

С Т Е Н О Г Р А М М А

совещания Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности по вопросу "Нормативно-правовое регулирование использования беспилотных воздушных судов на территории Российской Федерации"

16 июня 2020 года

В.Н. БОНДАРЕВ

Уважаемые коллеги, здравствуйте! Начинаем совещание о нормативно-правовом регулировании использования беспилотных воздушных судов на территории Российской Федерации.

Воздушным кодексом определены базовые понятия беспилотного воздушного судна и беспилотной авиационной системы, установлены требования по регистрации, учету, сертификации, безопасной эксплуатации, правилам подготовки авиационного персонала, порядку формирования внешнего экипажа. Федеральными авиационными правилами Российской Федерации определены порядок использования воздушного пространства беспилотными воздушными судами, запретные зоны, зоны ограничения полетов и порядок использования беспилотных воздушных судов в этих зонах.

Вместе с тем развитие форм использования и сфер применения беспилотных воздушных судов в настоящее время и в завтрашней перспективе требует нормативно-правового регулирования, обеспечения безопасности беспилотных воздушных судов, создания условий развития рынка беспилотных воздушных услуг, а также использования воздушного пространства для совместных полетов пилотируемой и беспилотной авиацией.

Не будем забывать об угрозах применения беспилотников для осуществления террористических актов, проведения разведки, доставки контрабандного имущества, полетов с провокационными целями. Не меньшими угрозами являются нарушение порядка использования воздушного пространства и неправомерные действия внешних пилотов, создающих угрозу безопасности другим воздушным судам и наземным объектам. Рассмотрим эти и другие проблемы использования беспилотных воздушных судов, сложившиеся в гражданской, государственной и экспериментальной авиации.

Итак, приступим к работе. Для начала представляю членов комитета, присутствующих на совещании. Мои первые заместители – Кожин Владимир Игоревич, Мартынов Сергей Александрович и Ракитин Александр Васильевич. Заместитель председателя комитета Козлов Михаил Васильевич. Члены комитета – Казанокв Крым Олиевич, Клинецвич Франц Адамович, Королёв Олег Петрович, Куликов Валерий Владимирович, Мамсуров Таймураз Дзамбекович, Мархаев Вячеслав Михайлович, Михайлов Александр Николаевич, Усатюк Валерий Петрович.

В нашем совещании принимают участие: Пронюшкин Александр Юрьевич, член Комитета Совета Федерации по экономической политике; Алякритский Борис Юрьевич, заместитель директора Департамента государственной политики в области гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации; Новиков

Александр Владимирович, врид начальника беспилотной авиации командования военно-воздушных сил Главного командования Воздушно-космических сил; Попов Андрей Викторович, начальник Управления авиации и авиационно-спасательных технологий МЧС России; Ладухин Олег Валериевич, заместитель начальника Управления Бюро специальных технических мероприятий Министерства внутренних дел Российской Федерации; Мартыненко Сергей Иванович, начальник Управления организации использования воздушного пространства Федерального агентства воздушного транспорта; Фесенко Сергей Васильевич, заместитель начальника Управления радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи Федерального агентства воздушного транспорта; Семиляк Игорь Игоревич, начальник Главного управления сил специального назначения Федеральной службы войск национальной гвардии Российской Федерации; Школьников Александр Владимирович, руководитель Договорно-правового департамента Федеральной службы войск национальной гвардии Российской Федерации; Савицкий Дмитрий Владимирович, заместитель генерального директора акционерного общества "Концерн ВКО "Алмаз-Антей".

Бендерский Геннадий Петрович не прибыл? Я тоже смотрю, что его нет.

Кроме того, присутствуют сотрудники названных ведомств и представители организаций, с которыми мы познакомимся в ходе нашей работы.

Уважаемые коллеги, предлагаю в ходе выступлений высказываться по проекту решения комитета, который представлен каждому участнику, и вносить в него конструктивные предложения.

Слово для доклада предоставляется Алякритскому Борису Юрьевичу, представителю Минтранса России. Пожалуйста.

Б.Ю. АЛЯКРИТСКИЙ

Спасибо, Виктор Николаевич.

Уважаемые коллеги! Я уполномочен от лица Министерства транспорта представить актуализированную информацию, каким образом осуществляется нормативно-правовое регулирование использования гражданских беспилотных воздушных судов на территории Российской Федерации и воздушном пространстве Российской Федерации.

Как уже было отмечено, основы государственного регулирования беспилотных воздушных судов изложены в Воздушном кодексе, и этого вполне достаточно для того, чтобы все три вида авиации в нашей стране могли развивать свои нормативные правовые акты в рамках предложенных норм. Таким образом, беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой более 30 килограммов подлежат обязательной государственной регистрации. Соответствующий порядок установлен административным регламентом Федерального агентства воздушного транспорта, которое оказывает государственные услуги. Этот административный регламент утвержден приказом министра еще 5 мая 2013 года.

Беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой от 250 грамм до 30 килограммов вместо государственной регистрации подлежат учету. Правила учета указанных беспилотных воздушных судов утверждены

постановлением правительства от 25 мая 2019 года № 658. Это вот первые шаги, которые мы делали в этом направлении.

Приказом Росавиации от 28 октября 2019 года утвержден Административный регламент Федерального агентства воздушного транспорта по учету беспилотных гражданских воздушных судов в этом диапазоне взлетной массы, независимо от того, ввезены они в Российскую Федерацию или произведены в Российской Федерации. С учетом определенных усилий, которые принимает сейчас правительство по оказанию электронных услуг, в настоящее время Росавиация интенсивно продолжает создавать электронную систему для учета данных беспилотных гражданских воздушных судов, и по плану мероприятий окончательный переход состоится до 2021 года. В соответствии с Воздушным кодексом, беспилотные гражданские авиационные системы с максимальной взлетной массой более 30 кг подлежат помимо обязательной государственной регистрации обязательной сертификации органом, уполномоченным Правительством Российской Федерации в порядке, установленном Федеральными авиационными правилами. Порядок проведения обязательной сертификации гражданских беспилотных систем установлен Федеральными правилами, которые называются "Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21". Эти Федеральные правила утверждены приказом министра от 17 июня 2019 года № 184.

Дальнейшее совершенствование нормативной и правовой базы использования беспилотных гражданских воздушных судов Минтрансом осуществляется в соответствии с законодательной "дорожной картой" "Аэронет". Для того чтобы было окончательно понятно, данная Национальная технологическая инициатива "Аэронет" утверждена распоряжением правительства от 3 апреля 2018 года № 576-р. То есть это не случайный выбор, это планомерные действия всех заинтересованных организаций и федеральных органов исполнительной власти.

Минтрансом совместно с заинтересованными федеральными органами власти и рабочей группой "Аэронет" ведется разработка нормативных правовых актов в целях определения требований, порядку и процедурам проведения подтверждения соответствия требованиям Федеральных авиационных правил всех юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, которые используют беспилотные авиационные системы при осуществлении коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ. Для решения поставленных задач готовятся изменения в нормативные правовые акты Министерства транспорта Российской Федерации, которые в свою очередь устанавливают: перечень авиационных работ с использованием беспилотных авиационных систем, для производства которых необходимо наличие сертификата; правила выполнения отдельных видов авиационных работ с применением беспилотных авиационных систем; порядок подготовки к полету беспилотной авиационной системы и экипажа беспилотного гражданского воздушного судна; порядок осуществления контроля за их готовностью и порядок выполнения полета беспилотной авиационной системы; порядок обеспечения ответственности владельца беспилотного гражданского воздушного судна перед третьими лицами — крайне важный момент; порядок подтверждения соответствия требованиям Федеральных авиационных правил

юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание беспилотных авиационных систем в составе беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой более 30 кг; порядок выдачи сертификата летной годности беспилотных авиационных систем, прохождения соответствующих испытаний и проверок; порядок использования всех классов воздушного пространства гражданами и юридическими лицами, эксплуатирующими беспилотные авиационные системы без угрозы безопасности воздушного движения для воздушных судов с экипажами на борту; требования к летной годности беспилотных гражданских воздушных судов; требования к кандидату на получение свидетельства специалиста авиационного персонала; порядок проведения проверки кандидата на получение такого свидетельства, формы и порядок выдачи свидетельств. Как видите, всеобъемлющая работа, которая затрагивает абсолютно все сферы авиационной деятельности с использованием беспилотных воздушных судов.

Отдельно стоит отметить вопрос безопасного совместного использования воздушного пространства беспилотными и пилотируемыми воздушными судами. Проблема мирового уровня. Проблема пока не имеющая окончательных решений ни в документах Международной организации гражданской авиации, ни у авиационных держав, ни в Российской Федерации.

Процесс разработки подобной системы сейчас как раз реализуется в рамках "дорожной карты".

Я напомню, что в соответствии с федеральными правилами использования воздушного пространства, беспилотные воздушные суда в воздушном пространстве классов А, С и G осуществляется на основании плана полета воздушного судна и разрешения на использование воздушного пространства.

Использование воздушного пространства беспилотным воздушным судном осуществляется посредством установления временных или местных режимов, а также кратковременных ограничений в интересах пользователя воздушного пространства, организующих полеты беспилотных воздушных судов. Для того чтобы окончательно снять вопросы по этой теме мы должны понимать, что просто так беспилотные воздушные суда в воздушном пространстве без установления временного или местного режима, или кратковременных ограничений, выполнять полеты не имеет право. Они не получают разрешение на использование воздушного пространства, им не утверждается план таких полетов, то есть это и есть тот заслон, который министерство со своей стороны сегодня выдерживает очень четко.

Таким образом, полеты беспилотных воздушных судов совместно с пилотируемыми в действующем законодательстве запрещены, за исключением отдельных случаев. Посредством установления временных и местных режимов (то, о чем я сейчас говорил), кратковременных ограничений, либо (это новшество) при визуальных полетах в светлое время суток на высотах менее 150 метров, вне диспетчерских в районах аэродромов гражданской авиации, районов аэродромов (вертодромов) государственной и экспериментальной авиации, запретных зон, зон ограничения полетов, специальных зон, воздушного пространства над местами проведения публичных мероприятий, официальных спортивных соревнований, а

также охранных мероприятий; и на удалении не менее 5 км от контрольных точек неконтролируемых аэродромов и посадочных площадок.

Но это касается воздушных судов полетной массы не более 30 килограмм.

В целях снижения и ограничения на совместное использование воздушного пространства нам все равно придется к этой теме вернуться и когда-то делать совместное использование воздушного пространства и для пилотируемых, и для беспилотных воздушных судов.

Минтранс России на основании предложений ГУП "Госкорпорация по ОрВД", ФГУП ГосНИИ ГА, ФГУП "ЗащитаИнфоТранс", ФГУП ЦАГИ, рабочей группой "Аэронет" и других отраслевых организаций разработан проект концепции интеграции беспилотных воздушных судов в единое воздушное пространство Российской Федерации.

Главным целевым результатом реализации концепции является переход к совместному выполнению полетов пилотируемой и беспилотной авиации в воздушном пространстве на регулярной основе.

Для достижения целевого результата разработаны требования к интеграции, направление развития технологий интеграции, сервисного обеспечения полетов беспилотных воздушных судов, а также план мероприятий по реализации концепции. Для обеспечения полетов воздушных судов на регулярной основе концепцией предусмотрено поэтапное создание средств и систем сервисного обеспечения таких полетов.

На первом этапе предусмотрено внедрение фундаментальных сервисов таких как: электронная регистрация и идентификация – это самое больное место сегодня для того, чтобы можно было эффективно регулировать использование воздушного пространства и для беспилотной и для пилотируемой авиации.

Указанные сервисы позволят удаленно идентифицировать беспилотное воздушное судно, находящееся в полете, включая информацию о фактическом местоположении, технических характеристиках, изготовителе и владельце, то есть раскрываем карты.

На втором этапе предусмотрено внедрение посредством современных цифровых интерактивных технологий автоматизированного планирования использования воздушного пространства беспилотными воздушными судами; обеспечение разрешения конфликтов на стратегическом уровне, то есть еще на этапе планирования, до начала полета; наблюдение и мониторинг местоположения беспилотных воздушных судов; расширение инфраструктуры метеорологического обеспечения полетов; предоставление эксплуатантом беспилотных воздушных судов метеорологической и аэронавигационной информации в цифровом виде, чтобы потом мы не слышали от них того, что они чего-то не знали, чего-то не слышали и что-то не учли в своем...

На третьем этапе предусмотрено внедрение средств динамического геозонирования(?) воздушного пространства. Иначе говоря, это в режиме реального времени представление тех ограничений, которые распространяются на участников воздушного движения.

Предусмотрено обеспечение цифрового интерфейса взаимодействия экипажей пилотируемых воздушных судов и внешних пилотов беспилотных воздушных судов с органами обслуживания воздушного движения, обеспечения разрешения конфликтных ситуаций на тактическом уровне в процессе уже выполнения фактических полетов, организация поток движения пилотируемых и беспилотных воздушных судов. Это важная тема. Она закрывает третий этап и можно будет перейти уже к окончательному четвертому этапу, который предусмотрит переход к сервисам полной автоматизации, обеспечивающей автономную организацию выполнения полетов беспилотными воздушными судами в едином воздушном пространстве с пилотируемыми воздушными судами.

Согласно плану мероприятий по реализации концепции в период с 2020 по 2026 годы основные усилия уполномоченных федеральных органов исполнительной власти (это практически и в первую очередь федеральные органы, регулирующие деятельность гражданской государственной экспериментальной авиации), научного сообщества, отраслевых организаций должны быть направлены на проведение серии научных и научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ для отработки новых технологий в зонах интеграционного тестирования, создание и отработку сценария в интеграции на моделирующих комплексах.

И в заключение хочу сказать, что в соответствии с поручением Президента Российской Федерации от 13 марта 2020 года № ПР-495 Минтрансу поручено – в срок до 1 сентября завершить разработку концепции и согласовать с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и утвердить.

Спасибо за внимание.

В.Н. БОНДАРЕВ

Спасибо, Борис Юрьевич.

Это нам понятно и без этого было, до слез. Нас больше интересует какие в этом есть проблемы и что надо сделать в законодательном плане.

А то, что Вы рассказали нам, мы это и без Вас прочитаем. Это первый класс школы.

Какие проблемы все-таки? Мы хотим услышать. Есть ли в этом вопросе проблемы или все отлично, и мы зря собрались?

Б.Ю. АЛЯКРИТСКИЙ

Нет. Это не столько проблема, сколько этап наращивания потенциала в разработке этой концепции. Ведь без этой концепции мы все равно не двинемся дальше. Именно разрабатывая эту концепцию мы будем готовить и изменения в нормативно-правовые акты...

В.Н. БОНДАРЕВ

Пожалуйста. Это ваше регулирование, федерального органа исполнительной власти.

А какой закон необходимо принять, чтобы это дело ускорить? Что надо делать для того, чтобы порядок в этом вопросе был? А то возим, допустим, из-за границы, 25 килограмм вест беспилотник, и почему-то регистрирует тот, кто его купил, а не тот, кто его ввез. А я купил и чихать хотел на все ваши перечисленные вопросы. Вывожу его на глиссаду снижения в каком-нибудь аэропорту на высоте

150 метров, и тут оно всё как раз встречается – лайнер и мой беспилотник. И достаточно для того, чтобы это все дело завершилось очень и очень печально. Вот Вы об этом мне расскажите, что надо сделать. Почему ввозят беспрепятственно? Почему никто не контролирует это дело, кому продали?

Б.Ю. АЛЯКРИТСКИЙ

Виктор Николаевич, в рамках компетенции Минтранса могу таким образом Вам пояснить эту ситуацию. В конечном счете, вопросы торговли, вопросы пересечения границы, таможенные правила – это не в компетенции Минтранса. Мы говорим сегодня о законопослушных пользователях воздушного пространства, которые будут использовать гражданские воздушные суда...

В.Н. БОНДАРЕВ

Борис Юрьевич, Вы отвечаете за "воздух". Поэтому Вы должны нам сказать: уважаемый законодатель, надо сделать так, чтобы к "воздуху" пришел уже зарегистрированный. И мы не боялись того, что там кто-то поднимет самоделку или какую-то еще чепуху, завезенную из другой страны, и не нарушит всё и вся, и доведет до беды.

Б.Ю. АЛЯКРИТСКИЙ

Разрешите ответить?

В.Н. БОНДАРЕВ

Да.

Б.Ю. АЛЯКРИТСКИЙ

Существующие федеральные правила использования воздушного пространства четко разграничивают полномочия Минтранса, который отвечает за соблюдение установленных правил, и Минобороны – за нарушителей.

В.Н. БОНДАРЕВ

Спасибо.

Пожалуйста, Александр Николаевич, вопрос.

А.Н. МИХАЙЛОВ

Я в продолжение того, что Вы как раз задали вопрос.

Борис Юрьевич, а какова тенденция, вот скажем, за последние 10 лет или 5 лет по количеству этих воздушных судов?

Есть ли учет? И к каким ведомствам и как они относятся? Какая-то системность существует.

Б.Ю. АЛЯКРИТСКИЙ

Конечно, существует. Я думаю, что в пояснении Росавиация может вам дать конкретные цифры: сколько за последний период учтено беспилотных... Это как раз мы и говорим о тех, кто хочет летать по правилам. А о тех, кто не хочет летать по правилам, мы вам ничего сказать не сможем. Мы не мониторим эту ситуацию. Мы помогаем всячески. Мы обеспечиваем информирование органов Министерства обороны, которые занимаются контролем за нарушителями воздушного пространства.

Понимаете, тут ведь в любом случае, хотим мы или не хотим, мы эту границу ответственности не перенесем самостоятельно. У нас нет таких ни возможностей, ни полномочий.

В.Н. БОНДАРЕВ

Так что надо сделать? *(Шум в зале.)*

Б.Ю. АЛЯКРИТСКИЙ

Я полагаю, что активное влияние на тех, кто, не соблюдая правил, использует воздушное пространство...

Ввести полномочия.

Б.Ю. АЛЯКРИТСКИЙ

...прописано сейчас в нормативных документах, и позволяющие применять любые санкции, вплоть до уничтожения.

Что еще можно придумать? Я не знаю.

В.Н. БОНДАРЕВ

Тогда мне скажите. Ужесточение законов, принятие новых законов?

Б.Ю. АЛЯКРИТСКИЙ

Законы ведь и так ужесточили. У вас разработки последние... *(Оживление в зале.)*

В.Н. БОНДАРЕВ

То есть Вас всё устраивает?

Тогда что Вы хотите?

Б.Ю. АЛЯКРИТСКИЙ

Мы хотим развивать эту сферу деятельности в гражданской авиации в соответствии с...

В.Н. БОНДАРЕВ

Спасибо.

Б.Ю. АЛЯКРИТСКИЙ (?)

...но не отвечать.

В.Н. БОНДАРЕВ

Франц Адамович.

Самое простое – это сертифицировать. Они сами к вам придут. Это вас устраивает. А вот выявить и не допустить – это вас не интересует.

Ф.А. КЛИНЦЕВИЧ

Борис Юрьевич, с учетом Вашего доклада и заданных вопросов я хотел бы немножко конкретизировать. И хотел бы, чтобы Вы очень кратко ("да" или "нет") ответили. С точки зрения того, что я услышал, какие вопросы от членов комитетов прозвучали, я пришел к выводу, что сегодня, все, что связано с беспилотниками, у нас развивается достаточно интенсивно (закупается, что-то делается у нас). И нормативно-правовое регулирование явно отстает. Но, к сожалению, Вы не отвечаете на второй конкретный вопрос: что нужно делать? Мы же инструмент в ваших руках. Вы сегодня должны были это сказать.

Я Вам честно скажу, Борис Юрьевич, вот исходя из того, я считаю, что столь важный вопрос, который сегодня Вы задали, Ваше ведомство подошло формально. Просто формально – вот пришли отчитаться и так далее. Потому что Вы должны... Мы же не специалисты. Мы должны вам помочь, но Вы же должны нам рассказать, растолковать, какие существуют проблемы. Отсюда мой второй

вопрос: какова международная практика в этом плане? Вы ничего не сказали по международной практике.

И третий вопрос сразу у меня возникает. Смотрите, с точки зрения применения беспилотных средств в вопросах безопасности и обороны, в том числе и создании ударных беспилотных средств, которые сопоставимы по своим размерам с современными летательными большими аппаратами, что в этом плане надо было бы сделать? Потому что рано или поздно с нас все равно потребуют и военные скажут, что это нужно как-то регулировать. Мы всё регулируем. Мы живем в правовом пространстве.

Хотелось бы, чтобы по этому тоже было обозначено. Потому что главные — все равно находите вы. Вы отвечаете за эти вещи и вы должны это регулировать. Поэтому если можно, сделайте мне, как не специалисту, пояснения и как-то дайте ответ. Если нет возможности, давайте мы тогда этот ответ перенесем и как бы обсудим более детально уже отдельно. Потому что сегодня я лично немножко недопонимаю. Спасибо.

Б.Ю. АЛЯКРИТСКИЙ

Я в своем выступлении затрагивал эту тему, в том числе и с учетом международного опыта. Еще раз хочу обратить ваше внимание на то, что развитие гражданской авиации для использования беспилотных воздушных судов в мировой практике идет примерно по таким же сценариям, как и у нас, за исключением, может быть, того, что у нас более жесткие требования сегодня для тех, кто не желает исполнять наше законодательство. Скажем, и регистрация, и разрешение на полеты упрощены в некоторых государствах до, допустим, очень удобного телефонного звонка. И на этом всё заканчивается. Получают разрешение и начинают эксплуатировать эти воздушные суда. Такого абсурда мы не можем допустить в нашем государстве, поэтому существуют определенные процедуры.

Эти процедуры Росавиация, вполне справляясь с этим, осуществляет сейчас по всей стране, с учетом их территориальных органов. Производится учет, производится обязательная оценка возможностей использования воздушным судном воздушного пространства, и именно которые проходят процедуры официальной регистрации специальной эксплуатации. Все в законах есть, мы будем только правки вводить в наши нормативные акты. Я вам перечислял очень долго эти все вещи, я не называл эти нормативные акты в виде, допустим, ФАП № 246, ФАП № 249 и так далее, они ни о чем не говорят. Я вам просто говорил о том, что в этих актах отражено, и почему мы будем туда вносить эти дополнения и изменения. Потому что нужно скоррелировать, они сегодня написаны только для воздушных судов пилотируемых, мы это будем делать совместно с беспилотными, для того чтобы их в конце концов свести в одно воздушное пространство.

В.Н. БОНДАРЕВ

Хорошо.

Владимир Игоревич, пожалуйста, Ваш вопрос.

В.И. КОЖИН

(Микрофон отключен.)

Борис Юрьевич, уже частично сказали, что вне зоны ответственности Минтранса, за ввоз не отвечает, торговля – Минпромторг России, насколько я знаю, здесь есть представители. В таком важном вопросе всегда правительство определяет координирующий орган, старшего на палубе. В данном случае никто как Минтранс не может быть таким координирующим органом. Так есть сегодня какой-то регламент, определяющий Минтранс во всем комплексе вопросов беспилотной техники как координирующего, есть или нет?

Б.Ю. АЛЯКРИТСКИЙ

Нет.

В.И. КОЖИН

Нет. Но вот собственно и все, по-моему, дальше можно...

В.Н. БОНДАРЕВ

Дальше ничего и не обсуждать.

В.И. КОЖИН

Потому что тогда нечего мучать человека – а как ввозят или не ввозят, а как продают или не продают. Нет координации. *(Оживление в зале.)* Я пошел, купил, не зарегистрировал и запустил. Собственно все. Они не знают, можно продавать без сертификата или нельзя, как ввезли. Вот и весь вопрос.

В.Н. БОНДАРЕВ

Ведь это все так просто. Купите ружье вы сейчас в магазине, его сначала когда ввезут, регистрируют миллион раз, потом когда вы придете туда, сначала вы докажете, что вы не псих, сначала вы возьмете рекомендации, чтобы вступить в охотобщество, и после этого только ружье возьмете. Так, Росгвардия? Так точно. Все, навели порядок, элементарно просто. И оружия ввозится в миллион раз больше, чем беспилотников, но ввели учет, учет есть полный. Вы почему об этом не волнуетесь?

Так мы второй раз об этом говорим, Виктор Николаевич.

В.Н. БОНДАРЕВ

Второй раз разговариваем, опять не готовы Вы к сожалению. Поэтому я вынужден буду министру об этом сегодня написать открытым текстом.

Александр Владимирович Новиков, пожалуйста, Министерство обороны.

А.В. НОВИКОВ

Уважаемый Виктор Николаевич, уважаемые участники совещания! В части, касающейся противодействия беспилотным летательным аппаратам, Министерство обороны решает задачи в части выполнения задач по противовоздушной обороне, а также в рамках реализации концепции противодействия робототехническим комплексам иностранных государств, утвержденной Президентом Российской Федерации. В рамках решения задач по противовоздушной обороне подготовлено и утверждено постановление Правительства Российской Федерации в этом году по применению оружия и боевой техники в ходе охраны Государственной границы Российской Федерации. В части, касающейся реализации концепции противодействия робототехническим комплексам, по инициативе Минобороны создана межведомственная рабочая группа, разработан план реализации концепции,

который предусматривает поэтапное выполнение мероприятий, в том числе по разработке нормативно-правовых документов, определяющих порядок использования воздушного пространства беспилотными воздушными судами, а также создание средств противодействия как беспилотным воздушным судам, так и наземным и морским робототехническим комплексам.

На что бы я хотел обратить внимание? Учитывая опыт, который мы приобрели в ходе выполнения задач, в ходе специальной операции в Сирийской Арабской Республике, мы столкнулись со следующим. Развитие беспилотных летательных аппаратов, в том числе коммерческих, которые находятся в свободной продаже как на территории зарубежных государств, так и Российской Федерации, очень быстро совершенствуется.

Буквально, за период с 2016 по 2018 год все вы знаете, что наиболее у нас продвинулась в этом направлении китайская фирма DJI, выпускающая Phantom, Mavic, которые незаконными вооруженными формированиями используются как для ведения разведки, так и для нанесения ударов по объектам сирийских вооруженных сил, по объектам Российской Федерации. Буквально за два года произошли очень большие изменения в конструкции данных аппаратов. Это касается частот, которые используются для выполнения беспилотными летательными аппаратами, передачи информации. Минобороны создавало соответствующие средства противодействия. Мы не успевали создать новые средства противодействия, скажем так, отреагировать своевременно на изменения, которые происходили в этих беспилотных системах. На наш взгляд, это очень важно. То есть мы должны ввести ограничения на частоты, используемые в беспилотных авиационных системах, которые ввозятся на территорию Российской Федерации или же производятся на территории Российской Федерации. Это намного упростит нам создание систем противодействия как обнаружения, так и радиоэлектронного воздействия на эти системы. Данное предложение вошло в проект решения нашего совещания.

Вторая угроза, которая, на мой взгляд, в ближайшее время себя проявит. С ростом масштаба применения беспилотных авиационных систем начинают появляться, и уже в течение двух лет, в свободной продаже средства противодействия – радиоэлектронные средства. В частности, мы наберем с вами в интернете запрос по средствам противодействия, и нам предложат самый широкий спектр таких средств. Эти средства, по нашей оценке, могут быть использованы в целях совершения террористических актов, а также непреднамеренно могут оказать воздействие не только на пилотируемую авиацию гражданского назначения, но и на другие системы, работающие на тех частотах, как и средства противодействия. Данным вопросом вообще у нас никто не занимался. И этот вопрос досконально не изучен, скажем так.

По собственному опыту. Средства, которые имеются в продаже, сейчас номенклатуру не назову, идет искажение навигационного поля, идет воздействие на спутниковые системы, когда они вообще пропадают.

Проводился ряд экспериментов по воздействию данных средств на пилотируемые воздушные суда. Скажу, это представляет очень большую угрозу.

Сценарий может быть использован очень простой данного средства. Вы знаете, это компактное средство с дальностью действия от нескольких сот до нескольких километров. Вы можете просто выехать на глиссаду, как заходят самолеты... Все мы знаем, что на борту гражданского судна, когда мы на "взлете-посадке" нас просят отключить все электронные средства. Соответственно, здесь, включив это средство, как поведет себя воздушное судно тут тяжело сказать. Потому что в основном у нас "взлет-посадка" осуществляется в автоматическом режиме. Поэтому, на мой взгляд, тут тоже надо проработать этот вопрос – по ограничению продажи указанных средств.

Мне кажется, эти средства должны использоваться только федеральными органами исполнительной власти в части выполнения своих задач, возложенных на них, в том числе и по противодействию беспилотной системы. В свободной продаже этих средств не должно быть.

В.Н. БОНДАРЕВ

Это правильный вопрос – не ограничить, а просто полностью запретить ввоз, производство и так далее.

А.В. НОВИКОВ

И производство несанкционированное.

В.Н. БОНДАРЕВ

И ужесточить в этом вопросе наказание, кто это дело не понимает.

А.В. НОВИКОВ

Да. В решение мы тоже это включили.

Единственное предложение – в сам проект решения тоже включить положение о том, что распространение указанных средств противодействия представляет угрозу для безопасности, и они могут применяться как в террористических целях. То есть угроза совершения терактов с использованием этих средств действительно присутствует. Слава богу, что пока мы с ней не столкнулись.

Доклад закончен.

В.Н. БОНДАРЕВ

Хорошо. Вопросы будут?

Пожалуйста, Франц Адамович. Поконкретнее, покороче.

Ф.А. КЛИНЦЕВИЧ

Да я уж куда конкретнее.

Александр Владимирович, здравствуйте, и спасибо.

Скажите мне, пожалуйста, я хотел задать вопрос. Военные сегодня имеют большую линейку беспилотных летательных средств. Сегодня этими средствами пользуются от командира роты (в рамках спецназа, воздушно-десантных войск) и до больших начальников, которые на некоем театре военных действий, не всегда на полигоне, вот эти вещи используют.

Но вот случилось – там пользуется, сидит какой-то оператор. Я просто прошу прощения за дилетантизм тогда, но вдруг случилось там, они столкнулись с воздушным судном. Вот дальше как вот эти вещи регулируются, вот есть ли у нас по военным? Я уже не говорю про то, что могут быть использованы тяжелые, очень серьезные ударные беспилотные средства. Когда проходят учения, без войны,

просто вот учения, как у нас вот эти вопросы регулируются? И есть ли необходимость нам в этом плане вмешаться в нормативно-правовую базу? Спасибо.

А.В. НОВИКОВ

Значит, у нас в 2013 году утверждены Временные правила производства полетов беспилотных летательных аппаратов в Вооруженных Силах Российской Федерации. Данные правила разработаны на основе воздушного законодательства и учитывают все вопросы, связанные с подготовкой, с производством полетов, с контролем и с расследованием. Кроме этого разработаны Временные правила применения, это что касается уже специальных задач, инструкции по расследованию авиационных происшествий.

Система применения беспилотных летательных аппаратов, которая создана в Вооруженных Силах, она создана применительно к пилотируемой авиации. Вот все эти вопросы, они учитываются. Сейчас разработаны Федеральные правила производства полетов государственной авиации, в которые в том числе вошли положения по применению беспилотных воздушных судов. Состоялся приказ министра обороны в конце прошлого года. Данный приказ согласован был со всеми заинтересованными федеральными органами исполнительной власти. Сейчас единственный вопрос – Минюст не зарегистрировал этот приказ по причине того, что в Воздушном кодексе нет четкой постановки вопроса о том, что именно Минобороны отвечает за эти Федеральные правила, хотя до этого вопроса такого не было. Работа в данном направлении с Минобороны проводится. Мы тесно взаимодействуем с другими федеральными органами исполнительной власти, применяющими беспилотные летательные аппараты, и в принципе делимся той нормативно-правовой базой...

В.Н. БОНДАРЕВ

Тогда надо вносить изменения и дополнения...

А.В. НОВИКОВ

Мы работаем над этим вопросом, сейчас работа организовывается.

В.Н. БОНДАРЕВ

И надо в решение прописать.

А.В. НОВИКОВ

Там есть тоже в решении, Виктор Николаевич, тоже это включено, это в решении. То есть все необходимые документы, которые необходимы для производства, они есть. Вот единственная проблема существующая, но мы с ней работаем, я думаю, в ближайшее время этот приказ будет зарегистрирован.

В.Н. БОНДАРЕВ

Хорошо. И Ваше мнение – кто все-таки должен отвечать: Росгвардия или Министерство обороны за это дело, за воздух, за противодействие?

А.В. НОВИКОВ

Ну здесь если речь идет про противовоздушную оборону, в принципе это Минобороны отвечает...

В.Н. БОНДАРЕВ

Это понятно. Но сейчас мы поручили Росгвардии этим делом заниматься. Так или нет, Росгвардия?

А.В. ШКОЛЬНИКОВ

(Микрофон отключен.)

Только в части наших объектов. *(Оживление в зале.)*

С МЕСТА

Атомные электростанции...

В.Н. БОНДАРЕВ

Я и хотел задать, а чем вы будете этим делом сбивать, конкретно?

А.В. ШКОЛЬНИКОВ

(Микрофон отключен.)

У нас есть набор средств, в том числе и огнестрельным оружием.

В.Н. БОНДАРЕВ

Каким? Винтовкой Мосина можно достать. А чем еще?

А.В. НОВИКОВ

Разрешите, Виктор Николаевич, вопрос?

В.Н. БОНДАРЕВ

Сейчас, минуточку.

Пожалуйста, Александр Владимирович. Все у Вас?

А.В. НОВИКОВ

Я бы хотел добавить по поводу разграничения задач и функций в части, касающейся противодействия. Это вот в рамках работы межведомственной рабочей группы по реализации концепции противодействия, там это тоже есть. Мы совместно определили перечень типовых объектов, подлежащих защите от всех робототехнических комплексов, в том числе от беспилотных воздушных судов, совместно. Мы определили, с чего начали вообще работу, это определили угрозы, связанные с применением робототехнических комплексов всевозможных, там довольно объемный документ у нас совместный получился. И, исходя из этого, выстраиваем систему, в рамках МРГ, это мы работаем совместно, в том числе с Росгвардией по этому вопросу.

В.Н. БОНДАРЕВ

Хорошо, спасибо.

Пожалуйста, Олег Петрович.

О.П. КОРОЛЁВ

Уважаемый Виктор Николаевич, коллеги! Я, к сожалению, задам тот же вопрос, который задавал в прошлый раз. Берем конкретно опасный и непростой объект. Я живу в Липецкой области, рядом с нами Нововоронежская атомная станция с известным количеством ядерных реакторов, Курская атомная электростанция с известным количеством ядерных реакторов. Кто принимает решение о том, чтобы сбить неопознанный беспилотный летательный аппарат? Надеюсь, Вы правильно понимаете, что я задаю не наивный вопрос. Я понимаю, что у нас ядерные реакторы защищены такими степенями, что современное их не возьмет даже ядерное оружие. Но беспилотный летательный аппарат подразумевает другую функцию: он нарушает все виды информационных коммуникаций, которые потом ведут к катастрофе.

Конкретно: кто принимает решение на уничтожение беспилотного летательного аппарата? Чтобы Вы меня поняли правильно, Виктор Николаевич, буквально минуту я поясню. Так получается, не то к сожалению, не то к счастью, что мой дом, где я живу, он находится в связи с направлением взлетно-посадочной полосы нашего знаменитого Липецкого авиационного центра, главнокомандующий Военно-космическими силами Виктор Николаевич особенно это знает, что и взлет, и посадка над моим домом проходит.

РЕПЛИКА

Хорошо построили... *(Оживление в зале.)*

О.П. КОРОЛЁВ

Да. Но я не об этом. А там, где я живу, много продвинутых ребят. И все эти беспилотники, они все время летают над нашим микрогородком. Сейчас женщины разделись, загорают и всех их нужно сфотографировать сверху. Мое любимое занятие по жизни – прикинуться дурачком, я это делаю часто. В данном случае я прикинулся дурачком и познакомился с продвинутыми ребятами, которые поднимают эту хреновину. Я говорю: "Ребята, (под дурачка закосил), вы видите, Су-27, МиГ-35, у нас самая современная техника, они летят на небольшой высоте. А эти же препараты, которые вы поднимаете, чтобы девчат в купальниках снимать, вы же самодельные..." Он говорит: "Олег Петрович, мы те, которые покупаем, мы уже их не покупаем, мы покупаем комплектующие, переделываем крылья, переделываем двигатель, переделываем кинокамеру и мы можем подняться выше этих самолетов". Я говорю: "А если произойдет столкновение?" – "Да ну, не произойдет". Что делать? Я обращаюсь к командиру авиационного центра. Он говорит: "Олег Петрович, я не имею ни компетенции, ни права на эту тему". Я обращаюсь в Росавиацию, всю жизнь во власти, всех знаю, знаю, кому позвонить. Они говорят: "Олег Петрович, а хрен его знает, что делать". Но потом когда мне надоело, я, опять прикинувшись дурачком, среди них нашел самого продвинутого. Я говорю: "Слушай, как бы от этого обезопаситься? Каждый день это ужас, смотришь, идут самолеты туда, туда, куда они летают, известно, но что-то произойдет". Он говорит: "Олег Петрович, (принес мне такую с двумя антеннами штуку), пожалуйста". И мы с ним поэкспериментировали: тюк-тюк, и сами им управили и направили его в стенку. Один грохнули, второй грохнули. То есть то, что совершенствуется техника, которой от бессилия вынужден защищаться, это так. Итого вопрос: кто принимает решение о том, чтобы сбить беспилотный летательный аппарат, угрожающий особо опасному объекту на территории России, кто? Я помню ответ в прошлый раз, который Вы дали, знаю, что он неправильный.

А.В. НОВИКОВ

Я давал лично?

О.П. КОРОЛЁВ

Я сейчас посмотрю.

А.В. НОВИКОВ

Я первый раз участвую в этом совещании. В рамках выполнения задач по противовоздушной обороне, в том числе особо важных объектов, соответственно, отвечает дежурный по противовоздушной обороне, сил и средств, это закреплено в

соответствующих нормативных правовых документах. Кроме этого в части, касающейся Вооруженных Сил, это прописано и в уставе гарнизонной и караульной службы, в том числе противодействие. То есть если речь идет про аэродром, соответственно, должно применяться оружие, если существует угроза.

Есть структуры, которые отвечают конкретно за вот эти объекты, за прикрытие. Здесь на предельно малых высотах, на малых высотах беспилотные летательные аппараты, которые средства ПВО не обнаруживают, должны приниматься решения по пресечению их полета соответствующими структурами, которые отвечают за охрану и оборону данных объектов. Это прописано везде. В данном случае там надо разбираться, почему это все происходит. И опять же, если взять воздушное законодательство, это и Федеральная служба безопасности должна отвечать, потому что запрещено выполнять полеты без согласования над населенными пунктами. То есть должно быть согласование. Соответственно, они должны отвечать. Расписать как-то еще этот вопрос, я не знаю, может быть, продумаем это.

О.П. КОРОЛЁВ

Уважаемый Виктор Николаевич, Вы категорически правы в том, чтобы вот эти соответствующие службы использовали нас, как Франц Адамович правильно сказал, как надлежащий инструмент по совершенствованию законодательства, которое как совершенствование законодательства категорически отстает – нет, не по вашей вине, не по нашей вине. Давайте не будем искать виноватого. Так получается, что беспилотники стремительно развиваются. И мы отстаем в законодательстве. Дорогие друзья, мы готовы вам помочь, об этом Виктор Николаевич, мои коллеги говорят, но вносите предложения, не говорите в пустых докладах, как у нас все хорошо, а говорите, как Виктор Николаевич сказал: вот такие проблемы, ребята, помогите в установлении такого законодательства с точки зрения его ужесточения. Все.

В.Н. БОНДАРЕВ

Я в тот раз приводил и сейчас еще раз привожу этот пример, – ни в одном уставе гарнизонной и караульной службы не дано добро часовому применять оружие по беспилотнику. И если он лупанет очередью, то этого часового сложат в четыре тут же и на этом закончится его светлое будущее в армии.

И попадет в самолет летающий...

В.Н. БОНДАРЕВ

Это понятно. Тут никем это не определено. И у него даже в обязанностях нет. А тем более придут через 20–30 минут после его стрельбы, там уже никого не будет. Скажут: ты, наверное, точно, паренек... В "Орленок" тебя надо отправить. И на всю оставшуюся жизнь ему выдадут справку, что он полный идиот, и не воспитает ни ребенка, ни сам никуда не поступит, и так далее. И всё – вся охрана и оборона.

А.В. НОВИКОВ

В уставе гарнизонной и караульной службы это прописано. Единственное, не конкретизировано совершенно (Вы правы) в обязанностях этого часового. А так,

там прописано: при нападении с воздуха применяет оружие по этому средству. Но это внутренняя задача Минобороны. Я думаю, мы ее решим. Сейчас мы разрабатываем руководство по противодействию беспилотным летательным аппаратам.

В.Н. БОНДАРЕВ

Это понятно. Это все равно ваш подзаконный акт.

А.В. НОВИКОВ

Так точно.

В.Н. БОНДАРЕВ

А вот именно то, что касается законов...

А.В. НОВИКОВ

То, что касается законов... Вот то, что мы предлагаем сделать.

В.Н. БОНДАРЕВ

Мы слышали это. Спасибо.

Слово предоставляется Мартыненко Сергею Ивановичу, Росавиация.

С.И. МАРТЫНЕНКО

Уважаемый Виктор Николаевич! Уважаемые члены Совета Федерации, уважаемые участники совещания!

Мартыненко Сергей Иванович, начальник Управления организации использования воздушного пространства Федерального агентства воздушного транспорта.

Федеральное агентство воздушного транспорта в рамках действующего законодательства осуществляет по нескольким направлениям работу, связанную в том числе и с беспилотными воздушными судами.

Первое направление — это организация и использование воздушного пространства. В ведении федерального агентства находится Единая система организации воздушного движения, основной целью которой является обеспечение безопасности и использования воздушного пространства. При этом в рамках или в соответствии с государственными приоритетами, которые установлены воздушным законодательством, Единая система организации воздушного движения — основной целью, по основным направлениям деятельности обеспечивает полеты, в том числе беспилотных воздушных судов, связанных... в интересах обороны и безопасности государства, в интересах пресечения и раскрытия преступлений, в интересах охраны особо важных объектов.

Другое направление — это обеспечение безопасности полетов пилотируемых воздушных судов. Кроме того, Федеральное агентство воздушного транспорта в рамках законодательства, о котором говорил Борис Юрьевич, и нормативно-правовых актов осуществляет учет беспилотников до 30 килограмм. В настоящий момент в рамках Росавиации учтено более 19 тысяч беспилотников массой до 30 килограмм (от 250 грамм до 30 килограмм).

Более 30 килограмм на сегодняшний день гражданских беспилотных воздушных судов в реестре воздушных судов гражданской авиации не учтено. Таких заявок не поступало.

Беспилотные воздушные суда, которые относятся к Министерству обороны, находятся в ведении Министерства обороны и регистрируются, учитываются в рамках нормативно-правовых актов, определенных Министерством обороны, а также других ведомств, относящихся к государственной авиации.

В настоящее время, за исключением тех беспилотных воздушных судов, о которых говорил Борис Юрьевич, которые летают у нас ниже 150 метров, с массой менее 30 килограмм в рамках вот тех ограничений, все полеты беспилотников осуществляются на основании плана полетов. Система организации воздушного движения, а это центры, находящиеся по всей стране, устанавливаются ограничения для пилотируемой авиации, то есть закрывают воздушное пространство, и при выполнении полетов беспилотных воздушных судов (законных полетов беспилотных воздушных судов – позвольте оговориться), естественно, маршруты полетов пилотируемых воздушных судов через эти зоны не допускается.

В.Н. БОНДАРЕВ

Сергей Иванович, это понятно как белый день.

РЕПЛИКА

Опять лекция.

В.Н. БОНДАРЕВ

Дайте нам проблемы.

С.И. МАРТЫНЕНКО

Докладываю. Проблем, касающихся воздушного законодательства... Федеральное агентство воздушного транспорта в настоящее время, которые бы могли быть освещены на данном совещании, в части касающейся Воздушного кодекса и федеральных правил, нет. Объясню почему.

В настоящее время проходит большая поправка в рамках Министерства транспорта, готовится большая поправка в Воздушный кодекс, которая определенными моментами в том числе касается вопросов использования воздушного пространства, которая позволит нам в рамках федеральных правил отрегулировать механизм оперативного закрытия и открытия воздушного пространства, с тем чтобы обеспечить оперативное регулирование этих вопросов.

С точки зрения вопросов, связанных с другим видом законодательства – таможенным, промышленным законодательством, поддерживаем звучащие здесь предложения относительно того, что учет беспилотников должен производиться на этапе иностранного производства и их ввоза, а на этапе производства – непосредственно уже при производстве. Почему? Потому что, естественно, абсолютно, наверное, с точки зрения практики закономерно правильно считать о том, что есть граждане добропорядочные, которые покупают в магазине беспилотники и приходят в Росавиацию... Кстати, эти процедуры сегодня до максимальной степени упрощены, то есть там гражданин направляет данные, фотографию этого беспилотника. И в настоящее время заканчивается разработка автоматизированной системы, которая будет обеспечивать автоматизированный учет этих беспилотников. Такая научная работа проводится, она планируется к завершению к концу 2020 года.

И, естественно, есть группа граждан, которые, покупая в магазине или в каких-то других местах эти беспилотники, естественно, игнорируют эти требования. Поэтому если будут организованы в рамках не воздушного законодательства, а законодательства таможенного, законодательства по производству промышленной продукции такие требования, то, естественно, это, конечно же, улучшит ситуацию, связанную с учетом, и повысит ответственность.

В.Н. БОНДАРЕВ

Сергей Иванович, так это Вы и должны нам сказать, что надо вот это сделать, вот это, вот это, а не "если". А если не будет? ...*(Неразборчиво)*.

С.И. МАРТЫНЕНКО

Доклад закончил. Готов ответить на вопросы.

В.Н. БОНДАРЕВ

Я понимаю, что вы за это не отвечаете. Взлетел он там, вышел на объект, с вас не спросят. Вы только скажите одно: незаконно взлетел, незаконно полетел, мы не смогли обнаружить, не смогли передать Министерству обороны. Всё. С вас вина снята.

Так что надо сделать, чтобы он не взлетел?

РЕПЛИКА

Как его обнаружить?

С.И. МАРТЫНЕНКО

Для обнаружения, если позволите, дополню. В настоящее время органы обслуживания воздушного движения, особенно на аэродромах гражданской авиации, имеют как первичные локаторы, так и вторичные. Но вторичный локатор – это тот, который берет информацию с приемника, стоящего на воздушном судне. А первичный – это по отраженному сигналу, то есть позволяет в зависимости от эффективной отражающей поверхности, понимать, видеть. Поэтому у нас очень серьезная работа проводилась в рамках... с Министерством обороны, был ряд совещаний с Росгвардией (это уже после совещания здесь), на которых мы обсуждали вопросы взаимодействия и передачи информации в случае обнаружения. В настоящее время такое практическое взаимодействие организовано. Естественно, оно требует каждый раз совершенствования и поддержания на определенном уровне, на что мы и нацелим в том числе наши...

В.Н. БОНДАРЕВ

Сергей Иванович, я очень сильно волнуюсь за Олега Петровича. Он в своих труселях выйдет завтра, а над ним летает. Куда ему звонить? Назовите. Вам звонить или кому? Ну, вот, сейчас в труселях его будет видеть весь мир.

С.И. МАРТЫНЕНКО

Если это в районе Липецка, то звонок, естественно, нужно либо в орган противовоздушной обороны либо в оперативный орган...

В.Н. БОНДАРЕВ

Опять "либо". Но почему "либо"? Дайте телефон ему, бедному.

С.И. МАРТЫНЕНКО

В зависимости оттого...

В.Н. БОНДАРЕВ

Телефон дайте липецкий, куда он должен звонить.

РЕПЛИКА

Сергей Иванович, дайте телефон липецкого центра.

С.И. МАРТЫНЕНКО

Я дам телефон.

В.Н. БОНДАРЕВ

Он уже обратился в липецкий центр. Ему сказали: "мы ничего не можем".

Он в липецкий центр боевой авиации обратился.

С.И. МАРТЫНЕНКО

Виктор Николаевич, это военный аэродром. И насколько мы поняли, обращались к старшему авиационному начальнику, командиру базы. Естественно ...*(неразборчиво)* рука...

В.Н. БОНДАРЕВ

Да нет у него в обязанностях вбивать неопознанный летающий объект.

С.И. МАРТЫНЕНКО

У оперативных органов есть...

В.Н. БОНДАРЕВ

Нет, пока не получают приказ сверху: нарушение государственной границы и обнаружен вами, вышел туда-то, там-то перехватить. Это есть. Я официально вам заявляю, как бывший, отвечающий за это с потрохами. Это есть. Сейчас если сам бы я бы поднял этот беспилотник, а вы его обнаружили, вы даже поставить задачу не сможете никому, чтобы эту цель снять.

С.И. МАРТЫНЕНКО

Система организации воздушного движения является только информационным источником для системы противовоздушной обороны.

В.Н. БОНДАРЕВ

Андрей Николаевич, пожалуйста.

Мне обидно и досадно, что ничего не делается в этом вопросе. Ничего не делается. Семимильными шагами идет беспилотное, а нам абсолютно безразлично, потому что никто ни за что не отвечает.

Пожалуйста.

А.Н. МИХАЙЛОВ

Виктор Николаевич, я просто хотел дополнить. Действительно, из еще одного доклада мы не услышали то, о чем Вы говорите, а сейчас я наконец услышал, что 19 тысяч, начиная от 250...

В.Н. БОНДАРЕВ

Но это честных граждан.

А.Н. МИХАЙЛОВ

Да, честных.

В.Н. БОНДАРЕВ

А сколько нечестных? В два или три раза больше.

А.Н. МИХАЙЛОВ

Вот именно.

Свыше 30 килограммов, или как Вы сказали, летит беспилотник в сторону ядерного объекта, допустим, Воронежской или Курской атомной станции. А кто из нас может сказать, у него 30 килограммов, или 35? Что надо в этом случае предпринять? Он летит на малой высоте. Кто отвечает за то, что мы не можем оперативно принять меры, чтобы нейтрализовать это?

Надо обратиться в правительство, чтобы все-таки какой-то орган был утвержден официально.

С.И. МАРТЫНЕНКО

Разрешите дополнить?

В.Н. БОНДАРЕВ

Да.

С.И. МАРТЫНЕНКО

Относительно случая, когда нужно определить, 30 или 35 килограммов, когда он летит в воздухе, и он нарушитель, уже разницы никакой нет.

Существует раздел VII Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением правительства № 138. Название этого раздела – "Контроль за соблюдением требований настоящих Федеральных правил". Все статьи, которые входят в этот раздел, начиная, по-моему, со статьи 144, четко определяют алгоритм взаимодействия при любых случаях: при обнаружении пилотируемого воздушного судна, незаконно летающего, при обнаружении беспилотного воздушного судна.

Алгоритм простой: если есть информация о появлении беспилотного летательного аппарата, воздушного судна, беспилотного или пилотируемого, эту информацию получает первый работник органа единой системы организации воздушного движения, то существуют четкие инструкции взаимодействия с органами противовоздушной обороны. Органы противовоздушной обороны объявляют сигнал "Режим", также есть второй сигнал – сигнал "Ковер", когда по этому сигналу все пилотируемые и беспилотные воздушные суда в определенном районе должны сесть на землю. Тот, кто не садится, – нарушитель. Потому дежурные силы противовоздушной обороны (а это, насколько мы понимаем, и истребители, и наземные средства противовоздушной обороны) могут спокойно действовать и уничтожать.

Дальше. В этом же алгоритме предусмотрены полномочия. Если обнаруживают воздушное судно, и оно не подчиняется командам, если оно на связи и там на борту присутствует пилот, то решение о его дальнейшем полете (а это, собственно говоря, и принуждение к посадки) и сбивании принимает оперативный дежурный органа противовоздушной обороны, которому вменен этот район ответственности.

В.Н. БОНДАРЕВ

Давайте мы не будем азбуку рассказывать. Понимаете, мне все это понятно, это просто.

Еще раз говорю, вы проблемы поднимите. Как вы далеки от этого!

Владимир Игоревич, у Вас был вопрос, да?

В.И. КОЖИН

(Микрофон отключен.) Сергей Иванович, скажите, пожалуйста, сегодня постановление ...*(неразборчиво)* ...вам даны функции, постановка на учет и так далее. Все, что касается ниже 30 килограммов, самая большая головная боль и, соответственно, в том году Государственная Дума приняла поправки к ...*(неразборчиво)*. Если не встал на учет — административный штраф. А кто отвечает за выявление? Я не встал, и все мы не встали, кто выявляет и кто отвечает за то, что человек не встал. Или это то же самое, вы скажете, мы не знаем, вез он или не вез, купил или не купил?

С.И. МАРТЫНЕНКО

В соответствии с воздушным законодательством у нас, кроме Росавиации, в ведении Минтранса находится Федеральная служба по надзору в сфере транспорта. В ее составе существует специальное структурное подразделение Госавианадзор, которое вправе определять нарушения...

В.И. КОЖИН

Каким образом вы определите Сидорова из соседнего дома, у которого в гараже лежат три квадрокоптера, и он их не поставил к вам на учет?

С.И. МАРТЫНЕНКО

Они выявляют только те, которые летают.

В.И. КОЖИН

Пока он не поднял их в воздух...

аа

С.И. МАРТЫНЕНКО

У нас, насколько я помню, у Ространснадзора случаи были тоже, когда полиция, скажем, ловит с квадрокоптером, берет гражданина, который управляет квадрокоптером, определяет, уточняет его данные, передает в Ространснадзор, а Ространснадзор вправе определить нарушение.

В.И. КОЖИН

Сегодняшняя система говорит о том, что пока не поймали случайно или неслучайно...

С.И. МАРТЫНЕНКО

Сбили, определили.

Сейчас не трогаем атомные станции.

Вот вышли во двор: в соседнем дворе летает три квадрокоптера. Пока полиция не поймает... как он его ввез, вы не знаете, где он купил, не знаете.

В.Н. БОНДАРЕВ

Надо посмотреть еще закон о полиции, есть ли у них право выявлять это дело. Может, и туда надо вносить изменения.

Нет.

В.Н. БОНДАРЕВ

Конечно, нет. *(Оживление в зале.)*

Установить личность, где взял.

В.Н. БОНДАРЕВ

Давайте поэнергичнее, через 25 минут должны быть в зале 700.

Ф.А. КЛИНЦЕВИЧ

Сергей Иванович, в связи с развитием событий у меня опять, как у дилетанта, такой же возникает вопрос. Смотрите, я так же, как Валерий Петрович, живу рядом с аэродромом, в Кубинке. У нас, Слава Богу, Никакие беспилотники не летают. Я никогда не видел, и проблем никаких нет.

В.Н. БОНДАРЕВ

Они знают, что Вы там живете, поэтому боятся.

Ф.А. КЛИНЦЕВИЧ

Но, вот ответьте мне, до 30 килограммов сегодня беспилотник с учетом... *(неразборчиво)* он запросто может взять две 82-миллиметровые мины. Сделать устройство, которое произведет отцеп, не составляет никакого труда. Вот сделал он их там, поднял за пять километров, он полетел. Полетел на Кубинку, стоят там "Витязи" и так далее, сбросил. Он может и самолет не повредить, но резонанс будет очень серьезный. Я хочу в этих условиях понимать, когда подлетел (отражающая поверхность в данном случае всего этого агрегата будет достаточно большой), в состоянии средства ПВО засечь его, с учетом этого количества отражающей поверхности? И вдруг вот это случилось, может быть, тогда мы это военным... Какое в этом плане противодействие? Или мы будем ждать, пока кто-то до этой глупости додумается? Ответьте мне. Ведь это же очень правильные вопросы при современной террористической угрозе, которая будет нарастать. Сегодня кто-нибудь ответит мне на этот вопрос?

В.Н. БОНДАРЕВ

Я Вам отвечу. Не все обнаруживается, к сожалению. Все мажется, красится поглощающими красками. Это одно.

Второе. Конечно, не на всех РЛС не обнаруживается, мы и птиц видим, потому что птицу видно в соответствующем диапазоне работы РЛС. Но это не говорит о том, что мы успеем это сделать. За пять километров ни один истребитель даже из зоны дежурства номер один не успеет не то, что найти и обнаружить, даже взлететь. Вы понимаете?

Ф.А. КЛИНЦЕВИЧ

Понимаю. Но проблема-то существует.

В.Н. БОНДАРЕВ

Так вот это и проблема. Ее надо искоренить в зародыше — не дать негодяю приобрести это средство. И мы должны работать именно на это.

Все, ответ есть. Все должно быть учтено, абсолютно.

А законодательно должен быть ответственный исполнительный орган власти...

В.Н. БОНДАРЕВ

Законопослушный придет и не будет ничего нарушать. Он будет смотреть за труселями Олега Петровича и больше ничего никому не рассказывать. *(Оживление в зале.)* А негодяй и будет вытворять что задумает, что захочет.

Три минуты. Савицкий Дмитрий Владимирович.

Д.В. САВИЦКИЙ

Постараюсь коротко. Я не буду по докладу своему...

В.Н. БОНДАРЕВ

Только проблемы. Не надо нам ликбеза, школы продленного дня, не надо. Мы это все знаем давно уже.

Д.В. САВИЦКИЙ

Да, абсолютно. Я уже просто по тем вопросам, которые задавались, если можно, несколько, может, даже комментариев дам и на этом остановлюсь.

На мой взгляд, действительно, ведомственная разобщенность есть. Она всегда была, всегда будет, и мы от этого никуда не денемся. Как вы помните, уважаемые коллеги, уважаемый Виктор Николаевич, Владимир Игоревич, вы принимали участие, вы организовывали выездную сессию, несколько раз мы собирались по проблемам федеральной системы разведки и контроля воздушного пространства. Вы поддержали тогда те предложения, которые сделал концерн, но не только концерн, по созданию межведомственной комиссии. Мне кажется, что в данной ситуации межведомственная комиссия, которая должна была, как и раньше это было, в советское время и постсоветское, по использованию воздушного пространства и по контролю воздушного пространства (ФСРКВПИВП).

Это было предложение поддержано. Эти темы, которые сегодня поднимаются, они ложатся в рамках этой комиссии. Она могла бы очень серьезно помочь нам всем, потому что никогда на какое-то министерство мы, к сожалению, не возложим на отдельно взятое, будь то Минтранс, Минобороны. А вот комиссия под председательством высоким, ну, в свое время это был главком, после это был аж даже помощник президента, руководитель администрации даже одно время... К сожалению, сегодня этого всего нет. Это существенно помогло бы нас продвинуть с точки зрения взаимодействия по тем вопросам, которые здесь уже неоднократно поднимались. Это первый момент.

Второй момент. Отвечая на вопросы коллег, если позволите, коротко, в тех материалах, которые вы посмотрите, мы по наблюдению и по тому, что вы говорили, — по обнаружению средств. Промышленность движется в этом направлении, мы там работаем с Росгвардией, работаем с Минобороны, в настоящий момент начали работать с Росавиацией по обнаружению, условно говоря, неопознанных объектов, которые являются нарушителями. К сожалению, эта процедура движется крайне медленно. Это процедура движется крайне медленно, на мой взгляд, опять-таки из-за ведомственной разобщенности. Простите меня, уважаемые коллеги, я буду говорить откровенно. Нет в функциях Минтранса заниматься обнаружением беспилотников на аэродромах, хотя, казалось бы, аналогичные средства стоят на сегодняшний день в органах ЕС ОрВД, соответственно на военных аэродромах, это радиотехническое обеспечение полетов

на аэродроме, которое обеспечивается. И дополнительные средства информации только помогли бы. Ну, нет и нет. Понимаете?

И, наконец, третий момент, который я хотел бы подчеркнуть. К сожалению, не только ведомственная разобщенность, но и подходы к беспилотным летательным аппаратам в целом... Я считаю, что сегодняшнее совещание крайне важно, потому что у всех разные подходы. Есть комиссия уважаемого Игоря Евгеньевича Левитина, есть "АЭРОНЕТ", их несколько, есть комиссии в Минобороны, как мы сегодня слышали, и какие-то рабочие группы, есть комиссии или рабочие группы в Минпроме. Все действуют в разной манере. Нет координатора. И вот единственный выход, на мой взгляд, из этого, еще раз на этом хочу остановиться, — это межведомственная комиссия высокого уровня. Спасибо.

В.Н. БОНДАРЕВ

Дополнить: Правительству России разработать...

Кто еще хотел? Три минуты, не более, и только по делу.

П.А. ВЕРНИК

Верник Петр Аркадьевич, секция ОПК экспертного совета.

Благодарим Владимира Игоревича. Мы год назад проводили секцию, и огромный пласт проблем поднимали. Мы смотрим на эту ситуацию системно и хотим сказать, что не только внутри "аэро" есть разобщенность, все входит в разные места. Я прошу раздать материалы, мы подготовили. У нас есть таблица, где просто даже сами термины из разных направлений. Я всех предупреждаю, я системщик и электронщик, я говорю, что электроника и система движется к тому, что аппарат не просто будет летать, он будет садиться, ехать, а потом под воду нырять, например. Если мы говорим про сотовый телефон, например, то про телефон нечего даже говорить, регулирование идет, про инфраструктуру, про вышки, про частоты, про все остальное. Инфраструктура не может быть разная. Она не может быть для авиации, вот оно подлетело, и здесь одна инфраструктура, оно едет — другая инфраструктура, когда ныряет под воду — там другая. Это все единая сеть, которая должна быть. У нас все термины абсолютно различные. Даже внутри авиа, есть таблица, посмотрите, она на многих-многих листах только просто с терминами, которые применяются. И более того, сейчас путаница еще больше усилилась... Здесь как раз Международная организация гражданской авиации с практикой, и мы на нее ссылаемся. Мы дали анализ, мы считаем, что категорически недопустимо использовать эти термины, потому что, во-первых, мы переводим — это уже не по-русски и непонятно.

А, во-вторых, они сами путаются и между "Автонетом", который у нас уже идет и уже есть некоторые наши части, и там есть разрешительная система, где мы разрешаем и определяем, кто будет, как правильно ездить... то в авиационной части мы только запрещаем, и то еще не можем договориться, как запрещать.

Соответственно, это еще огромная экономическая индустрия, которая у нас... одна часть абсолютно стоит. На Западе развивается, в Китае развивается — значит, мы будем это всё потом оттуда покупать, а не сами развивать.

Второе. Электроника — безопасности в этом нет абсолютно. Если будут протоколы чужие и электроника чужая, то, что бы мы с этим ни делали, как бы ни

противодействовали, мы вообще не понимаем, как оно себя поведет в будущем. Понимаете?

Поэтому я считаю, что категорически нельзя ссылаться на использование... именно в решении на Международную организацию гражданской авиации. Мы это обосновали, можем показать подробно почему. Это, я считаю, нужно вычеркнуть. Понимаете?

Дальше. Про решение если совсем коротко, то... Про решение. Мы считаем, что работа, Министерством транспорта которая проводится... В свое время мы как институт разрабатывали, от имени правительства и вице-премьеров обращались в Минтранс с предложением разработать математические модели именно общего взаимодействия между всеми уровнями беспилотных систем. Да, в Минтрансе была даже такая комиссия между департаментами, которая должна была это согласовать. Она рухнула, у нее ничего не получилось, ее расформировали, и в итоге получается, что каждый идет своим путем. И вообще в своей как-то маленькой части мы решили, к пуговицам претензий нет – значит, всё, мы молодцы.

Мы считаем, что нужно поручать Минтрансу... Если назначать их главными в этом направлении, то унифицировать процедуры по всем видам беспилотного транспорта. Мы про это подготовили... у нас есть предложения и так далее.

Больше того, у нас есть обоснование, что единственное, что в комплексном режиме работает, – это кодификация, кодекс, то есть когда мы собираем... Один Минтранс решает только свои проблемы, кто контролирует свои проблемы, кто сбивает свои проблемы. Пока у нас не будет единого кодекса, единой какой-то межотраслевой, общегосударственной комиссии, которая будет этот кодекс... или пусть не кодекс, но эту проблему решает, мы эти вопросы не состыкуем. У нас будут разные названия, разные частоты, то есть у нас не будет единой инфраструктуры, значит, ничего реально работать не будет. Можно приказывать что угодно под это. Если мы говорим, что надо определять скорость движущегося средства, нужен радар. Если радара нет, то мы можем приказывать что угодно, при этом сделано не будет.

Поэтому то, что мы поручаем Минтрансу, мы считаем, нужно было бы расширить и усилить, что они головные должны быть за общую состыковку по всем направлениям.

В.Н. БОНДАРЕВ

Я с Вами согласен.

П.А. ВЕРНИК

Потом, Министерству транспорта следовать "дорожной карте" "АЭРОНЕТ" – очень тоже странная позиция. То есть мы считаем, что вырабатывать "дорожную карту" нужно на уровне государства, принимать как базовую. И "дорожную карту" нужно состыковывать хотя бы с автомобильной, которая сейчас ушла в сторону, и там мы можем показать тоже много несостыковок. Реально там все проблемы те же самые.

Потом, рекомендовать Министерству обороны... Мы считаем, что Министерство обороны, которое регулирует беспилотные воздушные суда государственной авиации, в том числе гражданские... *(Оживление в зале.)*

С МЕСТА

(Микрофон отключен.) И негражданские.

П.А. ВЕРНИК

Понимаете, нельзя регулировать негражданские отдельно, а гражданские отдельно. *(Оживление в зале.)* Понимаем, да.

Хорошо. Тогда давайте здесь добавим, что это негражданские.

С МЕСТА

Там написано — государственная авиация. У нас гражданская авиация, государственная авиация и экспериментальная — федеральный закон.

П.А. ВЕРНИК

Ладно. Понимаем, да.

Что мы предлагаем добавить?

Во-первых, мы считаем, что нужно унифицировать терминологию. И для этого нужна какая-то как минимум согласительная комиссия хотя бы про терминологию, потому что там термины у всех разные. Термины должны быть какие-то простые. Мы приводим американское законодательство: там именно кодекс, из него все исходит, там дрон... Понимаете? Если будет просто какой-нибудь дрон, будет беспилотник, одно слово, тогда оно будет единообразное и так далее. Можно обсуждать, можно поругаться про это и так далее, но надо это решать.

Потом, мы считаем, что нужно провести дифференциацию по типам самого этого беспилотного движения, потому что у нас встает вопрос, что, мы если что-то запрещаем или разрешаем, нужно понимать, какая ответственность у того, кто за это отвечает. Что-то произошло — кто отвечает? И тут четыре типа, потому что есть автономные с пилотом на борту, есть с пилотом дистанционного управления...

В.Н. БОНДАРЕВ

Предложения передайте сюда. Время Ваше истекло (три минуты).

Петр Аркадьевич, спасибо Вам за выступление.

П.А. ВЕРНИК

Предложения мы передадим.

Е.А. ЛАВРЕНТЬЕВ

ПАО "Алмаз", Лаврентьев.

Все вопросы, которые здесь звучали, касались государственного контроля за беспилотными летательными аппаратами и не только за их применением, но и по закупке и так далее. Мне кажется, что... вот у нас ведется работа по концепции интеграции БВС, но нет комплексной такой работы по концепции государственного контроля.

Собственно говоря, наши предложения к проекту, это поручить разработать концепцию проекта государственного контроля за полетами БВС и их пресечению незаконному. Поручить эту работу можно было бы концерну ПАО "Алмаз-Антей" как системообразующему предприятию, и Минтранс, я думаю, мог бы такую работу организовать. Мы бы наряду с техническим минимальным обликом, чтобы не городить параллельную систему и максимально использовать то, что уже есть, только дополнить минимально достаточное количество новых средств технических,

поскольку эти беспилотники маленькие и требуют особого подхода, не каждый локатор их обнаружит. Можно только дополнить это.

Кроме того, мы могли бы предложить комплексную нормативно-правовую карту, связанную с реализацией этой концепции. Предлагается проект решения этим пунктом дополнить.

Доклад закончен.

В.Н. БОНДАРЕВ

Хорошо. Я не против.

Уважаемые коллеги, на этом заканчиваем. Нам надо передвигаться на другое совещание.

У каждого из вас есть проект решения. Вы слышали те дополнения, которые здесь прозвучали. Уважаемые сенаторы, кто за то, чтобы принять за основу проект решения, прошу голосовать. Против? Воздержалось? Принимается единогласно. Это первое.

Второе. Уважаемые коллеги, мы это дело на контроле держали и будем держать. Я попрошу в следующий раз прийти сюда уже с ответом, что сделано по тому или иному пункту. Не надо нам рассказывать школу продленного дня, первый класс. Мы это все знаем и не хуже вас, поверьте нам. Поэтому оно обязательно будет, обязательно необходимо будет пригласить кого-то от Левитина, потому что Игорь Евгеньевич тоже до сих пор ведет. КВБ кто контролирует сейчас? Никто вообще? Я ушел, оно было передано в администрацию, по-моему, Владимир Игоревич. Сейчас уже никто этим делом...

В.И. КОЖИН

Вы имеете в виду по комиссии?

В.Н. БОНДАРЕВ

Да.

В.И. КОЖИН

Комиссии не существует.

В.Н. БОНДАРЕВ

Тоже надо это делать поднять и в администрацию подготовить наши предложения о том, что надо это дело возобновить, иначе дела никакого не будет, нет координирующего органа, который бы за это дело мог спросить с одного, другого, третьего. Поэтому такая ситуация.

Обязательно будет третье совещание, и, естественно, мы разошлем во все министерства то, что было принято сегодня.

Вопросы ко мне?

И аппарат подсказывает, все ваши предложения, которые услышали, и у кого есть еще предложения, пожалуйста, в течение 10 дней сюда присылайте для выработки окончательного проекта решения. Потом принятые уже мы доведем до вас.

Если вопросов нет, спасибо за работу.

До встречи!