

**Некоторые вопросы характеристики видов транспортных средств,
относящихся к воздушному транспорту при установлении
ответственности за нарушение правил его движения и эксплуатации**

Абраамян Эля Гукасовна

Российский государственный университет правосудия

студент

Аннотация

В статье рассматриваются проблемные вопросы характеристики видов воздушного видов транспорта.

Ключевые слова: транспортная безопасность, транспорт, воздушный транспорт, беспилотные летательные аппараты, квадрокоптер, право, правовое регулирование.

**Certain issues about the characteristics of vehicles related to air transport at
establishing liability for violation of the rules of its movement and operation**

Abraamian Elia Gukasovna

Russian State University of Justice

student

Abstract

The article discusses the problematic issues of the characteristics of the types of air transport.

Keywords: transport safety, transport, air transport, unmanned aerial vehicles, quadrocopter, law, legal regulation.

В наши дни транспорт является важнейшим элементом инфраструктуры любого современного государства. Транспортная безопасность призвана обеспечивать всестороннюю защищенность транспортного комплекса. Поскольку транспорт является источником повышенной опасности, законодателем предусмотрена уголовная ответственность за нарушение правил движения и эксплуатации приведенных в ст.263 УК РФ видов транспорта.

Однако в настоящее время остаются открытыми некоторые вопросы характеристики видов транспортных средств ввиду стремительного развития науки и техники, и внедрения их в повседневную жизнь современного человека.

Технические аспекты безопасности связаны с техническим состоянием, техническими характеристиками объектов транспорта (в том числе активной, пассивной, послеаварийной безопасности транспортных средств), закладываемыми еще при их проектировании.

Современное законодательство порой не успевает за стремительным развитием науки, техники и технологий, в связи с которыми учащается возникновение угроз транспортной безопасности. Одним из примеров является уже внедренные в повседневную жизнь современного человека беспилотные транспортные средства (беспилотные летательные аппараты) или говоря словами простого обывателя – квадрокоптеры и иные БПЛА. Согласно п. 2 постановления Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации»: Беспилотным летательным аппаратом (БПЛА) является летательный аппарат, которым полет выполняется без пилота на борту и управляется автоматически с пункта управления удаленно оператором. Также, в п. 5 ст. 32 Воздушного кодекса РФ беспилотник определяется как «... воздушное судно, управляемое, контролируемое в полете пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна».

В силу того, что применение данного транспортного средства распространилось не только на правоохранительную, хозяйственную деятельность, охрану окружающей среды, но также на повседневную жизнь обычных граждан для проведения досуга. Стоит также упомянуть полезные свойства квадрокоптеров в научных исследованиях. Особую угрозу для безопасности полетов представляют случаи несанкционированных запусков БПЛА в частных целях с максимальной взлетной массой до 30 кг в районе аэродромов (например, на посадочных площадках). Факторами, оказывающими наиболее сильное влияние на безопасность и эффективность применения беспилотных летательных аппаратов, остаются: разрушение беспилотника; причинение вреда жизни и здоровью людей или их имуществу вследствие ненадлежащей эксплуатации либо нарушения правил движения; столкновение с другими летательными аппаратами. Зачастую при ненадлежащем использовании БПЛА возникает вопрос об этике и личном пространстве.

В связи с этим логично встает вопрос об ответственности лиц, осуществляющих ненадлежащую эксплуатацию беспилотников и нарушающих установленные правила их движения. Частными лицами допускаются нарушения ввиду того, что они не полностью владеют информацией о правилах использования воздушного пространства и факторах опасности, связанных с использованием квадрокоптеров или иных БПЛА, что может говорить о том, что субъективная сторона предполагаемого преступления характеризуется виной в форме неосторожности.

Хотя квадрокоптеры массой от 0,25 до 30 кг включительно не признаны транспортным средством, в научных кругах все чаще ведутся споры относительно того, целесообразно ли относить их к транспорту. Под определение транспортного средства, закрепленного в ФЗ «О транспортной безопасности», БПЛА не подпадают, поскольку в норме закона указано, что транспортные средства предназначены для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования.

Однако даже с учетом сверхлегкости дронов, перевозка ими мелких грузов на ближние расстояния представляется возможной.

Вместе с тем, в норме закона прямо указана цель транспортного средства - перевозка. Хотя в подавляющем большинстве случаев квадрокоптеры в тех или иных сферах применяются с целью наблюдения за каким-либо объектом и сбора информации путем установки на нем видеокамеры либо иной записывающей аппаратуры, перевозка мелких грузов также возможна. Так, уже были зафиксированы случаи противоправного использования БПЛА для снабжения осужденных, содержащихся в исправительных учреждениях, запрещенными предметами. С учетом того, что созданы квадрокоптеры были в первую очередь в целях ведения наблюдения и сбора информации, считаю возможным отнести их к транспортному средству по приведенным выше доводам.

Для квалификации деяния, посягающего на безопасность движения и эксплуатации такого транспортного средства как беспилотный летательный аппарат полагаю необходимым определить субъект данного деяния. Как мы уже знаем, областей применения беспилотников стало большое количество, а возможности их приобретения стали всё более доступными для широких масс, в связи с чем всё чаще их стали приобретать люди для развлечения.

По моему мнению, рассматриваемому деянию не может быть дана квалификация по статье 263 УК РФ ввиду следующего. Законом установлено, что субъектом нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена является лицо, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанное соблюдать эти правила.

В случае с квадрокоптером нарушителем требований может быть как лицо, обязанное их соблюдать, так и частное лицо, владеющее и распоряжающееся им в личных целях, например, развлечение, либо ведение видеосъемки в рабочих целях. Хотя высказываются также мнения о том, что под действие ст. 263 УК РФ попадают не только работники транспорта, но и другие лица, обязанные соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации, все же в настоящее время законодателем не установлена обязанность обладателя коптера соблюдать установленные правила, как и получать право на управление указанным транспортным средством путем сдачи квалификационного экзамена и получения удостоверения, диплома либо свидетельства, выданных уполномоченным на то органом.

Из приведенного выше следует, что было бы целесообразно квалифицировать рассматриваемое деяние по иной статье Уголовного Кодекса. Мной предлагается давать квалификацию нарушению требований при использовании БПЛА по статье 263.1 УК РФ, поскольку субъектом указанного преступления является лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности, например, собственник транспортного средства или лицо, использующее его на ином законном основании. Также, полагаю необходимым закрепить, что уголовная ответственность наступает только в

том случае, если полеты воздушного судна без разрешения привели к гибели людей.

Остается еще много вопросов относительно правовой регламентации и регулирования уголовной ответственности и наказания при нарушении требований использования БПЛА. Таким образом, законодательное регулирование правового статуса беспилотников в РФ находится в стадии становления и еще должно претерпеть множество изменений.

Библиографический список

1. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. От 01.04.2020).
2. Беспилотное транспортное средство с интеллектуальной системой диагностики и управления для условий Крайнего Севера и Арктики. Н. Новгород, 2017.
3. Карякин В. В. Беспилотные летательные аппараты - новая реальность войны // Проблемы национальной стратегии. 2015. № 3. С. 130-145.
4. Коробеев А. И. Транспортные преступления и транспортная преступность. М., 2015.
5. Макухин А. А. Законодательное регулирование правового статуса беспилотных летательных аппаратов // Научный вестник Крыма. 2017. №1
6. Фокин М. С., Рязанов Н. С. Актуальные проблемы уголовно-правовой регламентации противоправного использования беспилотных мобильных средств // Актуальные проблемы российского права. 2018. № 1.