
Александр Александрович Иванов
*Доцент кафедры конституционного
и административного права
Тольяттинского государственного
университета, кандидат
юридических наук, доцент
E-mail: ale_iv@mail.ru*

Alexander Alexandrovich Ivanov
*Associate Professor of the department of
Constitutional and Administrative Law,
Togliatti State University, Doctor of
Law, Docent*

О юридической аномии и путях ее преодоления в сфере правового регулирования беспилотных систем

On Legal Anomie and Ways to Overcome it in the Sphere of Legal Regulation of Unmanned Systems

Использование беспилотных летальных аппаратов («беспилотников») в последнее время привлекает внимание общественности, прежде всего, в связи с применением соответствующих технологий в военных целях, а также ввиду наличия угрозы применения этих систем для осуществления террористических атак.

С одной стороны, соответствующие риски являются типичными для каждой новой появившейся технологии — она может найти свое применение как с точки зрения достижения большей общественной пользы, например, в рамках повышения эффективности противодействия правонарушениям, так и применяться с деструктивной целью, например, в рамках осуществления той или иной преступной деятельности. В этом отношении новые технологии могут с морально-этической точки зрения рассматриваться в качестве нейтральных, соответствующей моральной и юридической оценке должна подлежать не сама технология, а практика ее применения.

Тревожным представляется то, что часто недооцениваются риски, связанные с тем разрушительным влиянием, которое появляющиеся технологии оказывают на правовое сознание и правовую культуру индивида и общества. Причем здесь имеется в виду не только то опосредованное влияние, которое обусловлено изменением под влиянием новой технологии соответствующих социально-экономических отношений (например, если сотрудник службы доставки потерял свою работу в связи с внедрением беспилотных систем и встал на путь правонарушений). Проблема заключается также и в том, что в отношении каждой «традиционной» технологии существует сформированная система правил ее применения — как технических, так и юридических. Соответствующие правовые нормы не только закреплены в действующем законодательстве, но и были усвоены индивидом в процессе социализации. Однако в отношении новых технологий такие правила поведения отсутствуют, что вызывает ситуацию «безнормия», юридической аномии, затрагивающей как систему законодательства, так и правосознание граждан, причем, не только обывателей, но и должностных лиц. Это состояние характеризуется отсутствием известных моделей поведения, что может означать рост тревожности в обществе, принятие диаметрально противоположных решений по сходным вопросам и т. д. Состояние юридической аномии также дает стимул для внесения соответствующих изменений в законодательство, но подобные изменения всегда будут отставать от развития техники, развитие же законодательства «опережающими» темпами ввиду непредсказуемости направления научно-технического и социального прогресса невозможно.

Решение возникающих проблем, связанное с сокращением соответствующего периода аномии, можно обнаружить в возможно более широком применении аналогии законодательства или аналогии права. Так, например, в отношении беспилотных технологий существуют все предпосылки распространить на них гражданско-правовой режим источника повышенной опасности. Это сразу позволит решить вопрос с повышенной ответственностью субъекта.

Историческим примером, позволяющим в настоящее время осуществить рецепцию некоторых норм, является использование аэростатов. В ходе многочисленных экспериментов предпринимались попытки добиться возможности управлять движением аэростатов, но они оказались безуспешными. Аэростаты летели по направлению ветра, не представлялось никакой возможности не только направить их движение, но даже приблизительно определить место их посадки.

Несмотря на наличие соответствующей непредсказуемости, человечество достаточно широко использовало технологию аэростатов, в частности, с целью исследования тех или иных природных явлений. Применение соответствующих летательных аппаратов урегулировано, в частности, принятой в 1944 г. в Чикаго Конвенцией о международной гражданской авиации, Приложение 2 которой «Международные стандарты и Рекомендуемая практика. Правила полетов» содержит определение беспилотного неуправляемого аэростата в качестве «беспилотного воздушного судна легче воздуха, без силовой установки, находящееся в свободном полете». Практика применения аэростатов, в том числе, связанная с их трансграничными полетами, в мире давно отработана. Их единственное отличие от беспилотных летательных аппаратов заключается в способности к свободному (у беспилотников — управляемому) полету, но это отличие нельзя считать слишком существенным для развития соответствующей юридической практики правоприменения.

Гузель Анваровна Валеева

*Доцент кафедры теории и методики
обучения праву Казанского
(Приволжского) федерального
университета, кандидат
исторических наук, доцент
E-mail: gavaleeva55@yandex.ru*

Guzel Anvarovna Valeeva

*Associate Professor of the Department
of Theory and Methodology of Teaching
Law, Kazan (Volga Region) Federal
University, Doctor of History, Docent*

О применении беспилотных летательных аппаратов в производстве по делам об административных правонарушениях

On the Use of Unmanned Aerial Vehicles in Administrative Offence Proceedings

Настоящий период развития технологий характеризуется использованием БПЛА в различных сферах человеческой деятельности: военной, научной, сельскохозяйственной, образовательной, картографической, метеорологической и юридической. Думается, что с течением времени количество областей применения БПЛА будет только увеличиваться.

В последние годы БПЛА стали применять в производстве по делам об административных правонарушениях с целью выявления правонарушений и сбора доказательств. Пока это осуществляется в отношении правонарушений в сфере безопасности дорожного движения. Сотрудники ГИБДД с помощью БПЛА производят фиксацию наиболее опасных нарушений ПДД, в частности, таких как выезд на встречную полосу дорожного движения через сплошную линию разметки. Видеозапись с БПЛА передается находящимся в автомобиле инспекторам дорожного движения, которые, остановив транспортное средство с правонарушителем, используют ее как доказательство.

Возникает вопрос о легитимности подобного рода действий. В ст. 26.2 КоАП РФ указано, что «доказательствами по делу об административном правонарушении являются любые фактические данные, на основании которых судья, орган, должностное