

Уголовно-правовые риски использования беспилотных транспортных средств¹

Аннотация. Использование многих достижений научно-технической революции содержит в себе риски, в том числе уголовно-правовые. Однако данное обстоятельство не может служить преградой на пути прогресса, инструментами которого являются эти достижения. Очевидно, что уголовное преследование может иметь место только тогда, когда не соблюдаются разумные и минимальные требования, направленные на недопущение причинение вреда в ситуации, в которой он не должен быть причинен. УК РФ как минимум должен не мешать прогрессу, а как максимум — способствовать ему. Именно этой цели призваны служить предлагаемые в уголовно-правовой литературе для дополнения УК РФ нормы о беспилотниках, к которым относятся любые беспилотные мобильные средства (БПМС), в первую очередь беспилотные транспортные средства (БПТС) и беспилотные летательные аппараты (БПЛА), беспилотные воздушные суда (БПВС). Критический анализ указанных норм позволяет утверждать, что нет никакой необходимости создавать свое собственное — уголовно-правовое определение беспилотного транспортного средства. Достаточно использовать то определение, которое имеется в профильном, транспортном законодательстве. Отвергается необходимость дополнения составов, предусмотренных отдельными статьями УК РФ, квалифицирующим признаком «совершение преступления с использованием БПЛА», и высказывается идея о целесообразности дополнения ст. 63 УК РФ нормой, предоставляющей суду право самому решать, при совершении какого именно преступления считать использование БПМС (БПТС, БПЛА, БПВС и др.)отягчающим наказанием обстоятельством.

Ключевые слова: уголовно-правовые риски; беспилотники; беспилотное транспортное средство; беспилотное воздушное судно; беспилотные мобильные средства; БПЛА; БПТС; БПМС; БПВС; глава 27 УК РФ; безопасность дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Для цитирования: Кочои С. М. Уголовно-правовые риски использования беспилотных транспортных средств // Актуальные проблемы российского права. — 2021. — Т. 16. — № 7. — С. 125–135. — DOI: 10.17803/1994-1471.2021.128.7.125-135.

¹ Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 19-29-06069.

© Кочои С. М., 2021

* Кочои Самвел Мамадович, доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры уголовного права Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА), заслуженный работник высшей школы РФ, почетный работник юстиции России
Садовая-Кудринская ул., д. 9, г. Москва, Россия, 125993
sam.kochoi@bk.ru

Criminal Law Risks when Using Unmanned Vehicles²

Samvel M. Kochoi, Dr. Sci. (Law), Professor, Professor, Department of Criminal Law, Kutafin Moscow State Law University (MSAL), Honored Worker of Higher School of the Russian Federation, Honorary Worker of Justice of Russia
ul. Sadovaya-Kudrinskaya, d. 9, Moscow, Russia, 125993
sam.kochoi@bk.ru

Abstract. The use of many achievements of the scientific and technological revolution contains risks, including criminal ones. However, this circumstance cannot serve as an obstacle to progress, the instruments of which are these achievements. Obviously, criminal prosecution can only take place when reasonable and minimum requirements are not observed to prevent harm from being caused in a situation in which it should not be done. At the very least, the Criminal Code of the Russian Federation should not interfere with progress, but as a maximum should help it. The norms on unmanned vehicles proposed in the criminal law literature to supplement the Criminal Code of the Russian Federation are intended to serve this purpose. These vehicles imply any unmanned vehicles (UV), primarily autonomous vehicles (AV) and unmanned aerial vehicles (UAV), unmanned aircraft (UA). A critical analysis of these norms allows us to assert that there is no need to create our own criminal law definition of an unmanned vehicle. It is enough to use the definition that exists in the field-specific, transport legislation. The author rejects an idea to supplement the body of a crime provided for by individual articles of the Criminal Code of the Russian Federation with the classifying element “committing a crime with the use of a UAV”. The author finds reasonable to supplement article 63 of the Criminal Code of the Russian Federation with a rule granting the court the right to decide at its own discretion in what kind of crime the use of the UV (AV, UAV, UA, etc.) should be considered an aggravating circumstance.

Keywords: criminal law risks; drones; unmanned vehicle; unmanned aerial vehicle; unmanned mobile vehicles; UAV; AV; UV; UA; Chapter 27 of the Criminal Code of the Russian Federation; traffic safety and transport operation.

Cite as: Kochoi SM. Ugolovno-pravovye riski ispolzovaniya bespilotnykh transportnykh sredstv [Criminal Law Risks when Using Unmanned Vehicles]. *Aktualnye problemy rossiyskogo prava*. 2021;16(7):125-135. DOI: 10.17803/1994-1471.2021.128.7.125-135 (In Russ., abstract in Eng.).

Введение

В России приняты и реализуются крупные проекты по развитию и внедрению беспилотных мобильных средств (далее — БПМС, беспилотники), под которыми в литературе, в частности, понимают «искусственный мобильный объект многоразового или условно-многоразового использования, не имеющий на борту экипажа (человека-пилота) и способный самостоятельно целенаправленно перемещаться в пространстве для выполнения различных функций в автономном режиме (с помощью собственной

управляющей программы) или посредством дистанционного управления (осуществляемого человеком-оператором или диспетчерским центром)»³. Таким образом, БПМС следует рассматривать как общее понятие, объединяющее беспилотные автотранспортные средства (БПТС), летательные аппараты (БЛА), воздушные суда (БПВС) и т.д.

Сферы применения БПМС могут быть самыми разными. Так, Президентом РФ и Правительством РФ признается необходимость развития «комплексов беспилотных летательных аппаратов» в целях модернизации оборонно-промыш-

² The reported study was funded by RFBR according to the research project No. 19-29-06069.

³ Фетисов В. С., Неугодникова Л. М., Адамовский В. В., Красноперов Р. А. Беспилотная авиация: терминология, классификация, современное состояние / под ред. В. С. Фетисова. Уфа : Фотон, 2014. С. 3–10.

ленного комплекса⁴, а также схем воздушного движения, ориентированных на массовое использование «беспилотных воздушных судов в качестве транспортных средств»⁵. Федеральная таможенная служба в качестве одной из основных задач собственного развития рассматривает участие в модернизации пунктов пропуска на принципах новых подходов к организации работы государственных контрольных органов, «в том числе в части организации пропуска товаров, перемещаемых беспилотным транспортом»⁶. Министерством внутренних дел РФ допускается возможность использования «беспилотных летательных аппаратов» для надзора за дорожным движением⁷, а Министерством по чрезвычайным ситуациям России — для тушения лесных пожаров и обеспечения пожарной безопасности⁸ и т. д.

Основное исследование

Под беспилотниками преимущественно понимают транспортные средства, в первую очередь общественный автомобильный транспорт⁹. Хотя действующее российское законодательство не содержит определения общего понятия «беспилотное транспортное средство», в нем имеются определения отдельных его видов. Так, Воздушный кодекс РФ (ВК РФ) содержит определение понятия «беспилотное воздушное судно». При этом необходимо обратить внимание, что определение понятия «беспилотный летательный аппарат», ранее предлагаемое в одном из постановлений Правительства РФ¹⁰, утратило силу¹¹.

Безусловно, внедрение беспилотников прежде всего преследует цель решения перспективных экономических задач. Так, планируется, что в Российской Федерации темпы роста электромобилей и беспилотных транспортных

⁴ Указ Президента РФ от 07.05.2012 № 603 «О реализации планов (программ) строительства и развития Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов и модернизации оборонно-промышленного комплекса».

См. также: постановление Правительства РФ от 11.05.2020 № 654 «Об утверждении Правил применения сотрудниками органов государственной охраны боевой техники» // СПС «КонсультантПлюс».

⁵ Распоряжение Правительства РФ от 19.08.2020 № 2129-р «Об утверждении Концепции развития регулирования отношений в сфере технологий искусственного интеллекта и робототехники до 2024 года» // СПС «КонсультантПлюс».

⁶ Распоряжение Правительства РФ от 23.05.2020 № 1388-р «Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года» // СПС «КонсультантПлюс».

⁷ Приказ МВД России от 23.08.2017 № 664 (ред. от 21.12.2017) «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» (зарегистрирован в Минюсте России 06.10.2017 № 48459) // СПС «КонсультантПлюс».

⁸ Письмо МЧС России от 04.02.2013 № 14-7-513 «О направлении Рекомендаций по учету сил и средств, привлекаемых для тушения лесных пожаров и обеспечения пожарной безопасности» // СПС «КонсультантПлюс».

⁹ Принято и уже реализуется постановление Правительства РФ от 26.11.2018 № 1415 (ред. от 22.02.2020) «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» (вместе с Положением о проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств) // СПС «КонсультантПлюс».

¹⁰ Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс».

¹¹ См.: постановление Правительства РФ от 03.02.2020 № 74 «О внесении изменений в Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс».

средств должны составить 40–50 % в год¹². В целом высокоавтоматизированные транспортные средства, действующие в беспилотном режиме, могут дать экономию топлива в размере 19–22 %, а также увеличить скорость доставки грузов на 26–30 % по сравнению с транспортными средствами, управляемыми человеком. Однако основным преимуществом внедрения автономного транспорта должен стать экономический и социально-общественный эффект от снижения аварийности. Например, социально-экономический ущерб от дорожно-транспортных происшествий и их последствий за 2004–2011 гг. был оценен в 8 188,3 млрд руб., что сопоставимо с доходами консолидированных бюджетов субъектов РФ за 2012 г. — 8 064,3 млрд руб. С внедрением высокоавтоматизированных транспортных средств предполагается, что «величина предотвращенного ущерба от дорожно-транспортных происшествий в Российской Федерации составит сотни миллиардов рублей»¹³, а это, в свою очередь, должно положительно отразиться на экономической эффективности автомобильной отрасли в целом.

Вместе с тем если вопрос о пользе практического применения беспилотников не вызывает сомнений, то вопрос о терминах, их обозначающих (как в нормативных актах, так и в научной литературе), остается не только спорным, но и неопределенным. Применительно к данной ситуации нельзя не согласиться с тем, что определение «ключевых терминов и их использование в нормативных правовых документах и актах технического регулирования имеют важ-

ное значение для безопасного развертывания систем беспилотного вождения транспортных средств»¹⁴. Вот, например, сколько терминов (вместе с их англоязычными эквивалентами) используется для описания различных форм автоматизации наземного транспорта в РФ и зарубежных странах¹⁵:

- автономный автомобиль (autonomous car);
- высокоавтоматизированное транспортное средство (highly automated vehicle);
- беспилотный автомобиль (driverless car);
- беспилотное транспортное средство (unmanned vehicle);
- полностью автоматизированное транспортное средство (fully automated vehicle);
- роботизированный автомобиль (robotic car);
- самоуправляемое транспортное средство (self-driving vehicle).

Сравнивая указанные термины, Конвенция обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования (далее — Концепция) признает приоритет «высокоавтоматизированного транспортного средства» над «беспилотным транспортным средством» по той причине, что термин «беспилотный» является менее точным, поскольку подчеркивает отсутствие в транспортном средстве водителя (пилота), тогда как это не всегда может быть реализовано при современном уровне развития техники. К тому же термин «беспилотный» не учитывает «наличие промежуточных уровней автоматизации» и то обстоятельство, что беспилотное транспортное сред-

¹² Распоряжение Правительства РФ от 06.06.2020 № 1512-р «Об утверждении Сводной стратегии развития обрабатывающей промышленности Российской Федерации до 2024 года и на период до 2035 года» // СПС «КонсультантПлюс».

¹³ Утверждены постановлением Правительства РФ от 03.10.2013 (ред. от 16.05.2020) № 864 «О федеральной целевой программе “Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах”» // СПС «КонсультантПлюс».

¹⁴ Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // СПС «КонсультантПлюс».

¹⁵ При этом ни один из перечисленных терминов не является общепризнанным и нормативно закрепленным на международном уровне, однако все они рекомендованы резолюцией 78-й сессии Глобального форума по безопасности дорожного движения (25–29 марта 2019 г.) о внедрении в практику высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения.

ство «может управляться дистанционно, посредством команд внешнего оператора, что может означать отсутствие автоматизации транспортного средства как таковой». Исходя из этого, Концепция признает «наиболее корректным» определение беспилотного транспортного средства как «высоко- или полностью автоматизированного транспортного средства, функционирующего без вмешательства человека (в беспилотном режиме)». Как нам представляется, данное определение можно использовать в разных отраслях науки и практики, в том числе в уголовном праве. С нашей точки зрения, нет никакой необходимости создавать «свое» собственное, уголовно-правовое определение беспилотного транспортного средства, как это предлагают отдельные специалисты¹⁶. Ситуация, надо заметить, чем-то напоминает дискуссию о том, нужно ли создавать специальное, уголовно-правовое определение имущества или следует ограничиваться его пониманием в Гражданском кодексе РФ? Последнее мнение, как известно, превалирует в науке и практике¹⁷. Представляется, что в случае с беспилотником также вполне достаточно использовать то его определение, которое имеется в профильном, транспортном законодательстве. Именно таким можно считать вышеназванное определение в Концепции¹⁸.

Безусловно, применение БПТС содержит в себе реальные уголовно-правовые риски причинения вреда объектам, охраняемым уголовным законом. Транспортное средство, беспилотное включительно, является, наряду с человеком и дорогой, одним из необходимых элементов единой дорожно-транспортной системы, которые находятся в определенных отношениях

и связях друг с другом. Совокупностью этих элементов и формируются риски возникновения дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на автомобильных дорогах общего пользования. К принципам безопасности, на реализацию которых должны быть нацелены отношения и связи между указанными элементами единой дорожно-транспортной системы, Конвенция относит не только снижение до минимума вероятности возникновения ДТП, но и, в частности, обеспечение защиты от террористических атак с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств и кибератак.

Об обеспечении безопасности — авиационной — говорит также ВК РФ (п. 6 ч. 2 ст. 84). Она заключается, в частности, в том, чтобы исключить возможность «несанкционированного доступа посторонних лиц к беспилотным авиационным системам».

Перечисленные принципы указывают на действия, совершение которых способно причинить или причиняет вред объектам уголовно-правовой охраны, поэтому предполагаемые изменения и дополнения УК РФ должны иметь своей основой указанные принципы, то есть должны быть направлены на обеспечение автомобильной безопасности, воздушной безопасности и т. д.

Предложения и выводы

Если говорить о перспективах имплементации норм о БПМС в УК РФ, то в литературе в целом господствует мнение о необходимости усиления или введения уголовной ответственности за деяния, связанные с использованием беспи-

¹⁶ См., например: Коробеев А. И., Чучаев А. И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности // Lex russica. 2019. № 2. С. 9–28.

¹⁷ См. об этом: Кочои С. М. Ответственность за корыстные преступления против собственности : монография. М. : Профобразование, Антэя, 2000. С. 90–91.

¹⁸ Следует отметить, что различные определения БПТС содержатся как в доктрине, так и в проектах ряда законов. Например, в одном из законопроектов, внесенных в Государственную Думу Федерального Собрания РФ, под беспилотным транспортным средством предлагается понимать «инновационное транспортное средство, оборудованное полностью автоматизированной системой вождения, осуществляющей полное динамическое управление транспортным средством без участия водителя для выполнения всех функций управления транспортным средством, контролируемое оператором дистанционно с возмож-

лотников¹⁹. Правда, отдельные предложения в части изменений и дополнений УК РФ особой конкретностью не отличаются. Например, «ужесточение ответственности» Е. А. Маслакова и Н. Ю. Приходько видят в том, чтобы отразить это «в уголовном законодательстве (ст. 263, 263.1, 264, 271.1 УК РФ) путем включения в отдельные составы преступлений соответствующих квалифицирующих признаков»²⁰. Какие квалифицирующие признаки и в какие именно составы следует вносить, не совсем понятно.

Свое видение будущей уголовно-правовой нормы А. И. Коробеев и А. И. Чучаев связывают с тем, что «диспозиция нормы (de lege ferenda) с неизбежностью будет носить бланкетный характер», поэтому предлагают «состав преступления сконструировать по типу материального, взяв за основу те признаки объективной стороны (речь идет о последствиях), которые фигурируют в ч. 1–3 ст. 263 УК РФ»²¹. Что конкретно будет предусматривать указанная бланкетная диспозиция, однако, не совсем понятно.

О том, что новая норма должна быть бланкетной «по определению», считает и В. Е. Тро-

фимов, однако при этом признает, что «на сегодняшний день правила, на которые надо будет ссылаться, в уголовном законе отсутствуют»²².

Вместе с тем помимо общих призывов к установлению или усилению уголовной ответственности за преступления, связанные с беспилотниками, в литературе можно встретить и вполне конкретные предложения, отдельные из которых заслуживают внимательного рассмотрения и осмысления. Речь, в частности, идет о необходимости установления уголовной ответственности за внешнее вмешательство в функционирование беспилотника²³ (или за несанкционированное его использование), а также за нарушение правил проектировки, производства, осуществления программного обеспечения беспилотных автомобилей²⁴. По общему признанию, обязательным признаком этих составов должно быть наступление общественно опасных последствий (причинение смерти человека или крупного ущерба). При этом в предложениях речь идет не только о новых составах преступлений, но и о включении в составы УК РФ квалифицирующего признака

ностью дистанционного отключения системы автоматического вождения для перехода в режим дистанционного управления» (см.: проект федерального закона № 910152-7 «Об инновационных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (ред., внесенная в Госдуму, текст по состоянию на 27.02.2020) // СПС «КонсультантПлюс»).

¹⁹ См. об этом, например: *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; *Коробеев А. И., Чучаев А. И.* Указ. соч.; *Грачева Ю. В., Коробеев А. И., Маликов С. В., Чучаев А. И.* Высокоавтоматизированные транспортные средства: угрозы информационной системе безопасности и правовая ответственность // *Государственная власть и местное самоуправление.* 2020. № 12. С. 3–9; *Ананенко А. О.* Основные направления совершенствования правового регулирования использования беспилотных транспортных средств // *Транспортное право и безопасность.* 2020. № 2 (34). С. 76–83; *Фокин М. С., Рязанов Н. С.* Актуальные проблемы уголовно-правовой регламентации противоправного использования беспилотных мобильных средств // *Актуальные проблемы российского права.* 2018. № 1. С. 103–110.

²⁰ *Маслакова Е. А., Приходько Н. Ю.* Указ. соч.

²¹ *Коробеев А. И., Чучаев А. И.* Указ. соч.

²² *Трофимов В. Е.* Беспилотные транспортные средства как потенциальный предмет уголовных правоотношений // *Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования.* 2020. № 1 (3). С. 422–430.

²³ *Трофимов В. Е.* Указ. соч.

²⁴ *Каух П. В., Шишкин Н. Д., Дидковский Е. В.* Проблемы правового регулирования использования беспилотных транспортных средств в уголовном праве // *Colloquium-Journal.* 2019. № 13-13 (37). С. 8–10.

«с использованием беспилотного летательного аппарата», правда с оговоркой — «если возрастет число преступлений, совершенных с использованием беспилотников»²⁵.

Еще одна группа исследователей пришла к выводу о необходимости дополнения УК РФ новыми статьями — 264.2, 266.1 и 326.1, предусматривающими ответственность, соответственно, за «нарушение правил эксплуатации беспилотного транспортного средства», «производство, сбыт и выпуск в эксплуатацию систем управления беспилотным транспортным средством с техническими неисправностями», а также «подделку, уничтожение или незаконное внесение изменений в черный ящик беспилотного транспортного средства»²⁶.

Реализация этих и других предложений, как считают в литературе, делает актуальной задачу определения объекта новых преступлений и в целом их места в системе Особенной части УК РФ²⁷. По мнению других, предстоит решить вопрос также о круге лиц, могущих быть субъектом привлечения к уголовной ответственности за рассматриваемые преступления²⁸.

Очевидно, что предполагаемое дополнение Особенной части УК РФ нормами о преступлениях с участием беспилотников может инициировать вопросы о реформировании отдельных норм Общей части УК РФ. Например, необходимо ли «сформулировать отдельную статью о крайней необходимости для искусственного интеллекта, который осуществляет рискованную деятельность и руководит источниками повышенной опасности (например, ст. 39.1 УК РФ)», или же достаточно дополнить ст. 39 УК РФ таким

образом, чтобы «она стала более универсальной для всех возможных случаев»²⁹.

Наряду с этим, помимо мнений о необходимости реформирования норм Общей и Особенной частей УК РФ, в литературе высказано и мнение о том, что с уголовно-правовыми изменениями за вред, причиненный беспилотным транспортным средством, «торопиться не следует»³⁰.

С нашей точки зрения, рассматривая вопрос о трансформации уголовно-правовых норм с учетом рисков, которые несет применение БПТС, прежде всего надлежит выяснить, можно ли относить беспилотники к транспортным средствам и, соответственно, к предмету транспортных преступлений. Безусловно, что на этот вопрос следует дать утвердительный ответ в первую очередь применительно к средствам, предназначенным для использования на дорогах общего пользования. Действительно, хотя в уголовном и административном законодательстве беспилотник в качестве предмета преступления не выделяется, «он таковым остается и, следовательно, входит в механизм транспортного происшествия»³¹. Отсюда вывод, что предполагаемые нормы о преступлениях, связанных с БПТС, следует включить в гл. 27 УК РФ, значит, искать для них другую главу в Особенной части УК РФ нет смысла. На основании этого можно утверждать, что нуждаются в редактировании соответствующие нормы гл. 27 УК РФ. Так, полагаем, что в примечании 1 к ст. 264 УК РФ, после слов «а также транспортные средства», следует указать «включая беспилотные транспортные средства». Соответствующие измене-

²⁵ Каух П. В., Шишкин Н. Д., Дидковский Е. В. Указ. соч.

²⁶ 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.

²⁷ Трофимов В. Е. Указ. соч.

²⁸ Каух П. В., Шишкин Н. Д., Дидковский Е. В. Указ. соч.

²⁹ Иликбаева Е. С. Крайняя необходимость и действия искусственного интеллекта // Евразийский юридический журнал. 2020. № 12 (151). С. 244–246.

³⁰ Бимбинов А. А. Криминальные угрозы транспортной среды «умного города» // Юридическая наука и практика. Вестник Нижегородской академии МВД России. 2020. № 3 (51). С. 94–99.

³¹ Чучаев А. И., Маликов С. В. Механизм дорожно-транспортного происшествия с участием беспилотника: постановка проблемы // Актуальные проблемы российского права. 2020. № 6. С. 160–168.

ния нужно внести и в постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (в ред. от 24.05.2016) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения».

Таким образом, по нашему мнению, нет необходимости дополнять УК РФ статьей, посвященной противоправным деяниям в отношении БПТС. Достаточно внести в него те изменения, о которых мы говорили выше.

Что касается вопроса формулирования в Общей части УК РФ отдельной статьи о крайней необходимости для искусственного интеллекта, то такая возможность не должна исключаться, поскольку важно распространить положения о крайней необходимости на случаи причинения вреда при эксплуатации не только беспилотного транспортного средства, но и любого беспилотного мобильного средства. Такая норма станет применимой при совершении посягательства и на транспортную безопасность (безопасность движения и эксплуатации транспорта), и на любой другой объект уголовно-правовой охраны (общественной безопасности, общественного порядка и др.).

Вместе с тем в правках нуждаются и другие законы, содержащие нормы, призванные обеспечить транспортную безопасность. Так, ВК РФ (ч. 5 ст. 32) определяет беспилотное воздушное судно как «воздушное судно, управляемое, контролируемое в полете пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна (внешний пилот)». Предназначенные для выполнения полетов беспилотные воздушные суда подлежат государственной регистрации. Исключение ВК РФ делает только для «беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее» (п. 1 ч. 1 ст. 33). Как нам представляется, данная формулировка содержит противоречие. Можно ли считать воздушным судном предмет, который

весит менее 30 кг? Критикуемое положение кажется нам явно устаревшим, нуждающимся в пересмотре. В этом отношении более актуален подзаконный акт — письмо ФНС России, которое не признает, в частности, квадрокоптеры с массой от 0,25 кг до 30 кг транспортными средствами и, соответственно, объектом налогообложения транспортным налогом³².

С нашей точки зрения, БПВС должно быть непосредственно названо в ст. 263 УК РФ (например, в ч. 1.1) в качестве одного из предметов предусмотренного ею преступления. С другой стороны, использование БПЛА способно повышать общественную опасность ряда тяжких и особо тяжких преступлений. О возможностях использования воздушных беспилотников для совершения противоправных деяний (в данном случае — административного правонарушения против порядка управления) можно судить, например, по делу, имевшему место в Воронежской области, когда рядом с запретной зоной участка № 2 ФКУ ИК-1 УФСИН России был задержан Т., который находился в салоне своего автомобиля и дистанционно управлял беспилотным летательным аппаратом — квадрокоптером. Указанный аппарат в момент задержания находился в воздухе на высоте около 2 м и двигался в сторону ФКУ ИК-1, к нему были прикреплены свертки с телефонами сотовой связи³³.

Данный пример показывает, что общественная опасность может увеличиться многократно, в первую очередь опасность тех преступлений, совершение которых с помощью БПМС чревато наступлением особо тяжких последствий: террористических преступлений, наркопреступлений, преступлений против жизни и здоровья, а также против общественной опасности и общественного порядка. Поэтому для адекватного отражения данной опасности важно сохранить возможность квалификации перечисленных преступлений по совокупности с предлагаемыми для дополнения УК РФ деяниями, например несанкционированным доступом к БПТС (БПЛА,

³² Письмо ФНС России от 11.02.2019 № БС-4-21/2295@ «О налогообложении транспортным налогом квадрокоптера» // СПС «КонсультантПлюс».

³³ Постановление Первого кассационного суда общей юрисдикции от 25.12.2019 № 16-306/2019 // СПС «КонсультантПлюс».

БПВС). По этой причине, как мы полагаем, отсутствует необходимость дополнения составов, предусмотренных отдельными статьями УК РФ, квалифицирующим признаком «с использованием БПЛА». Даже в составе террористического акта (ст. 205 УК РФ) мы считаем это излишним. Примечательно, что через несколько лет после вступления в силу УК РФ законодатель исключил из числа квалифицирующих признаков террористического акта его совершение «с применением огнестрельного оружия» (п. «в» ч. 2 ст. 205)³⁴. Подобное преступление теперь подлечит квалификации по совокупности преступлений, предусмотренных ст. 205 УК РФ и соответственно ст. 222, 223 или 226 УК РФ, что, по нашему мнению, полнее отражает общественную опасность действий виновного.

Исходя из этого, по нашему мнению, правильнее сконструировать в ст. 63 УК РФ норму, подобной той, что предусмотрена в ч. 1.1, то есть предоставить суду право самому решать, при совершении какого именно преступления

считать использование БПЛА (БПВС, БПТС и др.)отягчающим наказанием обстоятельством.

Заключение

Использование многих достижений научно-технического развития содержит в себе риски, в том числе уголовно-правовые. Однако данное обстоятельство не может служить преградой на пути прогресса, инструментами которого являются эти достижения. Очевидно, что уголовное преследование должно иметь место только тогда, когда не соблюдаются разумные и минимальные требования, направленные на недопущение причинения вреда в ситуации, в которой он не должен быть причинен. УК РФ призван как минимум не мешать прогрессу, а как максимум — способствовать ему. Именно этой цели должны служить рассмотренные в настоящей работе предложения о дополнении УК РФ новыми нормами о беспилотниках.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. *Ананенко А. О.* Основные направления совершенствования правового регулирования использования беспилотных транспортных средств // *Транспортное право и безопасность.* — 2020. — № 2 (34). — С. 76–83.
2. *Бимбинов А. А.* Криминальные угрозы транспортной среды «умного города» // *Юридическая наука и практика. Вестник Нижегородской академии МВД России.* — 2020. — № 3 (51). — С. 94–99.
3. *Грачева Ю. В., Коробеев А. И., Маликов С. В., Чучаев А. И.* Высокоавтоматизированные транспортные средства: угрозы информационной системе безопасности и правовая ответственность // *Государственная власть и местное самоуправление.* — 2020. — № 12. — С. 3–9.
4. *Иликбаева Е. С.* Крайняя необходимость и действия искусственного интеллекта // *Евразийский юридический журнал.* — 2020. — № 12 (151). — С. 244–246.
5. *Каух П. В., Шишкин Н. Д., Дидковский Е. В.* Проблемы правового регулирования использования беспилотных транспортных средств в уголовном праве // *Colloquium-Journal.* — 2019. — № 13-13 (37). — С. 8–10.

³⁴ Очевидно, применение при террористическом акте БПМС, повлекшее убийство, следует квалифицировать по совокупности с убийством, совершенным общеопасным способом (п. «е» ч. 2 ст. 105 УК РФ). Правда, для этого необходимо, чтобы Пленум Верховного Суда РФ внес изменения в свое разъяснение по данному вопросу (п. 9 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.02.2012 № 1 (ред. от 03.11.2016) «О некоторых вопросах судебной практики по уголовным делам о преступлениях террористической направленности»), которое в настоящее время исключает квалификацию по совокупности террористического акта и убийства.

6. Коробеев А. И., Чучаев А. И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности // *Lex russica*. — 2019. — № 2. — С. 9–28.
7. Кочои С. М. Ответственность за корыстные преступления против собственности : монография. — М. : Профобразование, Антэя, 2000. — 288 с.
8. 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.
9. 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.
10. Трофимов В. Е. Беспилотные транспортные средства как потенциальный предмет уголовных правоотношений // *Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования*. — 2020. — № 1 (3). — С. 422–430.
11. Фетисов В. С., Неугодникова Л. М., Адамовский В. В., Красноперов Р. А. Беспилотная авиация: терминология, классификация, современное состояние / под ред. В. С. Фетисова. — Уфа : Фотон, 2014. — 217 с.
12. Фокин М. С., Рязанов Н. С. Актуальные проблемы уголовно-правовой регламентации противоправного использования беспилотных мобильных средств // *Актуальные проблемы российского права*. — 2018. — № 1. — С. 103–110.
13. Чучаев А. И., Маликов С. В. Механизм дорожно-транспортного происшествия с участием беспилотника: постановка проблемы // *Актуальные проблемы российского права*. — 2020. — № 6. — С. 160–168.

Материал поступил в редакцию 1 декабря 2020 г.

REFERENCES (TRANSLITERATION)

1. Ananenko A. O. Osnovnye napravleniya sovershenstvovaniya pravovogo regulirovaniya ispol'zovaniya bespilotnyh transportnyh sredstv // *Transportnoe pravo i bezopasnost'*. — 2020. — № 1 (34). — S. 76–83.
2. Bimbinov A. A. Kriminal'nye ugrozy transportnoj sredy «umnogo goroda» // *Yuridicheskaya nauka i praktika. Vestnik Nizhegorodskoj akademii MVD Rossii*. — 2020. — № 1 (51). — S. 94–99.
3. Gracheva Yu. V., Korobeev A. I., Malikov S. V., Chuchaev A. I. Vysokoavtomatizirovannye transportnye sredstva: ugrozy informacionnoj sisteme bezopasnosti i pravovaya otvetstvennost' // *Gosudarstvennaya vlast' i mestnoe samoupravlenie*. — 2020. — № 12. — S. 3–9.
4. Ilikbaeva E. S. Krajnyaya neobhodimost' i dejstviya iskusstvennogo intellekta // *Evrazijskij yuridicheskij zhurnal*. — 2020. — № 11 (151). — S. 244–246.
5. Kauh P. V., Shishkin N. D., Didkovskij E. V. Problemy pravovogo regulirovaniya ispol'zovaniya bespilotnyh transportnyh sredstv v ugovnom prave // *Colloquium-Journal*. — 2019. — № 13-11 (37). — S. 8–10.
6. Korobeev A. I., Chuchaev A. I. Bespilotnye transportnye sredstva: novye vyzovy obshchestvennoj bezopasnosti // *Lex russica*. — 2019. — № 2. — S. 9–28.
7. Kochoi S. M. Otvetstvennost' za korystnye prestupleniya protiv sobstvennosti : monografiya. — M. : Profobrazovanie, Anteya, 2000. — 288 s.
8. Kufleva V. N., Sobolev D. V., Firsov V. V. Problemnye aspekty kvalifikacii prestuplenij s ispol'zovaniem bespilotnogo transportnogo sredstva // *Chelovek: prestuplenie i nakazanie*. — 2019. — Т. 27 (1–4). — № 3. — S. 335–342.
9. Maslakova E. A., Prihod'ko N. Yu. Uголовно-правовая регламентация неправомерного ispol'zovaniya bespilotnyh letatel'nyh apparatov (bespilotnyh vozdushnyh sudov) kak potencial'noj ugrozy transportnoj

- bezopasnosti v nacional'nom i zarubezhnom zakonodatel'stve // Rossijskij sledovatel'. — 2020. — № 6. — S. 67–71.
10. Trofimov V. E. Bespilotnye transportnye sredstva kak potencial'nyj predmet ugovolnyh pravootnoshenij // Upravlenie deyatel'nost'yu po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: sostoyanie, problemy, puti sovershenstvovaniya. — 2020. — № 1 (3). — S. 422–430.
11. Fetisov V. S., Neugodnikova L. M., Adamovskij V. V., Krasnoperov R. A. Bespilotnaya aviaciya: terminologiya, klassifikaciya, sovremennoe sostoyanie / pod red. V. S. Fetisova. — Ufa : Foton, 2014. — 217 s.
12. Fokin M. S., Ryazanov N. S. Aktual'nye problemy ugovolno-pravovoj reglamentacii protivopravnogo ispol'zovaniya bespilotnyh mobil'nyh sredstv // Aktual'nye problemy rossijskogo prava. — 2018. — № 1. — S. 103–110.
13. Chuchaev A. I., Malikov S. V. Mekhanizm dorozhno-transportnogo proisshestiya s uchastiem bespilotnika: postanovka problemy // Aktual'nye problemy rossijskogo prava. — 2020. — № 6. — S. 160–168.