

Информация для цитирования:

Малько А. В., Липинский Д. А. Обзор отечественных и зарубежных исследований проблем правового регулирования использования беспилотных авиационных систем // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2026. Вып. 2(72). С. 268–290. DOI 10.17072/1995-4190-2026-72-268-290. EDN OEJUSD

Malko A. V., Lipinsky D. A. Obzor otechestvennykh i zarubezhnykh issledovaniy problem pravovogo regulirovaniya ispol'zovaniya bespilotnykh aviatsionnykh sistem [Problems in Legal Regulation of the Use of Unmanned Aerial Systems: Review of Russian and Foreign Studies]. *Vestnik Permskogo universiteta. Juridicheskie nauki* – Perm University Herald. Juridical Sciences. 2026. Issue 2(72). Pp. 268–290. DOI 10.17072/1995-4190-2026-72-268-290. EDN OEJUSD (In Russ.)

УДК 340

DOI 10.17072/1995-4190-2026-72-268-290

EDN <https://elibrary.ru/oeujsd>

EDN OEJUSD

Обзор отечественных и зарубежных исследований проблем правового регулирования использования беспилотных авиационных систем

А. В. Малько

Поволжский институт (филиал)

Всероссийского государственного университета юстиции

E-mail: alex25-58@mail.ru

Д. А. Липинский

Тольяттинский государственный университет

E-mail: dmitri8@yandex.ru

Статья поступила в редакцию 22.12.2025

Введение: актуальность исследования предопределена существенным изменением общественных отношений, которое, в свою очередь, обусловлено новым этапом научно-технической революции, связанной с активным использованием беспилотных авиационных систем (БАС), в том числе оснащенных искусственным интеллектом. Как показывает практика правового регулирования, законодатель оказался не готов к таким преобразованиям. Рассматривается действующее административное и иные отрасли законодательства, регулирующие использование беспилотных авиационных систем, делаются обобщения о тенденциях его развития. Обосновывается, что экспериментальный правовой режим в указанной сфере – это тупиковый путь эволюции законодательства. Анализируются работы ученых – представителей неюридических наук, имеющие значение для правовых наук, а также работы в области уголовного, гражданского и административного права. Отдельный раздел посвящен зарубежным исследованиям. **Цели исследования:** дать общую характеристику законодательства, направленного на регулирование беспилотных авиационных систем, определив тенденции его развития; проанализировать основные исследования в данной области, систематизировав их в определенные группы, выявив общие и частные тенденции научного поиска, сделав существенные обобщения, выведя тем самым названную проблему на новый уровень научного абстрагирования. **Методы:** диалектический, сравнительно-правовой, формально-юридический, статистический. **Результаты:** выявлены общие и отличительные черты в исследованиях отечественных и зарубежных ученых; дана общая характеристика работ, посвященных правовому регулированию использования БАС.

© Малько А. В., Липинский Д. А., 2026



Данная работа распространяется по лицензии CC BY 4.0. Чтобы просмотреть копию этой лицензии, посетите <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Выводы: на качестве правового регулирования использования БАС сказывается отсутствие единой научно обоснованной концепции правового регулирования в данной области общественных отношений и сформированной государственно-правовой политики. Определены общие тенденции научного поиска, существующие в различных юридических науках, заключающиеся, как правило, в прикладных аспектах, которые направлены на совершенствование действующего законодательства.

Ключевые слова: беспилотные авиационные системы; правовое регулирование; обзор исследований; зарубежные работы; уголовно-правовые исследования; административно-правовые исследования; гражданско-правовые исследования; тенденции развития

Problems in Legal Regulation of the Use of Unmanned Aerial Systems: Review of Russian and Foreign Studies

A. V. Malko

Volga Region Institute (Branch) of the All-Russian State
University of Justice
E-mail: alex25-58@mail.ru

D. A. Lipinsky

Togliatti State University
E-mail: dmitri8@yandex.ru

Received 22 Dec 2025

Introduction: the relevance of the study is predetermined by significant changes in social relations, which are, in turn, driven by a new stage of the scientific and technological revolution associated with the active use of unmanned aerial systems (UAS), including those equipped with artificial intelligence. As legal practice indicates, the legislature has been ill-prepared for such transformations. The paper analyzes current administrative and other branches of legislation governing the use of UAS and makes generalizations regarding the trends in its development. It is argued that the experimental legal regime in this sphere represents a dead end for legislative evolution. The authors of the article analyze works by scholars from non-legal disciplines that hold significance for legal science as well as analyze research in the fields of criminal, civil, and administrative law. A separate section is devoted to foreign studies. **Research objectives:** to provide a general description of legislation regulating UAS and to identify its development trends; to analyze key studies in this field, systematize them into groups, reveal general and specific trends in scholarly inquiry, and draw substantial generalizations, thereby elevating the stated problem to a new level of scientific abstraction. **Methods:** dialectical, comparative legal, formal legal, and statistical methods. **Results:** common and distinctive features in research conducted by Russian and foreign scholars have been identified; a general description of works devoted to the legal regulation of UAS use is provided. **Conclusions:** the quality of legal regulation of UAS use is adversely affected by the absence of a unified, scientifically grounded concept of legal regulation in this area of social relations as well as by the lack of a well-established state legal policy. The paper highlights general trends in scholarly inquiry across various legal sciences, which typically focus on applied aspects aimed at improving current legislation.

Keywords: unmanned aerial systems; legal regulation; research review; foreign studies; criminal law research; administrative law research; civil law research; development trend

Введение

Различные беспилотные системы стремительно входят в повседневную жизнь не только в нашей стране, но и в других государствах. Соответственно, возникает потребность в правовом регулировании общественных отношений, связанных с их использованием, включая беспилотные авиационные системы (далее – БАС). Еще одним результатом информационной научно-технической революции стало

появление искусственного интеллекта (далее – ИИ), который может выступать составной частью БАС. Деятельность по использованию ИИ также требует правовой регламентации. Причем подчеркнем, что юридической упорядоченности подлежит взаимодействие субъектов, его создающего и эксплуатирующего, а не самого ИИ, так как последний не является субъектом права. На эту правовую аксиому мы указываем ввиду того, что в последние годы очень часто стали звучать предложения о признании ИИ

субъектом права, в том числе в зарубежных исследованиях, более того, даже в названиях статей или в аннотациях [53, с. 1] стало употребляться понятие «правовой статус искусственного интеллекта» [9, с. 88] и «правовой статус БПЛА» [38]. Здесь следует напомнить, что право рассчитано на волю и сознание субъекта и способно регулировать далеко не все общественные отношения, да и ИИ в строгом смысле не является субъектом этих отношений, а скорее всего выступает в качестве их предмета.

Беспилотные системы так стремительно вошли в нашу жизнь, что законодатель просто не успевал упорядочивать отношения с их участием, а нормы, рассчитанные на традиционные воздушные суда, эффективно не справлялись с правовым регулированием, так как даже неспециалисту понятна принципиальная разница между ними, соответственно, и регулирование их использования (эксплуатации) не может быть одинаковым. Кроме того, новеллы в действующее законодательство вносились часто бессистемно. Таким образом, возникла необходимость создать научные основы правового регулирования использования БАС. Этой проблемой озадачились ученые из различных стран мирового сообщества.

У читателя может возникнуть вопрос: а для чего вообще необходимо проводить данный обзор? Ответ на него обусловлен несколькими обстоятельствами.

Во-первых, общественные отношения, регулирующие использование БАС, – это явление относительно новое, а органы государственной власти для их упорядочивания пошли по пути не создания комплексного нормативного правового акта уровня закона, а внесения изменений в уже существующие, а также активного подзаконного нормотворчества. Как часто бывает при отставании правового регулирования, образовавшиеся пробелы пытаются устранить посредством ведомственного нормотворчества при отсутствии самих законов. Однако в идеале должен быть принят закон, регулирующий общественные отношения, а затем – уже в его исполнение – подзаконные нормативные правовые акты, которые не должны подменять сами законы.

Во-вторых, деятельность нормотворцев по правовому регулированию использования БАС напоминает «латание тришкиного кафтана». И как следствие, появляется очередное исследование, направленное либо на научное комментирование новой нормы, либо на обоснование ее необходимости и определение места в системе правового регулирования. В некоторой степени бессистемная деятельность нормотворцев отчасти порождает такие же исследования данной проблематики, когда ученые включаются «в гонку за изменениями». Отмечая данный аспект, мы несколько не умаляем значения подобных работ – так часто случается на начальном этапе разработки той или иной проблемы. Вместе с тем наступает определенный период, когда возникает потребность в обобщении уже существующих разработок.

В-третьих, проведение обобщений и обзоров выполненных ранее исследований позволяет выявить сферы общественных отношений, связанных с использованием БАС, которые остались за рамками внимания ученых, а следовательно, определить пробелы правового регулирования, а также возможные коллизии и противоречия. Кроме того, это дает возможность прийти к выводу о том, сформировалась или нет в настоящее время сама концепция рассматриваемого правового регулирования.

Нас также интересуют тенденции правового регулирования и исследований в названной области в зарубежных странах. По своей сути проблема носит интернациональный характер, поэтому думается, что она будет актуальна и для отечественной правовой науки. Следует указать, что ранее уже предпринимались попытки исследования зарубежного опыта правового регулирования использования БАС, но он преимущественно касался сравнения именно действующего законодательства, а не анализа научных работ. В частности, именно в таком ракурсе выполнены статьи А. А. Сазановой [55] и Г. А. Грищенко [18], которые исследуют в целом опыт России и зарубежных стран. Другие ученые акцентируют внимание только на одном из аспектов правового регулирования. Так, А. И. Быковым [14] анализируется российское и зарубежное законодательство, регламентирующее ввоз БПЛА, а Е. А. Громова сосредоточивает внимание на правовых аспектах их регистрации [19]. В работе Т. С. Медякова исследуются вопросы административно-правового регулирования [44], а в научных статьях Д. Д. Мотасовой – гражданско-правовые [47] и международные аспекты [48]. Существует также группа научных публикаций, которые специально не посвящены сравнительно-правовому аспекту, но так или иначе эти вопросы затрагиваются в них при рассмотрении других проблем [60, с. 172–173].

Проведенное нами исследование отчасти восполнит пробелы, связанные с недостаточным доступом отечественных ученых к научным разработкам, проводимым за рубежом, что обусловлено как субъективными причинами, например, отсутствием владения отечественными исследователями английским языком, так и объективными проблемами, препятствующими установлению тесных связей с научными кругами иностранных государств. Проблемой анализа научных работ является разница социально-экономической и политической обстановки в Российской Федерации и в зарубежных государствах. Специфические внутрироссийские проблемы, такие, например, как наличие обширных территорий, требующих контроля, или значительная степень террористической угрозы, обуславливают общую направленность правового регулирования использования беспилотных технологий в нашем государстве, а соответственно, и исследования в данной области.

О состоянии правового регулирования использования БАС в Российской Федерации

Прежде чем перейти непосредственно к вопросам, связанным с научными разработками по юридическому упорядочению использования БАС, необходимо дать краткую характеристику действующего в данной области законодательства, что позволит более конкретно определить сам предмет исследования, а также понять, каким аспектам правового регулирования уделяется больше внимания со стороны ученых-юристов.

По состоянию на 25 октября 2025 г. на основании данных СПС «Гарант» и «КонсультантПлюс» установлено, что термин «беспилотные авиационные системы» и/или «беспилотные летательные аппараты» упоминается в 21 557 документах, из которых 17 063 – акты органов власти, в том числе 3185 – федеральные акты, 13 843 – региональные акты, 1695 – судебная практика, 1990 – формы документов, 1479 – проекты законов и подзаконных актов. Из такого массива нормативных правовых актов можно вычленить направленные непосредственно на регулирование названной сферы (акты общего регулирования) и акты опосредованного упорядочивания общественных отношений. В отдельную группу можно отнести нормативные правовые акты, в которых устанавливается ответственность в сфере применения БАС, а также акты специального правового регулирования.

Деление весьма условное, но суть в том, что в многочисленных нормативных правовых актах устанавливается либо запрет на совершение тех или иных действий, либо право уполномоченных субъектов пресекать полеты БАС вплоть до их полного уничтожения. Например, такое право закреплено в Федеральном законе РФ от 30 ноября 2024 г. № 427-ФЗ «О частной охранной деятельности»¹ (ст. 4); Федеральном законе РФ от 13 июня 2023 г. № 207-ФЗ «Об особенностях правового регулирования в сфере оборота оружия и в сфере охранной деятельности, а также мерах по усилению охраны общественного порядка и обеспечению общественной безопасности в отдельных субъектах РФ»² (ст. 4.1); Федеральном

законе РФ от 3 июля 2016 г. № 226-ФЗ «О войсках национальной гвардии РФ» (ст. 9)³; Федеральном законе РФ от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»⁴ (ст. 10); Федеральном законе от 27 мая 1996 г. № 57-ФЗ «О государственной охране»⁵ (ст. 15); Федеральном законе РФ от 10 января 1996 г. № 5-ФЗ «О внешней разведке»⁶ (ст. 6); Федеральном законе РФ от 3 апреля 1995 г. № 40-ФЗ «О федеральной службе безопасности»⁷ и др. Как правило, этими же нормативными актами закреплены полномочия по применению БАС в целях пресечения и/или предупреждения различных видов противоправных действий, а также сбора доказательств и обеспечения безопасности.

Другую группу нормативных правовых актов составляют различные документы стратегического планирования, в которых определяются приоритетные направления развития тех или иных отраслей экономики и обеспечения безопасности. В частности, к ним можно отнести Указ Президента РФ от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития РФ на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года»⁸; Указ Президента РФ от 26 октября 2020 г. № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года»⁹; Указ Президента РФ от 31 июля 2022 г. № 512 «Об утверждении Морской доктрины РФ»¹⁰; Указ Президента РФ от 1 января 2018 г. № 2 «Об утверждении Основ государственной политики РФ в области пожарной безопасности на период до 2030 года»¹¹ и др.

Мы привели только некоторые из указов Президента. По большей части в них содержатся типовые формулировки о необходимости развития БАС и/или БПЛА. Кроме того, отдельную группу составляют поручения Президента РФ органам государственной власти и государственным корпорациям. Поручения, в которых акцентируется внимание на БПЛА, исчисляются десятками. К ним отнесем Перечень поручений по вопросам развития беспилотных авиационных систем от 30 декабря 2022 г. № Пр-2548, Перечень поручений по итогам рабочей поездки в Чукотский автономный округ и Хабаровский край от 18 февраля 2024 г. № Пр-293 и др.

¹ О частной охранной деятельности: Федер. закон РФ от 30 нояб. 2024 г. № 427-ФЗ // Собр. законодательства Российской Федерации. 2024. № 49 (ч. 4). Ст. 7418.

² Об особенностях правового регулирования в сфере оборота оружия и в сфере охранной деятельности, а также мерах по усилению охраны общественного порядка и обеспечению общественной безопасности в отдельных субъектах РФ: Федер. закон РФ от 13 июня 2023 г. № 207-ФЗ // Там же. 2023. № 25. Ст. 4396.

³ О войсках национальной гвардии РФ: Федер. закон РФ от 3 июля 2016 г. № 226-ФЗ // Там же. 2016. № 27 (ч. 1). Ст. 4159.

⁴ О полиции: Федер. закон РФ от 7 февр. 2011 г. № 3-ФЗ // Там же. 2011. № 7. Ст. 900.

⁵ О государственной охране: Федер. закон от 27 мая 1996 г. № 57-ФЗ // Там же. 1996. № 22. Ст. 2594.

⁶ О внешней разведке: Федер. закон РФ от 10 янв. 1996 г. № 5-ФЗ // Там же. 1996. № 3. Ст. 143.

⁷ О федеральной службе безопасности: Федер. закон РФ от 3 апр. 1995 г. № 40-ФЗ // Там же. 1995. № 15. Ст. 1269.

⁸ О национальных целях развития РФ на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года: Указ Президента РФ от 7 мая 2024 г. № 309 // Там же. 2024. № 20. Ст. 2584.

⁹ О Стратегии развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года: Указ Президента РФ от 26 окт. 2020 г. № 645 // Там же. 2020. № 44. Ст. 6970.

¹⁰ Об утверждении Морской доктрины РФ: Указ Президента РФ от 31 июля 2022 г. № 512 // Там же. 2022. № 31. Ст. 5699.

¹¹ Об утверждении Основ государственной политики РФ в области пожарной безопасности на период до 2030 года: Указ Президента РФ от 1 янв. 2018 г. № 2 // Там же. 2018. № 2. Ст. 411.

По своей сути подобные акты непосредственно не регулируют общественные отношения, так как в них не определяются права и обязанности конкретных субъектов права. Условно их можно назвать актами наднормативного регулирования, поскольку для их реализации требуется принятие иных нормативных правовых актов.

Самостоятельную группу составляют нормативные правовые акты общего регулирования, к которым относятся отдельные положения Воздушного кодекса РФ¹; Федеральные авиационные правила полетов в воздушном пространстве РФ²; Федеральный закон РФ от 27 февраля 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании»³; Федеральный закон РФ от 14 марта 2009 г. № 31-ФЗ «О государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними»⁴; Постановление Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138 «Правила использования воздушного пространства РФ»⁵; Постановление Правительства РФ от 25 мая 2019 г. № 658 «Правила учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,15 до 30 килограммов, ввезенных в РФ или произведенных в РФ»⁶ и др.

Причем сам термин «акты общего регулирования» употребляется в Федеральном законе от 31 июля 2020 г. № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых и технологических инноваций в Российской Федерации»⁷, предусматривающем, что в течение определенного срока для некоторых субъектов вводятся ограничения на применение отдельных положений актов общего правового регулирования. В названном законе также дается определение понятия «общее правовое регулирование». Если следовать логике законодателя, то специальное правовое регулирование устанавливается на определенный срок и на определенной

территории, в случаях, регламентированных федеральными законами в соответствии с программой экспериментального правового режима. Между тем статьей 5 указанного закона предусмотрено, что в целях реализации экспериментального правового режима могут издаваться нормативные правовые акты органами исполнительной власти. В качестве примера можно привести Постановление Правительства РФ от 9 ноября 2023 г. «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Самарской области»⁸, в котором конкретизируется «набор» применяемых исключений.

Очень большую группу составляют акты, содержащие юридико-технические нормы, представленные различными стандартами, например: ГОСТ 70179–2022 от 23 июня 2022 г. «Документация эксплуатационная на авиационную технику. Построение, изложение, оформление и содержание паспортов, этикеток и талонов летной годности»⁹; ГОСТ Р 59562–2021 «Съемка аэрофотографическая. Технические требования»¹⁰; ГОСТ Р 56122–2014 «Воздушный транспорт. Беспилотные авиационные системы. Общие требования»¹¹ и др.

Следует также отметить, что отдельными нормами Кодекса об административных правонарушениях РФ (далее – КоАП РФ) и Уголовного кодекса РФ (далее – УК РФ) регламентируется ответственность операторов БАС и/или иных лиц, на которых законом возложены обязанности по их эксплуатации, обеспечению безопасности и т. д. В частности, речь идет о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта (ст. 263 УК РФ); нарушении правил использования воздушного пространства

¹ Воздушный кодекс РФ: от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ // Собр. законодательства Российской Федерации. 1997. № 12. Ст. 1383.

² Об утверждении Федеральных авиационных правил «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21: Приказ Министерства транспорта РФ от 17 июня 2019 г. № 184. URL: www.pravo.gov.ru

³ О техническом регулировании: Федер. закон РФ от 27 февр. 2002 г. № 184-ФЗ // Собр. законодательства Российской Федерации. 2002. № 52 (ч. 1). Ст. 5140.

⁴ О государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними: Федер. закон РФ от 14 марта 2009 г. № 31-ФЗ // Там же. 2009. № 11. Ст. 1260.

⁵ Правила использования воздушного пространства РФ: Постановление Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138 // Там же. 2010. № 14. Ст. 1649.

⁶ Правила учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,15 до 30 килограммов, ввезенных в РФ или произведенных в РФ: Постановление Правительства РФ от 25 мая 2019 г. № 658 // Там же. 2019. № 22. Ст. 2824.

⁷ Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых и технологических инноваций в Российской Федерации: Федер. закон от 31 июля 2020 г. № 258-ФЗ // Там же. 2020. № 31 (ч. 1). Ст. 5017.

⁸ Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Самарской области: Постановление Правительства РФ от 9 ноября 2023 года // Там же. 2023. № 46. Ст. 8265.

⁹ ГОСТ 70179–2022. Документация эксплуатационная на авиационную технику. Построение, изложение, оформление и содержание паспортов, этикеток и талонов летной годности [Электронный ресурс]: утв. и введ. в действие Приказом Росстандарта от 23 июня 2022 г. № 520-ст. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

¹⁰ ГОСТ Р 59562–2021. Съемка аэрофотографическая. Технические требования [Электронный ресурс]: утв. и введ. в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 10 июня 2021 г. № 452-ст. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

¹¹ ГОСТ Р 56122–2014. Воздушный транспорт. Беспилотные авиационные системы. Общие требования [Электронный ресурс]: утв. и введ. в действие Приказом Росстандарта от 18 сент. 2014 г. № 1130-ст. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

(ст. 271.1 УК РФ) и административных правонарушений на воздушном транспорте: нарушение правил использования воздушного пространства (ст. 11.4 КоАП РФ), нарушение правил безопасности эксплуатации воздушных судов (ст. 11.5 КоАП РФ). В Гражданском кодексе РФ (далее – ГК РФ) содержатся нормы об источнике повышенной опасности, к которым относится БАС. Известно, что ГК РФ регулирует и отношения гражданско-правовой ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности.

Завершая данный раздел, необходимо сформулировать предварительные выводы. Думается, что законодательство, регулирующее отношения использования БАС, и сама деятельность правотворческих органов в этой сфере характеризуются следующими чертами: 1) большой долей ведомственного нормотворчества; 2) значительным массивом актов, содержащих юридико-технические нормы; 3) общим и экспериментальным правовым регулированием; 4) не созданием новых нормативных правовых актов уровня закона, специально направленного именно на урегулирование отношений с использованием БАС, а внесением изменений и дополнений в уже существующее воздушное законодательство; 5) нежеланием законодателя вносить изменения и дополнения в специализированные нормативные правовые акты, устанавливающие различные виды юридической ответственности с целью учета особенностей причинения вреда с использованием БАС. Речь идет прежде всего о УК РФ, КоАП РФ и ГК РФ.

Общая характеристика правового регулирования БАС в некоторых зарубежных странах

На основании различных интернет-источников можно сделать вывод, что Сингапур занимает лидирующие позиции по развитию и внедрению БАС в Тихоокеанском регионе. Сингапур относится к странам, в которых был принят специальный кодифицированный акт, регулирующий использование БАС (Закон 2015 г. «О беспилотных летательных аппаратах»¹; Unmanned Aircraft Public Safety and Security). Помимо того, что в Законе определяются основополагающие понятия в сфере БАС, в нем также содержатся нормы, устанавливающие уголовную ответственность за нарушение правил их использования.

Япония стала одной из первых стран, в которой был принят закон, регулирующий использование БАС², а также установлено требование о дистанционном удостоверении для беспилотных летательных аппаратов. Кроме того, закреплены обязанности

субъектов по регистрации всех беспилотников весом свыше 100 граммов. Осознавая потенциальные риски и возможности, связанные с технологией беспилотных летательных аппаратов, Правительство Японии разработало комплексную нормативную базу для обеспечения безопасного и соответствующего закону использования беспилотных летательных аппаратов. Эти правила направлены на защиту населения, обеспечение безопасного использования воздушного пространства и поддержание баланса между инновациями и безопасностью. По мере развития технологий беспилотных летательных аппаратов нормативная база Японии меняется, обеспечивая поддержку более сложных операций, таких как автономные полеты и миссии за пределами прямой видимости (BVLOS).

Лидерство Объединенных Арабских Эмиратов в сфере БАС обусловлено не количеством или качеством нормативных актов, а масштабом и смелостью реализованных проектов, а именно: в период **COVID-19 с применением дронов проводилась дезинфекция улиц, доставлялись вакцины и пробы, осуществлялся контроль за соблюдением законодательства о самоизоляции.**

В США не принимался специальный закон, регулирующий использование БАС. Вместо этого Федеральное управление гражданской авиации (FAA) интегрировало правовые нормы в существующее, хорошо проработанное законодательство о воздушных судах. «Нормативные акты, регламентирующие правила и порядок регистрации, определены Федеральным законом 112-95 ст. 336 (Public Law 112-95, Section 336) для судов некоммерческого предназначения и Воздушным кодексом, ч. 107 (Federal Regulations (14 CFR) part 107) для судов весом менее 55 фунтов (25 кг) коммерческого назначения. Аппараты взлетной массой больше 25 кг проходят усложненную процедуру регистрации» [26]. Кроме того, в 2022 году вступили в силу положения об обязательной удаленной идентификации БАС.

В Межгосударственном объединении – Европейском союзе – основным актом правового регулирования использования БАС являются Правила простого доступа к беспилотным летательным аппаратам (Регламенты (ЕС) 2019/947 и (ЕС) 2019/945)³. Документ включает 309 страниц, в нем регламентируются различные виды отношений с использованием БАС: правила регистрации, обязанности пилота и оператора, юридическая ответственность, безопасность и многие другие вопросы. Как и в других странах, различные режимы использования предусмотрены для БАС с разными весовыми характеристиками.

¹ Air Navigation Act (Chapter 6). Singapore: Government Printer, 2015. URL: <https://www.rcrc-resilience-southeastasia.org/wp-content/uploads/2018/01/2014-Air-Navigation-Act.pdf>

² Japan. Civil Aeronautics Act: Act No. 231 of 1952. URL: japaneselawtranslation.go.jp

³ Easy Access Rules for Unmanned Aircraft Systems: Regulations (EU) 2019/947 and 2019/945. URL: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/easy-access-rules/easy-access-rules-unmanned-aircraft-systems-regulations-eu>

Мы рассмотрели группу стран, в которых использование БАС разрешено при соблюдении процедур государственной регистрации, а до определенного веса – без регистрации. Кроме того, как отмечают исследователи зарубежного законодательства, существуют еще страны, в которых «ввоз, приобретение и эксплуатация БАС/БПЛА для личных и коммерческих нужд полностью запрещены (Армения, Турция, Перу, Вьетнам)», а также «те, в которых использование БПЛА практически никак не регулируется государством (Исландия, Дания)» [55].

Отечественные исследования, не являющиеся сугубо юридическими, но затрагивающие правовые вопросы использования БАС

Проблематика использования беспилотных авиационных систем – это явление комплексное, и под своим углом зрения она исследуется представителями технических наук, социологами, философами [58], юристами, а также специалистами в других отраслях знания. Это обусловлено тем, что помимо технических вопросов существуют нравственные и философские аспекты применения БАС [50; 56], а также проблемы правового регулирования соответствующих общественных отношений.

В частности, исследуются нравственно-этические аспекты безопасности, неприкосновенности частной жизни [46], профессиональной ответственности [61], экологии, уделяется внимание ценностным проблемам [51], также особую озабоченность ученых вызывает нравственная сторона использования искусственного интеллекта [1].

По итогам непосредственного анализа публикаций, посвященных этической стороне вопроса, а также на основе данных обзорной научной статьи А. А. Сазонова и К. В. Штепнера можно сделать выводы, что ввиду того, что БАС – это явление относительно новое, как таковые еще не сформировались основные эτικο-нравственные концепции их применения. Потому исследователи исходят из базовых общечеловеческих начал (таких как гуманизм, справедливость, безопасность, неприкосновенность частной жизни, наличие позитивной ответственности за принимаемые решения при использовании БАС).

Возникает вопрос: что ценного в таких публикациях для ученых-юристов? Прежде всего хочется напомнить читателю о нравственной стороне правовых норм и воплощении в предписаниях в том числе требований морали. Вполне понятно, что мораль и право находятся в состоянии единства, различия, взаимодействия и противоречий. Полностью избежать противоречий права с моралью в принципе невозможно, но еще на стадии принятия нормативного правового акта, обладая необходимыми данными, можно нивелировать названные процессы, сведя их к минимуму.

Так, «специалисты Германии разработали этические нормы для беспилотных транспортных средств, запретив искусственному интеллекту принимать решения, которые могут спасти жизни одних людей, причинив ущерб другим. Они перекликаются с тремя законами робототехники Айзека Азимова и сформулированы следующим образом: материальный вред приоритетнее, чем вред, нанесенный физическому лицу; исключается всякая классификация людей; ответственность за вред несет производитель»¹.

Таким образом, научные работы в области этики и философии, посвященные использованию БАС, могут помочь специалистам в области права при определении самой парадигмы исследований, формировании концепции позитивной и негативной юридической ответственности в сфере применения БАС.

Другую группу исследований в сфере использования БАС составляют труды представителей технических наук, а также тех отраслей научного знания, в которых они применяются. Это могут быть специалисты в области геологических [26], военных [37], сельскохозяйственных [29], экологических [31], экономико-логистических [43] и других наук. Думается, что по мере увеличения сфер жизнедеятельности, для обслуживания которых используются БАС, этот перечень будет только расширяться.

Опять возникает вопрос: какую ценность подобные исследования несут именно для ученых-юристов? Так, многие из обозначенных работ выполнены в том числе при проведении изысканий с использованием БАС. Следовательно, в них содержится информация эксплуатантов о проблемах правового регулирования, что немаловажно для ученых-юристов, поскольку последние не выступают их операторами. В названных работах также указывается и на различные виды БАС, которые не всегда могут охватываться законодательными формулировками. Кроме того, классификации БАС позволяют задуматься и о дифференцированном подходе к регулированию использования их различных видов. В таких работах может содержаться и общая оценка действующего законодательства правового регулирования использования БАС, которая значима тем, что освобождена от профессиональных штампов, свойственных ученым-юристам. В свою очередь, это позволяет посмотреть на действующее законодательство с иных позиций.

Например, С. В. Матюха отмечает, что до настоящего «времени не выработано единых правил и процедур сертификации и стандартизации, а развитию рынка гражданских БПЛА препятствует отсутствие законодательного поля» [43, с. 102]. В коллективной статье подчеркивается, что «правовая база не систематизирована, отсутствуют механизмы реализации, мониторинга и юридической ответственности» [26, с. 79]. С позиции именно удобства пользования предлагается принять специальный

¹ Нингматулин И. Германия придумала три этических правила для беспилотника. URL: <https://ria.ru/world/20180320/1516807246.html>

закон, регулирующий использование БАС. Кроме того, исследователи, не являющиеся юристами, указывают, что отсутствие развитой законодательной базы реально тормозит внедрение БАС в различные отрасли экономики [42, с. 143].

Примечательна в плане использования достижений иных наук коллективная монография ученых-юристов, насчитывающая более четырехсот источников литературы [16], из которых более чем две трети не являются трудами по юридическим наукам, но так или иначе посвящены вопросу использования БАС.

Отечественные исследования уголовно-правовой направленности

Как ни парадоксально, но первыми на правовое регулирование в данной области обратили внимание не ученые-административисты, а специалисты в области наук уголовно-правовой направленности: уголовного права [66], криминологии и уголовного процесса. Так, исследователей прежде всего заинтересовал аспект использования БАС в качестве средства (орудия) или предмета совершения преступления [63], а также вопросы обеспечения безопасности использования БАС уголовно-правовыми средствами [16]. Многие ученые отмечают, что законодатель оказался не готов к такому стремительному развитию беспилотного транспорта, а уголовно-правовые нормы перестали отвечать современным реалиям, отставая от потребностей обеспечения безопасности [67]. При этом необходимо комплексное решение вопроса, включающее реформирование не только уголовного, но и административного и гражданского законодательства.

Не ставя перед собой цели проанализировать все нюансы споров представителей науки уголовного права, отметим, что, как правило, ими предлагается следующий комплекс изменений: дополнить главу УК РФ «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» новыми составами, отражающими особенности беспилотных транспортных средств [34; 41]; установить уголовную ответственность за несанкционированное вмешательство в функционирование беспилотника [62], а также за нарушение правил проектировки, производства, эксплуатации беспилотных транспортных средств [27]; дополнить различные составы преступлений квалифицирующим признаком «использование беспилотных транспортных средств» [32]. При этом отмечается, что данные нормы уголовного права носят бланкетный характер, а следовательно, для их верной реализации воздушное и иное законодательство должно носить предельно ясный и не пробельный характер. В целом поддерживая такой подход к реформированию уголовного права, необходимо отметить, что оно должно происходить одновременно с внесением изменений в КоАП РФ, в котором содержатся смежные составы правонарушений, отличающиеся часто только тяжестью последствий.

Отдельную группу составляют исследования, связывающие проблемы уголовно-правового регулирования использования БАС, оснащенного искусственным интеллектом [30]. Основная проблема, поднимаемая в таких статьях, как правило, сводится к тому, кто и как должен отвечать за действия искусственного интеллекта: субъект, его эксплуатирующий или разработавший. Звучат и весьма смелые предложения о признании в среднесрочной перспективе искусственного интеллекта субъектом права [35], к чему мы относимся очень скептически, как и к увлеченности некоторых ученых европейскими идеями о возможности юридической ответственности искусственного интеллекта [69].

Представителей криминологической науки заинтересовали вопросы пресечения и предупреждения преступлений, совершаемых с использованием БАС [12; 15; 20; 26]. Если оценивать работы криминологов, то они находятся на самом начальном этапе познания данного вида преступлений. Сказывается как недостаточное количество эмпирического материала, так и необходимость привлечения к научным разработкам специалистов в различных отраслях технического и иного (негуманитарного) знания. В частности, преступления, совершаемые с использованием БАС, можно предупреждать и пресекать при помощи различных технических средств, также при разработке самой стратегии предупреждения необходимо учитывать большое число различных неюридических аспектов, например, плотность застройки, особенности рельефа местности и т. д. [2]. При этом подчеркивается, что действующее законодательство не отвечает новым угрозам безопасности и не способно эффективно влиять на профилактику преступлений.

Так, в исследовании А. В. Варданяна и С. В. Андреева отмечается не только важность учета направлений развития беспилотных систем при совершении методов осуществления правоохранительной деятельности, но и обратная сторона правовой реальности, связанная с задействованием соответствующих систем в криминальной активности. Причем в своей работе авторы ссылаются на более чем тысячу подобных известных фактов противоправного использования беспилотных систем в нашем государстве и за рубежом, хотя отдельная статистика правоохранительными органами еще не ведется. Сама проблема рассматривается как исключительно мультидисциплинарная, лишь задействование данных различных наук, по мнению исследователей, поможет выявить закономерности преступной и посткриминальной действительности с применением беспилотных летательных аппаратов, наметить пути разрешения возникающих проблем [15].

Похожая проблематика рассматривается в исследовании Л. Р. Клебанова и С. В. Полубинской, в рамках которого использование средств беспилотного воздушного и наземного транспорта для осуществления преступной деятельности анализируется в одном

ряду с использованием преступниками для подрыва государственной и общественной безопасности компьютерных и сетевых технологий, «боевых» компьютерных вирусов, кибероружия и т. д. [28].

Ученых заинтересовали и вопросы использования БАС при производстве различных следственных действий. При этом разрабатываются не только сугубо процессуальные аспекты [11], но и криминалистические, включающие саму тактику и методику проведения следственных действий с применением БАС [24; 54]. Такие работы преимущественно носят прикладной характер. При этом ученые-процессуалисты сходятся во мнении о том, что нет необходимости вносить изменения в нормы Уголовно-процессуального кодекса РФ, регламентирующие использование научно-технических средств.

Исследования гражданско-правовой направленности

Специалисты в области гражданского права отмечают, что законодатель не уделяет внимания особенностям гражданско-правовой регламентации отношений в сфере применения беспилотных транспортных средств. Особую озабоченность у них вызывает отсутствие норм об ответственности за вред, причиненный при использовании беспилотного транспортного средства [70], особенно если оно оснащено системами искусственного интеллекта. Здесь соединяются две проблемы, требующие правовой регламентации: БАС как объект гражданских прав и использование искусственного интеллекта.

Мы полагаем, что проблема искусственного интеллекта преувеличена, в том числе отсутствуют какие-либо основания для признания его в дальнейшем субъектом права. Можно согласиться с мнением Ю. С. Балалаевой о том, что «искусственный интеллект не может и не должен сегодня быть субъектом права и юридической ответственности» [10]. Более того, ученые, увлеченные европейскими идеями о юридической ответственности и правосубъектности искусственного интеллекта, не принимают во внимание основополагающий постулат: право не создает общественных отношений. Оно их только регулирует, упорядочивает и развивает, иными словами, уже должны существовать «зачатки» будущих правоотношений, а также их предпосылки, в том числе заключающиеся в соответствии планируемых к принятию юридических норм правовой доктрине, господствующей в обществе. Западные же идеи об ответственности искусственного интеллекта чужды нашей доктрине. Авторы данной статьи неоднократно указывали, что механическое заимствование, противоречащее существующей правовой культуре и традициям, порождает явление юридической аномии, которое негативно сказывается на функционировании всей правовой системы общества [36]. Кроме того, на наш взгляд, увлечение обоснованием «правового статуса» сложных технических устройств, управляемых

искусственным интеллектом, в том числе БАС, отвлекает ученых от реальных проблем правового регулирования, а некоторые их работы напоминают не научные статьи, а фантастические рассказы. Так, Т. С. Заплатина пишет: «Статус правосубъектности позволит роботам зарабатывать деньги, платить налоги, предъявлять иски или получать судебные иски, независимо от их создателей» [22].

Думается, что проблема здесь в другом, а именно в определении того, кто должен отвечать за действия компьютерной программы, которая управляет БАС: создатель или эксплуатант, но не в надуманной актуальности «правового статуса искусственного интеллекта» и его возможной юридической ответственности. В связи с вышеизложенным исследователям не следует менять устоявшуюся терминологию, употребляя как в тексте статей, так и в их названиях выражение «правовой статус беспилотных летательных аппаратов» [40]. Придется им напомнить азбучные истины, что «правовой статус, в самом упрощенном виде, представляет собой совокупность прав, обязанностей, законных интересов и юридической ответственности» [39, с. 180] и может быть только у физических и юридических лиц, но не у предмета техники или компьютерной программы.

Анализ различных работ ученых-цивилистов показывает, что они обосновывают необходимость конкретизации некоторых норм ГК РФ. В частности, А. А. Антонов приходит к выводу о том, что следует «дополнить перечень источников повышенной опасности, закрепленных в Гражданском кодексе РФ, новыми объектами, представляющими опасность для окружающих» [8]. Данную идею поддерживают А. О. Ананенко [6], К. А. Амианц [5], а другие ученые, напротив, не видят в этом необходимости, полагая, что норма, определяющая понятие источника повышенной общественной опасности, обладает необходимой степенью абстракции и охватывает в том числе различные виды беспилотных транспортных средств [64]. Кроме того, некоторые авторы полагают, что в настоящее время законодательство не дает оснований для признания БАС источниками повышенной опасности [7]. Представляется, что существующие формулировки статьи 1079 ГК РФ (ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих) в полном объеме охватывают и различные виды БАС. Здесь можно сослаться и на мнение А. А. Мусаткиной, отмечающей, что «увеличение количества норм, закрепляющих ответственность не всегда приводит к улучшению качества правового регулирования» [49, с. 119]. Также подчеркнем, что закон перехода количественных изменений в качественные работает в сфере правового регулирования при наличии различных условий, которые важно учитывать.

Отдельные споры возникают относительно БАС как объектов гражданских прав [52, с. 146] и особенностей их реализации [47, с. 29], вопросов их регистрации, а также конкуренции с нормами Воздушного кодекса.

Работа И. З. Аюшеевой и А. В. Анисимова посвящена выявлению и исследованию правового режима беспилотных транспортных средств как объектов гражданских прав. Авторами предпринимается попытка определить особенности гражданско-правового режима беспилотных транспортных средств, а также установить условия ответственности за ущерб, причиненный в результате их использования. Как отмечено в работе ученых, сам родовый термин «транспортное средство» в отечественном законодательстве является довольно расплывчатым, в связи с чем и более узкая категория «беспилотное транспортное средство» не имеет четких границ. Не совсем понятно: к этой категории следует относить только беспилотный транспорт или сюда также относятся летательные аппараты, колесные роботы, которые начинают использоваться для доставки заказов и т. д.? Что касается вопроса гражданско-правовой ответственности, то, по мнению исследователей, она должна быть достаточно строгой, проблемой здесь является балансирование рисков и выбор справедливых подходов к механизмам распределения ответственности. Проблемой является и поиск необходимого баланса между саморегулированием и определением соответствующего законодательного запрета на совершение тех или иных действий [70].

Думается, что обозначенные спорные вопросы носят частный, а не концептуальный характер и вполне разрешимы современной наукой и практикой в сфере гражданского права.

Отечественные административно-правовые исследования

В данной области труды можно разделить на несколько групп. Во-первых, исследования терминологического характера, где, как правило, анализируются некоторые законодательные формулировки. В частности, работа А. А. Сазанова (как и многие другие) преимущественно посвящена различию понятий БПЛА, БВС (беспилотное воздушное судно), ВС (воздушное судно), а также их определениям, приводимым в различных нормативных правовых актах [55]. Отдельные работы затрагивают проблемы государственной регистрации БАС [19].

Во-вторых, работы обзорной направленности, в которых изучается в целом законодательство в сфере правового регулирования БАС и тенденции его развития, но, как мы отмечали в самом начале статьи, сами термины БАС и/или БПЛА упоминаются более чем в 21 000 правовых документов и проанализировать их все в одной статье в принципе невозможно, на этот объем не хватит даже монографии. Думается, здесь необходима неофициальная систематизация законодательства, регулирующего применение БАС. Следует также отметить, что по проблемам административно-правового регулирования БАС до настоящего времени не вышло ни одной монографии.

Д. А. Полетыкин комплексно рассматривает вопросы международно-правового регулирования использования БАС, выделяя также сами подходы к регламентации, существующие в различных странах. Им изучаются отдельные нормы Воздушного кодекса, а также Федеральных правил использования воздушного пространства. Сравнительно-правовой анализ позволил ему сделать вывод о том, что «с учетом степени урегулированности Российская Федерация относится к группе стран, где предусмотрена эксплуатация беспилотных летательных аппаратов исключительно после процедуры их государственной регистрации» [52, с. 143].

Исследование А. А. Анисимова и Ж. Б. Ивановой примечательно тем, что в нем говорится о чрезмерной зарегламентированности правового регулирования использования БПЛА и обосновывается необходимость установления «общих (рамочных) правил, обязательных для всех правообладателей БПЛА (как частных лиц, так и органов государства)» [7, с. 64]. Мы полагаем, что недопустимо устанавливать одинаковые ограничения для субъектов, использующих БПЛА в частных интересах, и государственных органов, реализующих полномочия по обеспечению различных видов безопасности, пресекающих правонарушения и т. п.

В относительно небольшой по объему, но достаточно емкой по внутреннему содержанию статье В. В. Болговой обосновывается, что в сфере правового регулирования применения БАС существует два пути развития законодательства. В качестве первого автор предлагает принять за основу «режим использования классических авиационных систем, проанализировать его узкие места, препятствующие или сдерживающие масштабное использование беспилотных авиационных систем, и, далее, создавая нормы-исключения, нормы-изъятия, “адаптировать” его к использованию беспилотных авиационных систем. Второй вариант. Воспринимать технологию и объект (беспилотные авиационные системы) как новые явления и создавать для них новый правовой режим, формируя адекватные правила» [13].

Можно согласиться с ее выводом о том, что до настоящего времени нашими правотворческими органами выбор не сделан. Кроме того, скорее всего выбран тупиковый путь. Так, законодатель основной акцент сделал на введение экспериментального правового режима, суть которого заключается не в апробации новых норм, а во временной «блокировке» и неприменении в течение определенного времени ряда положений Воздушного кодекса РФ и Федеральных авиационных правил. Экспериментальный правовой режим – это явление временное, поэтому возникает вопрос: а что дальше? Ответ на него весьма простой: при той форме экспериментального правового режима, которая существует в настоящее время, по его окончании практика остается с теми же нормами, что и были ранее, не адаптированными под особенности использования БАС. Думается, что

цель любого экспериментального правового режима – это апробация новых правовых норм, а не временная блокировка прежних.

На основе анализа действующего отечественного и зарубежного законодательства Л. В. Зарапина и Н. Ю. Белокопытова делают вывод о неэффективности пути правового регулирования, состоящего во внесении изменений в существующие нормативные правовые акты, которые изначально не были рассчитаны на правовое регулирование БАС. Ими, как и другими учеными [60], высказывается мнение о необходимости разработки отдельного нормативного правового акта, включающего общую и особенную части [23].

Большинство исследователей завершают свои научные работы теми или иными рекомендациями, направленными на совершенствование административно-правового регулирования, которые условно можно разделить на две группы. В первую войдут предложения по принятию комплексного нормативного правового акта, а во вторую – по внесению изменений в уже существующие. Так, в коллективной статье предлагается следующее: «Разработать и закрепить в законодательстве систему классификации БВС в зависимости от уровня автономности; расширить применение экспериментального правового режима; предусмотреть положения, касающиеся использования БВС, которые будут зависеть от уровня их автономности» [17, с. 83]. Аналогичные выводы содержатся в работе А. Д. Кузнецова, который также указывает на необходимость разработки «правовых, организационных, технико-документальных основ для организации, наблюдения, идентификации, контроля, запрета и блокировки использования БВС уполномоченными органами» [33, с. 104]. Часто в работах звучат восторженные отзывы об экспериментальных правовых режимах [55], хотя по своей сути, как нами уже отмечалось, это тупиковый путь развития законодательства.

Вместе с тем многие работы носят характер комментариев действующего законодательства без постановок проблем и путей их разрешения [3; 4]. Так, авторами статьи [21] отмечается, что «ранее в предыдущих статьях были рассмотрены правовые аспекты использования беспилотных летательных аппаратов при заготовке древесины и для мониторинга эндогенных пожаров при открытой добыче угля. В настоящей статье речь пойдет о правовых аспектах использования беспилотных воздушных судов (далее – БВС) при проведении аэросъемочных работ». По своей сути это очередной цикл статей, которые можно отнести к комментариям действующего законодательства. Кроме того, на наш взгляд, выделение особенностей правового регулирования отдельных работ с использованием БАС – это во многом надуманная проблема, поскольку все они регламентируются одними и теми же нормативными актами.

Как пишет А. И. Землин, обеспечение эксплуатации беспилотного транспорта требует внедрения

системы управления рисками, решения соответствующих правовых и организационных проблем безопасности его использования. Выявление, дифференциация, мониторинг соответствующих рисков являются необходимыми условиями для разработки научно обоснованной системы правовых мер общей и частной превенции, включающей меры юридической ответственности за соответствующие правонарушения, основанной на категорировании рисков и угроз нарушения обязательных требований [25].

В работе С. В. Швецевой, А. В. Швецова отмечено, что беспилотный летательный аппарат (другие обозначения: БПЛА, беспилотник, дрон), согласно определению, одобренному Международной организацией гражданской авиации (ICAO), – «воздушное судно без пилота, которое полностью дистанционно управляется из другого места (с земли, с борта другого воздушного судна, из космоса) либо запрограммировано и полностью автономно» [68].

Также указанными авторами анализируются вопросы внедрения БАС в современные грузоперевозки. Основным препятствием, по мнению исследователей, здесь является проблема безопасности при движении БАС, для решения которой предлагается разработка новой концепции безопасности движения БАС в городских условиях. Современное российское законодательство препятствует задействованию беспилотников в коммерческих перевозках, рассматриваемые в качестве воздушного средства они могут потребовать от владельца, например, регистрации авиакомпания. Сравнительный анализ применяемых за рубежом подходов предполагает, что, во-первых, все беспилотные средства должны быть разбиты по категориям риска, а во-вторых, при использовании этих средств для коммерческой доставки грузов необходимо первоначально согласовать маршруты, следование по которым причинит наименьший ущерб в случае аварийного падения беспилотника [68].

Остается неразрешенной проблема классификации БАС. Так, А. Д. Кузнецов полагает, что все положения об определении и классификации соответствующих устройств необходимо исключить из подзаконных актов, их следует заменить на бланкетную отсылку к Воздушному кодексу РФ [33].

Исследования зарубежных ученых, посвященные правовому регулированию БАС

Проведение именно компаративистского исследования характеризуется своей непреходящей ценностью. Обнаружение существующего различия в подходах отечественных и зарубежных ученых к проблематике использования беспилотных систем позволит выявить как существующие возможности, так и пробелы и недостатки правового регулирования, которые могут присутствовать в отечественном праве. Как отмечается в различных исследованиях, для совершенствования правового регулирования

применения современных технологий приветствуется использование зарубежного опыта с обязательным учетом имеющейся в нашем государстве национальной специфики [45].

Зарубежные ученые, как и российские авторы, акцентируют внимание на используемой в законодательстве терминологии, пытаясь вывести определение БАС, которое бы охватывало все их разновидности. Так, R. Curran определяет беспилотные авиационные системы как летательные аппараты, которые управляются дистанционно или автономно и не имеют на борту пилота. Исследователь отмечает, что они (БАС) должны рассматриваться системным образом и включают в себя летательные аппараты, системы управления и сопутствующее вспомогательное оборудование [74]. Роль человека-оператора в беспилотных авиационных системах (БАС) варьируется в зависимости от его назначения. Таким образом, как указывает ученый, желательно точно определить различия и сходства между назначением различных аппаратов [73].

Мы изучили работы зарубежных авторов конституционной, административной, уголовно-правовой и гражданско-правовой направленности, касающиеся правового регулирования беспилотных систем. Одной из центральных тем в европейских исследованиях является проблема прав человека, что выступает характерным лейтмотивом работ западных исследователей. Поэтому в сфере конституционного права проблему правового регулирования использования БАС связали с личными правами человека. Так, M. Maniadaki анализирует вопросы соблюдения конфиденциальности при использовании дронов в ликвидации последствий стихийных действий. При этом им активно используется судебная практика Европейского суда по правам человека и Суда Европейского союза [82]. Близка к этой тематике также монография G. Kaug, в которой представлен взгляд на соотношение возникающей при использовании беспилотных систем «массовой слежки» с институтом прав человека [79]. В русле аналогичных тем выполнена работа S. Massa «Подглядывающий город...» [84].

Вопросы соблюдения прав человека исследуются зарубежными учеными с применением методов интервьюирования. Так, проводимые опросы показывают не очень высокий уровень доверия граждан к организациям и учреждениям, использующим БАС [91]. Опрошенные обеспокоены соблюдением таких прав, как неприкосновенность частной жизни и личная безопасность. По мнению зарубежных ученых, ключевыми моментами в правовом регулировании беспилотных систем выступают: минимизация причинения возможного вреда; уважение к правам личности и общества в целом; пробельность законодательства в сфере применения БАС [90]; возможные правонарушения, совершенные с использованием БАС; конфиденциальность (неприкосновенность частной жизни) [91].

Отдельное направление в исследованиях зарубежных ученых составляет концепция умных городов, в которые интегрированы различные беспилотные транспортные системы, в связи с чем авторы вновь обращаются к проблеме защиты персональных данных [83]; права на неприкосновенность частной жизни и т. д. [76].

Беспилотные системы оснащают (могут оснащать) искусственным интеллектом, в связи с чем в исследованиях указывается на необходимость использования этического и ориентированного на человека подхода к ИИ как основы будущих законов в этой сфере, а также на важность учета как юридических, так и этических требований при его внедрении [77]. Здесь сразу бы хотелось отметить, что западные идеи о признании ИИ субъектом права чужды как нашей правовой доктрине, так и традиционным ценностям российского общества. Более того, в настоящее время не существует даже предпосылок для возникновения и функционирования общественных отношений, субъектом, а не предметом которых являлся бы ИИ.

Как мы уже указывали, ИИ может выступать составной частью БАС, поэтому проблемы этики в развитии беспилотных систем часто в зарубежных исследованиях сопряжены с вопросами права. Особое внимание при этом уделяется этическим принципам применения БАС и искусственного интеллекта [78]. Ученых интересует так называемая «проблема вагонетки». Как должен поступить ИИ, управляющий БАС при дилемме выбора: сбить двоих или изменить траекторию и сбить одного человека. Для зарубежных ученых вопрос остается открытым, но с нашей позиции – должен сработать механизм самоуничтожения БАС. Философию и этику физики, извечно спорившие с лириками, часто обвиняют в отсутствии практичности как таковой, но в данной ситуации мы видим, как этические принципы находят свое применение. Во многих работах зарубежных ученых поднимается проблема соотношения этики и морали с правом [88]. Так, отмечается, что взаимодействие человека и машины бросает вызов философским основам человеческого существования и этическим нормам. Помимо технических проблем, связанных с обеспечением этичного поведения в сфере искусственного интеллекта и робототехники, возникают моральные вопросы о целесообразности замены человеческих функций и человеческого разума такими технологиями. Например, важной моральной и юридической проблемой являются вопросы о том, следует ли использовать такие технологии для прекращения человеческой жизни, кто в результате несет ответственность за неправомерные или вредоносные действия, совершаемые искусственным интеллектом и робототехникой [90].

Некоторые работы зарубежных ученых, как и труды российских исследователей, посвящены обзорам нормативных правовых актов, регулирующих БАС. Так, C. S. Onunta представлен обзор нормативно-

правовой базы, регулирующей беспилотные летательные системы в Великобритании, в отношении каждой из беспилотных летательных систем. Кроме того, им рассматривается управление рисками, в том числе охватывающими безопасность и кибербезопасность. Автор критикует существующие нормативные правовые акты и отмечает, что они не обеспечивают права и свободы личности [86]. Как уже указывалось, акцент на права и свободы человека и гражданина делается во многих зарубежных работах.

Как и отечественные ученые, зарубежные авторы исследуют БАС во взаимосвязи с преступлениями, в которых он может быть использован в качестве орудия или средства его совершения: нарушения неприкосновенности частной жизни; террористический акт; убийство и др. [75]. С другой стороны, сами БПЛА могут выступать в качестве предмета преступления [72]. Любое техническое новшество открывает новые возможности не только для общества и созидания, но и для преступников. Так, с помощью дронов стал происходить сбор доказательств [81; 87].

Однако, с позиции зарубежных авторов, здесь также не всё однозначно. Так, например, в литературе рассматривается проблематика полученных беспилотными системами видео в качестве доказательств, на опыте задержания мигрантов отмечается, в частности, что с помощью таких записей защита представляла обвиняемых через призму уязвимости, а обвинение – через призму незаконности. При этом подчеркивается, что психологические интерпретации кадров, снятых дронами, по-разному влияют на формирование образа личности и на юридические решения, касающиеся статуса и прав лиц, перемещенных через границы [80].

Об использовании беспилотников в качестве оружия нападения на море пишет P. R. A. Yoga [93]; близка к соответствующей тематике посвященная защите морских платформ работа Q. Wang [92]. Как пишет A. Basiri, в международном праве нет конкретной статьи или положения, запрещающего или ограничивающего производство и разработку такого вооружения. Однако маловероятно, что использование современного дистанционного/роботизированного вооружения будет законным или не будет нарушать принципы гуманитарного права [71].

Что касается «мирного» использования беспилотного транспорта, то, например, в работе P. Naveen отмечено, что в условиях распространения летающего такси необходимо будет создать нормативно-правовую базу, устанавливающую стандарты их эксплуатации, включая требования к безопасности, квалификации пилотов, а также процедурам технического обслуживания и проверки, а в последующем собирать и анализировать данные о полетах дронов-такси, чтобы контролировать их работу и выявлять проблемы, связанные с безопасностью [85].

Изучение зарубежного опыта использования беспилотных технологий показывает во многом наличие одинаковых проблем правового регулирования. Однако зарубежными исследователями пропорционально больше внимания уделяется проблематике защиты прав человека при использовании беспилотных систем, а в вопросе юридической ответственности они отдают приоритет ее гражданско-правовой составляющей.

Вероятно, мы переживаем своеобразный пик развития как соответствующих беспилотных систем, так и юридических исследований, посвященных регулированию их применения. Обзор научных работ, в которых рассматривается проблематика использования беспилотных систем, свидетельствует о бурном росте их числа в последние годы, при анализе направленности зарубежных исследований мы старались использовать именно работы последних лет.

Нетрудно заменить, однако, что названные исследования преимущественно были посвящены отдельным узким вопросам применения беспилотных технологий. Такие работы часто либо носят исключительно утилитарный и прикладной характер, либо, напротив, смешивают вопросы правоприменения с проблемами этики и философии. При этом на практике наличествует необходимость проведения исследований, посвященных юридической сущности соответствующего явления в целом, тех принципиальных оснований, с которыми юриспруденция могла бы подходить к самой проблеме внедрения беспилотных систем в хозяйственную практику, появления новых устройств и механизмов их взаимодействия между собой и с человеком в будущем.

Проведенный обзор показал существование определенных отличий между отечественными и зарубежными подходами к исследованию правового регулирования беспилотных систем, но соответствующие проблемы не являются непреодолимыми. Они обусловлены всей предшествующей историей развития правовых систем, воспроизводят подходы, сложившиеся ранее.

Так, внимание зарубежных авторов часто привлекает проблематика соблюдения прав человека и охрана конфиденциальности при использовании беспилотников, уделяется внимание соотношению этики и права при выстраивании соответствующего правового регулирования, а что касается более узких вопросов – проблеме компенсации ущерба при морском столкновении беспилотных систем.

В свою очередь, отечественные специалисты пропорционально более значительное внимание уделяют проблематике юридической ответственности в отношениях, осложненных использованием беспилотных систем, вопросам задействования беспилотников при криминалистическом расследовании преступлений.

Ученые в других странах в большей степени затрагивают иные проблемы. Следует отметить, что затрудняют анализ зарубежных правовых научных исследований различия в законодательстве и, шире, в содержании компонентов правовой системы государств. Стремясь выйти на прикладной уровень, а не ограничиваться лишь теоретическим обобщением, правоведы вынуждены отталкиваться от правовых норм, функционирующих в конкретном государстве. Национальная ориентированность юридических исследований усиливается применительно к беспилотным системам в связи с тем, что законодательство об их использовании только начинает формироваться.

Заключение

Отечественные исследователи анализируют нравственные, психологические и юридические проблемы установления мер ответственности за вред, причиненный беспилотным транспортным средством, пытаются оценить препятствия, которые возникают при конструировании соответствующих запретов в рамках административного или уголовного законодательства.

Исследования, направленные на совершенствование правового регулирования использования БАС, ведутся представителями наук административного, гражданского, уголовного и уголовно-процессуального права, а также криминологами и криминалистами. При этом сказывается отсутствие единой научно обоснованной концепции правового регулирования в данной области общественных отношений и сформированной государственно-правовой политики.

Существующее действующее административное (включая воздушное) законодательство и уголовное законодательство не адаптированы под новые виды социальных связей с использованием БАС, что отмечается практически всеми авторами. Пути выхода из сложившейся ситуации большинство ученых видят в принятии специального нормативного правового акта, а не во внесении бесконечных изменений в уже существующие, а также в формулировании ряда новых норм в УК РФ и КоАП РФ. Кроме того, мы полагаем, что экспериментальное правовое регулирование использования БАС в том виде, в котором оно существует сейчас, – это тупиковый путь его развития, так как при его реализации не апробируются новые нормы, а просто временно не применяется ряд существующих правовых норм.

Изучение зарубежного опыта исследования проблем правового регулирования беспилотных авиационных систем демонстрирует во многом наличие одинаковых проблем. Однако зарубежными учеными пропорционально больше внимания уделяется проблематике защиты прав человека при использовании БАС, а в вопросе юридической ответственности они отдают приоритет ее гражданско-правовой составляющей.

Законодательство, регулирующее отношения использования БАС, и сама деятельность правотворческих органов в этой сфере характеризуются следующими чертами: большой долей ведомственного нормотворчества; значительным массивом актов, содержащих юридико-технические нормы; общим и экспериментальным правовым регулированием; не созданием новых нормативных правовых актов уровня закона, специально направленного именно на регулирование отношений с использованием БАС, а внесением изменений и дополнений в уже существующее воздушное законодательство.

Библиографический список

1. *Абрамова А. В., Игнатьев А. Г., Панова М. С.* Этика в области искусственного интеллекта – от дискуссии к научному обоснованию и практическому применению: аналитический доклад // XIII Конвент Российской ассоциации международных исследований. М., 2021. С. 26–42.
2. *Александрова Е. Г.* Предупреждение преступлений, совершаемых с использованием беспилотных летательных аппаратов // Вестник Российского нового университета. Серия «Человек и общество». 2021. № 1. С. 165–170. DOI 10.25586/RNU.V9276.21.01.P.165
3. *Алексахина С. А., Кузичев В. В., Алексехин С. А.* Правовые аспекты использования беспилотных летательных аппаратов в России // Управление общественными и экономическими системами. 2025. № 2(42). С. 52–57.
4. *Альбинов И. Р.* Правовое регулирование применения беспилотных летательных аппаратов в воздушном пространстве // Транспортное право и безопасность. 2024. № 2 (50). С. 52–57.
5. *Амиянц К. А., Саркисянц Г. Г.* Юридическая ответственность при использовании беспилотных транспортных средств // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2024. № 12-1 (99). С. 22–26. DOI 10.24412/2500-1000-2024-12-1-22-26
6. *Ананенко А. О.* Юридическая ответственность в области использования беспилотных транспортных средств // Вестник Университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА). 2021. № 6. С. 30–36. DOI 10.17803/2311-5998.2021.82.6.155-161
7. *Анисимов А. П., Иванова Ж. Б.* Правовое регулирование использования беспилотных воздушных судов (квадрокоптеров): дискуссионные вопросы // Вестник Института законодательства Республики Казахстан. 2017. № 4 (49). С. 64–70.
8. *Антонов А. А.* Беспилотные транспортные средства как источники повышенной опасности // Транспортное право. 2021. № 4. С. 7–10.
9. *Афанасьевская А. В.* Правовой статус искусственного интеллекта // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2021. № 4 (141). С. 88–92. DOI 10.24412/2227-7315-2021-4-88-92

10. Балаева Ю. С. Проблема определения субъектов юридической ответственности за вред, причиненный искусственным интеллектом: анализ путей решения // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2023. № 3. С. 10–19.
11. Бегалиев Е. Н. О перспективах применения беспилотных летательных аппаратов в ходе производства отдельных следственных действий // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. 2019. № 2 (89). С. 163–172.
12. Бимбинов А. А. Криминальные угрозы транспортной среды «умного города» // Юридическая наука и практика. 2020. № 3 (51). С. 94–99. DOI 10.36511/2078-5356-2020-3-94-99
13. Болгова В. В. К вопросу о роли экспериментального правового режима в формировании системы правового регулирования беспилотных авиационных систем // Правовая культура. 2025. № 3 (62). С. 117–118.
14. Быков А. И. Сравнительно-правовой анализ зарубежного законодательства, регулирующего ввоз и реализацию беспилотных летательных аппаратов // Вестник Самарского юридического института. 2018. № 4. С. 14–19.
15. Варданыан А. В., Андреев А. С. Беспилотные летательные аппараты как сегмент цифровых технологий в преступной и посткриминальной действительности // Всероссийский криминологический журнал. 2018. Т. 12, № 6. С. 785–794. DOI 10.17150/2500-4255.2018.12(6).785-794
16. Вискнин И. И., Коробеев А. И., Маликов С. В., Чучаев А. И. Уголовно-правовое обеспечение безопасности беспилотных воздушных транспортных средств. М.: Ин-т государства и права РАН, 2023. 272 с.
17. Владимиров И. А., Гиззатуллин Р. Х., Иксанов Р. А. Правовое регулирование использования беспилотных воздушных судов в сельском хозяйстве // Информационное общество. 2025. № 3. С. 78–87.
18. Грищенко Г. А. Правовое регулирование беспилотных летательных аппаратов: российский подход и мировая практика // Вестник Университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА). 2019. № 12. С. 129–136. DOI 10.17803/2311-5998.2019.64.12.129-136
19. Громова Е. А. Правовые аспекты регистрации и использования беспилотных летательных аппаратов // Право и экономика. 2019. № 7. С. 56–60.
20. Демьянович М. А. Использование беспилотных летательных аппаратов в преступных целях: методы противодействия и борьбы // Правопорядок: история, теория, практика. 2019. № 2 (21). С. 108–112.
21. Ерин В. В., Рада А. О., Кузнецов А. Д. Правовые аспекты выполнения аэросъемочных работ с помощью беспилотных воздушных судов // Аграрное и земельное право. 2019. № 12 (180). С. 187–189.
22. Заплатина Т. С. Нормы и правовая доктрина юридической ответственности роботов и искусственного интеллекта // Вестник Российского нового университета. Серия: Человек и общество. 2019. № 3. С. 128–133. DOI 10.25586/RNU.V9276.19.03.P.
23. Заранина Л. В., Белокопытова Н. Ю. Правовое регулирование полетов беспилотных летательных аппаратов: перспективы, новации, проблемы // Юридический вестник Кубанского государственного университета. 2021. № 4. С. 34–41.
24. Звягин И. С. Применение беспилотных летательных аппаратов для обеспечения криминалистических задач // Вестник Воронежского института МВД России. 2025. № 2. С. 189–193.
25. Землин А. И., Матвеева Е. В., Гоц Е. В. Управление рисками безопасного использования высокоавтоматизированных транспортных средств в мегаполисе: системно-правовой анализ // Мир транспорта. 2023. Т. 21, № 3 (106). С. 115–122. DOI 10.30932/1992-3252-2023-21-3-11
26. Иванова Ю. Н., Иванов К. С., Бондарева М. К. и др. Применение беспилотных летательных аппаратов при геологоразведочных и поисково-оценочных работах // Исследование Земли из космоса. 2021. № 1. С. 78–88.
27. Каух П. В., Шишкин Н. Д., Дидковский Е. В. Проблемы правового регулирования беспилотных транспортных средств в уголовном праве // Colloquium-journal. 2019. № 13-13 (37). С. 8–10.
28. Клебанов Л. Р., Полубинская С. В. Компьютерные технологии в совершении преступлений диверсионной и террористической направленности // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Юридические науки. 2020. Т. 24, № 3. С. 717–734. DOI 10.22363/2313-2337-2020-24-3-717-734
29. Корнилов Т. В. Беспилотные авиационные системы в сельском хозяйстве // Защита и карантин растений. 2024. № 2. С. 11–18.
30. Коробеев А. И., Чучаев А. И. Беспилотные транспортные средства, оснащенные системами искусственного интеллекта: проблемы правового регулирования // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2018. № 3. С. 117–132. DOI 10.24866/1813-3274/2018-3/117-132
31. Коршунов Н. А., Савченкова В. А., Перминов А. В., Конюшенков М. Е. Перспективы применения беспилотных авиационных систем в лесном комплексе // Лесохозяйственная информация. 2022. № 2. С. 34–46. DOI 10.24419/LNI.2304-3083.2022.2.03
32. Кочои С. М. Уголовно-правовые риски использования беспилотных транспортных средств // Актуальные проблемы российского права. 2021. Т. 16, № 7. С. 125–135.
33. Кузнецов А. Д. Регулирование использования беспилотных воздушных судов // Информационное общество. 2024. № 3. С. 98–106.
34. Куфлева В. Н., Соболев Д. В., Фирсов В. В. Проблемные аспекты квалификации преступлений с использованием беспилотного транспортного средства // Человек: преступление и наказание. 2019. Т. 27(1–4), № 3. С. 335–342. DOI 10.33463/1999-9917.2019.27(1-4).3.335-342.
35. Лаптев В. А. Понятие искусственного интеллекта и юридическая ответственность за его

работу // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2019. № 2. С. 79–102. DOI 10.17-323/2072-8166.2019.2.79.102

36. *Липинский Д. А., Малько А. В., Иванов А. А., Маркунин Р. С.* Основы теории юридической аномии / под ред. Д. А. Липинского. М.: РИОР, 2025. 140 с.

37. *Макаренко С. И.* Противодействие беспилотным летательным аппаратам. СПб.: Научное издание, 2020. 204 с.

38. *Макухин В. А.* Правовое регулирование правового статуса беспилотных летательных аппаратов // Научный вестник Крыма. 2017. № 1. С. 1–6.

39. *Малько А. В., Липинский Д. А., Мусаткина А. А. и др.* Теория государства и права / под ред. А. В. Малько. М.: КноРус, 2017. 400 с.

40. *Марухин А. А.* Законодательное регулирование правового статуса беспилотных летательных аппаратов // Научный вестник Крыма. 2017. № 1 (6). С. 1–6.

41. *Маслакова Е. А., Приходько Н. Ю.* Уголовно-правовая регламентация неправомерного использования беспилотных летательных аппаратов (беспилотных воздушных судов) как потенциальной угрозы транспортной безопасности в национальном и зарубежном законодательстве // Российский следователь. 2020. № 6. С. 67–71.

42. *Матюха С. В.* Беспилотные авиационные системы в грузоперевозках // Транспортное дело России. 2022. № 1. С. 142–145. DOI 10.52375/20728689_2022_1_141

43. *Матюха С. В.* Беспилотные авиационные системы в региональных перевозках // Транспортное дело России. 2021. № 1. С. 100–102.

44. *Медяков Т. С.* Особенности административно-правового регулирования использования беспилотных летательных аппаратов в России и зарубежных странах // Административная деятельность правоохранительных органов России и зарубежных стран: сб. материалов Всерос. науч.-практ. сем. Рязань, 2017. С. 190–198.

45. *Михайлов М. А., Кокодей Т. А.* Риски злонамеренного использования искусственного интеллекта и возможности их минимизации // Всероссийский криминологический журнал. 2023. Т. 17, № 5. С. 452–461. DOI 10.17150/2500-4255.2023.17(5).452-461

46. *Москвин Д. Е.* Этические аспекты использования БПЛА в современном мире // Наука. Техника. Человек: исторические, мировоззренческие и методологические проблемы: сб. науч. ст. М.: ИД Академии Жуковского, 2024. Вып. 13. С. 230–235.

47. *Мотасова Д. Д.* Гражданско-правовое регулирование использования беспилотных летательных аппаратов в российском и зарубежном законодательстве // Аграрное и земельное право. 2017. № 11. С. 27–31.

48. *Мотасова Д. Д.* Международно-правовое регулирование использования беспилотных летательных аппаратов // Транспортное право и безопасность. 2019. № 1. С. 116–128.

49. *Мусаткина А. А.* О юридической ответственности в сфере применения БПЛА // Правовая культура. 2025. № 3 (62). С. 119–121.

50. *Набатчиков А. М., Бурлак Е. А.* Этические вопросы использования беспилотных летательных аппаратов в гражданской сфере // Искусственный интеллект: философия, методология, инновации: сб. тр. IX Всерос. конф. студентов, аспирантов и молодых ученых (г. Москва, 10–11 декабря 2015 г.) / под общ. ред. Е. А. Никитиной. М.: МИРЭА, 2015. С. 190–195.

51. *Олейников Ю. А.* Роль ценностей в формировании профессиональной идентичности операторов беспилотных летательных аппаратов МЧС России // Пожарная и аварийная безопасность. 2024. № 4 (35). С. 135–141.

52. *Полетыкин Д. А.* Правовое регулирование использования беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации // Юридическая наука. 2023. № 9. С. 143–152.

53. *Попрядухина И. В.* Актуальные вопросы правового регулирования беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) в Российской Федерации // Cifra. Право. 2025. № 3 (7). С. 1–5. DOI 10.60797/LAW.2025.7.5

54. *Рывкин С. Ю.* Инновационные аспекты и тенденции тактики производства осмотров с использованием беспилотных авиационных средств // Современный ученый. 2019. № 6. С. 269–279.

55. *Сазанова А. А.* Сравнительный анализ российского и зарубежного опыта государственного регулирования беспилотных авиационных систем // Мир новой экономики. 2022. Т. 16, № 4. С. 79–87. DOI 10.26794/2220-6469-2022-16-4-79-87

56. *Сазонов А. А., Штепнер К. В.* Этические аспекты внедрения гражданских беспилотных летательных аппаратов: систематический обзор // Вестник Томского государственного университета. 2024. № 502. С. 76–83. DOI 10.17223/15617793/502/8

57. *Синьков И. А.* О некоторых вопросах административно-правового регулирования беспилотных летательных аппаратов // Законность и правопорядок. 2021. № 2 (30). С. 20–23.

58. *Соколова М. Е.* БПЛА: технология, этика, право // Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература. Серия 3: Философия. 2020. № 4. С. 85–93.

59. *Соленов А. М.* Правовое регулирование применения беспилотных летательных аппаратов // Наукосфера. 2021. № 5-2. С. 242–245.

60. *Степанян А. Ж.* Проблемы регулирования беспилотных транспортных средств // Вестник Университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА). 2019. № 4. С. 169–174. DOI 10.17803/2311-5998.2019.56.4.169-174

61. *Томильцева Д. А., Железнов А. А.* Неизбежный третий: этико-политические аспекты взаимодействия с искусственными агентами // Полития. 2020. № 4 (99). С. 90–107. DOI 10.30570/2078-5089-2020-99-4-90-107

62. Трофимов В. Е. Беспилотные транспортные средства как потенциальный предмет уголовных правоотношений // Управление деятельностью по обеспечению дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2020. № 1(3). С. 422–430.
63. Фомин М. С. Актуальные проблемы уголовно-правовой регламентации противоправного использования беспилотных мобильных средств // Актуальные проблемы российского права. 2018. № 1(86). С. 103–110.
64. Цветкова Е. С. Виды источников повышенной опасности в аспекте развития новых технологий // Вопросы российской юстиции. 2019. № 1. С. 385–401.
65. Чучаев А. И., Маликов С. В. Механизм дорожно-транспортного происшествия с участием беспилотника: постановка проблемы // Актуальные проблемы российского права. 2020. Т. 15, № 6. С. 160–168. DOI 10.17803/1994-1471.2020.115.6.160-168
66. Чучаев А. И., Маликов С. В. Нравственные и правовые аспекты ответственности за причинение вреда беспилотными транспортными средствами // Транспортное право. 2022. № 3. С. 16–20.
67. Коробеев А. И., Чучаев А. И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности // Lex Russica. 2019. № 2. С. 9–28. DOI 10.17803/1729-5920.2019.147.2.009-028
68. Швецова С. В., Швецов А. В. Анализ безопасности при перевозке грузов беспилотными летательными аппаратами // Мир транспорта. 2019. Т. 17, № 5 (84). С. 286–297. DOI 10.30932/1992-3252-2019-17-5-286-297
69. Щербак М. Г. Проблемы правового регулирования трансформации правового статуса искусственного интеллекта // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2019. Т. 5 (71), № 3. С. 73–81.
70. Ayusheeva I. Z., Anisimov A. V. Civil Liability for Damages Caused by Unmanned Vehicles in Russian and Foreign Law // Kutafin Law Review. 2024. Vol. 11. No. 2. Pp. 222–245.
71. Basiri A., Babaee M., Tavakoli T. A., Reza M. Analyzing the Legal Dimensions of Unmanned Combat Aerial Vehicle in the International Law // Journal of Politics and Law. 2016. Vol. 9. No. 10. Pp. 1–11. DOI 10.5539/jpl.v9n10p1
72. Brown A., Johnson S. D., Tuptuk N. A Scoping Study: Crime and Connected and Autonomous Vehicles // Crime Science. 2025. Vol. 14. Pp. 2–18. DOI 10.1186/s40163-025-00245-x
73. Cumings M. An Operator Function Taxonomy for Unmanned Aerial Vehicle Missions // Proceedings of the 12th International Command and Control Research and Technology Symposium (ICCRTS): Adapting C2 to the 21st Century. Newport, RI, USA, 2007. Track 4: Cognitive and Social Issues. URL: <http://www.dodccrp.org>.
74. Curran R. Development of a Safety Assessment Methodology for the Risk of Collision of an Unmanned Aircraft System with the Ground // SAE Technical Paper Series. 2011. No. 2011-01-2684. Pp. 12–18. DOI 10.4271/2011-01-2684
75. Di Pietro R. Leveraging Jamming to Help Drones Complete Their Mission // IEEE Access. 2020. Vol. 8. Pp. 2311–2325. DOI 10.1109/ACCESS.2019.2963105.
76. Franco Escobar S. E. Reptes en el disseny i la implementació de ciutats intel·ligents sostenibles, accessibles i inclusives // Revista Catalana de Dret Públic. 2025. No. 70. Pp. 113–132. DOI 10.58992/rcdp.i70.2025.4113
77. Harasimiuk D., Braun T. Regulating Artificial Intelligence: Binary Ethics and the Law. 1st ed. London: Routledge, 2021. 248 p. DOI 10.4324/9781003134725.
78. Hossin M. A., Yin S., Dan R. et al. Integrating Artificial Intelligence in Unmanned Vehicles: Navigating Uncertainties, Risks, and the Path Forward for the Fourth Industrial Revolution // Humanities and Social Sciences Communications. 2025. Vol. 12. Pp. 312–326. DOI 10.1057/s41599-025-04554-z
79. Kaur G. Mass Surveillance and Human Rights: A Techno Legal Approach. New York: Nova Science Publishers, 2025. 195 p. DOI 10.52305/OPIF0534
80. Kordoni A., Levine M., Bennaceur A., Gavidia-Calderon C., Nuseibeh B. Intersecting Social Identity and Drone Use in Humanitarian Contexts: Psychological Insights for Legal Decisions and Responsible Innovation // Journal of Responsible Technology. 2025. Vol. 23. Article 100129. DOI 10.1016/j.jrt.2025.100129
81. Lee D. Drone Forensics Redefined: Integrating Live, Digital, and Non-Digital Evidence Acquisition Systems // Forensic Science International: Synergy. 2025. Vol. 11. Article 100635. DOI 10.1016/j.fsisyn.2025.100635
82. Maniadaki M. Use of Drones in Disasters in the European Union: Privacy Issues and Lessons Learned from the COVID-19 Pandemic and Mass Surveillance Jurisprudence of the ECtHR and the CJEU // Laws. 2025. Vol. 14. No. 2. P. 27. DOI 10.3390/laws14020027
83. Mansoor S. I. AI and the Rule of Law in Urban Security: Upholding Police Accountability in Smart Cities // AI Driven Policing and Urban Security in Smart Cities. IGI Global, 2025. Ch. 3. Pp. 55–80. DOI 10.4018/979-8-3373-0245-4.ch003
84. Massa S. Peeping Town: Drone Surveillance and the Exclusionary Rule in Long Lake Township v. Maxon // Northwestern University Law Review. 2025. Vol. 119. No. 4. Pp. 1103–1133.
85. Naveen P. Unlocking the Potential: How Flying Taxis Will Shape the Future of Transportation // Sustainability. 2024. Vol. 16. No. 24. Article 10737. DOI 10.3390/su162410737
86. Onunta C. S. Policy and Compliance: Regulatory Perspective for Autonomous Aerial and Surface Operations // Advanced Sciences and Technologies for Security Applications. Cham: Springer, 2026. Pp. 179–198. DOI 10.1007/978-3-031-57991-9_9
87. Stolzenberg L. Crime Science: Modern Technologies to Combat Crime. New York: Routledge, 2025. 137 p. DOI 10.4324/9781003558491

88. Taddeo M. The Ethics of Artificial Intelligence in Defence. Oxford: Oxford University Press, 2024. 320 p.
89. Ülgen O. The Ethical Implications of Developing and Using Artificial Intelligence and Robotics in the Civilian and Military Spheres // *AI & Society: Journal of Knowledge, Culture and Communication*. 2017. Vol. 33. No. 4. P. 567–581. DOI 10.1007/s00146-017-0731-6
90. Wang N., Christen M., Hunt M. Ethical Considerations Associated with “Humanitarian Drones”: A Scoping Literature Review // *Science and Engineering Ethics*. 2021. Vol. 27. No. 4. Article 51. DOI 10.1007/s11948-021-00328-3
91. Wang N., Mutzner N., Blanchet K. We Need Time...: An Expert Survey on Societal Acceptance of Urban Drones // *Science and Public Policy*. 2025. Vol. 52. No. 3. Pp. 356–374. DOI 10.1093/scipol/scae078
92. Wang Q. Maritime Law Enforcement Concerning Offshore Energy Platforms: Navigating International Law Constraints and Challenges // *Marine Policy*. 2024. Vol. 170. Article 106370. DOI 10.1016/j.marpol.2024.106370
93. Yoga P. R. A. The Law of Perfidy and Ruses of War at Sea // *Journal of Conflict and Security Law*. 2024. Vol. 29. Issue 3. Pp. 375–390. DOI 10.1093/jcsl/krae012

References

1. Abramova A. V., Ignatyev A. G., Panova M. S. Etika v oblasti iskusstvennogo intellekta — ot diskussii k nauchnomu obosnovaniyu i prakticheskomu primeneniyu: analiticheskiy doklad [Ethics in the Field of Artificial Intelligence: From Discussion to Scientific Justification and Practical Application: An Analytical Report]. *XIII Konvent Rossiyskoy assotsiatsii mezhdunarodnykh issledovaniy* [XIII Convention of the Russian Association for International Studies]. Moscow, 2021. Pp. 26–42. (In Russ.)
2. Aleksandrova E. G. Preduprezhdenie prestupleniy, sovershaemykh s ispol'zovaniem bespilotnykh letatel'nykh apparatov [Preventing Crimes Committed with the Use of Unmanned Aerial Vehicles]. *Vestnik Rossiyskogo novogo universiteta. Seriya «Chelovek i obshchestvo»* — Bulletin of the Russian New University. Series "Man and Society". 2021. Issue 1. Pp. 165–170. DOI 10.25586/RNU.V9276.21.01.P.165 (In Russ.)
3. Aleksakhina S. A., Kuzichev V. V., Aleksakhin S. A. Pravovye aspekty ispol'zovaniya bespilotnykh letatel'nykh apparatov v Rossii [Legal Aspects of the Use of Unmanned Aerial Vehicles in Russia]. *Upravlenie obshchestvennymi i ekonomicheskimi sistemami* — Management of Public and Economic Systems. 2025. Issue 2(42). Pp. 52–57. (In Russ.)
4. Al'bikov I. R. Administrativno-pravovoe regulirovanie transportnykh otnosheniy [Administrative and Legal Regulation of Transport Relations]. *Transportnoe pravo i bezopasnost'* — Transport Law and Safety. 2024. Issue 2. Pp. 52–57. (In Russ.)
5. Amiyants K. A. Yuridicheskaya otvetstvennost' pri ispol'zovanii bespilotnykh transportnykh sredstv [Legal Liability for the Use of Unmanned Vehicles]. *Mezhdunarodnyy zhurnal gumanitarnykh i estestvennykh nauk* — International Journal of Humanities and Natural Sciences. 2024. Issue 12. Pp. 22–26. DOI: 10.24412/2500-1000-2024-12-1-22-26 (In Russ.)
6. Ananenko A. O. Yuridicheskaya otvetstvennost' v oblasti bespilotnykh transportnykh sredstv [Unmanned Vehicle Use: Legal Responsibility]. *Courier of Kutafin Moscow State Law University (MSAL)*. 2021. Issue 6. Pp. 30–36. DOI 10.17803/2311-5998.2021.82.6.155-161 (In Russ.)
7. Anisimov A. P., Ivanova Zh. B. Pravovoe regulirovanie ispol'zovaniya bespilotnykh vozдушnykh sudov: diskussionnye voprosy [Legal Regulation of Unmanned Aircraft Use: Debated Issues]. *Vestnik Instituta zakonodatel'stva i pravovoy informatsii Respubliki Kazakhstan* — Bulletin of the Institute of Legislation and Legal Information of the Republic of Kazakhstan. 2017. Issue 4. Pp. 64–70. (In Russ.)
8. Antonov A. A. *Bespilotnye transportnye sredstva kak istochniki povyshennoy opasnosti* [Unmanned Vehicles as Sources of Increased Danger]. *Transportnoe pravo* — Transport Law. 2021. Issue 4. Pp. 7–10. (In Russ.)
9. Afanas'yevskaya A. V. Pravovoy status iskusstvennogo intellekta [Legal Status of Artificial Intelligence]. *Vestnik Saratovskoy gosudarstvennoy yuridicheskoy akademii* — Bulletin of Saratov State Law Academy. 2021. Issue 4. Pp. 88–92. DOI 10.24412/2227-7315-2021-4-88-92 (In Russ.)
10. Balaeva Yu. S. Problema opredeleniya sub'yektov yuridicheskoy otvetstvennosti za vred, prichinennyy iskusstvennym intellektom: analiz putej resheniya [The Issue of determining the Subjects of Legal Liability for Harm Caused by Artificial Intelligence: Analysis of Solutions]. *Vestnik of the St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia*. 2023. Issue 3. Pp. 10–19. (In Russ.)
11. Begaliyev E. N. O perspektivakh primeneniya bespilotnykh letatel'nykh apparatov v khode proizvodstva otdel'nykh sledstvennykh deystviy [On the Prospects of Using Unmanned Aerial Vehicles in Conducting Certain Investigative Actions]. *Vestnik Vostochno-Sibirskogo instituta MVD Rossii* — Bulletin of the East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2019. Issue 2. Pp. 163–172. (In Russ.)
12. Bimbinov A. A. Kriminal'nye ugrozy transportnoy sredy umnogo goroda [Criminal Threats to the “Smart City” Transport Environment]. *Legal Science and Practice. Journal of Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia*. 2020. Issue 3. Pp. 94–99. DOI 10.36511/2078-5356-2020-3-94-99 (In Russ.)
13. Bolgova V. V. K voprosu o roli eksperimental'nogo pravovogo rezhima v formirovanii sistemy pravovogo regulirovaniya bespilotnykh aviatsionnykh sistem [On the Role of the Experimental Legal Regime in Shaping the System of Legal Regulation of Unmanned Aircraft Systems]. *Pravovaya kul'tura* — Legal Culture. 2025. Issue 3. Pp. 117–118. (In Russ.)

14. Bykov A. I. Sravnitel'no-pravovoy analiz zarubezhnogo zakonodatel'stva, reguliruyushchego vvoz i realizatsiyu bespilotnykh letatel'nykh apparatov [Comparative Legal Analysis of Foreign Legislation Regulating the Import and Sale of Unmanned Aerial Vehicles]. *Vestnik Samarskogo yuridicheskogo instituta – Bulletin of the Samara Law Institute*. 2018. Issue 4. Pp. 14–19. (In Russ.)
15. Vardanyan A. V., Andreev A. S. Bespilotnye letatel'nye apparaty kak segment tsifrovyykh tekhnologiy v prestupnoy i postkriminal'noy deystvitel'nosti [Unmanned Aerial Vehicles as a Segment of Digital Technologies in Criminal and Post-Criminal Reality]. *Vserossiyskiy kriminologicheskii zhurnal – All-Russian Criminological Journal*. 2018. Vol. 12. Issue 6. Pp. 785–794. DOI 10.17150/2500-4255.2018.12(6).785-794 (In Russ.)
16. Viksnin I. I., Korobeev A. I., Malikov S. V., Chuchayev A. I. *Ugolovno-pravovoe obespechenie bezopasnosti bespilotnykh vozdukhnykh transportnykh sredstv* [Criminal-Law Framework for the Safety of Unmanned Airborne Vehicles]. Moscow, 2023. 272 p. (In Russ.)
17. Vladimirov I. A., Gizzatullin R. Kh., Iksanov R. A. Pravovoe regulirovanie ispol'zovaniya bespilotnykh vozdukhnykh sudov v sel'skom khozyaystve [Legal Regulation of the Use of Unmanned Aircraft in Agriculture]. *Informatsionnoe obshchestvo – Information Society*. 2025. Issue 3. Pp. 78–87. (In Russ.)
18. Grishchenko G. A. Pravovoe regulirovanie bespilotnykh letatel'nykh apparatov: rossiyskiy podkhod i mirovaya praktika [Legal Regulation of Unmanned Aircraft: Russian Approach and World Practice]. *Courier of Kutafin Moscow State Law University (MSAL)*. 2019. Issue 12. Pp. 129–136. DOI 10.17803/2311-5998.2019.64.12.129-136 (In Russ.)
19. Gromova E. A. Pravovye aspekty registratsii i ispol'zovaniya bespilotnykh letatel'nykh apparatov [Legal Aspects of Registration and Use of Unmanned Aerial Vehicles]. *Pravo i ekonomika – Law and Economics*. 2019. Issue 7. Pp. 56–60. (In Russ.)
20. Dem'yanovich M. A. Ispol'zovanie bespilotnykh letatel'nykh apparatov v prestupnykh tselyakh: metody protivodeystviya i bor'by [The Use of Unmanned Aerial Vehicles for Criminal Purposes: Methods of Counteraction and Combating]. *Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika – Law and Order: History, Theory, Practice*. 2019. Issue 2(21). Pp. 108–112. (In Russ.)
21. Erin V. V., Rada A. O., Kuznetsov A. D. Pravovye aspekty vypolneniya aeros"emochnykh rabot s pomoshch'yu bespilotnykh vozdukhnykh sudov [Legal Aspects of Performing Aerial Survey Work Using Unmanned Aircraft]. *Agrarnoe i zemel'noe pravo – Agrarian and Land Law*. 2019. Issue 12. Pp. 187–189. (In Russ.)
22. Zaplatina T. S. Normy i pravovaya doktrina yuridicheskoy otvetstvennosti robotov i iskusstvennogo intellekta [Norms and Legal Doctrine of Legal Responsibility of Robots and Artificial Intelligence]. *Vestnik Rossiyskogo novogo universiteta. Seriya: Chelovek i obshchestvo – Bulletin of the Russian New University. Series: Man and Society*. 2019. Issue 3. Pp. 128–133. DOI 10.25586/RNU.V9276.19.03.P (In Russ.)
23. Zaranina L. V., Belokopytova N. Yu. Pravovoe regulirovanie poletov bespilotnykh letatel'nykh apparatov: perspektivy, novatsii, problemy [Legal Regulation of Unmanned Aerial Vehicle Flights: Prospects, Innovations, Problems]. *Yuridicheskii vestnik Kubanskogo gosudarstvennogo universiteta – Legal Bulletin of Kuban State University*. 2021. Issue 4. Pp. 34–41. (In Russ.)
24. Zvyagin I. S. *Primenenie bespilotnykh letatel'nykh apparatov dlya obespecheniya kriminalisticheskikh zadach* [The Use of Unmanned Aerial Vehicles to Support Forensic Tasks]. *Vestnik Voronezhskogo instituta MVD Rossii – Bulletin of the Voronezh Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia*. 2025. Issue 2. Pp. 189–193. (In Russ.)
25. Zemlin A. I., Matveeva E. V. Upravlenie riskami bezopasnogo ispol'zovaniya vysokoa vtomatizirovannykh transportnykh sredstv v megapolise: sistemno-pravovoy analiz [Risk Management for the Safe Use of Highly Automated Vehicles in a Metropolis: Systems and Legal Analysis]. *World of Transport and Transportation*. 2023. Vol. 21. Issue 3(106). Pp. 115–122. DOI 10.30932/1992-3252-2023-21-3-11 (In Russ.)
26. Ivanova Yu. N., Ivanov K. S., Bondareva M. K. et al. *Primenenie bespilotnykh letatel'nykh apparatov pri geologorazvedochnykh i poiskovo-otsenochnykh rabotakh* [The Use of Unmanned Aerial Vehicles for the Search and Prediction of Ore Mineralization]. *Issledovanie Zemli iz kosmosa*. 2021. Issue 1. Pp. 78–88. (In Russ.)
27. Kaukh P. V., Shishkin N. D., Didkovskiy E. V. Problemy pravovogo regulirovaniya bespilotnykh transportnykh sredstv v ugovnom prave [Problems of Legal Regulation of Unmanned Vehicles in Criminal Law]. *Colloquium Journal*. 2019. Issue 13–13(37). Pp. 8–10. (In Russ.)
28. Klebanov L. R., Polubinskaya S. V. Komp'yuternye tekhnologii v sovershenii prestupleniy diversantnoy i terroristicheskoy napravlenosti [Computer Technologies for Committing Sabotage and Terrorism]. *RUDN Journal of Law*. 2020. Vol. 24. Issue 3. Pp. 717–734. DOI 10.22363/2313-2337-2020-24-3-717-734 (In Russ.)
29. Kornilov T. V. Bespilotnye aviatsionnye sistemy v sel'skom khozyaystve [Unmanned Aircraft Systems in Agriculture]. *Zashchita i karantin rasteniy – Plant Protection and Quarantine*. 2024. Issue 2. Pp. 11–18. (In Russ.)
30. Korobeev A. I., Chuchayev A. I. Bespilotnye transportnye sredstva, osnashchyonnye sistemami iskusstvennogo intellekta: problemy pravovogo regulirovaniya [Unmanned Vehicles Equipped with Artificial Intelligence Systems: Problems of Legal Regulation]. *Aziatsko-Tikhookeanskiy region: ekonomika, politika, pravo*. 2018. Vol. 20. Issue 3. Pp. 117–132. DOI 10.24866/1813-3274/2018-3/117-132 (In Russ.)
31. Korshunov N. A., Savchenkova V. A., Perminov A. V., Konyushenkov M. E. Perspektivy primeneniya bespilotnykh aviatsionnykh sistem v lesnom komplekse [Promising Areas of Application of Unmanned Aircraft Systems in the Forest Complex]. *Lesokhozyaystvennaya informatsiya*. 2022. Issue 2. Pp. 34–46. DOI 10.24419/LHI.2304-3083.2022.2.03 (In Russ.)

32. Kochoi S. M. Ugolovno-pravovye riski ispol'zovaniya bespilotnykh transportnykh sredstv [Criminal Law Risks When Using Unmanned Vehicles]. *Actual Problems of Russian Law*. 2021. Vol. 16, Issue 7. Pp. 125–135. (In Russ.)
33. Kuznetsov A. D. Regulirovanie ispol'zovaniya bespilotnykh vozдушnykh sudov [Regulation of the Use of Unmanned Aircraft]. *Informatsionnoe obshchestvo – Information Society*. 2024. Issue 3. Pp. 98–106. (In Russ.)
34. Kufleva V. N., Sobolev D. V., Firsov V. V. Problemnye aspekty kvalifikatsii prestupleniy s ispol'zovaniem bespilotnogo transportnogo sredstva [Problematic Aspects of Qualifying Crimes Involving Unmanned Vehicles]. *Chelovek: prestuplenie i nakazanie – Man: Crime and Punishment*. 2019. Issue 3. Pp. 335–342. DOI 10.33463/1999-9917.2019.27(1-4).3.335-342 (In Russ.)
35. Laptev V. A. Ponyatie iskusstvennogo intellekta i yuridicheskaya otvetstvennost' za ego rabotu [The Concept of Artificial Intelligence and Legal Responsibility for Its Work]. *Law. Journal of the Higher School of Economics*. 2019. Issue 2. Pp. 79–102. DOI 10.17-323/2072-8166.2019.2.79.102 (In Russ.)
36. Lipinsky D. A., Malko A. V., Ivanov A. A., Markunin R. S. *Osnovy teorii yuridicheskoy anomii* [Fundamentals of the Theory of Legal Anomy]. Moscow, 2025. 140 p. (In Russ.)
37. Makarenko S. I. *Protivodeystvie bespilotnym letatel'nyim apparatam* [Countering Unmanned Aerial Vehicles]. St. Petersburg, 2020. 204 p. (In Russ.)
38. Makukhin V. A. Pravovoe regulirovanie pravovogo statusa bespilotnykh letatel'nykh apparatov [Legal Regulation of the Legal Status of Unmanned Aerial Vehicles]. *Nauchnyy vestnik Kryma – Scientific Bulletin of Crimea*. 2017. Issue 1. Pp. 1-6. (In Russ.)
39. Malko A. V., Lipinsky D. A., Musatkina A. A. et al. *Teoriya gosudarstva i prava* [Theory of State and Law]. Moscow, 2017. 400 p. (In Russ.)
40. Marukhin A. A. Zakonodatel'noe regulirovanie pravovogo statusa bespilotnykh letatel'nykh apparatov [Legislative Regulation of the Legal Status of Unmanned Aerial Vehicles]. *Nauchnyy vestnik Kryma – Scientific Bulletin of Crimea*. 2017. Issue 1(6). Pp. 1–6. (In Russ.)
41. Maslakova E. A., Prikhod'ko N. Yu. Ugolovno-pravovaya reglamentatsiya nepravomernogo ispol'zovaniya bespilotnykh letatel'nykh apparatov (bespilotnykh vozдушnykh sudov) kak potentsial'noy ugrozy transportnoy bezopasnosti v natsional'nom i zarubezhnom zakonodatel'stve [Criminal Law Regulation of Unlawful Use of Unmanned Aerial Vehicles (Unmanned Aircraft) as a Potential Threat to Transport Security in National and Foreign Legislation]. *Rossiyskiy sledovatel' – Russian Investigator*. 2020. Issue 6. Pp. 67–71. (In Russ.)
42. Matyukha S. V. *Bespilotnye aviatsionnye sistemy v gruzoperevozkakh* [Unmanned Aircraft Systems in Cargo Transportation]. *Transportnoe delo Rossii – Russian Transport Business*. 2022. Issue 1. Pp. 142–145. DOI 10.52375/20728689_2022_1_141 (In Russ.)
43. Matyukha S. V. *Bespilotnye aviatsionnye sistemy v regional'nykh perevozkakh* [Unmanned Aircraft Systems in Regional Transportation]. *Transportnoe delo Rossii – Russian Transport Business*. 2021. Issue 1. Pp. 100–102. (In Russ.)
44. Medyakov T. S. Osobennosti administrativno-pravovogo regulirovaniya ispol'zovaniya bespilotnykh letatel'nykh apparatov v Rossii i zarubezhnykh stranakh [Administrative and Legal Regulation of Unmanned Aerial Vehicle Use in Russia and Foreign Countries]. *Administrativnaya deyatel'nost' pravookhranitel'nykh organov Rossii i zarubezhnykh stran* [Administrative Activities of Law Enforcement Agencies in Russia and Foreign Countries: A collection of materials of the All-Russian Scientific and Practical Seminar]. Ryazan, 2017. Pp. 190–198. (In Russ.)
45. Mikhaylov M. A., Kokodey T. A. Riski zlonamerennogo ispol'zovaniya iskusstvennogo intellekta i vozmozhnosti ikh minimizatsii [Risks of the Malicious Use of Artificial Intelligence and the Possibility of Minimizing Them]. *Russian Journal of Criminology*. 2023. Vol. 17. Issue 5. Pp. 452–461. DOI 10.17150/2500-4255.2023.17(5).452-461 (In Russ.)
46. Moskvina D. E. Eticheskie aspekty ispol'zovaniya bespilotnykh letatel'nykh apparatov v sovremennom mire [Ethical Aspects of Using Unmanned Aerial Vehicles in the Modern World]. *Nauka. Tekhnika. Chelovek: istoricheskie, mirovozzrencheskie i metodologicheskie problemy – Science. Technology. Man: Historical, World-view and Methodological Problems*. 2023. Vol. 1. Issue 13. Pp. 230–235. (In Russ.)
47. Motasova D. D. Grazhdansko-pravovoe regulirovanie ispol'zovaniya bespilotnykh letatel'nykh apparatov v rossiyskom i zarubezhnom zakonodatel'stve [Civil Law Regulation of the Use of Unmanned Aerial Vehicles in Russian and Foreign Legislation]. *Agrarnoe i zemel'noe pravo – Agrarian and Land Law*. 2017. Issue 11. Pp. 27–31. (In Russ.)
48. Motasova D. D. Mezhdunarodno-pravovoe regulirovanie ispol'zovaniya bespilotnykh letatel'nykh apparatov [International Legal Regulation of the Use of Unmanned Aerial Vehicles]. *Transportnoe pravo i bezopasnost' – Transport Law and Safety*. 2019. Issue 1. Pp. 116–128. (In Russ.)
49. Musatkina A. A. *O yuridicheskoy otvetstvennosti v sfere primeneniya BPLA* [On Legal Responsibility in the Field of UAV Application]. *Pravovaya kul'tura – Legal Culture*. 2025. Issue 3. Pp. 119–121. (In Russ.)
50. Nabatchikov A. M., Burlak E. A. Eticheskie voprosy ispol'zovaniya bespilotnykh letatel'nykh apparatov v grazhdanskoj sfere [Ethical Issues of Using Unmanned Aerial Vehicles in the Civil Sphere]. *Iskusstvennyy intellekt: filosofiya, metodologiya, innovatsii* [Artificial Intelligence: Philosophy, Methodology, Innovation: Proceedings of the IX All-Russian Conference of Students, Postgraduates and Young Scientists (Moscow, December 10-11, 2015)]. Moscow, 2015. Pp. 190–195. (In Russ.)
51. Oleynikov Yu. A. Rol' tsennostey v formirovanii professional'noy identichnosti operatorov

bespilotnykh letatel'nykh apparatov MChS Rossii [The Role of Values in Forming the Professional Identity of Operators of Unmanned Aerial Vehicles of the Russian Ministry of Emergency Situations]. *Pozharnaya i avariynaya bezopasnost'* – Fire and Emergency Safety. 2024. Issue 4(35). Pp. 135–141. (In Russ.)

52. Poletykin D. A. Pravovoe regulirovanie ispol'zovaniya bespilotnykh letatel'nykh apparatov v Rossiyskoy Federatsii [Legal Regulation of the Use of Unmanned Aerial Vehicles in the Russian Federation]. *Yuridicheskaya nauka* – Legal Science. 2023. Issue 9. Pp. 143–152. (In Russ.)

53. Popyadukhina I. V. Aktual'nye voprosy parvogo regulirovaniya bespilotnykh letatel'nykh apparatov (BPLA) v Rossiiskoi Federatsii [Current Issues in the Legal Regulation of Unmanned Aerial Vehicles (UAVs) in the Russian Federation]. *Cifra. Law*. 2025. Issue 7. Pp. 1–5. DOI 10.60797/LAW.2025.7.5 (In Russ.)

54. Ryvkin S. Yu. Innovatsionnye aspekty i tendentsii taktiki proizvodstva osmotrov s ispol'zovaniem bespilotnykh aviatsionnykh sredstv [Innovative Aspects and Trends in the Tactics of Conducting Inspections Using Unmanned Aerial Vehicles]. *Sovremennyy uchenyy – Modern Scientist*. 2019. Issue 6. Pp. 269–279. (In Russ.)

55. Sazanova A. A. Sravnitel'nyy analiz rossiyskogo i zarubezhnogo opyta gosudarstvennogo regulirovaniya bespilotnykh aviatsionnykh sistem [Comparative Analysis of Russian and Foreign Experience of Unmanned Aerial Systems State Regulation]. *The World of New Economy*. 2022. Vol. 16, Issue 4. Pp. 79–87. DOI 10.26794/2220-6469-2022-16-4-79-87 (In Russ.)

56. Sazonov A. A., Shtepner K. V. Eticheskie aspekty vnedreniya grazhdanskikh bespilotnykh letatel'nykh apparatov: sistematicheskii obzor [Ethical Aspects of Civilian Drone Deployment: A Systematic Review]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta*. 2024. Issue 502. Pp. 76–83. DOI 10.17223/15617793/502/8 (In Russ.)

57. Sin'kov I. A. O nekotorykh voprosakh administrativno-pravovogo regulirovaniya bespilotnykh letatel'nykh apparatov [On Some Issues of Administrative and Legal Regulation of Unmanned Aerial Vehicles]. *Zakonnost' i pravoporyadok – Legality and Law and Order*. 2021. Issue 2. Pp. 20–23. (In Russ.)

58. Sokolova M. E. BPLA: tekhnologiya, etika, pravo [UAVs: Technology, Ethics, Law]. *Sotsial'nye i gumanitarnye nauki. Otechestvennaya i zarubezhnaya literatura. Seriya 3: Filosofiya – Social Sciences and Humanities. Russian and Foreign Literature. Series 3: Philosophy*. 2020. Issue 4. Pp. 85–93. (In Russ.)

59. Solenov A. M. Pravovoe regulirovanie primeneniya bespilotnykh letatel'nykh apparatov [Legal Regulation of the Application of Unmanned Aerial Vehicles]. *Naukosfera*. 2021. Issue 5. Pp. 242–245. (In Russ.)

60. Stepanyan A. Zh. Problemy regulirovaniya bespilotnykh transportnykh sredstv [Problems of Regulation of Unmanned Vehicles]. *Courier of Kutafin Moscow State Law University (MSAL)*. 2019. Issue 4. Pp. 172–178. DOI 10.17803/2311-5998.2019.56.4.169-174 (In Russ.)

61. Tomil'tseva D. A., Zheleznov A. A. Neizbezhnyy tretiy: etiko-politicheskie aspekty vzaimodeystviy s iskusstvennymi agentami [Inevitable Third: Ethical and Political Aspects of Interactions with Artificial Agents]. *Politeia*. 2020. Issue 4(99). Pp. 90–107. DOI 10.30570/2078-5089-2020-99-4-90-107 (In Russ.)

62. Trofimov V. E. Bespilotnye transportnye sredstva kak potentsial'nyy predmet ugovolnykh pravootnosheniy [Unmanned Vehicles as a Potential Subject of Criminal Legal Relations]. *Upravlenie deyatel'nost'yu po obespecheniyu dorozhnogo dvizheniya: sostoyanie, problemy, puti sovershenstvovaniya – Management of Road Traffic Safety Activities: Status, Problems, Ways of Improvement*. 2020. Issue 1(3). Pp. 422–430. (In Russ.)

63. Fomin M. S. Aktual'nye problemy ugovolno-pravovoy reglamentatsii protivopravnogo ispol'zovaniya bespilotnykh mobil'nykh sredstv [Current Problems of Criminal Law Regulation of Unlawful Use of Unmanned Mobile Vehicles]. *Actual Problems of Russian Law*. 2018. Issue 1(86). Pp. 103–110. (In Russ.)

64. Tsvetkova E. S. Vidy istochnikov povyshennoy opasnosti v aspekte razvitiya novykh tekhnologiy [Types of Sources of Increased Danger in the Aspect of New Technology Development]. *Voprosy rossiyskoy yustitsii – Issues of Russian Justice*. 2019. Issue 1. Pp. 385–401. (In Russ.)

65. Chuchayev A. I., Malikov S. V. Mekhanizm dorozhno-transportnogo proisshestviya s uchastiem bespilotnika: postanovka problemy [The Mechanism of a Traffic Accident Involving an Unmanned Vehicle: Statement of the Problem]. *Actual Problems of Russian Law*. 2020. Issue 6. Pp. 160–168. DOI 10.17803/1994-1471.2020.115.6.160-168 (In Russ.)

66. Chuchayev A. I., Mal'ko S. V. Nravstvennye i pravovye aspekty otvetstvennosti za prichinenie vreda bespilotnymi transportnymi sredstvami [Moral and Legal Aspects of Liability for Harm Caused by Unmanned Vehicles]. *Transportnoe pravo – Transport Law*. 2022. Issue 3. Pp. 16–20. (In Russ.)

67. Korobeev A. I., Chuchayev A. I. Bespilotnye transportnye sredstva: novye vyzovy obshchestvennoy bezopasnosti [Unmanned Vehicles: New Challenges to Public Safety]. *Lex Russica*. 2019. Issue 2. Pp. 9–28. (In Russ.)

68. Shvetsova S. V. Analiz bezopasnosti pri perevozke грузов bespilotnymi letatel'nymi apparatami [Safety Analysis of Goods Transportation by Unmanned Aerial Vehicles]. *World of Transport and Transportation*. 2019. Vol. 17. Issue 5(84). Pp. 286–297. DOI 10.30932/1992-3252-2019-17-5-286-297 (In Russ.)

69. Shcherbakova M. G. Problemy pravovogo regulirovaniya transformatsii pravovogo statusa iskusstvennogo intellekta [Problems of Legal Regulation of the Transformation of the Legal Status of Artificial Intelligence]. *Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. Yuridicheskie nauki – Scientific Notes of V. I. Vernadsky Crimean Federal University. Juridical Sciences*. 2019. Vol. 5 (71). Issue 3. Pp. 73–81. (In Russ.)

70. Ayusheeva I. Z., Anisimov A. V. Civil Liability for Damages Caused by Unmanned Vehicles in Russian and Foreign Law. *Kutafin Law Review*. 2024. Vol. 11, Issue 2. Pp. 222–245. DOI 10.17803/2313-5395.2024.2.22.222-245. (In Eng.)
71. Basiri A., Babaee M., Tavakoli T. A., Reza M. Analyzing the Legal Dimensions of Unmanned Combat Aerial Vehicle in the International Law. *Journal of Politics and Law*. 2016. Vol. 9. Issue 10. Pp. 1–11. DOI 10.5539/jpl.v9n10p1. (In Eng.)
72. Brown A., Johnson S. D., Tuptuk N. A Scoping Study: Crime and Connected and Autonomous Vehicles. *Crime Science*. 2025. Vol. 14. Pp. 2–18. DOI 10.1186/s40163-025-00245-x (In Eng.)
73. Cumings M. An Operator Function Taxonomy for Unmanned Aerial Vehicle Missions. *Proceedings of the 12th International Command and Control Research and Technology Symposium (ICCRTS): Adapting C2 to the 21st Century. Newport, RI, USA, 2007. Track 4: Cognitive and Social Issues*. Available at: <http://www.dodccrp.org> (accessed 20 Dec 2025) (In Eng.)
74. Curran R. Development of a Safety Assessment Methodology for the Risk of Collision of an Unmanned Aircraft System With the Ground. *SAE Technical Paper Series*. 2011. Issue 2011-01-2684. DOI 10.4271/2011-01-2684 (In Eng.)
75. Di Pietro R. Leveraging Jamming to Help Drones Complete Their Mission. *IEEE Access*. 2020. Vol. 8. Pp. 2311–2325. DOI 10.1109/ACCESS.2019.2963105 (In Eng.)
76. Franco Escobar S. E. Reptes en el disseny i la implementació de ciutats intel·ligents sostenibles, accessibles i inclusives [Challenges in the Design and Implementation of Sustainable, Accessible and Inclusive Smart Cities]. *Revista Catalana de Dret Públic – Catalan Journal of Public Law*. 2025. Issue 70. Pp. 113–132. DOI 10.58992/rcdp.i70.2025.4113 (In Catalan)
77. Harasimiuk D., Braun T. *Regulating Artificial Intelligence: Binary Ethics and the Law*. 1st ed. London: Routledge, 2021. 248 p. DOI 10.4324/9781003134725 (In Eng.)
78. Hossin M. A., Yin S., Dan R. et al. Integrating Artificial Intelligence in Unmanned Vehicles: Navigating Uncertainties, Risks, and the Path Forward for the Fourth Industrial Revolution. *Humanities and Social Sciences Communications*. 2025. Vol. 12. Pp. 312–326. DOI 10.1057/s41599-025-04554-z (In Eng.)
79. Kaur G. *Mass Surveillance and Human Rights: A Techno Legal Approach*. New York: Nova Science Publishers, 2025. 195 p. DOI 10.52305/OPIF0534 (In Eng.)
80. Kordoni A., Levine M., Bennaceur A., Gavidia-Calderon C., Nuseibeh B. Intersecting Social Identity and Drone Use in Humanitarian Contexts: Psychological Insights for Legal Decisions and Responsible Innovation. *Journal of Responsible Technology*. 2025. Vol. 23, 100129. DOI 10.1016/j.jrt.2025.100129 (In Eng.)
81. Lee D. Drone Forensics Redefined: Integrating Live, Digital, and Non-Digital Evidence Acquisition Systems. *Forensic Science International: Synergy*. 2025. Vol. 11, 100635. DOI 10.1016/j.fsisyn.2025.100635 (In Eng.)
82. Maniadaki M. Use of Drones in Disasters in the European Union: Privacy Issues and Lessons Learned from the COVID-19 Pandemic and Mass Surveillance Jurisprudence of the ECtHR and the CJEU. *Laws*. 2025. Vol. 14. Issue 2. P. 27. DOI 10.3390/laws14020027 (In Eng.)
83. Mansoor S. I. AI and the Rule of Law in Urban Security: Upholding Police Accountability in Smart Cities. *AI Driven Policing and Urban Security in Smart Cities*. IGI Global, 2025. Ch. 3. Pp. 55–80. DOI 10.4018/979-8-3373-0245-4.ch003 (In Eng.)
84. Massa S. Peeping Town: Drone Surveillance and the Exclusionary Rule in Long Lake Township v. Maxon. *Northwestern University Law Review*. 2025. Vol. 119. Issue 4. Pp. 1103–1133 (In Eng.)
85. Naveen P. Unlocking the Potential: How Flying Taxis Will Shape the Future of Transportation. *Sustainability*. 2024. Vol. 16. Issue 24, 10737. DOI 10.3390/su162410737 (In Eng.)
86. Onunta C. S. Policy and Compliance: Regulatory Perspective for Autonomous Aerial and Surface Operations. *Advanced Sciences and Technologies for Security Applications*. Cham: Springer, 2026. Pp. 179–198. DOI 10.1007/978-3-031-57991-9_9 (In Eng.)
87. Stolzenberg L. *Crime Science: Modern Technologies to Combat Crime*. New York: Routledge, 2025. 137 p. DOI 10.4324/9781003558491 (In Eng.)
88. Taddeo M. *The Ethics of Artificial Intelligence in Defence*. Oxford: Oxford University Press, 2024. 320 p. (In Eng.)
89. Ülgen O. The Ethical Implications of Developing and Using Artificial Intelligence and Robotics in the Civilian and Military Spheres. *AI & Society: Journal of Knowledge, Culture and Communication*. 2017. Vol. 33. Issue 4. Pp. 567–581. DOI 10.1007/s00146-017-0731-6 (In Eng.)
90. Wang N., Christen M., Hunt M. Ethical Considerations Associated with "Humanitarian Drones": A Scoping Literature Review. *Science and Engineering Ethics*. 2021. Vol. 27. Issue 4. P. 51. DOI 10.1007/s11948-021-00328-3 (In Eng.)
91. Wang N., Mutzner N., Blanchet K. We Need Time...: An Expert Survey on Societal Acceptance of Urban Drones. *Science and Public Policy*. 2025. Vol. 52. Issue 3. Pp. 356–374. DOI 10.1093/scipol/scae078 (In Eng.)
92. Wang Q. Maritime Law Enforcement Concerning Offshore Energy Platforms: Navigating International Law Constraints and Challenges. *Marine Policy*. 2024. Vol. 170, 106370. DOI 10.1016/j.marpol.2024.106370 (In Eng.)
93. Yoga P. R. A. The Law of Perfidy and Ruses of War at Sea. *Journal of Conflict and Security Law*. 2024. Vol. 29. Issue 3. Pp. 375–390. DOI 10.1093/jcsl/krae012 (In Eng.)

Информация об авторах:

А. В. Малько

Доктор юридических наук, профессор,
заслуженный деятель науки РФ,
профессор кафедры государственно-правовых дисциплин

Поволжский институт (филиал)
Всероссийского государственного университета юстиции
410003, Россия, г. Саратов, ул. Радищева, 55

ORCID: 0000-0003-3204-9696
ResearcherID: P-4826-2017

Статьи в БД Scopus / Web of Science
DOI 10.31857/S1026945225010025
DOI 10.52468/2542-1514.2024.8(4).5-14
DOI 10.17150/1996-7756.2015.9(3).447-459
DOI 10.12737/article_58e39ece79a7d5.56302408
DOI 10.12737/4824
DOI 10.17072/1995-4190-2018-39-6-35
DOI 10.17072/1995-4190-2026-71-6-25

Д. А. Липинский

Доктор юридических наук, профессор,
профессор департамента публичного права

Тольяттинский государственный университет
445020, Россия, г. Тольятти, ул. Белорусская, 14

ORCID: 0000-0003-1870-069X
ResearcherID: P-3192-2017

Статьи в БД Scopus / Web of Science:
DOI 10.5829/idosi.mejsr.2013.15.9.11540
DOI 10.17759/psylaw.2022120411
DOI 10.52468/2542-1514.2022.6(3).5-18
DOI 10.31857/S102694520017756-2
DOI 10.31166/VoprosyIstorii202110Statyi16
DOI 10.17072/1995-4190-2018-39-6-35

About the authors:

A. V. Malko

Volga Region Institute (Branch) of the All-Russian
State University of Justice
55, Radishcheva st., Saratov, 410003, Russia

ORCID: 0000-0003-3204-9696
ResearcherID: P- 4826-2017

Articles in Scopus / Web of Science:
DOI 10.31857/S1026945225010025
DOI 10.52468/2542-1514.2024.8(4).5-14
DOI 10.17150/1996-7756.2015.9(3).447-459
DOI 10.12737/article_58e39ece79a7d5.56302408
DOI 10.12737/4824
DOI 10.17072/1995-4190-2018-39-6-35
DOI 10.17072/1995-4190-2026-71-6-25

D. A. Lipinsky

Tolyatti State University
14, Belorusskaya st., Tolyatti, 445020, Russia

ORCID: 0000-0003-1870-069X
ResearcherID: P-3192-2017

Articles in Scopus / Web of Science:
DOI 10.5829/idosi.mejsr.2013.15.9.11540
DOI 10.17759/psylaw.2022120411
DOI 10.52468/2542-1514.2022.6(3).5-18
DOI 10.31857/S102694520017756-2
DOI 10.31166/VoprosyIstorii202110Statyi16
DOI 10.17072/1995-4190-2018-39-6-35