

УДК 341.229

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ  
АППАРАТОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ ПРАВЕ И НАЦИОНАЛЬНОМ  
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

**Акшалова Роза Джарасовна**

[rozaakshalova@mail.ru](mailto:rozaakshalova@mail.ru)

докторант 3-го курса специальности «6D030200 – Международное право»  
Юридического факультета ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, г. Нур-Султан, Казахстан

*Данная статья подготовлена в рамках проекта AP05135405 «Вклад Республики Казахстан в совершенствование национального и международно-правового режима контроля за ракетными технологиями и использование космических технологий в мирных целях».*

На современном этапе научно-технического прогресса мы все чаще используем технические средства с использованием информационных технологий. Большую актуальность для осуществления фото- и/или видеосъемки различных видов местности, повышения эффективности контроля за строительством и состоянием различных объектов, для сельскохозяйственных нужд, для военных целей, используются беспилотные летательные аппараты (далее - БПЛА).

Основной задачей БПЛА является проведение разведки и оперативного обследования труднодоступных районов, в которых получение информации обычными средствами, включая авиаразведку, затруднено или же подвергает опасности здоровье и жизнь людей. БПЛА также используются в геодезических работах, в разведывательных и спасательных операциях, патрулирования [1, с. 137].

Правовое регулирование БПЛА в международном праве осуществляется прежде всего в рамках международного воздушного права. Однако БПЛА активно используются и в освоении космического пространства. Так, к БПЛА можно отнести неуправляемые космические корабли, космические дроны, орбитальные ступени ракеты-носителя, работающие космические аппараты [2, с. 42].

Впервые БПЛА упоминались в утратившей силу Парижской конвенции о регулировании воздушных передвижений 1919 года. В ней закреплялось, что «Никакое воздушное судно договаривающегося государства, могущее быть управляемым без пилота, не может без специального разрешения перелетать без пилота воздушное пространство над территорией другого договаривающегося государства» (ст. 15) [3]. Это было первой попыткой регулирования на универсальном уровне использования БПЛА, которые начали разрабатываться с 1898 года [4].

Положения Парижской конвенции были также отражены в Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 года, а также дополнены обязательством Договаривающихся Сторон обеспечения контроля полета воздушного судна без пилота в районах, открытых для гражданских воздушных судов, для исключения опасности для гражданских воздушных судов (ст. 8) [5].

Несмотря на то, что международно-правовое регулирование БПЛА началось с 1919 года, первое легальное определение БПЛА было принято на Одиннадцатой Аэронавигационной конференции (ANConf/11), которая проходила в Монреале с 22 сентября по 3 октября 2003 года. Беспилотным летательным аппаратом признается «воздушное судно без пилота в смысле статьи 8 Чикагской Конвенции, которое выполняет полет без командира воздушного судна на борту и либо полностью дистанционно управляется из другого места (с земли, с борта другого воздушного судна, из космоса), либо запрограммировано и полностью автономно» [6]. Таким образом, БПЛА является любое воздушное судно без экипажа. На все беспилотные воздушные суда, независимо от того, являются ли они дистанционно пилотируемыми, полностью автономными или комбинированными, распространяются положения статьи 8 Чикагской Конвенции о международной гражданской авиации [7].

23 и 24 мая 2006 года в Монреале было проведено 1-е предварительное совещание ИКАО по БПЛА для определения потенциальной роли ИКАО в разработке нормативной базы для БПЛА. Участники совещания согласились с тем, что несмотря на очевидность разработки большого количества разнообразных технических требований, требований к характеристикам и стандартов, лишь часть из них должна иметь статус Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО [8]. Было также отмечено, что ИКАО не является наиболее подходящим органом, способным возглавить деятельность по разработке таких требований [9, с. 298].

В настоящее время освоение космоса ведется в трех основных направлениях. Это наземные наблюдения, бортовые и орбитальные телескопы, зонды и летающие космические аппараты, орбитальные аппараты, посадочные модули, вездеходы и возврат образцов. Для многих направлений используются БПЛА и космические дроны.

На веб-сайте Управления Организации Объединенных Наций (далее – ООН) по вопросам космического пространства (далее – ЮНООСА) указывается, что «на сегодняшний день более 87% всех спутников, зондов, кораблей, космических кораблей с экипажем и космических станций, запущенных на околоземную орбиту или за ее пределы, зарегистрированы Генеральным секретарем» [10]. В международном космическом праве классификация «космический объект» не указана. ЮНООСА уточняет термин «космический

объект», относя к нему спутники, зонды, корабли, космические корабли с экипажем и космические станции, запущенные на околоземную орбиту или за ее пределы.

При этом, в доктрине международного космического права имеются различные мнения по данному вопросу. Так, В. Копал считает, что «в качестве космического объекта следует рассматривать любой объект, запускаемый человеком для конкретных задач в космическое пространство, будь то на орбиту вокруг Земли, или вне в околопланетное пространство...» [11]. Согласно К.А. Бекашеву, «космический объект становится объектом международного правоотношения с момента входа его в космическое пространство и выхода из него» [12, с. 792].

В космической отрасли установленная классификация касается только космических аппаратов с экипажем. Однако эта классификация не закреплена в космическом праве. Космический корабль с экипажем включает космические капсулы, космические самолеты и космические станции, на борту которых обеспечивается полная человеческая жизнь. Следовательно, остальные категории, такие как «спутники, зонды, приземлители и космические корабли», мы должны отнести к «беспилотным космическим кораблям».

Космические корабли без экипажа - это космические корабли без людей на борту, используемые для роботизированных космических полетов. Неуправляемые космические корабли имеют разные уровни автономии от участия человека. Они могут быть дистанционно управляемыми, отдаленно с пультом управления или даже автономными, что означает, что у них есть заранее запрограммированный список операций, которые они будут выполнять, если не указано иное. На официальном сайте НАСА приведена классификация неуправляемых космических кораблей. Он не унифицирован и не обязателен для космических агентств других государств [2, с. 42]. Хотя Отдел космических исследований Индийской организации космических исследований использует примерно ту же классификацию неуправляемых космических кораблей. НАСА выделяет восемь широких классов роботизированных космических аппаратов в соответствии с задачами, которые космический корабль должен выполнять: облет космического корабля; орбитальные космические станции; атмосферный космический корабль; посадочный модуль космического корабля; марсоходы / вездеходы космического корабля; пенетратор космического корабля; обсерватория космического корабля; космические аппараты связи [13].

Таким образом, БПЛА являются не только летальными аппаратами в воздушном пространстве, но также и в космосе. Для нас особый интерес представляют космические БПЛА. Но чтобы подробнее их изучить и урегулировать их статус, мы также должны изучить их правовое регулирование в международном и национальном воздушном праве.

В Республике Казахстан полеты БПЛА регламентируются Законом РК «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» 2010 года, Правилами использования воздушного пространства Республики Казахстан 2011 года, Правилами производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан 2017 года и другими правовыми актами.

Согласно данному Закону РК, под БПЛА понимают «воздушное судно, выполняющее полет без пилота (экипажа) на борту и управляемое в полете автоматически, оператором с пункта управления или сочетанием указанных способов» (подпункт 66-1) ст.1). Эксплуатация БПЛА должна сводить к минимуму угрозу причинения вреда жизни или здоровью людей, повреждения (порчи) имущества, опасность для других воздушных судов при соблюдении Правил использования воздушного пространства (далее - ИВП) РК и эксплуатационной документацией БПЛА (ст. 33) [14].

В соответствии с Правилами производства полетов в гражданской авиации РК 2017 года и Правилами ИВП РК 2011 года [15], эксплуатанты БПЛА сообщают органам ОВД и (или) УВД подробные данные о планируемых полетах; согласовывают полеты в период проведения охранных мероприятий над населенными пунктами; согласовывают полеты над охраняемыми объектами. План полета БПЛА подается для получения разрешения на использование воздушного пространства независимо от его класса и представляется за три

часа до вылета. Исключением является эксплуатация БПЛА в воздушном пространстве от поверхности земли до высоты 50 метров [16].

Исходя из вышеизложенного, мы приходим к выводу, что на данный момент правовое закрепление использования БПЛА получило в большей степени в международном воздушном праве в универсальных конвенциях ИКАО, так и в национальном воздушном законодательстве Республики Казахстан. Правовое регулирование космических беспилотных космических объектов остается еще на стадии развития и обсуждения. Хотя современное освоение космоса и разработка новых цифровых технологий приводят нас к мысли скорейшего правового закрепления статуса таких беспилотных космических объектов.

#### **Список использованных источников:**

1. Куатов Б.Ж., Макаев Т.З. История развития беспилотных летательных аппаратов // Труды Международного симпозиума «Надежность и качество». Т. 1, 2017. – С. 137-139.
2. Svitlana Vyshnovetska, Volodimir Melnyk. Unmanned spacecrafts and space drones as the challenges for space law // Philosophy and Cosmology. Volume 24, 2020. – Pp. 39-47.
3. Конвенция о регулировании воздушных передвижений, подписанная в Париже 13 октября 1919 года // URL: <http://docs.cntd.ru/document/901976800> (дата обращения: 04.04.2020)
4. Бобков А.В. Правовое регулирование применения беспилотных летательных аппаратов в Арктическом регионе. Архангельск, 2019 // <https://nauchkor.ru/uploads/documents/5d925ad87966e1054fc02cff.pdf> (дата обращения: 04.04.2020)
5. Конвенция о международной гражданской авиации, подписанная в Чикаго 7 декабря 1944 года // URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/chicago\\_conv.pdf](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/chicago_conv.pdf) (дата обращения: 04.04.2020)
6. Одиннадцатая Аэронавигационная Конференция ANConf/11-WP/2. Повестка дня и пояснительные примечания (Монреаль, Канада, 22 сентября – 3 октября 2003 года) // URL: [https://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/Eleventh%20Air%20Navigation%20Conference%20\(ANConf11\)/anconf11\\_wp002\\_ru.pdf](https://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/Eleventh%20Air%20Navigation%20Conference%20(ANConf11)/anconf11_wp002_ru.pdf) (дата обращения: 04.04.2020)
7. Правила, регулирующие эксплуатацию беспилотных авиационных систем (БАС) // URL: [https://www.icao.int/safety/UA/UASToolkit/Pages/Narrative-Regulation\\_ru.aspx](https://www.icao.int/safety/UA/UASToolkit/Pages/Narrative-Regulation_ru.aspx) (дата обращения: 04.04.2020)
8. Руководство по дистанционно пилотируемым авиационным системам (ДПАС) Международной организации гражданской авиации. Doc 10019 AN/507 // URL: [https://aeronet.aero/biblioteka/2016\\_07\\_06\\_10019\\_rukovodstvo\\_po\\_distantionno\\_pilotiruemy\\_m\\_a\\_viatcionnym\\_sistemam\\_dpas](https://aeronet.aero/biblioteka/2016_07_06_10019_rukovodstvo_po_distantionno_pilotiruemy_m_a_viatcionnym_sistemam_dpas) (дата обращения: 04.04.2020)
9. Рябов Д.А., Фарафонова Е.Л. Правовой статус беспилотных летательных аппаратов в мировой практике и в Российской Федерации // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. 2013. Т. 2. № 9. – С. 298-299.
10. United Nations register of objects launched into outer space. United Nations office for outer space affaires official site // URL: <https://www.unoosa.org/oosa/de/spaceobjectregister/index.html> (дата обращения: 04.04.2020)
11. Kopal V. Some remarks on issues relating to legal definitions of “space object”, “space debris” and “Astronaut”. Proceedings 37<sup>th</sup> Colloquium, Jerusalem, 1994. Pp. 99-108.
12. Бекашев К.А. Международное публичное право: учебник. – Москва: Проспект, 2019. – 1048 с.
13. NASA Spacecraft Classification. // URL: [https://www.nasa.gov/audience/forstudents/postsecondary/features/F\\_Spacecraft\\_Classification.html](https://www.nasa.gov/audience/forstudents/postsecondary/features/F_Spacecraft_Classification.html) (дата обращения: 05.04.2020)
14. Закон Республики Казахстан от 15 июля 2010 года № 339-IV «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» // URL: [http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z100000339\\_#z495](http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z100000339_#z495) (дата обращения: 05.04.2020)

15. Постановление Правительства Республики Казахстан от 12 мая 2011 года № 506 «Об утверждении Правил использования воздушного пространства Республики Казахстан и внесении изменения в постановление Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2010 года № 1525 и о признании утратившими силу некоторых решений Правительства Республики Казахстан» // URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1100000506> (дата обращения: 05.04.2020)

16. Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 июля 2017 года № 509 «Об утверждении Правил производства полетов в гражданской авиации». Зарегистрирован в Министерстве юстиции РК 6 октября 2017 года № 15852 // URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1700015852> (дата обращения: 05.04.2020)