ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН ДЛЯ ПОЛЁТОВ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

Бахрамов Умарали Хусанович
Университет военной безопасности и обороны республики узбекистан военный авиационный институт

Аннотация. *В статье исследуется действующая в Республике Узбекистан система правового регулирования использования воздушного пространства беспилотными летательными аппаратами (БПЛА). Показано, что национальный режим построен на сочетании общего запрета на ввоз, сбыт, приобретение, хранение и использование БПЛА с исключениями, устанавливаемыми актами Кабинета Министров, и многоступенчатой разрешительной процедуры (разрешение Правительства, согласование радиочастот, регистрация и допуск в Агентстве «Узавиация», разрешение на использование воздушного пространства). Проанализирована эволюция законодательства с 2014 г., включая либерализацию ответственности в 2024 г. Выявлены системные проблемы: фрагментарность и подзаконный характер регулирования, отсутствие категорийности операций, высокие административные барьеры для бизнеса, неопределённость статуса любительских полётов, институциональная разобщённость органов. Предложены пути совершенствования: принятие специального закона, внедрение риск-ориентированной классификации, зонирование воздушного пространства, цифровая платформа согласования полётов, система сертификации операторов.*

Ключевые слова: *беспилотные летательные аппараты; воздушное пространство; Республика Узбекистан; Воздушный кодекс; Узавиация; разрешительный режим; административная ответственность; зонирование воздушного пространства.*

Annotation. *The article examines the legal framework governing the use of Uzbekistan's airspace by unmanned aerial vehicles (UAVs). The national regime*

combines a general prohibition on the import, sale, acquisition, storage and use of UAVs with exceptions granted by the Cabinet of Ministers, and a multi-stage permitting procedure. The evolution of the legislation since 2014, including the 2024 liberalisation of liability, is analysed. Key problems are identified (fragmented sub-statutory regulation, absence of risk-based categories, administrative barriers, institutional fragmentation) and measures for improvement are proposed: a dedicated UAV law, risk-based classification, airspace zoning, a digital flight-approval platform and operator certification.

Keywords: *unmanned aerial vehicles; airspace; Uzbekistan; Air Code; permit regime; administrative liability; airspace zoning.*

ВВЕДЕНИЕ

Стремительное распространение беспилотных авиационных систем в сельском хозяйстве, геодезии и картографии, туризме, кинопроизводстве, логистике и мониторинге инфраструктуры делает вопросы их правового режима значимыми для экономики и безопасности государства. Одновременно БПЛА создают риски для безопасности полётов пилотируемой авиации, охраняемых объектов, частной жизни и общественного порядка. Для Узбекистана, расположенного на пересечении авиатрасс и придающего особое значение туристическому потенциалу и цифровизации, поиск баланса между безопасностью и развитием технологий особенно актуален.

Особенность национального подхода состоит в том, что с 1 января 2015 г. был введён общий запрет на ввоз, реализацию и использование БПЛА, который впоследствии смягчался через механизм исключений и разрешений. По сообщениям профильных изданий, в 2026 г. государственные органы разрабатывают обновлённые механизмы регулирования, что подчёркивает научную и практическую актуальность темы.

Цель исследования — комплексный правовой анализ режима использования воздушного пространства Республики Узбекистан для полётов БПЛА, выявление его недостатков и обоснование направлений совершенствования.

Для достижения цели поставлены следующие задачи:

–определить место БПЛА в системе воздушного права Республики Узбекистан и систематизировать нормативную базу;

–проследить этапы эволюции регулирования в период 2014–2026 гг.;

–описать разрешительную процедуру и категории субъектов, допущенных к эксплуатации БПЛА;

–проанализировать систему юридической ответственности;

–выявить проблемы правового регулирования и предложить обоснованные пути их решения.

Методы исследования: формально-юридический, сравнительно-правовой, историко-правовой, системный анализ нормативных актов, метод моделирования (построение схем правовых процедур). Эмпирической основой послужили тексты нормативных правовых актов, материалы официальных сайтов уполномоченных органов и аналитические публикации правовых информационных систем.

1. НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА И ЕЁ ЭВОЛЮЦИЯ

1.1. Иерархия источников

Правовую основу использования воздушного пространства составляет Воздушный кодекс Республики Узбекистан от 7 мая 1993 г. Согласно его положениям, отношения по использованию воздушного пространства регулируются Кодексом, иными законодательными актами, Положением об использовании воздушного пространства, утверждаемым Кабинетом Министров, а также правилами полётов. Государственное управление и контроль в области использования воздушного пространства возложены на Министерство обороны, а регулирование гражданской авиации осуществляет Агентство гражданской авиации «Узавиация» при Министерстве транспорта (Положение утверждено постановлением Кабинета Министров от 19 апреля 2019 г. № 337). Основные правила полётов авиации утверждены постановлением Кабинета Министров от 18 октября 2016 г. № 349 и определяют, в частности, порядок организации полётов в рамках Единой системы управления использованием воздушного пространства (ЕС УИВП).

Специальные нормы о БПЛА содержатся преимущественно в актах Кабинета Министров и в нормах об ответственности Кодекса об административной ответственности и Уголовного кодекса. Закон, специально посвящённый БПЛА, в Узбекистане отсутствует, что определяет подзаконный характер режима.

Схема 1. Иерархия источников правового регулирования полётов БПЛА в Республике Узбекистан

	Конституция и международные договоры (в т.ч. Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г.)	
	↓	
	Воздушный кодекс Республики Узбекистан (1993 г.); Кодекс об административной ответственности; Уголовный кодекс	
	↓	
	Постановления Кабинета Министров: о БПЛА (2014–2022 гг.), Положение об использовании воздушного пространства, Основные правила полётов (№ 349)	
	↓	
	Акты уполномоченных органов (Узавиация, Минобороны, орган связи): авиационные правила, регистрация и допуск, согласование полётов	
	↓	
	Индивидуальные акты: решения Кабинета Министров о разрешении ввоза/использования, разрешения на использование воздушного пространства	

1.2. Этапы эволюции регулирования

Анализ нормативных актов позволяет выделить несколько этапов: запретительный (2014–2015 гг.), этап «исключений» (2016–2018 гг.), этап криминализации (2019 г.), этап консолидации разрешительного режима (2022 г.) и этап либерализации ответственности (2024 г.) с дальнейшим курсом на реформирование (2026 г.).

Таблица 1. Хронология основных актов о БПЛА в Республике Узбекистан

Дата	Акт	Содержание
26.11.2014	ПКМ № 322 «О мерах по предупреждению несанкционированного использования БПЛА в воздушном пространстве РУз»	С 01.01.2015 запрет ввоза, реализации и использования БПЛА (код ТН ВЭД 8802 20 000 0)
12.05.2016	ПКМ № 150	Кабинет Министров вправе разрешать ввоз, реализацию и использование БПЛА при необходимости
31.08.2016	ПКМ об утверждении Положения о порядке эксплуатации БПЛА в гражданской и государственной авиации	Введены понятия игрушечной модели (до 250 г, без камеры и автономного управления) и авиамодели; всё прочее — БПЛА
15.08.2018	ПКМ о внесении изменений в ряд решений	Право ГУП «Геоинновационный центр» ввозить и использовать БПЛА; временный ввоз иностранными кинокомпаниями по разрешению
02.05.2019	Закон № ЗРУ-534	Установлена уголовная ответственность за незаконные операции с БПЛА
15.11.2022	ПКМ № 658 «О дополнительных мерах по регулированию использования БПЛА в РУз»	Общий запрет (кроме транзита) с перечнем исключений; многоэтапная разрешительная процедура; упрощённый порядок для иностранных творческих групп
15.03.2024	Закон № ЗРУ-921	Административная ответственность за первичное нарушение (ст. 185-4 КоАО); смягчение санкций ст. 244-4 УК

2. РАЗРЕШИТЕЛЬНЫЙ РЕЖИМ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БПЛА

2.1. Категории аппаратов и субъектов

Действующий режим различает три группы летательных аппаратов. Во-первых, игрушечные модели воздушных судов — аппараты массой не более 250 г, без фото- и видеоаппаратуры и функции автономного управления полётом: разрешения на использование воздушного

пространства не требуется, но полёты ограничены высотой до 50 м, удалением не менее 150 м от полос воздушных подходов аэродромов, безопасным расстоянием от людей и постоянным визуальным контактом. Во-вторых, авиамодели, полёты которых допускаются только в специальных зонах полётов. В-третьих, собственно БПЛА, на которые распространяется запрет и разрешительная процедура.

К субъектам, которым прямо разрешены ввоз, приобретение, хранение и использование БПЛА, постановление № 658 относит, в частности, ГУП «Геоинновационный центр», Министерство туризма и культурного наследия, дирекцию свободной туристской зоны «Чарвак» и Национальную комиссию по делам ЮНЕСКО. Иным министерствам, ведомствам и хозяйствующим субъектам разрешения выдаются отдельными решениями Кабинета Министров. По разъяснению Таможенного комитета, разрешение на использование БПЛА получают юридические лица для выполнения ведомственных задач.

Таблица 2. Правовой режим по категориям воздушных судов

Категория	Критерии	Режим
Игрушечная модель	≤ 250 г; нет камеры; нет автономного управления; личные нужды	Разрешение на использование воздушного пространства не требуется; высота ≤ 50 м; ≥ 150 м от полос подхода аэродромов; визуальный контакт
Авиамодель	Учебные, спортивные, культурно-просветительные цели, техническое творчество	Полёты только в специальных зонах в соответствии с Положением об использовании воздушного пространства
БПЛА	Всё, что не относится к двум предыдущим категориям	Общий запрет; исключения по ПКМ № 658 или индивидуальному решению Кабинета Министров; регистрация, допуск, разрешение на использование воздушного пространства

2.2. Процедура легализации полётов БПЛА

Согласно официальной информации Узавиации, процедура включает последовательные этапы: разрешение Правительства на ввоз, приобретение, хранение и использование; разрешение уполномоченного органа в сфере связи на использование радиоэлектронных средств БПЛА; подача

заявления в Узавиацию на регистрацию и получение допуска к эксплуатации; наконец, разрешение органов ЕС УИВП на использование воздушного пространства для конкретного полёта. Для иностранных творческих групп предусмотрен упрощённый порядок через Министерство туризма и культурного наследия или электронную платформу Узавиации; информационная система межведомственного согласования по состоянию на последнее обновление страницы работала в тестовом режиме.

Схема 2. Последовательность получения права на полёты БПЛА (для юридических лиц)

Этап 1. Решение (разрешение) Кабинета Министров на ввоз, приобретение, хранение и использование БПЛА
↓
Этап 2. Разрешение уполномоченного органа связи на использование радиоэлектронных средств БПЛА
↓
Этап 3. Заявление в Агентство «Узавиация»: регистрация БПЛА и допуск к эксплуатации
↓
Этап 4. Разрешение органов ЕС УИВП на использование воздушного пространства (маршрут, высота, время)
↓
Выполнение полёта с соблюдением Основных правил полётов и ограничений зон

3. ЮРИДИЧЕСКАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Режим обеспечивается мерами административной и уголовной ответственности. До 2024 г. за незаконные операции с БПЛА наступала только уголовная ответственность (минимальный вариант предполагал лишение свободы до трёх лет). Законом от 15 марта 2024 г. № ЗРУ-921 введена статья 185-4 КоАО: незаконный ввоз, сбыт, приобретение, хранение или использование БПЛА, комплектующих и запчастей влечёт штраф от 10 до 20 базовых расчётных величин (БРВ) с конфискацией; при добровольной сдаче лицо освобождается от ответственности. Повторные действия после административного взыскания квалифицируются по статье 244-4 УК, санкция которой дополнена штрафом от 25 до 50 БРВ, исправительными работами и ограничением свободы до трёх лет наряду с лишением свободы до трёх лет. Закон вступил в силу через три месяца после официального опубликования.

Схема 3. Модель наступления ответственности за незаконные операции с БПЛА

	Незаконный ввоз, сбыт, приобретение, хранение или использование БПЛА	
	↓	
	Первичное нарушение → ст. 185-4 КоАО: штраф 10–20 БРВ + конфискация (освобождение при добровольной сдаче)	
	↓	
	Повторное деяние после административного взыскания → ст. 244-4 УК: штраф 25–50 БРВ / исправительные работы / ограничение свободы / лишение свободы до 3 лет	

4. ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Анализ позволил выявить следующие проблемы и сформулировать обоснованные пути их решения (табл. 3).

Таблица 3. Проблемы правового регулирования и предлагаемые решения

№	Проблема	Обоснование	Предлагаемое решение
1	Отсутствие специального закона; регулирование рассредоточено по подзаконным актам	Режим, ограничивающий права и предпринимательство, основан на актах Кабинета Министров; сложно установить актуальные редакции	Принять закон «О беспилотных авиационных системах», закрепив понятия, субъектов, права и обязанности, полномочия органов
2	Бинарный подход «запрет — исключение» без категорий риска	Одинаковые барьеры для лёгкого дрона и тяжёлой системы; регулирование не пропорционально риску	Внедрить классификацию «открытая / специальная / сертифицируемая» категории по массе, зоне и типу операции (по опыту ЕС и ИКАО)
3	Многоступенчатая процедура, требующая отдельного решения Кабинета Министров	Высокие временные и издержечные барьеры для бизнеса, агросектора, геодезии	Перейти к реестровой модели: уведомительный/лицензионный порядок для операторов, Правительство — только для особых категорий

№	Проблема	Обоснование	Предлагаемое решение
4	Неопределённость статуса любительских полётов (только игрушки до 250 г без камеры)	Потребительские дроны с камерами фактически вне закона; рост «серого» оборота	Ввести регистрацию любительских БПЛА, экзамен/онлайн-тест, «зелёные» зоны полётов
5	Институциональная разобщённость (Минобороны, Узавиация, орган связи, таможня, МВД)	Дублирование согласований, отсутствие единой точки входа	Создать единую цифровую платформу «одно окно» с автоматическим согласованием маршрутов и обменом данными между ведомствами
6	Отсутствие публичной системы зонирования воздушного пространства	Оператор не может заранее определить допустимость полёта	Ввести зоны «зелёная / жёлтая / красная», публиковать геоданные в открытом виде, внедрить геозонирование (geofencing) в прошивки
7	Нет единых стандартов подготовки и сертификации операторов и коммерческих услуг	Риск для безопасности; барьер для рынка услуг	Установить квалификационные требования, аккредитацию учебных центров, лицензирование коммерческих услуг
8	Недостаточная информированность туристов и граждан	Нарушения совершаются по незнанию (ввоз дрона)	Информирование на границе, в авиакомпаниях и сервисах бронирования; процедура временного ввоза с электронным подтверждением

Предлагаемые решения согласуются с публично заявленными направлениями реформирования (зонирование неба, цифровой контроль, стандарты обучения операторов, лицензирование коммерческих услуг), о которых сообщали СМИ в 2026 г.; их нормативное закрепление на момент подготовки статьи требует проверки.

Схема 4. Целевая модель регулирования полётов БПЛА (предложение автора)

	Закон о беспилотных авиационных системах (единые принципы, полномочия, ответственность)	
↓		

	Классификация по риску: открытая категория → специальная категория → сертифицируемая категория	
	↓	
	Регистрация БПЛА и операторов; квалификация и сертификация пилотов	
	↓	
	Зонирование: зелёные / жёлтые / красные зоны; единая цифровая платформа согласования («одно окно»)	
	↓	
	Контроль, мониторинг и пропорциональная ответственность	

5. МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОНТЕКСТ

Статья 8 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 г.) устанавливает, что беспилотное воздушное судно не должно совершать полёты над территорией иностранного государства без специального разрешения этого государства и в соответствии с его условиями. Это согласуется с нормой национального режима о том, что полёты беспилотников иностранных государств в воздушном пространстве Узбекистана допускаются только по решению Кабинета Министров. В Европейском союзе действует риск-ориентированная модель (Регламент (ЕС) 2019/947), различающая «открытую», «специальную» и «сертифицируемую» категории операций; её элементы целесообразно учитывать при разработке национального закона с адаптацией к условиям Узбекистана.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведённое исследование показало, что правовой режим использования воздушного пространства Республики Узбекистан для полётов БПЛА остаётся строго разрешительным и подзаконным. Он эволюционировал от тотального запрета (2015 г.) к системе исключений и многоэтапных разрешений (2022 г.) и более гибкой модели ответственности (2024 г.), однако сохраняет существенные недостатки: отсутствие специального закона, непропорциональность требований риску, административные барьеры, институциональную разобщённость и неопределённость статуса любительских полётов.

Практические рекомендации:

–законодателю — разработать и принять специальный закон о беспилотных авиационных системах с чёткой терминологией и разграничением компетенции;

–Кабинету Министров и Узавиации — внедрить категорийность операций и реестровый порядок регистрации БПЛА и операторов;

–Министерству обороны и Узавиации — опубликовать карты зон ограничений и обеспечить цифровое согласование полётов через единую платформу;

–органу связи — упростить и стандартизовать выдачу разрешений на радиочастоты для типовых моделей БПЛА;

–образовательным учреждениям и Узавиации — создать систему подготовки и сертификации операторов;

–Таможенному комитету и Министерству туризма — расширить информирование туристов и закрепить электронную процедуру временного ввоза;

–научному сообществу — провести эмпирические исследования правоприменительной практики по ст. 185-4 КоАО и ст. 244-4 УК.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ И ОФИЦИАЛЬНЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Воздушный кодекс Республики Узбекистан от 7 мая 1993 г. (в ред. от 1998 г. и последующих). URL: https://lex.uz/mact/55599 (дата обращения: 21.10.2026).

2. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 26.11.2014 г. № 322 «О мерах по предупреждению несанкционированного использования беспилотных летательных аппаратов в воздушном пространстве Республики Узбекистан».

3. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 12.05.2016 г. № 150 «О внесении изменений в постановление № 322». URL: https://www.norma.uz/novoe_v_zakonodatelstve/dlya_vvoza_bespilotnikov_mogut_byt_isklyucheniya (дата обращения: 21.10.2026).

4. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 31.08.2016 г. «Об утверждении Положения о порядке эксплуатации беспилотных летательных аппаратов в гражданской и государственной авиации». URL: https://kun.uz/ru/news/2016/09/14/bespilotniki-budut-registrirovat (дата обращения: 21.10.2026).

5. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 18.10.2016 г. № 349 «Об утверждении Основных правил полётов авиации в воздушном пространстве Республики Узбекистан». URL: https://lex.uz/acts/3045206 (дата обращения: 21.10.2026).

6. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 15.08.2018 г. «О внесении изменений и дополнений в некоторые решения Правительства (в части БПЛА)». URL: https://www.spot.uz/ru/2018/08/17/drones/ (дата обращения: 21.10.2026).

7. Положение об Агентстве гражданской авиации при Министерстве транспорта Республики Узбекистан, утв. постановлением Кабинета Министров от 19.04.2019 г. № 337.

8. Закон Республики Узбекистан от 02.05.2019 г. № ЗРУ-534 «О внесении изменений и дополнений в Уголовный, Уголовно-процессуальный кодексы и Кодекс об административной ответственности».

9. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 15.11.2022 г. № 658 «О дополнительных мерах по регулированию использования беспилотных летательных аппаратов в Республике Узбекистан». URL: https://norma.uz/novoe_v_zakonodatelstve/komu_razresheno_vvozit_bespilotniki (дата обращения: 21.10.2026).

10. Закон Республики Узбекистан от 15.03.2024 г. № ЗРУ-921 «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс и Кодекс об административной ответственности в связи с либерализацией ответственности за отдельные категории уголовных деяний». URL: www.norma.uz/novoe_v_zakonodatelstve/smyagchaetsya_nakazanie_za_nezakonnoe_ispolzovanie_dronov (дата обращения: 21.10.2026).

11. Агентство гражданской авиации «Узавиация». Дроны — БПЛА (официальная информация). URL: https://gov.uz/ru/uzcaa/pages/dronlar-uua (дата обращения: 21.10.2026).

12. Что нужно знать про ввоз дронов в Узбекистан — Таможенный комитет // Sputnik Узбекистан. 24.11.2023. URL: https://uz.sputniknews.ru/20231124/uzbekistan-kak-zavezti-v-drony-41217334.html (дата обращения: 21.10.2026).

13. Сенаторы Узбекистана одобрили смягчение наказания за незаконное использование беспилотников // Газета.uz. 19.01.2024. URL: https://www.gazeta.uz/ru/2024/01/19/uav/ (дата обращения: 21.10.2026).

14. А вы знакомы с порядком использования беспилотных летательных аппаратов в Узбекистане // Upl.uz. 19.05.2026. URL: https://upl.uz/misli/63185-news.html (дата обращения: 21.10.2026).

15. Конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.). Ст. 8.

16. Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft.