федерациясынын аба мейкиндигинде учууларын аткаруунун жалпы тартиби 1997-ж. 19-мартындагы №60-ФЗ Россия Федерациясынын Аба кодекси негизги болуп саналган ченемдик-укуктук актылары болуп эсептелет. Белгилей кетсек, учкучсуз учуучу учактардын укуктук статусун жөнгө салуучу эрежелер Россия Федерациясынын Аба кодексинде пайда болгон, 2015-жылдын 30-декабрындагы №462-

ФЗ «Россия Федерациясынын Аба кодексине толуктоолорду киргизүү жөнүндө Учкучсуз учактарды колдонуу жөнүндө» мыйзамы кабыл алынып, күчүнө кирди («дрон мыйзамы» деп аталган). Ошентип, Россия Федерациясынын мыйзамдары учкучсуз учуучу аппараттарды укуктук статусунун негизин белгилөө менен, учкучсуз учуучу аппараттары «ушундай аба кемесинин сыртында турган учкуч тарабынан учууда башкарылуучу аба кемеси» деп аныкталат [6].

Учкучсуз учуучу аппараттарды тиешелүү объектилердин чөйрөсүн чектеп, мыйзамдар аларды мамлекеттик каттоодон өткөрүү талабын белгилейт. Максималдуу учуу салмагы 30 килограммдан ашкан учкучсуз учуучу аппараттары мамлекеттик каттоодон өтүүгө тийиш, бирок учкучсуз учуучу аппараттарын каттоонун тартиби учурда мыйзамда белгиленген эмес. Ошол эле учурда, мыйзам учак моделдерин мамлекеттик каттоо эрежелеринен «чыгарып чыкканы», мисалы, муну менен орус учактарын моделдөө жана келечектүү рынок секторуна «дрон мыйзамынын» коркунучу жөнүндө пикирлерге жооп берүү. 2017-жылдын 5-июлунан тартып максималдуу учуу салмагы 30 килограммдан аз болгон учкучсуз учуучу аппараттары катталууга тийиш. Мындай чечим учкучсуз учуучу аппараттын ээсин оңой эле аныктап, мыйзам бузулган учурда оңой эле жоопко тартыларына байланыштуу. Ошондой эле, өлкө казынасына кошумча киреше алуу үчүн коптердин ээси каттоо процесси үчүн 200-300 рубль төлөй турганы буга чейин белгилүү болгон.

Мындан тышкары, мыйзамдар учкучсуз учуучу аппараттарынын экипажынын укуктук статусунун негиздерин белгилейт. Учкучсуз учуучу аппараттын экипажы «...бир же бир нече алыскы учкучтардан турат, алардын бири пилотсуз учактын ээси тарабынан ушундай аба кемесинин командири болуп дайындалат» [7]. Өзгөчө түрдө мыйзамдар экипаждын ишин башкарган жана учуунун коопсуз аткарылышы үчүн жооптуу болгон, ошондой эле учкучсуз учуучу аппараттардын командиринин укуктук статусунун негиздерин белгилейт, ошондой эле учкучсуз учуучу аппараттардын командиринин укуктарына окшош бир катар укуктарга ээ. Учкучсуз учуучу аппараттын техникалык өзгөчөлүктөрүн эске алуу менен башкаруучу учактын капитаны. А, С жана G класстарынын аба мейкиндигинде учкучсуз учуучу аппараттарды аба мейкиндигин пайдалануу аба кемесинин учуу планынын жана аба мейкиндигин пайдаланууга уруксаттын негизинде жүзөгө ашырылат. Учкучсуз учуучу аппараттардын аба мейкиндигин пайдалануу убактылуу жана локалдык режимдерди, ошондой эле учкучсуз учактардын учууларын уюштуруучу аба мейкиндигин пайдалануучулардын кызыкчылыгында кыска мөөнөттүү чектөөлөрдү белгилөө жолу менен ишке ашырылат. Бул өзгөчөлүккө толук баа берүү үчүн G классындагы аба мейкиндигинде 300 метрден төмөн

жана 450 км/саат ылдамдыкта учпаган кадимки жеңил учактар үчүн уруксат талап кылынбагандыгын салыштыруу зарыл. Ал эми радио менен башкарылуучу коптер үчүн учуу планы жана аба мейкиндигин пайдаланууга уруксат талап кылынат [8].

Аба мейкиндигин бузгандыгы үчүн Россия Федерациясынын Административдик укук бузуулар жөнүндө кодексинин 1-бөлүгүнүн 11.4-беренеси менен административдик жоопкерчиликке тартылат. Ошентип, жеке адам үчүн мыйзамды бузуу юридикалык жакка караганда эки эсеге арзан. Экинчиден, учуудан келтирилген зыяндын маанисин баалоо эске алынууга тийиш; талаада учканда башка нерсе, шаарда учканда башка нерсе. Башкача айтканда, ыңгайлуу шарттарда айып пулдан кутулууга болот, ал эми эң начар учурда айып 5 миң рублди түзөт. Кылмыш-жаза жоопкерчилиги аба кемесинин уруксатсыз учуусу бир же бир нече адамдын өлүмүнө алып келген учурда гана пайда болот [9]. Ошого карабастан, мыйзамдар учкучсуз учуучу аппараттарды өнүктүрүүнүн максатка ылайыктуулугун түшүнүү менен, УУАлардын укуктук статусун толук жөнгө салуучу ченемдик-укуктук базаны түзүү процессинде турат. Мындай ченемдик-укуктук базаны түзүү Россия Федерациясынын Аба кодексине, Аба мейкиндигин пайдалануунун федералдык эрежелерине жана башкаларга тиешелүү өзгөртүүлөрдү киргизүү жолу менен ишке ашырылат. Автордун айтымында, аба мыйзамдарына тиешелүү өзгөртүүлөрдү киргизбей, учкучсуз учуучу аппараттардын укуктук статусуна байланыштуу эрежелерди бириктире турган өзүнчө документ иштеп чыгуу максатка ылайыктуу. Мындай документ учкучсуз учактарды колдонуу боюнча федералдык авиация эрежелери болушу мүмкүн.

Беларусь Республикасы. Беларусь Республикасынын мамлекеттик учкучсуз учуучу учактарынын учууларын уюштуруунун жана аткаруунун авиациялык эрежелери Беларусь Республикасынын Аба кодексине, Беларусь Республикасынын Аба мейкиндигинде учуунун Авиациялык эрежелерине, аба мейкиндигин пайдалануу Эрежелерине ылайык иштелип чыккан Беларусь Республикасы, Беларусь Республикасынын мамлекеттик аба кемелеринин учууларын уюштуруунун жана аткаруунун Авиациялык эрежелери [10]. Учкучсуз учуучу аппараттар менен учууларды уюштуруу жана аткаруу Беларусь Республикасынын мамлекеттик аба кемелеринин учууларын уюштуруунун жана аткаруунун Авиациялык эрежелеринде ушул Авиациялык эрежелерде белгиленген өзгөчөлүктөрдү эске алуу менен аныкталат [11].

Учкучсуз учуучу аппараттар Беларусь Республикасынын Мамлекеттик аба кемелеринин мамлекеттик реестринде Беларусь Республикасынын Мамлекеттик аба кемелерин каттоонун Авиациялык эрежелеринде аныкталган тартипте мамлекеттик каттоодон өтүүгө

тийиш [12]. Ошентип, Беларусь Республикасынын Мамлекеттик аба кемелеринин мамлекеттик реестринде катталган учкучсуз учактар Беларусь Республикасынын мамлекеттик учагы болуп саналат. Максаты боюнча мамлекеттик учкучсуз учуучу аппараттар күжүрмөн жана атайын болуп бөлүнөт. Күжүрмөн учкучсуз учактар күжүрмөн тапшырмаларды аткарууга, КДК (Күжүрмөн даярдык курсу) машыгууларына, операторлорду даярдоо программаларына жана атайын учууларга ылайык машыгууга арналган. Атайын пилотсуз учактар аларга орнотулган атайын жабдууларды колдонуу менен байланышкан милдеттерди аткаруу үчүн арналган. Учкучсуз учуучу аппараттардын учуу өзгөчөлүктөрүнө кошумча аэродром (конуу аянты) болбостон ишке ашырылууга уруксат берилет. Беларусь Республикасынын аба мейкиндигинде учкучсуз учактардын бардык учуулары визуалдык учуунун эрежелерине жана приборлор менен учуу эрежелерине ылайык жүзөгө ашырылат. Ошондой эле аба мейкиндигин пайдалануу тартибин аба кемелерин жана учкучсуз учуучу аппараттарды колдонуу менен бузууларга системалуу түрдө жол берилет. Мунун негизги себеби бул аба кемелеринин ээлеринин (пайдалануучуларынын) учууларды уюштуруу жана аткаруу боюнча мыйзамдардын талаптарын билбегендиги. Ошентип, аба кемелеринин учууларынын коопсуздугун камсыз кылуу үчүн аба кемелеринин моделдерин пайдалануу жердин (суунун) бетинин деңгээлинен 100 метрден ашпаган бийиктикте жүргүзүлөт. Талаптарга байланыштуу айыл аймактарынан башка калктуу конуштардын үстүнөн учкучсуз учактардын учуусуна тыюу салынган [10].

Расмий учкучсуз учуучу учактын учуусун аткаруу үчүн анын ээси учуу планын же Беларусь Республикасынын аба мейкиндигин пайдаланууга арызын Аба кыймылын башкаруунун бирдиктүү системасынын борборуна берүүгө милдеттүү. Аэрофотосүрөткө тартуу менен учуучу учкучсуз учактын учуусунун милдеттүү шарты болуп аба мейкиндигин пайдалануучу Куралдуу Күчтөрдүн Башкы штабынын уруксаты болушу керек. Мындай уруксаттын бар экендиги жөнүндө маалымат учуу планында же аба мейкиндигин пайдалануу үчүн өтүнмөдө көрсөтүлгөн. Беларусь Республикасынын Транспорт жана коммуникациялар министрлиги бул учактардын учуу салмагын, аларды каттоонун, сертификациялоонун жана эсепке алуунун тартибин, профессионалдык учкучсуз учуучу аппараттарды жана жарандык авиациянын аралыктан учуучу учактарын эксплуатациялоонун Авиациялык эрежелерин кабыл алууну пландаштырууда. Учкучсуз авиациянын операторлорун даярдоо жана аларды башкарууга кабыл алуу каралган. Ошентип, аба мейкиндигин пайдалануунун эрежелерин бузуу эскертүү же айып салуу (жеке жак үчүн - 20 б.в., юридикалык жак үчүн - 50 б.в. чейин) түрүндөгү айып салуу менен

администрациялык жоопкерчиликке алып келет. Ошол эле укук бузууну бир жылдын ичинде кайталап жасагандыгы учун жоопкерчилик штраф салуу менен жазаланат: жеке адамдарга 10дон 50 б.в. өлчөмүндө, юридикалык жактар үчүн – 20дан 100 б.в. Азыркы учурда улуттук мыйзамдарда Беларусь Республикасынын аба мейкиндигинде учкучсуз учактарды колдонуу эрежелерин бузгандыгы үчүн түздөн-түз кылмыш жоопкерчилиги каралган эмес. Бирок, келип чыккан кесепеттерге жараша, кылмышкердин аракеттери Беларусь Республикасынын Кылмыш-жаза кодексинин Өзгөчө бөлүгүнүн башка беренелери менен квалификацияланышы мүмкүн. Ошону менен бирге, аскердик түзүмдөрдүн жана ички иштер органдарынын аскер кызматчыларына (кызматкерлерине), аскерлештирилген күзөт кызматкерлерине атайын каражаттарды, курал-жарактарды, аскердик жана атайын техниканы учкучсуз учуучу аппараттарын (авиамоделдердин) учуусун болтурбоо үчүн пайдаланууга уруксат берилгенине көңүл бурулат. Ошентип, Беларусь Республикасынын аймагында учкучсуз учуучу аппараттарды колдонууну жөнгө салуучу мыйзамдар акыркы жылдары өзгөртүүлөргө дуушар болгон. Учкучсуз учуучу аппараттар мамлекеттик каттоодон өтүүгө тийиш эмес, бирок учкучсуз учуучу аппараттардын салмагы 0,5 кг ашык болсо, маркировкалоо талап кылынат, ал эми учуунун максималдуу бийиктиги 100 м деп белгиленет. Мындан тышкары, учкучсуз учактарды колдонууга тыюу салынган аймактардын тизмеси түзүлгөн. Талдоодон көрүнүп тургандай, Беларусь Республикасынын учкучсуз учуучу аппараттарды колдонууга карата мыйзамдык базасы дайыма өркүндөтүлүп жатат.

Казакстан Республикасы. Казакстандын Авиация башкармалыгы Жарандык авиация комитети менен бирдикте Казакстан Республикасынын аба мейкиндигин пайдалануу жана авиациялык ишмердүүлүк, анын ичинде учкучсуз учуучу аппараттар жана учкучсуз учуучу системалар боюнча мыйзамдарга өзгөртүүлөрдү киргизүү боюнча иштерди жүргүзүүдө жана учкучсуз учуучу системаларды колдонуунун жаңы эрежелерин иштеп чыккан. Сунуш кылынган түзөтүүлөр менен Казакстан Республикасынын аба мейкиндигинде учкучсуз учуучу аппараттарды эксплуатациялоо эрежелерин Казакстан Республикасынын аба мейкиндигинде учкучсуз учуучу системаларды пайдалануу эрежелерине алмаштыруу пландаштырылууда. Ошондой эле конструкциясы, өндүрүшү жана техникалык тейлөөсү сертификацияланууга тийиш болгон учкучсуз учуучу системаларынын түрлөрү, белгиленген категориялардагы учкучсуз учуучу аппараттардын учууга жарамдуулугун колдоо боюнча талаптарды, колдонулган жыштык диапазонунан карата аралыктан идентификациялоо тутумдарына талаптарды киргизүүдө, берилүүчү маалыматтын курамын,

ошондой эле бул система орнотуу үчүн милдеттүү болгон учкучсуз учуучу аппараттарды категорияларын, максималдуу учуу салмагы 30 кг ашык операторлор үчүн учуу коопсуздугун башкаруу системасына талаптарды коюу. Ошону менен бирге, «сертификатталган» категорияга операциянын жаңы категориясын киргизүү пландаштырылууда, бул салттуу түрдө башкарылуучу аба кемелерине да эксплуатанттын сертификациясы, ошондой эле учкучсуз аба кемесин сертификациялоодон тышкары алыскы учкучтарды лицензиялоо жагынан талаптарды белгилөө менен, ошондой эле учкучсуз учуучу системаларын эксплуатантынын (операторунун) сертификатын (салмагы, аткарган иши же учуунун түрү боюнча абаны эксплуатанттын сертификатына окшош) берүүгө талаптарды аныктайт.

Мындан тышкары, Мыйзамга өзгөртүүлөрдү кабыл алуу үчүн Казакстан Республикасынын аба мейкиндигин пайдалануунун эрежелерине, атап айтканда, учкучсуз учуучу аппараттардын учууларын чектөө зоналарын иштеп чыгууда, координациялоо жана белгилөө тартибине өзгөртүүлөрдү киргизүү талап кылышат. Мыйзамдарга өзгөртүүлөр киргизүү үчүн максималдуу учуу салмагы 30 кг дан ашкан учкучсуз учуучу аппараттарды мамлекеттик реестрге каттоого өзгөртүүлөрдү киргизүү жана максималдуу учуу салмагы 30 кг же андан аз болгон учкучсуз учуучу аппараттарды каттоону өзгөртүү менен каттоону талап кылат. Эсепке алуу үчүн каттоодон өткөндүгү жөнүндө күбөлүк бербестен кабарлоо тартибине жана өткөрүүгө тийиш. Сунушталган инновациялар алдыңкы өлкөлөрдүн тажрыйбасын эске алуу менен, ошондой эле ИКАОнун сунуштары менен иштелип чыккан [13].

Казакстандын Авиация башкармалыгы тарабынан учкучсуз учактарды эсепке алуу, жарандык аба кемелерин жана аларга болгон укуктарды мамлекеттик каттоо эрежелерине ылайык жүргүзүлөт. Эсепке максималдуу учуу салмагы 1,5 килограммдан ашкан учкучсуз учуучу аппараттар, ошондой эле максималдуу учуу салмагы 0,25 килограммдан ашкан «спецификалык» категориядагы операцияларды аткарган учкучсуз учуучу аппараттар жүргүзүлөт. Ошентип, Казакстан Республикасынын аба мейкиндигин пайдаланууну жана авиациянын ишин жөнгө салуучу Казакстан Республикасынын мыйзамдары (мындан ары – Мыйзам) жана башка ченемдик-укуктук актылар, мисалы, Казакстан Республикасынын аба мейкиндигин пайдалануу эрежелери (Казакстан Республикасынын Өкмөтүнүн 2011-жылдын 12-майындагы №506 токтому), Казакстан Республикасынын жарандык авиациясында учууларды ишке ашыруу эрежелери (Казакстан Республикасынын Транспорт жана коммуникациялар министринин 2011-жылдын 3-июлундагы №419 буйругу), Казакстан Республикасынын

жарандык аба кемелерин, аларга болгон укуктарды, ошондой эле аларга болгон укуктарды күбөлөндүргөн документтердин формаларын мамлекеттик каттоонун эрежелери (Казакстан Республикасынын Инвестициялар жана өнүктүрүү министринин 2017-жылдын 30-июнундагы №2016-буйругу) 409), Казакстан Республикасынын аймагында учууларды издөө-куткаруу иштерин уюштуруунун эрежелери (Казакстан Республикасынын Өкмөтүнүн 2011-жылдын 4-ноябрындагы №1296 токтому), Авиациялык кырсыктарды жана инциденттерди иликтөө эрежелери (Казакстан Республикасынын Өкмөтүнүн 2011-жылдын 18-июлундагы №828 токтому), Жарандык авиацияны метеорологиялык камсыздоо эрежелери (Кыргыз Республикасынын Инвестициялар жана өнүктүрүү министринин буйругу Казакстан 2017-жылдын 14-июнундагы №345), Казакстан Республикасынын жарандык аба кемелеринин учууга жарактуулугунун ченемдери (Казакстан Республикасынын Инвестициялар жана өнүктүрүү министринин милдетин аткаруучунун 2015-жылдын 27-мартындагы №367 буйругу), Жарандык авиацияда учууларды жана авиациялык телекоммуникацияларды радиотехникалык камсыздоо эрежелери (Казакстан Республикасынын Инвестициялар жана өнүктүрүү министринин 2017-жылдын 29-июнундагы №402 буйругу) [14-19].

Ар түрдүү өлкөлөрдүн мыйзамдарынын жыйынтыктарын чыгаруу менен илимий-изилдөө, тажрыйба-конструктордук жана технологиялык иштерди жүргүзүү үчүн аба кемелеринин учуу деген түшүнүктүн аныктамасын да бекитүү зарыл. Мындан тышкары, автор Казакстан Республикасынын мыйзамдарында бомбаны, анын ичинде сертификатталган максималдуу учуу салмагы 45 500 кг дан ашкан учакка же сыгымдуулугу 60тан ашык адамдан турган жүргүнчүгө эң аз коркунучтуу жерди аныктоо боюнча жоболор жок деп эсептейт. Ошентип, көптөгөн мамлекеттер учак моделдерин коопсуз пайдалануу жана адамдарды жана мүлктөрдү коргоо үчүн учкучсуз учуучу аппараттардын учууларын укуктук жөнгө салууга кызыкдар экенин көрүп жатабыз.

Постсоветтик мейкиндикте учкучсуз учактардын укуктук статусун жөнгө салуунун мыйзамдык тажрыйбасын колдонуудагы ченемдик-укуктук актыларга өзгөртүүлөрдү киргизүү жолу менен калыптануу процессинде турат, бул аба мыйзамдарын бир топ тааалдатат. Дрондордун ишин жөнгө салуу бирдиктүү укуктук актынын негизинде жүргүзүлүшү керек. Мыйзам чыгаруучулар ченемдик-укуктук актыларга өзгөртүүлөрдү киргизүү менен учкучсуз учуучу аппараттарды колдонууга байланышкан коомдук мамилелердин мүмкүн болушунча кеңири чөйрөсүн камтыган мыйзамдык базаны түзүүгө аракет кылып жатканын көрүүгө болот. Бирок автор пандекттик системанын негизинде өзүнчө укуктук актыны иштеп чыгуу

туура болот деп эсептейт [20]. Жалпы бөлүктө коркунучтун күчөшүнүн булагы катары учкучсуз учуучу аппарат түшүнүгү консолидацияланат (бул зарыл, анткени бул объекттерге учкучсуз учуучу аппараттарды бекитүү конкреттүү укуктук кесепеттерди жаратууга негиз болот), субъект, принциптери жана мындай кеменин экипажынын составына кире турган предметтердин диапозону.

Атайын бөлүктө бул укуктук мамилелердин айрым жоболору - учкучсуз учактардын өзүн да, аба мейкиндигин да колдонуунун, жер тилкелеринин аба чек араларын кесип өтүүнүн, каттоонун, камсыздандыруунун, лицензиялоонун, чөйрөдөгү мыйзамды бузгандык үчүн жоопкерчиликтик негизги эрежелери ачылат. Санариптик технологиялардын бир бөлүгү катары учкучсуз учуучу аппараттардын кылмыштуу жана посткриминалдык реалдуулукка кириши маселеси да талкууланып, ага байланыштуу пилотсуз учуучу аппараттар үчүн программалык камсыздоону талаптагыдай эмес иштеп чыккандыгы үчүн адамдарга карата административдик жана кылмыш жоопкерчилигин белгилөө сунушу каралды, ошондой эле аны орнотуунун жана тейлөөнүн технологиясын бузууга алып келген аракеттери үчүн.

Литература:

1. Степанян А.Ж. Учкучсуз транспорт каражаттарын жөнгө салуу көйгөйлөрү. О.Е. Кутафин атындагы университеттин жарчысы. (МГЮА). 2019; (4): 169-174 с.
2. Катаргина И.В., Матюшин А.В., Закирова С.В. ФГБУ ВНИИПО өзгөчө кырдаалдардын алдын алуу жана жоюу боюнча бирдиктүү мамлекеттик системасынын бир бөлүгү катары Россиянын Өзгөчө кырдаалдар министрлиги. Өнөр жайдагы эмгекти коргоо. 2015; (11): 24-29 с.
3. Кыргыз Республикасынын Аба кодекси (Кыргыз Республикасынын Жогорку Кеңешинин Жарчысы, 2015-ж., №7, 1021-бер.).
4. Кыргыз Республикасынын Транспорт жана коммуникациялар министрлигинин 2016-жылдын 27-январындагы №1 «Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелерин бекитүү тууралуу» буйругу «Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелери КРАЭ-2».
5. Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелери «КРАЭ-6. IV бөлүм. Учактын эксплуатациясы. Пилотсуз учуучу аппараттар».
6. Россия Федерациясынын 1997-жылдын 19-мартындагы №60-ФЗ Аба кодекси (2016-жылдын 6-июлундагы түзөтүүлөр менен) // Россия Федерациясынын мыйзамдарынын жыйнагы. 1997. № 12. 1383 бер.
7. 2015-жылдын 30-декабрындагы № 462-ФЗ Федералдык Мыйзамы «Россия Федерациясынын Аба кодексине учкучсуз учактарды колдонууга карата өзгөртүүлөрдү киргизүү жөнүндө». // Россия Федерациясынын мыйзамдарынын жыйнагы. 2016. № 1. 82 бер.
8. Россия Федерациясынын 1997-жылдын 19-мартындагы №60-ФЗ Аба кодекси (2016-жылдын 6-июлундагы түзөтүүлөр менен) // Россия Федерациясынын мыйзамдарынын жыйнагы. 1997. № 12. 1383 бер.
9. Карякин В.В. Пилотсуз учуучу аппараттар – согуштун жаңы чындыгы // Проблемалары улуттук стратегия. 2015. №3. - 130-145-бб.

10. Беларусь Республикасынын Министрлер кеңешинин 2016-жылдын 16-августундагы №636 токтому.
11. Беларусь Республикасынын Мамлекеттик авиация комитетинин жана Беларусь Республикасынын Коргоо министрлигинин 01.06.2004-ж. № 7/30 токтому.
12. ИКАО стандарттарды кантип иштеп чыгат. // Интернет-ресурс: https://www.icao.int/about-icao/AirNavigationCommission/Pages/RU/how-icao-develops-standards_RU.aspx
13. Евразия экономикалык биримдигине мүчө мамлекеттердин макулдашылган (макулдашылган) транспорт саясатын ишке ашыруунун негизги багыттары жана этаптары жөнүндө. Жогорку Евразиялык экономикалык кеңештин 2016-жылдын 26-декабрындагы № 19 чечими. // Интернет-ресурс <http://docs.cntd.ru/document/456056120>.
14. 2010-жылдын 15-июлундагы №339-IV «Казакстан Республикасынын аба мейкиндигин пайдалануу жана авиациялык ишмердүүлүк жөнүндө» Кыргыз Республикасынын Мыйзамы // Казакстан Республикасынын ченемдик-укуктук актыларынын маалыматтык-укуктук системасы «Адилет» <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z100000339>.
15. 1944-жылдын 7-декабрындагы Эл аралык жарандык авиация жөнүндө Конвенцияга 1-тиркеме. Сертификаттарды берүү // <http://aviation.mid.gov.kz/ru/kategorii/standarty-ikaо>.
16. Казакстан Республикасынын Транспорт жана коммуникациялар министринин 2010-жылдын 28-ноябрындагы № 546 «Авиация персоналынын чет мамлекеттер тарабынан берилген күбөлүктөрүн таануу эрежелерин бекитүү тууралуу» буйругу // Ченемдик-укуктук актылардын маалыматтык-укуктук системасы Казакстан Республикасынын ченемдик-укуктук актылары «Адилет» <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1000006690>.
17. Казакстан Республикасынын Транспорт жана коммуникациялар министринин 2011-жылдын 13-июнундагы № 362 «Авиация персоналынын сертификатын алуу үчүн адамга квалификациялык талаптарды бекитүү жөнүндө» буйругу // Ченемдик-укуктук актылардын маалыматтык-укуктук системасы Казакстан Республикасынын «Адилет». <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1100007058>.
18. Казакстан Республикасынын Президенти Н.Назарбаевдин Казакстан элине кайрылуусу. 2017-жылдын 31-январы «Казакстандын үчүнчү модернизациясы: глобалдык атаандаштыкка жөндөмдүүлүк» // Интернет-ресурс. http://www.akorda.kz/ru/addresses/addresses_of_president/poslanieprezidenta-respubliki-kazahstan-nnazarbaeva-narodu-kazahstana-31-yanvarya-2017-g.
19. Кашкин С.Ю., Четвериков А.О. Евразия экономикалык биримдигинин мыйзамы. Окуу китеби. - Москва: «Проспект» ЖЧК, 2015. - 410 бет. Интернет-ресурс <https://books.google.ru/books?id=8OqwCgAAQBAJ&printse>.