Рассмотренные способы не являются исчерпывающими, но, по нашему мнению, в максимальной степени обеспечивают внутреннее согласование норм отечественного уголовно-исполнительного права с правилами международного права.

1. Уголовно–исполнительное право России : учебник / под ред. П.Е. Конегера, М.С. Рыбака // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 18.04.2018).
2. Тепляшин П.В. Проблемы гармонизации отечественного уголовно–исполнительного законодательства в свете Концепции развития уголовно–исполнительной системы российской федерации до 2020 года / П.В. Тепляшин // Правовые проблемы укрепления российской государственности : сб. статей; ред. коллегия : О.И. Андреева, С.А. Елисеев, Л.М. Прозументов, М.К. Свиридов, В.А. Уткин, Н.С. Дергач. □ Томск, 2011. □ С. 60-62.
3. Курносова Т.И. Понятие и способы имплементации норм междуна-родного права в национальное законодательство / Т.И. Курносова // Актуальные проблемы российского права. □ 2015. □ № 4 апрель. □ 2019. □ 203
4. Иванова Н.А. Вопросы реализации международных стандартов обра-щения с осужденными в женских исправительных учреждениях России / Н.А. Иванова // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 20.11.2017).
5. Тепляшин П.В. Проблемы гармонизации международного пенитенци-арного права и уголовно–исполнительного законодательства России / П.В. Теп-ляшин // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 20.11.2017).
6. Уткин В.А. Пенитенциарные стандарты Совета Европы и векторы ре-формирования уголовно–исполнительной системы / В.А. Уткин // Уголовно–исполнительная система : право, экономика, управление. □ 2016. □ № 1. □ С.14

Демина М.С.

Проблемные аспекты нормативно-правового регулирования обязательной сертификации беспилотных авиационных систем в гражданской авиации

*АНО ВО «Российский новый университет»
(Россия, Москва)*

doi:10.18411/lj-11-2018-62

idsp: ljournal-11-2018-62

Аннотация

В настоящей статье рассматриваются проблемы правового регулирования авиационной деятельности в части разработки нормативно-правовой базы и установления процедур обязательной сертификации беспилотных авиационных систем в гражданской авиации Российской Федерации. Автор рассматривает основные проблемы обязательной сертификации и предлагает внести изменения в отдельные федеральные авиационные правила, регулирующие данную деятельность.

Ключевые слова: гражданская авиация, обязательная сертификация, беспилотные авиационные системы, авиационные правила, государственная регистрация.

В настоящее время в большинстве экономически развитых государств, в том числе в России, активно ведутся работы в перспективном направлении разработки беспилотных авиационных систем (далее — БАС) гражданского назначения и их интеграции в единое воздушное пространство. Рынок гражданских БАС в России находится на стадии формирования, но существует большой потенциал для перехода производства гражданских БАС в глобальную конкурентоспособную отрасль российской экономики.

В настоящее время ведутся работы по формированию нормативной правовой базы для разработки, испытаний, производства, сертификации БАС и материалов из которых они изготавливаются, регистрации и безопасной эксплуатации. Однако данный нормотворческий процесс достаточно длительный и пока не завершен. Фактически, развитие этого перспективного направления авиации серьезно сдерживается отсутствием нормативной базы [6].

В частности, в Минтранс России и Росавиацию поступают заявки от разработчиков БАС на разработку нормативной правовой базы и проведение процедур обязательной сертификации данных изделий с целью подтверждения соответствия нормам летной годности соответственно. Однако Росавиация не располагает полномочиями принять к рассмотрению указанные заявки и вынуждена их возвращать без рассмотрения, так как отсутствует утвержденный порядок проведения сертификации вышеназванных объектов гражданской авиации, не определены федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные, соответственно:

1) на определение порядка осуществления обязательной сертификации БАС, предусмотренной п. 2.1 ч.1 ст.8 Воздушного кодекса Российской Федерации [1] (представляется, что таким федеральным органом исполнительной власти должен выступать Минтранс России);

2) на проведение такой обязательной сертификации (здесь уполномоченным органом должна являться Росавиация, которой постановлением Правительства Российской Федерации № 1283 от 28 ноября 2015 года переданы функции по сертификации авиационной техники) [2].

Термин «авиационная техника» в Авиационных правилах АП-21 «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей», введенных в действие приказом Минтранса России от 19.12.2013 № 474, не включает в себя понятие «беспилотные воздушные суда (БВС)», «беспилотные авиационные системы» и их комплектующие изделия, и, соответственно, применяемый в настоящее время порядок сертификации формально на них не распространяется [3].

Также отсутствуют авиационные правила (нормы летной годности) для беспилотных авиационных систем, определяющие технические требования, что не позволяет сделать вывод о соответствии беспилотных авиационных систем каким-либо требованиям вообще.

Сложившаяся на сегодняшний день ситуация фактически не позволяет проводить сертификацию беспилотных авиационных систем, несмотря на регулярные обращения со стороны их разработчиков и наличие требований об обязательности сертификации беспилотных авиационных систем в Воздушном кодексе Российской Федерации.

Росавиацией инициативно внесен в Минтранс России и Минпромторг России проект новых федеральных авиационных правил на замену АП-21, в которых этот пробел предлагается устранить.

Росавиация также обращалась в Минтранс России с просьбой обратиться в Правительство Российской Федерации с предложением наделить Минтранс России полномочиями по установлению порядка обязательной сертификации БВС и БАС, а Росавиацию - полномочиями по ее проведению.

Государственная регистрация беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой более 30 кг осуществляется Росавиацией с сентября 2017 года в порядке, установленном Авиационных правилах АП-21 «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей», введенных в действие приказом Минтранса России от 19.12.2013 № 474 [4].

Приказом Минтранса России от 06.07.2017 № 255 действие данного Административного регламента было распространено на БВС массой более 30 кг, которые подлежат регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации на общих основаниях с пилотируемыми воздушными судами без учета каких-либо особенностей данной категории авиационной техники.

В соответствии со статьей 36 Воздушного кодекса Российской Федерации БВС массой более 30 кг допускаются к эксплуатации при наличии Сертификата летной годности, который выдается на основании сертификата типа или акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды.

Форма сертификата летной годности, выдаваемого на воздушное судно, и порядок его оформления устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Однако соответствующие процедуры по выдаче сертификата летной годности беспилотным воздушным судам до настоящего времени не разработаны. Для этого необходимо внести дополнения в следующие федеральные авиационные правила:

- ФАП-132 в части процедур по выдаче сертификатов летной годности;
- ФАП-128 в части согласования Программы технического обслуживания, минимального перечня оборудования, Руководства по организации технического обслуживания, Руководства по деятельности;
- ФАП-285 в части сертификации организаций по техническому обслуживанию;
- ФАП-147 в части требований к персоналу по техническому обслуживанию беспилотных авиационных систем;
- ФАП-289 в части требований к авиационным учебным центрам.

Еще одним препятствием является то, что Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения, утвержденное приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118, к БВС массой более 30 кг самостоятельной постройки или серийно изготовленным не применяется, а центры по сертификации, привлекаемые Росавиацией для работы по оценке соответствия экземпляров ВС и ЕЭВС, не содержат в области аккредитации БВС массой более 30 кг.

Таким образом, документы, которые в соответствии с законодательством Российской Федерации могли бы подтвердить возможность допуска к эксплуатации в гражданской авиации России БВС массой более 30 кг и позволить произвести на обоснованную регистрацию в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, пока отсутствуют.

Следует отметить, что работа по их формированию ведется недостаточными темпами. Минтрансом России с января 2016 года в целях реализации положений Федерального закона от 30.12.2015 № 462-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части использования беспилотных воздушных судов» и Федерального закона от 03.07.2016 № 291-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации» ведется работа над проектом постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении порядка учета БВС с максимальной взлетной массой от 0,25 кг до 30 кг, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации». По результатам его рассмотрения Росавиация дважды, в январе 2016 года и в феврале 2018 года, направила свои предложения по доработке.

Представляется целесообразным, что скорейшее устранение законодательных пробелов в части регулирования БАС окажет поддержку развитию данной отрасли экономики в Российской Федерации и, как минимум, позволит догнать другие государства мира, которые уже создали правовые основы для поддержки развития БАС. И здесь необходимо обеспечить тесное взаимодействие, компетентную экспертную помощь от всех заинтересованных сторон для скорейшего решения Министерством транспорта Российской Федерации задач по нормативно-правовому регулированию деятельности в области БАС.

1. Воздушный кодекс Российской Федерации // в ред. Федерального закона от 3 августа 2018 г. N 342-ФЗ / Собрание законодательства Российской Федерации, 2018, N 32, ст. 5135.
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 28 ноября 2015 года № 1283 «Об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» / Собрание законодательства Российской Федерации, 2015, № 49, ст. 6976.

3. Приказ Минтранса России от 19.12.2013 № 474 «О введении в действие Авиационных правил. Часть 21 «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/499069233> (Дата обращения: 18.11.2018).
4. План мероприятий ("дорожная карта") "Аэронет" Национальной технологической инициативы (Распределенные системы беспилотных летательных аппаратов). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.nti2035.ru/markets/aeronet> (Дата обращения: 18.11.2018).
5. Кудряков С.А., Макаров В.В. Актуальные вопросы развития беспилотной индустрии России / Теория и практика современной науки. - № 8 (14), 2016. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://modern-j.ru/domains_data/files/14/KudryakovSA_MakarovVV.pdf (Дата обращения: 18.11.2018).
6. Макухин А.А. Законодательное регулирование статуса беспилотных летательных аппаратов / Научный вестник Крыма. - № 1 (6), 2017. – С. 1-6.

Дятчин С.А.

Формирование системы административных судов

*Тамбовский Государственный Технический Университет
(Россия, Тамбов)*

doi:10.18411/lj-11-2018-63

idsp: ljjournal-11-2018-63

Аннотация

В данной статье рассмотрены преимущества и недостатки создания административных судов в Российской Федерации, выделены существующие проблемы формирования гражданских судов. Выявлена и обоснована проблема возникновения замедления организации института административной юстиции при отсутствии объективных препятствий при формировании системы административных судов.

Вопрос о создании системы административных судов обсуждался довольно давно. Создание такой системы позволит повысить эффективность правосудия, а также введет дополнительные гарантии защиты прав и свобод населения нашей страны. Появление таких судов позволяет развить конституционное право, так как касается непосредственно ч.2 и ч.3 ст.118, ст.126, ч.3 ст.128 Конституции РФ, а также создать основу для совершенствования Федерального конституционного закона «О судебной системе Российской Федерации» (ст.26), допускающие организацию специализированных федеральных судов, в том числе и административных. Такие суды, конечно, органично входят в судебную систему и характеризуются конституционно-правовым фундаментом.

Что касается введения гражданских судов, в настоящее время утверждена «Программа развития судов общей юрисдикции и совершенствования организационного обеспечения их деятельности на период до 2023 года», являющаяся стратегическим документом развития судебной власти в России, где сказано о том, что организация административных судов необходима для «целей совершенствования, развития и повышения эффективности судебной системы, что, в свою очередь, послужит обеспечению доступности правосудия». Гражданские суды характеризуются огромной сферой подведомственности всем судам, и в связи с этим формирование «Гражданского суда» сегодня является не целесообразным решением. Формирование административного суда для того, чтобы упростить процесс рассмотрения судебных дел в административном судопроизводстве отличается намного большей рациональностью. Данное утверждение обусловлено тем, что административное судопроизводство является в большей степени защитой прав и свобод физических и юридических лиц от злоупотреблений властными полномочиями со стороны различных государственных органов на всех уровнях власти, а также должностных лиц.

Тем не менее, формирование административного суда имеет и недостатки. Современная нормативно-правовая база судебного контроля в России не дает суду права отмены неправомерных административных актов: решение суда по жалобе заключается в