Актуальные проблемы уголовно-правовой регламентации противоправного использования беспилотных мобильных средств

Аннотация. Транспортная безопасность, являясь частью национальной безопасности, призвана обеспечивать всестороннюю защищенность транспортного комплекса. Однако законодателем не учитываются новые в полной мере актуализировавшиеся угрозы транспортной безопасности, возникновение которых обусловлено современным развитием науки, техники и технологий. В повседневную жизнь начинают интенсивно внедряться беспилотные мобильные средства, между тем правовая регламентация их функционирования явно отстает от прогресса. В то же время множественность субъектов, принимающих участие в создании и обслуживании этих видов транспорта, а также их программного обеспечения, обуславливает сложность в определении виновного в создании угроз транспортной безопасности и причинении вреда вследствие их неправомерного использования. Открытым также остается вопрос о формах и степени ответственности. С учетом изложенного в статье исследуются актуальные проблемы правовой регламентации эксплуатации беспилотных мобильных устройств. Анализируется их определение, классификация, отличие от иных летательных аппаратов. Изучаются вопросы установления уголовной ответственности за противоправное использование беспилотников.

Ключевые слова: транспортная безопасность, угрозы транспортной безопасности, беспилотные мобильные устройства, беспилотные воздушные суда, уголовная ответственность.

DOI: 10.17803/1994-1471.2018.86.1.103-110

Категория «транспортная безопасность», являясь частью национальной безопасности, выступая одним из объектов уголовно-правовой охраны, определяется как «состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства» (п. 10 ст. 1 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопас-

© Фокин М. С., Рязанов Н. С., 2018

* *Фокин Максим Станиславович*, кандидат юридических наук, доцент кафедры уголовного права и криминологии Омского государственного университета имени Ф.М. Достоевского
mf-omsu@mail.ru

644077, Россия, г. Омск, ул. 50 лет Профсоюзов, д. 100

** *Рязанов Никита Сергеевич*, помощник прокурора Архангельской области по организационным вопросам и контролю исполнения, юрист 1-го класса

rns87@yandex.ru

163002, Россия, г. Архангельск, пр. Новгородский, д. 15

ности»¹). Исходя из этого уголовно-правовая политика в области обеспечения транспортной безопасности нацелена именно на противодействие актам незаконного вмешательства, под которыми понимаются «внешние» преступные посягательства, в основном террористического характера².

Вместе с тем из поля зрения законодателя выпадают новые угрозы транспортной безопасности, в частности вопросы установления ответственности за использование беспилотников в противоправных целях, а также за неосторожное причинение вреда охраняемым законом отношениям в результате их эксплуатации.

Одной из основных проблем правоприменения является неопределенность правового статуса беспилотников, которая обусловлена первоначальным их использованием в основном в военных целях.

Соглашаясь с точкой зрения С. В. Фетисова, Л. М. Неугодиной, В. В. Адамовского и Р. А. Красноперова, мы считаем целесообразным использовать унифицированное понятие «беспилотные мобильные средства», являющееся наиболее точным переводом международного термина «unmanned vehicle». При этом основным критерием разграничения беспилотных мобильных средств выступает среда их функционирования (космос, воздух, суша, водная среда, подземная среда), а также тип управления (оператором, автономный, смешанный)³.

Следует отметить, что повышенное внимание уделяется вопросу правовой регламентации эксплуатации именно беспилотных воздушных судов (далее — БПВС), что обусловлено их наиболее распространенным применением в военном деле, правоохранительной, хозяйственной деятельности, а также в частных целях.

Определение беспилотного летательного аппарата было дано в рамках глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения⁴, согласно которой такой аппарат представляет собой воздушное судно без пилота в смысле ст. 8 Чикагской конвенции международной гражданской авиации⁵, 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 автономно⁶.

В соответствии с Указом Президента РФ от 17.12.2011 № 1661 «Об утверждении Списка товаров и технологий двойного назначения, которые могут быть использованы при создании вооружений и военной техники и в отношении которых осуществляется экспортный контроль»⁷ беспилотные (воздушные) летательные аппараты определяются как любые летательные аппараты, способные взлетать и поддерживать контролируемый полет и аэронавигацию без какого-либо присутствия человека на борту.

Согласно ч. 5 ст. 32 Воздушного кодекса РФ под беспилотным воздушным судном понимается воздушное судно, управляемое, кон-

¹ СЗ РФ. 2007. № 7. Ст. 837.

² Приказ Минтранса РФ № 52, ФСБ РФ № 112, МВД РФ № 134 от 05.03.2010 «Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» // Российская газета. 2010. 14 апреля.

³ Фетисов С. В., Неугодина Л. М., Адамовский В. В., Красноперов Р. А. Беспилотная авиация. Терминология, классификация, современное состояние. Уфа: Фотон, 2014.

⁴ Рябов Д. А., Фарафонтова Е. Л. Правовой статус беспилотных летательных аппаратов в мировой практике и в Российской Федерации // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. 2013. № 9. Т. 2. С. 298.

⁵ Конвенция о международной гражданской авиации (заключена в г. Чикаго 07.12.1944) // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

⁶ Global Air Traffic Management Operational Concept 2005 // URL: http://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/9854_cons_en%5B1%5D.pdf (дата обращения: 24 марта 2017 г.).

⁷ СЗ РФ. 2011. № 52. Ст. 7563.

тролируемое в полете пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна (внешний пилот). Следует отметить, что в данном случае разновидности беспилотников, управляемых смешанным способом или автономно, фактически выпадают из поля зрения Воздушного кодекса РФ.

Более конкретное определение беспилотника закреплено п. 2 постановления Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации»⁸: беспилотным летательным аппаратом является летательный аппарат, выполняющий полет без пилота (экипажа) на борту и управляемый в полете автоматически, оператором с пункта управления или сочетанием указанных способов.

Между тем названные определения, по нашему мнению, являются слишком широкими, так как позволяют отнести к беспилотникам в том числе управляемые ракеты, торпеды, бомбы, которые по своей природе являются средствами вооружения и к беспилотникам отношения не имеют (о чем мы скажем дальше).

В соответствии со стандартами ICAO и STANAG⁹ под беспилотником подразумевается самолет, который работает без человека-пилота и экипажа на борту. Кроме того, он способен к длительному полету при использовании аэродинамических средств; удаленно ведется или автоматически управляется предварительно запрограммированным профилем полета; может повторно использоваться; не классифицирован как ведомое оружие или подобное устройство выстрела, разработанное для снабжения бое-

припасов¹⁰. По нашему мнению, именно это определение, как наиболее содержательное, должно использоваться законодателем при разработке воздушного законодательства.

Сложным является вопрос классификации БПВС.

Наибольший интерес в разрезе нашего исследования представляет предложенная международной ассоциацией «UVS International» классификация беспилотных летательных аппаратов (см. таблицу)¹¹. По нашему мнению, национальное законодательство должно ориентироваться именно на эту классификацию, так как она комплексно отражает технико-технологические характеристики беспилотников, что имеет существенное значение для правовой регламентации их использования в различных целях.

Отсутствие законодательно закрепленной классификации БПВС порождает на практике существенные проблемы и недопонимание отличительных особенностей типов БПВС, а также различий БПВС и других летательных аппаратов, что не способствует их надлежащей правовой регламентации.

Например, непонятно отличие БПВС от баллистических и крылатых ракет, торпед и т.п., которые по своим техническим характеристикам очень похожи на беспилотники. Однако, по сути, такие снаряды — это средства доставки боевого заряда, которые после достижения цели перестают существовать. Именно из-за специфичности назначения и вытекающих отсюда особенностей функционирования, являющихся основным критерием отграничения, подобные объекты нерационально рассматривать как

⁸ Постановление Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» // СЗ РФ. 2010. № 14. Ст. 1649.

⁹ См.: Глобальная эксплуатационная концепция ОрВД // ICAO Doc 9854 AN/458 ИКАО. Монреаль, Канада : ИКАО, 2005. С. 100 ; Организация воздушного движения // ICAO. DOC 4444ATM/501/ИКАО. Монреаль, Канада : ИКАО, 2007. С. 474 ; Беспилотные авиационные системы (БАС) // ICAO CIR 328 AN/190 ИКАО. Монреаль, Канада : ИКАО, 2011. С. 66.

¹⁰ Корченко А. Г., Ильяш О. С. Обобщенная классификация беспилотных летательных аппаратов // Сборник научных трудов Харьковского университета Воздушных Сил. 2012. № 4 (33). С. 27.

¹¹ Алешин Б. С., Суханов В. Л., Шибяев В. М. Обеспечение безопасности полетов беспилотных авиационных систем в едином воздушном пространстве // Ученые записки ЦАГИ. 2011. № 6. Т. 42. С. 75.

Классификация БЛА

Категория	Обозн. в мире	Обозначение	Наименование	Взлетный вес, кг	Радиус действия, км	Практич. потолок, м	Продолж. полета, ч
I	η	η	Нано	< 0.025	< 1	100	< 1
	μ	μ	Микро	< 5	< 10	3000	1
	Mini	Мини	Мини	< 25	10 — 25	3000	≤ 2
II	CR	БлД	Ближнего действия класса 1	25 — 50	25 — 70	3000	2 — 4
			Ближнего действия класса 2	50 — 150	50 — 100	3000	≤ 4
III	SR	МД	Малой дальности	≤ 200	≤ 150	4000	6 — 8
	MR	СД	Средней дальности	≤ 500	200	5000	10 — 12
IV	MRE		Средней дальности с большой продолжительностью полета (СД-БПП)	≥ 500	> 500	8000	10 — 18
	LADP		Маловысотный большой дальности (МБД)	250 — 2500	> 250	≤ 4000	1.5 — 2
V	LAE	БД	Маловысотный большой продолжительности полета (МБД-БПП)	≥ 250	> 500	4000	18
V — VI	MALE		Средневысотный большой продолжительности полета (СБД-БПП)	≥ 1000	> 1000	8000	24
VII	HALE		Высотный большой продолжительности полета (ВБД-БПП)	≥ 2500	> 4000	20 000	> 24
VIII	UCAV	Б	Беспилотный ударный (Б-У)	> 1000	> 500	12 000	1.5 — 2
	DEC		Ложная цель (Б-Л)	150 — 500	0 — 500	50 — 5000	< 4
	TGT		Воздушная мишень (Б-М)	10 — 10 000	5 — 200	50 — 10 000	> 0.5
IX	OPA	ОП	Пилотируемый по выбору (опционно) ЛА	> 200			
	CMA	ПП	Переоборудованный пилотируемый ЛА				

БПВС. По тем же причинам не относятся к беспилотным мобильным средствам и одноразовые ракеты-носители, предназначенные для вывода космических аппаратов на орбиту¹².

Таким образом, законодательное закрепление классификации БПВС (к примеру, по типу UVS International) является в полной мере актуальным, так как способствует устранению обо-

значенных неясностей, а также надлежащей регламентации их использования, соответствующей технико-технологическим особенностям аппаратов.

Следует отметить, что облегчение эксплуатации аппаратов, на которое направлены изменения, вносимые в Воздушный кодекс РФ¹³, не означает повышения транспортной безопас-

¹² Фетисов С. В., Неугодникова Л. М., Адамовский В. В., Красноперов Р. А. Беспилотная авиация. Терминология, классификация, современное состояние. Уфа: Фотон, 2014.

¹³ См.: Федеральный закон от 03.07.2016 № 291-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации» // СЗ РФ. 2016. № 27 (ч. 1). Ст. 4224.

ности. Факторами, оказывающими наиболее сильное влияние на безопасность и эффективность применения беспилотных авиационных систем, остаются: разрушение беспилотника; причинение вреда жизни и здоровью людей или имуществу; столкновение с другими летательными аппаратами¹⁴.

Так, например, в июне 2015 г. самолетом авиакомпании Lufthansa при приближении к варшавскому аэропорту едва не было допущено столкновение с беспилотником-дроном¹⁵. Трагедии удалось избежать чудом.

Кроме того, по всему миру стали распространяться случаи умышленного использования БПВС в противоправных целях.

Например, в августе 2016 г. полиция г. Нью-берга (Дания) перехватила дроны, доставлявшие в исправительное учреждение набор предметов для совершения побега¹⁶. Случаи передачи таким способом наркотиков, по данным СМИ, фиксировались в конце июля 2015 г. в тюрьме Мэнсфилда (Кливленд, США)¹⁷, в марте 2014 г. в тюрьме Мельбурна (Австралия)¹⁸ и т.д. Российская Федерация не является исключением.

С учетом изложенного актуальным представляется ужесточение уголовной ответственности за совершение противоправных посягательств с использованием БПВС, в том числе путем включения соответствующего квалифицирующего признака в отдельные составы Особенной части УК РФ.

Кроме того, актуальным (особенно применительно к беспилотникам, имеющим взлетную массу менее 30 кг и использующимся в частных целях) остается снабжение БПВС сигнальными средствами, устройствами, ограничивающими высоту полетов или фиксирующими его превышение и передающими информацию об этом в компетентные органы для принятия мер реагирования.

Отдельно следует упомянуть иные виды беспилотников, эксплуатация которых пока не попала в правовое поле.

Так, в ГОСТ Р 54344-2011, утвержденном и введенном в действие приказом Росстандарта от 28.06.2011 № 158-ст¹⁹, закреплено определение необитаемого подводного аппарата и телеуправляемого подводного аппарата. Другие упоминания о водных беспилотниках в национальном законодательстве отыскать трудно, хотя уже существует множество их разновидностей (подводные планеры, подводные роботы и др.).

Острым становится вопрос о степени ответственности производителей беспилотных автомобилей, разработчиков и установщиков программного обеспечения, лиц, осуществляющих гарантийное и постгарантийное обслуживание таких транспортных средств, а также самих пользователей транспортных средств в случае дорожно-транспортных происшествий.

Так, в мае 2016 г. зафиксировано первое смертельное ДТП с участием автомобиля, ко-

¹⁴ Алешин Б. С., Суханов В. Л., Шibaев В. М. Обеспечение безопасности полетов беспилотных авиационных систем в едином воздушном пространстве // Ученые записки ЦАГИ. 2011. № 6. Т. 42. С. 74.

¹⁵ Самолет Lufthansa чуть не столкнулся с беспилотником // URL: <http://www.aero-news.ru/lufthansa-chutne-stolknulsya-s-bespilotnikom/> (дата обращения: 24 марта 2017 г.).

¹⁶ Беспилотник привез в датскую тюрьму телефоны и лезвие пилы // URL: <https://lenta.ru/news/2016/11/24/drone/> (дата обращения: 24 марта 2017 г.).

¹⁷ Американским заключенным пробоvalи передать наркотики с помощью дрона // URL: https://gazeta.ua/ru/articles/life/_amerikanskim-zaklyuchennym-probovali-peredat-narkotiki-s-pomoschyu-drona/640923 (дата обращения: 24 марта 2017 г.).

¹⁸ Заключенные в тюрьме получали наркотики с помощью беспилотника // URL: <http://euroradio.fm/ru/zaklyuchennye-v-tyurme-poluchali-narkotiki-pri-pomoshchi-bespilotnika> (дата обращения: 24 марта 2017 г.).

¹⁹ ГОСТ Р 54344-2011. Национальный стандарт Российской Федерации. Техника пожарная. Мобильные робототехнические комплексы для проведения аварийно-спасательных работ и пожаротушения. Классификация. Общие технические требования. Методы испытаний. М.: Стандартинформ, 2012.

торый двигался на автопилоте. Трагедия произошла в США. Электроника на инновационном седане Tesla дала сбой, и машина протаранила тягач с прицепом²⁰.

По смыслу ст. 1079 ГК РФ беспилотные автомобили, а также водные беспилотники подходят под категорию источников повышенной опасности. Соответственно, обязанность возмещения вреда возлагается на их владельцев.

По нашему мнению, источниками повышенной опасности (со всеми вытекающими правовыми последствиями) следует на законодательном уровне признать и БПВС, в том числе те, которые в соответствии со ст. 32 ВК РФ не подлежат государственной регистрации и учету, что в полной мере обусловлено их опасным потенциалом.

Однако эти выводы в первую очередь касаются вопросов гражданско-правовой ответственности, вместе с тем неясным остается вопрос об ответственности в случае причинения беспилотниками тяжкого вреда, обусловленного сбоем в заложенном в них программном обеспечении.

Для решения этой проблемы рациональным представляется установление административной и уголовной ответственности для лиц, разрабатывающих ненадлежащее программное обеспечение для беспилотников либо нарушающих технологию его установки и обслуживания.

Безусловно, степень вины субъектов, а также причинно-следственную связь такого деяния с наступившими общественно опасными последствиями установить будет сложно, но не невозможно: в условиях ныне существующих технологий на помощь должны прийти специалисты, способные провести комплексные (специализированные) технико-технологические либо компьютерные экспертизы.

Уголовную ответственность за разработку ненадлежащего программного обеспечения для беспилотников, нарушение технологии его установки и обслуживания, создавшие угрозу причинения тяжкого вреда здоровью, смерти

человеку либо крупного имущественного ущерба, следует установить по ст. 263.1 УК РФ.

Кроме того, по этой же статье предлагается привлекать лиц, осуществляющих ненадлежащую эксплуатацию беспилотников, создавшую угрозу наступления вышеуказанных последствий. При этом данная норма, с учетом ее серьезного профилактического потенциала, будет выступать специальной по отношению к иным статьям главы 27 УК РФ (например, к ст. 271.1), сконструированных по типу материальных составов, поэтому, как нам представляется, квалификации по совокупности (при отсутствии реального вреда жизни, здоровью граждан и имуществу) в данном случае не потребуются.

Между тем в случае причинения реального вреда вследствие ненадлежащего использования беспилотников в целях усиления ответственности виновных лиц, а также профилактики таких деяний в будущем подобные действия (бездействие) следует квалифицировать по ст. 263.1 УК РФ и по совокупности с соответствующими статьями главы 27 УК РФ (например, со ст. 263, 264, 271.1).

Для внедрения подобной практики в первую очередь следует разработать соответствующие требования — специальные правила (базу для ст. 263.1 УК РФ), регламентирующие вопросы разработки, внедрения и использования беспилотников, а также создания, установки и обслуживания их программного обеспечения.

Соответственно, за такие же деяния, не повлекшие указанных последствий, следует установить административную ответственность по ст. 11.15.1, 11.15.2 КоАП РФ, квалифицируя их по совокупности с иными специальными составами (например, со ст. 11.4 КоАП РФ применительно к БПВС).

Помимо изложенного, возникла еще одна угроза безопасной эксплуатации беспилотников: они сами могут быть объектами кибератак. При этом цели злоумышленников могут быть самыми разнообразными — слежка за эксплуатантами таких устройств, посягательство на их жизнь, здоровье и имущество и пр.

²⁰ Первая жертва автопилота // URL: https://www.gazeta.ru/auto/2016/07/01_a_8351963.shtml (дата обращения: 24 марта 2017 г.).

Для противодействия такой угрозе необходима активизация работы силовых ведомств, переориентирование и обучение их по соответс-

твующему профилю. В данном случае по правильному пути пошло Минобороны России, создав новые войска информационных операций.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Алешин Б. С., Суханов В. Л., Шибяев В. М. Обеспечение безопасности полетов беспилотных авиационных систем в едином воздушном пространстве // Ученые записки ЦАГИ. — 2011. — № 6.
2. Корченко А. Г., Ильяш О. С. Обобщенная классификация беспилотных летательных аппаратов // Сборник научных трудов Харьковского университета воздушных сил. — 2012. — № 4 (33). — С. 27—36.
3. Рябов Д. А., Фарафонтова Е. Л. Правовой статус беспилотных летательных аппаратов в мировой практике и в Российской Федерации // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. — 2013. — № 9.
4. Фетисов С. В., Неугодникова Л. М., Адамовский В. В., Красноперов Р. А. Беспилотная авиация. Терминология, классификация, современное состояние. — Уфа : Фотон, 2014.

Материал поступил в редакцию 26 апреля 2017 г.

CURRENT ISSUES OF CRIMINAL LAW REGULATION OF WRONGFUL USE OF SELF-DRIVING VEHICLES

FOKIN Maksim Stanislavovich — PhD in Law, Associate Professor of the Department of Criminal Law and Criminology, Dostoevsky Omsk State University
mf-omsu@mail.ru
644077, Russia, Omsk, ul. 50 Let Profsoyuzov, d. 100

RYAZANOV Nikita Sergeevich — Assistant Prosecutor of Arkhangelsk region on Organizational Matters and Enforcement Control, 1 Class Lawyer
rns87@yandex.ru
163002, Russia, Arkhangelsk, pr. Novgorodskiy, d. 15

Abstract. *Transport security, as part of national security, is designed to provide comprehensive protection for the transport industry. However, the legislator does not fully take into account the new current transportation security threats, which are due to the contemporary development of science engineering and technology. Self-driving vehicles are starting to be implemented intensively, meanwhile, legal regulation of their operation is clearly lagging behind moving forward progress. At the same time, the multiplicity of actors involved in building and maintaining these types of transport, as well as the software, accounts for the difficulty in identifying the culprit in creating threats to transport security and causing harm as a result of their misuse. The question on the forms and degrees of responsibility still lacks answers. In the light of the foregoing, the article explores topical issues of legal regulation of the exploitation of self-driving vehicles. Their definition, classification, difference from other aircrafts are analyzed. The issues of establishing criminal responsibility for wrongful use of drones are studied.*

Keywords: *transport safety, threats to transport security, self-driving vehicles, unmanned aerial vehicles, criminal responsibility.*

REFERENCES (TRANSLITERATION)

1. *Aleshin B. S., Suxanov V. L., Shibaev V. M.* Obespechenie bezopasnosti poletov bespilotnyx aviacionnyx sistem v edinom vozdušnom prostranstve // *Uchenye zapiski CAGI*. — 2011. — № 6.
2. *Korchenko A. G., Il'yash O. S.* Obobshhennaya klassifikaciya bespilotnyx letatel'nyx apparatov // *Sbornik nauchnyx trudov Xar'kovskogo universiteta vozdušnyx sil*. — 2012. — № 4 (33). — S. 27—36.
3. *Ryabov D. A., Farafontova E. L.* Pravovoj status bespilotnyx letatel'nyx apparatov v mirovoj praktike i v Rossijskoj Federacii // *Aktual'nye problemy aviacii i kosmonavтики*. — 2013. — № 9.
4. *Fetisov S. V., Neugodnikova L. M., Adamovskij V. V., Krasnoperov R. A.* *Bespilotnaya aviaciya. Terminologiya, klassifikaciya, sovremennoe sostoyanie*. — Ufa : Foton, 2014.