

УДК 341.9

© Мотасова Дарья Даниловна

— заместитель генерального директора ООО «Спецсетистрой»

Международно-правовое регулирование использования беспилотных летательных аппаратов

Аннотация. В Мировом сообществе в настоящее время наблюдается «бум» развития беспилотных летательных аппаратов (БПЛА). Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) предполагает, что объем рынка дронов к 2020 г. достигнет 7 млн FAA, и предсказывает рост рынка в 2,8 раза. Власти разных стран уверены, что резкое увеличение числа запусков БПЛА требует особого контроля [1]. По прогнозу *SESAR*, подготовленному при поддержке *Boston Consulting Group*, полеты дронов над плотнонаселенной городской территорией в странах Европейского Союза будут происходить к 2050 г. в течение 250 млн часов ежегодно. В случае коммерческого применения «беспилотников» не в мегаполисах масштабы другие, но и в этом случае перемещаться в воздухе будут сотни и тысячи «беспилотников». А ограничение высоты полетов и запреты полетов над какими-либо объектами или территориями увеличивают «плотность» трафика [2]. Опасность заключается в том, что в один момент в результате целевой террористической атаки или «небольшой» кибервойны может, например, быть остановлена подача электричества, работа больниц, аэропортов, промышленных объектов. Поэтому вопрос, может ли это случиться и когда, — не праздный, а реальный и актуальный.

Ключевые слова: беспилотный летательный аппарат; дрон; безопасность авиационных систем; киберпреступления; искусственный интеллект.

© Dariya D. Motasova

— deputy General Director of LLC “Spetssetistroy”

International legal regulation of the use of pilotless aerial vehicles

Abstract. In the world there is currently a “boom” of pilotless aerial vehicles (PAVs). The United States Federal Aviation Administration (FAA) estimates that the market for drones will reach 7 million FAA by 2020, and predicts a market

growth of 2.8 times. The authorities of different countries consider that a sharp increase in the number of PAV launches requires special monitoring control [1]. According to the *SESAR* forecast, prepared with the support of the *Boston Consulting Group*, the flights of drones over a densely populated urban area in the countries of the European Union will occur for 250 million hours annually by 2050. In the countryside the number of PAVs will be smaller, but even in this case hundreds and thousands of PAVs will move in the air. The restriction of the 'flights height and the prohibition to fly over any objects or territories increase the traffic density [2]. The concern is that in case of a targeted terrorist attack or a "small" cyber war, for example, the supply of electricity, the work of hospitals, airports, and industrial facilities can be stopped. Therefore, the question of PAVs' application is of great relevance nowadays.

Keywords: pilotless vehicles; drone; aviation system security; cybercrimes; Artificial Intelligence.

Факторами, оказывающими наиболее сильное влияние на безопасность и эффективность применения беспилотных авиационных систем, считаются: разрушение беспилотника; причинение вреда жизни и здоровью людей или имуществу; столкновение с другими летательными аппаратами [3, с. 74]. Например, в июне 2015 г. самолетом авиакомпании Lufthansa при приближении к варшавскому аэропорту едва не было допущено столкновение с беспилотником-дроном. Трагедии удалось избежать чудом. Кроме того, по всему миру стали распространяться случаи умышленного использования беспилотных средств в противоправных целях. Например, в августе 2016 г. полиция г. Ньюберга (Дания) перехватила дроны, доставлявшие в исправительное учреждение набор предметов для совершения побега. Случаи передачи таким способом наркотиков, по данным средств массовой информации, фиксировались в конце июля 2015 г. в тюрьме Мэнсфилда (Кливленд, США), в марте 2014 г. в тюрьме Мельбурна (Австралия) и т.д. Российская Федерация не является исключением [4, с. 103—110].

Отдельная «статья риска» заключается в том, что дроны, как объекты, управляемые дистанционно, являются удобным объектом для заражений вирусами и различных кибератак, нацеленных на систему управления беспилотной техникой. В частности, как отмечают исследователи, Интернет сегодня стал благодатной почвой для киберпреступников различных мастей. Его ресурсные возможности используют спецслужбы, армейские подразделения, банки, промышленные предприятия, больницы, аэропорты, государственные учреждения и т.д. Сегодня от преследуемых субъектами (пользователями) Сети целей зависит нормальное функционирование глобальной политической и экономической инфраструктуры. Уже сегодня есть масса примеров, когда последствия вирусной атаки оказались весьма серьезными. В связи с этим

называются «знаменитый» блэкаут на Северо-Восточном побережье США в 2003 г., крушение самолета *Spanair* в 2008 г., заражение центра управления военными дронами, отключение от Интернета Южной Кореи в результате эпидемии червя *Slammer* и т.д. [5, с. 9—22]

Следующий аспект, требующий контроля — достоверность и качество информации, получаемой при помощи дронов, возможность расценивать ее как доказательства в суде и т.д. В частности, как отмечается в литературе, с развитием искусственного интеллекта значительно продвинулась вперед, например, технология искусственных нейросетей, которая открывает поистине колоссальные перспективы для их внедрения в новые сферы жизни. В частности, эту технологию обучили создавать 3D-изображение из фотографии, что открыло, по сути, большие возможности для подделки видеороликов и поставило вопрос о правах лиц, честь и деловая репутация которых могут быть легко опорочены. Уже сегодня искусственный интеллект может значительно видоизменять фото- и видеоизображения таким образом, что сомнений в их достоверности возникает очень и очень мало. В связи с этим стоит вопрос о выработке противодействия со стороны права и новых технологий таким актам [6, с. 29—37].

Тем не менее даже национальное измерение правового регулирования БПЛА сегодня является крайне подвижным и неопределенным. Различные страны мира только приближаются к построению сколько-нибудь устойчивой системы правового регулирования данного сегмента современных технологий. Постепенно, нередко методом проб и ошибок намечаются контуры оптимальных правовых механизмов в данной сфере. При этом, несмотря на то что происходит активный обмен опытом и изучение одними странами опыта и ошибок других стран, сколько-нибудь единой или общепризнанной модели правового регулирования до сих пор не сложилось.

В таких условиях очевидно, что пока не приходится говорить о своевременности формирования общих международных стандартов в сфере правового регулирования БПЛА. В области международного права в настоящее время имеют место лишь отдельные, отрывочные нормы, содержащиеся в некоторых международно-правовых документах. Например, определение БПЛА было дано в рамках глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения, согласно которой такой аппарат представляет собой воздушное судно без пилота в смысле ст. 8 Чикагской конвенции международной гражданской авиации (заключена в г. Чикаго 7 декабря 1944 г.), которое выполняет полет без командира воздушного судна на борту и либо полностью дистанционно управляется из другого места (с земли, с борта другого воздушного судна, из космоса), либо запрограммировано и полностью автономно [4].

Некоторые определения в интересующей нас области содержатся в

Имплементационном регламенте № 923/2012 Комиссии Европейских сообществ «Об установлении общих правил полетов и условий эксплуатации относительно аэронавигационных услуг и процедур, а также об изменении Имплементационного Регламента (ЕС) 1035/2011 и Регламентов (ЕС) 1265/2007, (ЕС) 1794/2006, (ЕС) 730/2006, (ЕС) 1033/2006 и (ЕС) 255/2010», согласно которым «95а. под “авиамоделью” понимается беспилотный летательный аппарат, кроме игрушечного самолета, эксплуатационная масса которого не превышает пределы, установленные компетентным органом, который может выдержать длительный полет в атмосфере и который используется исключительно в целях демонстрации или рекреационной деятельности».

Некоторые исследователи считают, что в правовой литературе более целесообразно использовать унифицированное понятие «беспилотные мобильные средства», являющееся наиболее точным переводом международного термина «*unmanned vehicle*». При этом основным критерием разграничения беспилотных мобильных средств выступает среда их функционирования (космос, воздух, суша, водная среда, подземная среда), а также тип управления (оператором, автономный, смешанный) [4].

В международной практике имеет место проблема классификации БПЛА. Следует согласиться с тем, что «отсутствие законодательно закрепленной классификации БПВС [беспилотное воздушное судно] порождает на практике существенные проблемы и недопонимание отличительных особенностей типов БПВС, а также различий БПВС и других летательных аппаратов, что не способствует их надлежащей правовой регламентации» [4].

Если рассматривать современное международное правовое пространство, то в целом на сегодняшний день флагманом попыток разработать международно-правовые нормы в сфере регулирования использования БПЛА в рамках отдельно взятого международного интеграционного объединения можно считать правовое пространство Европейского Союза.

Как отмечают исследователи, несмотря на то что Евросоюз является одним из лидеров по производству и использованию дронов, на текущий момент нет принятых законов, устанавливающих четкие правила их полетов. В конце 2015 г. Европейский парламент принял резолюцию, в которой акцентирует внимание Европейской комиссии не только на безопасность, но и на неприкосновенность частной жизни, затронутой в результате использования БПЛА, которые способны собирать и хранить фото или видео изображения. В резолюции также содержится призыв оснащать дроны уникальными чипами, удостоверяющие личность и регистрационные данные пилота [7].

На протяжении длительного времени на европейском правовом пространстве идут обсуждения необходимости принятия актов,

посвященных правовому регулированию в интересующей нас сфере. Например, еще в 2014 г., до Брекзита, в британской Палате лордов состоялась первая сессия, посвященная введению общего для Европейского Союза законодательства по гражданскому использованию БПЛА. Британские парламентарии признали необходимость изучения вопроса коммерческих беспилотников и скорейшего создания законодательных актов, регулирующих их использование. Члены комитета по делам Европейского Союза отметили, что основные национальные правила, регулирующие полеты БПЛА, отличаются в разных странах Союза. При этом беспилотники применяются все шире, и необходимо как можно быстрее установить единые правила безопасности для нового типа коммерческой техники. Как подчеркнула руководитель комитета Палаты лордов по делам Союза Баронесса О'Кэтхэн, рост использования беспилотников в Европейском Союзе ошеломляет. Это одна из самых динамичных отраслей аэрокосмической промышленности, но ее развитие связано с множеством сложных проблем: «С ростом рынка встает целый ряд вопросов, которые необходимо решить, например, необходимо ли единое европейское законодательство в области безопасного использования БПЛА или нормы нужно адаптировать под конкретные условия, — рассказывает Баронесса О'Кэтхэн. — Речь идет о множестве проблем, например, вмешательстве в личную жизнь граждан, защите данных, надежности управления БПЛА и т.д. При этом необходимо учитывать, что излишнее регулирование может уничтожить очень перспективную отрасль еще в зачаточном состоянии» [8].

Как показывает практика, Европейский Союз не хочет отставать в разработке и внедрении БПЛА, которые могут принести миллиарды евро дохода в казну его государств. В странах таких Европы, как Франция, Италия и Германия, нормы законодательства, касающиеся регулирования использования дронов, заметно различаются. Фрагментация, как полагают в Союзе, тормозит внедрение инноваций и грозит в дальнейшем отставанием от ведущих игроков рынка. Комиссия Европейского союза по разработке европейской системы управления воздушным движением заявляла, что ее целью является создание единых правил безопасной эксплуатации дронов к 2019 г. В конечном итоге предполагается создать систему управления трафиком для БПЛА, которая будет аналогична управлению воздушным движением для пилотируемых самолетов. Но в ближайшей перспективе комиссия планирует разработать европейскую систему регистрации БПЛА, которая позволила бы проводить удаленную идентификацию беспилотников и предотвратить их появление над запрещенными зонами [9].

Европейское агентство по безопасности полетов (EASA) работает с государствами — членами Европейского Союза и представителями отрасли над созданием правил по безопасности, которые будут максимально всеобъемлющими и будут включать основные правила

безопасности полетов Союза. Европейская комиссия также будет финансировать интеграцию беспилотных летательных аппаратов в существующую авиационную систему, в то время как группа экспертов будет собрана для разработки рекомендаций в отношении политики по поводу регулирования использования дронов [9].

Общие стратегические направления развития международно-правового регулирования БПЛА в рамках Союза сегодня выглядят следующим образом. Коммерческое использование БПЛА в Европе будет разделено на три категории и основываться на нормативных документах, разработанных Агентством по безопасности полетов (ЕАБП). Предлагаемая нормативная база или концепция развития предусматривает, что ЕАБП создаст сертификационные категории с определенными требованиями, основанными на рисках и требующими определенной квалификации при выполнении полетов и осуществления различных видов операций. После принятия рамочного положения по регулированию правил в Европе, а также усиления ответственности при осуществлении полетов БПЛА с массой 150 кг и более, произойдет упорядочивание всех правил и мер по осуществлению всех видов полетов дронов [10].

На совещании, прошедшем в Риге (Латвия) 5—6 марта 2015 г., был достигнут консенсус среди стран Европейского Союза с выработкой пяти основных принципов для внедрения беспилотников в воздушное пространство Европы. Среди основных принципов было отмечено, что беспилотники должны рассматриваться в качестве новых типов самолетов с поправкой на правила относящихся к рискам для данных летательных аппаратов и что ЕАБП должно учесть в нормативно-правовой базе, чтобы помочь частному сектору вкладывать инвестиции и развивать данный сектор экономики. Правила должны быть простыми с учетом производительности аппаратов, чтобы позволить небольшой начинающей компании или группе лиц начать оказывать услуги с возможно низким риском. Согласно нормам ЕАБП летательные аппараты, которые будет разрешено эксплуатировать, будут иметь ограничения по осуществлению полетов в пределах визуальной видимости и на высоте до 150 м над землей, а также за пределами указанных зарезервированных областей, таких как аэропорты. Полеты над скоплением людей будут строго запрещены. Операторы, управляющие летательными аппаратами, не будут лицензироваться или получать разрешение от властей, необходимо будет только зарегистрировать аппарат в соответствующем органе. Согласно полученной категории и сложности полетного задания операторы должны будут производить оценки риска для осуществления безопасных полетов [10].

Интересно, что в рамках ЕС предпринимаются активные шаги по распространению собственного опыта работы с дронами и стандартов, а также ограничений в области их эксплуатации, которые постепенно

начинают формироваться «снизу» на европейском правовом пространстве. Например, Проект eDrone в 2017 г. стартовал в Армении, Грузии, Беларуси и Молдове. В течение трех лет европейские специалисты обучат коллег из стран Восточного партнерства новейшим технологиям и методам создания беспилотных летательных аппаратов. Программа стоимостью 1 млн евро финансируется Евросоюзом. Его цель — передать опыт Запада в области инноваций и информационных технологий и помочь открыть образовательные центры для изучения и создания беспилотных летательных аппаратов. Общий бюджет проекта, который продлится три года, — 1 млн евро. Сумма будет распределена между 17 университетами и компаниями стран-участниц. По итогам трехлетней программы они разработают собственные образовательные проекты и создадут на своей базе центры изучения БПЛА [11].

Кроме того, уже сегодня ряд действий в сфере использования и контроля над БПЛА совершается при прямом участии различного рода структур Союза. Например, в Швеции проектирование, изготовление, обслуживание и эксплуатация гражданских БПЛА, имеющих рабочую массу более 150 кг, контролируется Европейским парламентом. Также необходимо одобрение со стороны EASA [12, с. 9].

Иногда вопрос о том, к какому правовому полю — национальному или права Европейского Союза — принадлежит контроль в сфере БПЛА, решается в отдельных странах в зависимости от класса самого БПЛА. Например, в Великобритании действовала следующая классификация (которая, вероятно, изменится в результате последствий Брексита) (см. постановление Управления гражданской авиации CAP 722 «Операции беспилотной авиационной системы в воздушном пространстве Великобритании», ст. 94, 95, 241 Аэронавигационного ордера 2016 (ANO 2016)):

— менее 20 кг — маленькие БПЛА. Этот класс охватывает все типы, включая традиционные дистанционно управляемые модельные самолеты, вертолеты или планеры, а также все более популярные мультироторные дроны и дистанционно управляемые «игрушечные» самолеты. Обычно они имеют пониженный уровень регулирования, налагаемый на них, который направлен на то, чтобы быть соразмерным с риском и сложностью или их типами деятельности;

— от 20 до 150 кг — легкие БПЛА. Этот класс охватывает более крупные и потенциально более сложные типы БПЛА и самолетов больших моделей. Они подчиняются всем аспектам законодательства Великобритании в области авиации, хотя принято, что они освобождены от многих требований. Разрешение на полет обычно дается после представления в Управление гражданской авиации информации о БПЛА;

— более 150 кг — БПЛА в этом классе, как правило, будут подвергаться такому же уровню требований к нормативному утверждению, что и для традиционных пилотируемых самолетов. Они, как правило,

сертифицируются EASA, хотя есть возможности для получения разрешений для операций в Великобритании по упрощенному процессу [12, с. 7—8].

В рамках евразийского интеграционного правового пространства также действуют отдельные нормы в сфере БПЛА. Например, в решении № 406 Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества «О внесении изменений и дополнений в Типовые списки товаров и технологий, подлежащих экспортному контролю» (Принято в г. Москве 12 декабря 2008 г.) содержится следующее определение: «Беспилотный (воздушный) летательный аппарат (БЛА) — любой летательный аппарат, способный взлетать и поддерживать контролируемый полет и аэронавигацию без какого-либо присутствия человека на борту (категория 9)».

Необходимо отметить разницу в понятиях, используемых в российском законодательстве. Наряду с БПЛА используется также понятие «беспилотное летательное судно». Например, согласно ст. 8 Воздушного кодекса Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «беспилотные авиационные системы и (или) их элементы, за исключением беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, включающих в себя беспилотные гражданские воздушные суда, на которые сертификат летной годности выдается на основании сертификата типа или акта оценки конкретного воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации, а также беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, включающих беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее».

Таким образом, действующие нормы имеют «точечный», «отрывочный» характер и не образуют целостной системы международно-правового регулирования в сфере БПЛА.

Отдельной проблемой является международное регулирование использования дронов в военных целях и развитие международного гуманитарного права в данной сфере. В частности, исследователи отмечают, что «применение в вооруженных конфликтах летательных аппаратов в корне изменило ведение военных действий. Однако специальные нормы для ведения воздушной войны разработаны не были [Dinstein, *Air Warfare*, MPEPIL I, 251ff; так называемые Гаагские правила ведения воздушной войны (Schindler/Toman, *Armed Conflicts*, 315ff) являются экспертной разработкой, которая не привела к заключению договора. Однако они считаются частью международного обычного права, поскольку представляют собой адаптацию общепринятых действующих норм ведения сухопутной войны, а также права нейтралитета в особенной ситуации ведения военных действий посредством и против воздушных судов; см. также: Hanke, *Die Haager Luftkriegsregeln von 1923*, IRRC 31 (1991)

139ff; Parks, *Air War and the Law of War*, Air Force LR 1990, 1ff; Spieker, *Haager Regeln des Luftkriegs von 1923*, HV-I 1990, 134ff. В традициях Гаагских правил и в соответствии с Руководством Сан-Ремо (сноска 509) экспертная группа Гарвардской программы по гуманитарной политике и исследованию конфликтов (*Harvard Program on Humanitarian Policy and Conflict Research*) разработала новую редакцию правил ведения воздушной войны, см. Руководство по международному праву, применимому к воздушной войне и применению ракетных боеприпасов (*Manual on International Law Applicable to Air and Missile Warfare*), 2009 (Гарвардское руководство).] Юридические проблемы ведения воздушной войны следует решать на основании норм о ведении сухопутной и морской войны. При нанесении ударов с воздуха действуют нормы о допустимых объектах нападения на суше и на море. Это правило действует также в отношении беспилотных летательных аппаратов, так называемых беспилотников, если они используются для нанесения точечных ударов с целью убийства. [Эта распространенная практика не вызывает проблем, если беспилотники применяются в рамках вооруженных конфликтов, однако чаще они используются в других ситуациях. При использовании беспилотников применяются общие правила о допустимых целях и принцип соразмерности (абз. 68, ст. 39 Гарвардского руководства). Другой вопрос заключается в том, насколько частое применение беспилотников приводит к тому, что ситуация переходит в стадию вооруженного конфликта. Подробнее, включая ссылки на литературу, см.: Heinsch, *Unmanned Aerial Vehicles and the Scope of the «Combat Zone»*, HVI 25(2012) 184ff.] Военные летательные аппараты, которые должны иметь опознавательные знаки, являются военными целями. Они имеют право осуществлять боевые действия против целей на суше, на море и в воздухе. Специальные положения действуют в отношении санитарных летательных аппаратов (ст. 36 I Женевской конвенции 1949; ст. 24—31 Дополнительного протокола I). Из специфики ведения воздушной войны следуют особые обязанности по защите определенных объектов, например, запрещается наносить удары с воздуха по гражданским объектам и требуется предотвращать нанесение несоразмерного вреда гражданской инфраструктуре, например, запрещается наносить удары по воздушным судам гражданской авиации. В связи с тем, что расстояние между лицом, принимающим решение о нанесении удара с воздуха, и целью, как правило, велико, предъявляются высокие требования к квалификации и определению цели и оценке соразмерности [13].

Особенно большие сложности связаны с трактовкой такого понятия, как «военная необходимость». В. Н. Русинова справедливо подчеркивает, что «современные вооруженные конфликты и применение силы в рамках борьбы с терроризмом заставляют юристов-международников все чаще задумываться о том, насколько действующее международное гуманитарное право способно давать адекватные ответы на возникающие

вопросы, среди которых правомерность целенаправленных убийств, использование беспилотников, статус живых щитов и многие другие. Так, после долгих лет забвения на свет был извлечен принцип военной необходимости, который рассматривался в качестве принципа международного гуманитарного права на заре становления этой отрасли» [14].

В частности, советская доктрина международного права рассматривала принцип военной необходимости как выражение гуманности на ее самом высоком уровне. Подчеркивалось, что ссылка на военную необходимость возможна только в исключительных случаях и только тогда, когда это предусмотрено конкретными международно-правовыми положениями. Так, ст. 28 2-й Женевской конвенции 1949 г. устанавливает конкретные обязательства для воюющих сторон в отношении защиты лазаретов в случае боя на борту военного судна. Ссылка на военную необходимость допускалась в ситуациях чрезвычайной опасности, создаваемой для материальных, культурных и других ценностей, но считалось, что ссылки на военную необходимость исключены в ситуациях, связанных с созданием дополнительной угрозы для жизни, здоровья и достоинства людей.

Сегодня использование беспилотных летательных аппаратов все чаще оправдывается военной необходимостью. Например, советник президента США по противодействию терроризму Дж. Бреннан [должность на момент написания цитируемой статьи] представил подробный отчет по использованию США беспилотных аппаратов для нейтрализации членов «Аль-Каиды». Выступая в Вашингтоне, Бреннан сказал, что удары беспилотников помогают в войне с терроризмом. По его мнению, «удары при помощи беспилотных аппаратов являются законными, этическими, необходимыми и пропорциональными». Дж. Бреннан считает, что международное право не запрещает использование беспилотников [15, с. 2—16].

Современные исследователи подчеркивают, что «понятие “военная необходимость” многозначно, и, пожалуй, самое распространенное значение оно приобрело в контексте описания сущности международного гуманитарного права как компромисса между требованиями гуманности и военной необходимостью. В этом определении гуманность явно противопоставляется военной необходимости как совокупности потребностей, связанных с ведением войны, а именно с достижением цели победить противника. Между тем военная необходимость может рассматриваться и как ограничитель поведения воюющих: далеко не любые действия, вызываемые потребностями войны, являются необходимыми. Тем самым можно перейти от восприятия “военной необходимости” как категории, антагоничной гуманности, к обоснованию существования принципа, который ограничивает поведение воюющих, т.е. к тому, что и военная необходимость, и гуманность выступают в качестве

принципов, устанавливающих ограничения в отношении поведения сторон вооруженного конфликта» [14].

Применительно к использованию дронов следует учитывать, что подобный вид современных технологий создает значительные возможности для разрушений и уничтожения людей, мотивируя это «военной необходимостью», в связи с чем наблюдается необходимость в новом обсуждении самой данной категории в современных реалиях и установлении ее критериев в международных нормативных правовых актах, применительно к беспилотной технике.

В целом же в сфере международного правового регулирования использования, как видится, учитывая, что наиболее тесное сотрудничество и наиболее плотная интеграция правового поля в настоящее время наблюдается в рамках Европейского Союза, можно предположить, что именно здесь будут формироваться контуры будущей системы международно-правового регулирования БПЛА. В настоящее время, на наш взгляд, нельзя считать целесообразным формирование комплексного международно-правового регулирования в более широких рамках, за пределами отдельных региональных интеграционных объединений стран.

В то же время нерешенной остается проблема противоречий в законодательстве стран-участниц таких объединений и в правовых нормах международного характера.

Преждевременное международно-правовое регулирование, по нашему мнению, усугубило бы данную проблему. Кроме того, несмотря на то что в целом право может быть своего рода «проектом» или «конструктором» новой правовой реальности, в случае с развитием новых современных технологий, таких как беспилотная авиация, разумнее дождаться, пока соответствующие общественные отношения «дозреют» и станут видны магистральные пути развития данных технологий, а также выявленные практикой проблемы и риски в данной сфере.

При этом формирующийся комплекс международно-правового регулирования в сфере БПЛА должен опираться на основные национальные правовые модели в соответствующей сфере, аккумулируя наиболее положительный опыт тех стран, в которых развито применение данных технологий и их правовое регулирование.

В связи с этим рассмотрение зарубежного опыта в области правового регулирования БПЛА представляет особый интерес и должен быть продолжено. Должна, по нашему мнению, повернуться лицом к данной проблеме и транспортно-правовая наука. Так, в фундаментальных научных и учебных трудах по транспортному праву отсутствует даже упоминание о БПЛА [16; 17].

Литература

1. Попов, И. Регулирование беспилотников в России и мире: проблемы,

- потенциал роста // URL: <https://vc.ru/flood/33856-regulirovanie-bespilotnikov-v-rossii-i-mire-problemy-potencial-rosta> (дата обращения: 20 октября 2018 г.).
2. URL: <https://nag.ru/articles/article/100796/pervuyu-v-mire-sistemu-kontrolya-pol-tov-bespilotnikov-protestiruet-vodafone.html> (дата обращения: 20 октября 2018 г.).
 3. Алешин, Б. С. Обеспечение безопасности полетов беспилотных авиационных систем в едином воздушном пространстве / Б. С. Алешин, В. Л. Суханов, В. М. Шibaев // Ученые записки ЦАГИ. — 2011. — № 6. — Т. 42.
 4. Фокин, М. С. Актуальные проблемы уголовно-правовой регламентации противоправного использования беспилотных мобильных средств / М. С. Фокин, Н. С. Рязанов // Актуальные проблемы российского права. — 2018. — № 1.
 5. Чекунов, И. Г. Современные киберугрозы. Уголовно-правовая и криминологическая классификация и квалификация киберпреступлений // Право и кибербезопасность. — 2012. — № 1.
 6. Гуляев, К. С. Право человека на Интернет, права в Интернете и при использовании интернет-вещей: новые тенденции // Прецеденты Европейского суда по правам человека. — 2018. — № 1.
 7. URL: <https://skymec.ru/pravila-ispolzovaniya-dronov-v-stranah-mira/news/> (дата обращения: 15 октября 2018 г.).
 8. URL: http://www.cnews.ru/news/top/v_evrope_gotovitsya_zakon_ob_iskolzovanii (дата обращения: 1 октября 2018 г.).
 9. Мироненко, В. Европа планирует ввести правила для беспилотников к 2019 году // URL: <https://3dnews.ru/954216> (дата обращения: 18 октября 2018 г.).
 10. Береснев, И. Создание эксплуатационной базы для развития и эксплуатации БПЛА в странах ЕС // URL: <http://avia.pro/blog/sozдание-zakonodatelnoy-bazy-dlya-razvitiya-i-ekspluatacii-bpla-v-stranah-es> (дата обращения: 10 октября 2018 г.).
 11. Беспилотный летательный аппарат (БПЛА, дрон) // URL: <http://www.tadviser.ru> (дата обращения: 1 октября 2018 г.).
 12. Нормативно-правовая документация по беспилотным техническим средствам / Н. Ю. Курченко, Е. В. Труфляк. — Краснодар : КубГАУ, 2017.
 13. Международное право = Volkerrecht / Вольфганг Граф Витцтум [и др.] ; пер. с нем. Н. Спица ; сост. В. Бергманн. — 2-е изд. — М. : Инфотропик Медиа, 2015.
 14. Русинова, В. Н. Принцип военной необходимости в международном гуманитарном праве: оправдано ли забвение? // Военное право. — 2013. — № 4.
 15. Паненков, А. А. Останется ли борьба с терроризмом и его финансированием актуальной проблемой в мире? // Военно-юридический журнал. — 2012. — № 6.
 16. Духно, Н. А. Теория транспортного права : монография / Н. А., Духно В. М. Корякин. — М. : Юрлиинформ, 2016.
 17. Транспортное право : учебник / под ред. Н. А. Духно, А. И. Землина. М. : Юридический институт МИИТ, 2017.

References

1. Popov, I. Regulirovaniye bespilotnikov v Rossii i mire: problemy, potentsial rosta [Regulation of drones in Russia and the world: problems, growth potential]// URL: <https://vc.ru/flood/33856-regulirovanie-bespilotnikov-v-rossii-i-mire-problemy-potencial-rosta> (data obrashcheniya: 20 oktyabrya 2018 g.).

2. URL: <https://nag.ru/articles/article/100796/pervuyu-v-mire-sistemu-kontrolya-pol-tov-bespilotnikov-protestiruet-vodafone.html> (data obrashcheniya: 20 oktyabrya 2018 g.).
3. Aleshin, B. S. Obespecheniye bezopasnosti poletov bespilotnykh aviatsionnykh sistem v yedinom vozdushnom prostranstve [Ensuring safety of unmanned aircraft systems in a single airspace]/ B. S. Aleshin, V. L. Sukhanov, V. M. Shibayev // Uchenyye zapiski TSAGI. — 2011. — № 6. — T. 42.
4. Fokin, M. S. Aktual'nyye problemy ugolovno-pravovoy reglamentatsii protivopravnogo ispol'zovaniya bespilotnykh mobil'nykh sredstv [Actual problems of criminal law regulation of unlawful use of unmanned mobile devices]/ M. S. Fokin, N. S. Ryazanov // Aktual'nyye problemy rossiyskogo prava. — 2018. — № 1.
5. Chekunov, I. G. Sovremennyye kiberugrozy. Ugolovno-pravovaya i kriminologicheskaya klassifikatsiya i kvalifikatsiya kiberprestupleniy [Modern cyber threats. Criminal law and criminological classification and qualification of cybercrimes]// Pravo i kiberbezopasnost'. — 2012. — № 1.
6. Gulyayev, K. S. Pravo cheloveka na Internet, prava v Internete i pri ispol'zovanii internet-veshchey: novyye tendentsii [The human right to the Internet, rights on the Internet and using Internet things: new trends]// Pretsedeny Yevropeyskogo suda po pravam cheloveka. — 2018. — № 1.
7. URL: <https://skymec.ru/pravila-ispolzovaniya-dronov-v-stranah-mira/news/> (data obrashcheniya: 15 oktyabrya 2018 g.).
8. URL: http://www.cnews.ru/news/top/v_evrope_gotovitsya_zakon_ob_iskolzovanii (data obrashcheniya: 1 oktyabrya 2018 g.).
9. Mironenko, V. Yevropa planiruyet vvesti pravila dlya bespilotnikov k 2019 godu [Europe plans to introduce rules for UAVs by 2019]// URL: <https://3dnews.ru/954216> (data obrashcheniya: 18 oktyabrya 2018 g.).
10. Beresnev, I. Sozdaniye ekspluatatsionnoy bazy dlya razvitiya i ekspluatatsii BPLA v stranakh YES [Creating an operational base for the development and operation of UAVs in EU countries]// URL: <http://avia.pro/blog/sozdanie-zakonodatelnoy-bazy-dlya-razvitiya-i-ekspluatatsii-bpla-v-stranah-ec> (data obrashcheniya: 10 oktyabrya 2018 g.).
11. Bespilotnyy letatel'nyy apparat (BPLA, dron) [Unmanned aerial vehicle (UAV, drone)]// URL: <http://www.tadviser.ru> (data obrashcheniya: 1 oktyabrya 2018 g.).
12. Normativno-pravovaya dokumentatsiya po bespilotnym tekhnicheskim sredstvam [Legal documents on unmanned technical equipment]/ N. YU. Kurchenko, Ye. V. Truflyak. — Krasnodar : KubGAU, 2017.
13. Mezhdunarodnoye pravo = Volkerrecht [International law]/ Vol'fgang Graf Vittstum [i dr.]; per. s nem. N. Spitsa; sost. V. Bergmann. — 2-ye izd. — M. : Infotropik Media, 2015.
14. Rusinova, V. N. Printsip voyennoy neobkhodimosti v mezhdunarodnom gumanitarnom prave: opravdano li zabveniye? [The principle of military necessity in international humanitarian law: is forgetfulness justified]// Voyennoye pravo. — 2013. — № 4.
15. Panenkov, A. A. Ostanetsya li bor'ba s terrorizmom i yego finansirovaniyem aktual'noy problemoy v mire? [Will the fight against terrorism and its financing remain a pressing problem in the world?]/ Voyenno-yuridicheskiy zhurnal. — 2012. — № 6.
16. Dukhno, N. A. Teoriya transportnogo prava : monografiya [The Theory of Transport Law: monograph]/ N. A., Dukhno V. M. Koryakin. — M. : Yurliinform, 2016.
17. Transportnoye pravo : uchebnik [Transport law: textbook]/ pod red. N. A. Dukhno, A. I. Zemlina. M. : Yuridicheskiy institut MIIT, 2017.