Новые угрозы безопасности на транспорте

ФОКИН Максим Станиславович, доцент кафедры уголовного права и криминологии Омского государственного университета им. Ф. М. Достоевского, кандидат юридических наук
644077, Россия, г. Омск, просп. Мира, 55А
E-mail: mf-omsu@mail.ru

РЯЗАНОВ Никита Сергеевич, помощник прокурора Архангельской области по организационным вопросам и контролю исполнения
163002, Россия, г. Архангельск, просп. Новгородский, 15
E-mail: rns87@yandex.ru

Транспортная безопасность как часть общественной и государственной безопасности нуждается в детальном правовом регулировании. Действующее российское законодательство опирается на отраслевое регулирование транспортных отношений. Однако терминологически и содержательно нормы разных отраслей, регулирующие создание, использование транспортных средств, а также ответственность за угрозы транспортной безопасности, противоречивы и казуистичны. Большое содействие в нейтрализации угроз транспортной безопасности оказывает антитеррористическое законодательство, однако и его потенциал в описываемых отношениях не безграничен. Изменение ситуации возможно лишь путем комплексной переработки нормативной основы, регламентирующей транспортные отношения. При этом следует исходить из неоднородности регулируемых отношений, а также стремительного развития техники и технологий. Частично при такой нормотворческой деятельности может быть использован опыт других стран. К примеру, это касается непилотируемых воздушных судов, самоуправляемых транспортных систем, водных беспилотников и иных новых видов транспорта и технологий. Множество субъектов, принимающих решения при создании и эксплуатации этих видов транспорта, объясняет сложности в определении виновного в возникновении угроз или причинении ущерба. Вместе с тем большая часть упоминаний о новых видах транспорта и транспортных технологий в отечественном законодательстве содержится в программных документах. Создание нормативных актов регулятивного характера при этом необоснованно запаздывает.

Целью исследования является выработка рекомендаций по осуществлению законодательных и административных реформ в области транспортной безопасности, принятию предупредительных и профилактических мер уполномоченными органами. Для достижения обозначенной цели определены следующие задачи: изучение природы новых угроз транспортной безопасности, анализ законодательства о противодействии им, сравнительно-правовое исследование вопросов обеспечения транспортной безопасности, разработка путей оптимизации уголовно-правовых мер, обеспечивающих охрану транспортной безопасности.

Методы исследования: диалектический метод научного познания, методы анализа и синтеза, системно-структурный, формально-логический, сравнительно-правовой и др.

Требуется нормативное закрепление новых угроз транспортной безопасности, детальная правовая регламентация эксплуатации беспилотников, создание специальной базы данных о них и их приобретателях, повышение активности разъяснительной работы уполномоченных органов, ужесточение уголовной ответственности за совершение преступлений с использованием беспилотников, определение вида и пределов ответственности субъектов, осуществляющих разработку, эксплуатацию и обслуживание беспилотников и их программного обеспечения.

Ключевые слова: транспортная безопасность, угрозы, объект уголовно-правовой охраны, техника, технологии.

New Threats of Transport Security

M. S. FOKIN, associate professor at the Department of civil law and criminology of the Dostoevsky Omsk State University, candidate of legal sciences
55A, Prospekt Mira, Omsk, Russia, 644077
E-mail: mf-omsu@mail.ru

N. S. RYAZANOV, assistant prosecutor of the Arkhangelsk region on organizational matters and performance monitoring

15, Novgorodsky ave., Arkhangelsk, Russia, 163002

E-mail: rns87@yandex.ru

Transport security, which is a part of public and state security, needs detailed legal regulation. The current Russian legislation relies on sectoral regulation of transport relations. However, terminologically and meaningfully the norms of different industries governing the creation, use of vehicles, as well as the responsibility for threats to transport security, are contradictory and casuistic. Antiterrorist legislation has a great deal of assistance in neutralizing threats to transport security, but its potential in the described relations is not unlimited. A change in the situation is possible only through a comprehensive reworking of the regulatory framework that regulates transport relations. Priority is that you are constantly in constant contact, as well as the rapid development of technology and technology. Partly with this norm-setting activity, the experience of other countries can be used. For example, this concerns unmanned aircraft, self-controlled transportation systems, water drones and other new and new modes of engineering and technology. A lot of actors, while making decisions in the creation and operation of these modes of transport, associated it with a violation or causing damage. At the same time, most of the references about new types of transport and transport technologies in the domestic legislation are contained in the program documents. The creation of normative acts of a regulatory nature is unreasonably late, which is unacceptable.

The purpose of the study is to develop recommendations on legislation and legislative standards in the field of transport security, the adoption of precautionary and preventive measures by authorized bodies to achieve the goals of safety and security, as well as to ensure the safety of flights.

Research methods are: dialectical method of scientific knowledge, methods of analysis and synthesis, system-structural, formal-logical, comparative-legal and other methods.

There is a need to regulate the new threats to transport security, the detailed legal regulation of the operation of unmanned vehicles, the creation of appropriate databases on them and their acquisition, the raising of the effectiveness of the explanatory work of authorized bodies, the strengthening of criminal liability for crimes involving the use of drones, the definition of types and limits of liability Subjects involved in the development, operation and maintenance of UAVs and their software.

Keywords: transport safety threat, the object of criminal law protection, equipment, technologies.

DOI: 10.12737/article_599d74420e7742.12408973

Категория «транспортная безопасность», являясь одним из объектов уголовно-правовой охраны, представляет собой состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

Очевидно, ключевое значение в понятии транспортной безопасности имеет категория «акт незаконного вмешательства». Этот термин в п. 10 ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» определяется как противоправное действие (бездействие) (в том числе террористический акт), угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее причинение вреда жизни и здоровью людей, матери-

альный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий.

Иначе говоря, акт незаконного вмешательства — это имеющаяся или реализованная угроза безопасному и устойчивому функционированию транспортного комплекса.

В Перечне потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, утвержденном приказом Минтранса России, ФСБ России, МВД России от 5 марта 2010 г. № 52/112/134, содержится список таких угроз — актов незаконного вмешательства, имеющий закрытый, исчерпывающий характер. При этом содержание актов незаконного вмешательства законодателем наполнено в основном проти-

воправными деяниями террористического характера¹, а иные способы незаконного воздействия отходят на второй план, в законе о них практически ничего не говорится, действенных мер по их предупреждению, выявлению и пресечению государством комплексно не вырабатывается. Полагаем такой подход неверным.

Помимо изложенного законодателем не учитываются и новые угрозы транспортной безопасности, возникновение которых обусловлено современным развитием науки и техники, технологий.

Так, не уделяется должного внимания киберугрозе. Помимо отсутствия в вышеуказанном Перечне, в приказе Минтранса России от 12 апреля 2010 г. № 87 «О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» потенциальная уязвимость информационных систем не выступает объектом подобной оценки. Однако ущерб от кибератаки может превосходить ущерб от традиционного способа нападения. К примеру, даже незначительный сбой в системе реализации билетов в период сезона отпусков может вызывать большие проблемы в функционировании транспортной системы. Будет парализована доставка товаров, корреспонденции и особо важных грузов. Все это делает данный аспект обеспечения безопасности на транспорте крайне актуальным как в организационном, так и законодательном плане².

Следует отметить, что в п. 7 Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства на объектах топливно-энергетического комплекса (приложение

№ 1 к Правилам информирования субъектами топливно-энергетического комплекса об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах топливно-энергетического комплекса), утвержденного постановлением Правительства РФ от 2 октября 2013 г. № 861, этот пробел восполнен и указано, что под угрозой технического воздействия понимаются несанкционированные действия техническими способами в отношении систем электропитания, управления или защиты технологических процессов (включая дистанционное) объекта в целях вывода их из строя, а также хищение секретной или конфиденциальной информации, использование которой может облегчить организацию несанкционированных действий в отношении объекта. Подобная норма удобна и ясна в применении и вполне может быть использована для описания угроз транспортной безопасности.

Благодаря высоким технологиям и прогрессу человечеству становятся доступны новые транспортные системы и средства, которые раньше являлись частью сюжета литературных и кинематографических произведений из жанра фантастики.

В октябре 2016 г. генеральный директор и пилот “JetPack Aviation” Д. Мейман продемонстрировал работу последней модели реактивного ранца, способного развивать скорость до 160 км/ч и подниматься на высоту более 3 км³.

Получает распространение транспорт, сочетающий функции нескольких видов транспорта (например, водный, передвигающийся на воздушной подушке, самолеты-амфибии и т. д.)⁴.

¹ См.: Зырянов С. М., Кузнецов В. И. Транспортная безопасность и система субъектов ее обеспечения // Журнал российского права. 2012. № 12. С. 5—12.

² См.: Мотин В. В. Проблемы обеспечения транспортной безопасности при развитии современных информационных технологий // Транспортное право. 2013. № 2. С. 5—6.

³ Появилось видео испытаний реактивного ранца нового поколения // LENTA.RU. URL: <https://lenta.ru/news/2016/10/05/jb10/> (дата обращения: 28.02.2017).

⁴ См.: Габдрахманов А. Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (уголовно-правовые и кри-

Давно уже используется автопилот. Можно встретить поезда и автомобили, которые ездят без водителя и используют спутниковые системы навигации⁵.

Согласно Прогнозу научно-технологического развития РФ на период до 2030 г., подготовленному Минобрнауки РФ и утвержденному Правительством РФ 3 января 2014 г., перспективными рынками и продуктовыми группами определены в том числе интеллектуальные транспортные системы автоматизированного и автоматического управления воздушными транспортными средствами, в том числе беспилотными, а также их группами.

На основании Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 г., утвержденной приказом Минпромторга РФ от 23 апреля 2010 г. № 319, в среднесрочной перспективе запланировано создание активной системы управления транспортными потоками, навигации и взаимодействия автотранспортных средств друг с другом и с дорожной инфраструктурой, а также проектов, направленных на создание беспилотных автотранспортных средств, специальной и сельскохозяйственной техники и сопутствующей инфраструктуры.

Снижаются ставки ввозных таможенных пошлин в отношении отдельных видов товаров, предназначенных для беспилотных летательных аппаратов. Согласно приказу Минтруда России от 2 ноября 2015 г. № 831 «Об утверждении списка 50 наиболее востребованных на рынке труда, новых и перспективных профессий, требующих среднего профессионального образования» операторы беспилотных лета-

тельных аппаратов уже включены в список 50 наиболее востребованных на рынке труда, новых и перспективных профессий.

Все перечисленное не позволяет сомневаться, что в ближайшем будущем данные технологии будут все активнее внедряться в отрасли хозяйства и повседневную жизнь граждан.

Между тем пример беспилотников показывает, что в настоящий момент система отечественного законодательства не готова принять на себя функцию формирования инфраструктуры инноваций.

Согласно ч. 5 ст. 2 ВЗК РФ под беспилотным воздушным судном (далее — БПВС) понимается воздушное судно, управляемое, контролируемое в полете пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна (внешний пилот).

В соответствии с ч. 6 ст. 2 ВЗК РФ беспилотная авиационная система — комплекс взаимосвязанных элементов, включающий одно или несколько беспилотных воздушных судов, средства обеспечения взлета и посадки, средства управления полетом одного или нескольких беспилотных воздушных судов и контроля за полетом одного или нескольких беспилотных воздушных судов.

Совершенно по-иному определен беспилотник в п. 2 постановления Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации». Применительно к способам управления указано, что беспилотный летательный аппарат — летательный аппарат, выполняющий полет без пилота (экипажа) на борту и управляемый в полете автоматически, оператором с пункта управления или сочетанием указанных способов.

Таким образом, из сферы правового регулирования выпадают разновидности беспилотников, управляемые автономно, либо смешанным способом — автономно (автомати-

минологические аспекты): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Казань, 2007. С. 15.

⁵ См.: Кульпин Ф. Джазовые рапсодии и «муферы»... кто победит? (Интервью с В. Музыченко) // Управление персоналом. 2011. № 22. С. 44—54.

чески) и внешним пилотом (оператором).

Указом Президента РФ от 17 декабря 2011 г. № 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» беспилотный (воздушный) летательный аппарат рассматривается вообще как любой летательный аппарат, способный взлетать и поддерживать контролируемый полет и аэронавигацию без какого-либо присутствия человека на борту.

Согласно названному Указу беспилотники относятся к продукции двойного назначения, что вполне обосновано их функциональным потенциалом и возможностью использования как в гражданских мирных целях, так и в военных.

Беспилотные воздушные суда, безусловно, являются воздушными судами, что определяет в значительной степени регулирование их общими для всех воздушных судов нормами. Текущее регулирование приравнивает беспилотный летательный аппарат к любому другому воздушному средству, следовательно, на беспилотники также распространяются требования воздушного законодательства к совершению полетов. В настоящий момент, чтобы совершить полет на любом воздушном средстве, требуется собрать достаточно обширный комплект документов. Получается, что в случае если, к примеру, предприниматель решает использовать беспилотники для доставки своей продукции, он встает перед выбором: либо каждый раз запрашивать требуемый комплект документов, либо использовать БПВС, оставаясь вне закона⁶.

⁶ См.: Молотников А. Е. Национальная технологическая инициатива: правовые аспекты экономики будущего // Предпринимательское право. Приложение «Право и Бизнес». 2016. № 1. С. 26—29.

При отсутствии надлежащего правового регулирования большее распространение получит именно вторая модель поведения. Соответственно, нелегальная и неконтролируемая эксплуатация таких аппаратов создаст прямую угрозу безопасности иных летальных аппаратов, перевозящих людей и имущество.

Законодатель на основании Федерального закона от 3 июля 2016 г. № 291-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации» отменил необходимость обязательной регистрации и учета гражданских БПВС, чья максимальная взлетная масса составляет менее 30 кг (ранее она составляла 0,25 кг и менее), что в перспективе может облегчить коммерческое использование сверхлегких БПВС, например для доставки товаров внутри города.

В отношении же БПВС с максимальной взлетной массой от 0,25 кг до 30 кг, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации, с 5 июля 2017 г. действует учет в порядке, установленном Правительством РФ.

Между тем неопределенность правового статуса БПВС так и не была устранена, исходя из чего возникает ряд вопросов. Например, какой критерий в основе определения максимальной взлетной массы (30 кг) БПВС и почему в п. 1 ч. 1 ст. 33 ВЗК РФ не упоминается минимальная масса аппарата, подлежащего регистрации?

К слову, на сегодняшний день в мире минимальная и максимальная массы БПВС согласно классификации “UVS International” составляют менее 0,025 кг и 10 т соответственно⁷.

Кроме того, остается неясным различие БПВС и радиоуправляе-

⁷ См.: Фетисов С. В., Неугодинова Л. М., Адамовский В. В., Красноперов Р. А. Беспилотная авиация. Терминология, классификация, современное состояние. Уфа, 2014. URL: <http://arsenal-info.ru/b/book/3398882726/b-map> (дата обращения: 18.02.2017).

мых устройств, моделей, аппаратов и проч.

В соответствии с Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденными приказом Минобороны России, Минтранса России, Росавиакосмоса от 31 марта 2002 г. № 136/42/51, категории дистанционно пилотируемых летательных аппаратов (далее — ДПЛА) и непилотируемых летательных аппаратов разделены, хотя сами понятия, к сожалению, не разъясняются.

ГОСТ Р 54344-2011 «Техника пожарная. Мобильные робототехнические комплексы для проведения аварийно-спасательных работ и пожаротушения. Классификация. Общие технические требования. Методы испытаний», утвержденный приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 28 июня 2011 г. № 158-ст, который, казалось бы, может снять все технические и категориально юридические вопросы, вместо отграничительного разъяснения под ДПЛА предлагает понимать беспилотный летательный аппарат, управление которым осуществляется человеком-оператором по радиоканалу.

Разница в терминах беспилотно-го воздушного судна и дистанционно пилотируемого летательного аппарата видится в том, что первый является более общим понятием. ДПЛА относится к аппаратам, которые управляются оператором дистанционно по радио с наземного пункта, тогда как в общем случае БПВС может выполнять задачу и автономно, по заложенной в нем программе⁸.

Исходя из этого, критерием отличия БПВС от радиоуправляемого ДПЛА целесообразно (в том числе на законодательном уровне) признавать зону видимости полета аппарата. Иными словами, ДПЛА летает

в зоне непосредственного визуального контакта с внешним пилотом, тогда как БПВС к зоне видимости не привязан. В таком случае радиоуправляемая модель с камерой пилотирования уже будет подпадать под понятие БПВС. Соответствующие изменения, безусловно, должны быть внесены в воздушное законодательство.

Следует отметить, что облегчение эксплуатации аппаратов, на которое направлены вышеуказанные изменения, внесенные в Воздушный кодекс РФ, не означают повышение транспортной безопасности. Легкие БПВС, чей полет не будет санкционирован, также могут угрожать как другим аппаратам, летающим на низкой высоте (к примеру, вертолетам), так и иным объектам инфраструктуры (линии электропередач, подстанции и др.), повреждение которых может нанести значительный материальный ущерб. Кроме того, это все способствует и иным правонарушениям, которые проще и удобнее совершать с использованием таких средств: вмешательство в частную жизнь, шпионаж, террористические акты, диверсии, доставка запрещенных в обороте товаров и др. Растет число случаев использования БПВС в противоправных целях.

В июне 2016 г. сотрудниками дежурной смены ИК № 16 УФСИН России по Архангельской области (г. Онега) была предотвращена попытка передачи запрещенных предметов на режимную территорию. Часовым поста был замечен летящий квадрокоптер, который пересек запретную зону и сбросил неустановленный предмет. Сотрудники колонии, прибывшие к вероятному месту переброса, обнаружили и изъяли пластиковую бутылку, в которой находились пять мобильных телефонов и зарядное устройство⁹.

⁸ См.: Фетисов С. В., Неугодникова Л. М., Адамовский В. В., Красноперов Р. А. Указ. соч.

⁹ См.: Телефоны в ИК-16 пытались передать с помощью летательного аппарата. URL: http://www.29.fsin.su/news/detail.php?ELEMENT_ID=262352 (дата обращения: 18.02.2017).

В сентябре 2016 г. оперативниками ИК № 5 УФСИН России по Архангельской области в рамках проведения профилактических мероприятий в лесном массиве около исправительной колонии был замечен мужчина, пытавшийся с помощью портативного летательного аппарата доставить запрещенные предметы на территорию исправительного учреждения. Сотрудники оперативного отдела для пресечения противоправных действий попытались приблизиться и задержать его, однако, увидев их, правонарушитель скрылся в лесу. На прилегающей территории к исправительной колонии личным составом учреждения были обнаружены портативный летательный аппарат с пультом дистанционного управления и три мобильных телефона¹⁰.

Выходом из этой ситуации представляется установление на законодательном уровне обязанности предварительного согласования основных и резервных маршрутов полетов всех разновидностей БПВС либо утверждения контролирующими органами схем таких допустимых полетов.

Между тем с целью ухода от бюрократизации процесса такого согласования перечень документов, необходимых для осуществления полета «легких» аппаратов, должен быть сокращен до минимума. Однако при этом следует учитывать интересы государственной безопасности, например в отношении закрытых зон полета.

Кроме того, сведения о приобретателях БПВС, а также идентифицирующих аппарат данных должны отражаться в специальной базе данных, которая, как представляется, должна вестись органами внутренних дел.

Следует отметить, что в ряде государств уже проведена большая

работа по регламентации процесса использования БПВС, изданы рекомендации по их надлежащей и легальной эксплуатации, налажен диалог с населением по данному вопросу.

К примеру, Министерство транспорта Канады до момента принятия правового акта по вопросам безопасного и легального использования «дронов» 11 декабря 2015 г. выпустило официальные разъяснения и призвало эксплуатантов использовать их дневное время и в хорошую погоду (не в облаках или тумане); держать летящий беспилотник в поле зрения (в том числе смартфона посредством камеры); использовать только безопасный «дрон» с заряженными батареями; уважать частную жизнь других людей — избегать полетов над частной собственностью или производить фото- или видеосъемку без разрешения.

Здесь же закреплены разъяснения запретов: не допускать полет ближе, чем в 9 км от любого аэропорта, вертодрома или аэродрома; более 90 м над землей; ближе, чем в 150 м от людей, животных, зданий, сооружений или транспортных средств; в густонаселенных районах или вблизи больших групп людей, в том числе спортивных мероприятий, концертов, фестивалей и пиротехнических шоу; вблизи движущихся транспортных средств, автомобильных дорог, мостов, оживленных улиц или там, где они могли бы поставить под угрозу или отвлекать внимание водителей; в пределах контролируемого воздушного пространства или ограниченного, в том числе вблизи военных баз или над ними, тюрьмами и лесными пожарами.

В данном документе также указано, что любой полет «дрона» в коммерческих или исследовательских целях должен быть специально согласован и подкреплён сертификатом Министерства транспорта Канады. Для аппаратов весом менее 35 кг такого согласования не требуется. Имеется и предупреждение:

¹⁰ См.: В ИК-5 УФСИН России по Архангельской области с помощью квадрокоптера пытались доставить телефоны. URL: http://fsin.su/news/index.php?ELEMENT_ID=276816 (дата обращения: 18.02.2017).

тому, кто нарушает контролируемое или ограниченное воздушное пространство или ставит под угрозу безопасность пилотируемого воздушного судна, может грозить штраф в размере до 25 тыс. долл. или тюремный срок.

Кроме того, в настоящее время Министерство рассматривает вопрос о разделении «дронов» на отдельные категории, которые возможно эксплуатировать только в строго определенных сферах (например, сельском хозяйстве, обеспечении правопорядка, поисково-спасательных работах, развлечениях и др.)¹¹.

При этом такие разъяснения и рекомендации размещаются Министерством транспорта Канады на официальных правовых порталах систематически¹². Также запрашивается и мнение населения по отдельным вопросам регулирования в данной сфере¹³.

Этот подход вполне мог бы быть взят на вооружение нашим законодателем и органами исполнительной власти.

Надлежащему правовому регулированию в данной сфере также может способствовать внедрение американской модели «Маломасштабного тестирования и умного регулирования в эпоху А/В тестирования» — когда компаниям разрешается в течение нескольких лет эксплуатировать без выдачи им разрешений беспилотные летательные аппараты на высотах ниже 200 футов в определенном регионе для применения их в какой-либо сфере хозяйства до тех пор, пока эти компании будут придерживаться здравого смысла и должной осмотрительно-

сти. При этом уроки, извлеченные из ограниченного применения «дронов», будут использованы в процессе нормотворчества и, по всей видимости, приведут к улучшению и упрощению окончательных правил¹⁴.

Между тем, ввиду возрастания потенциальных угроз, которые таит нелегальное использование БПВС, государству не стоит забывать о предупредительных и карательных мерах.

Адекватным представляется ужесточение ответственности за совершение преступлений с использованием БПВС с возможным включением такого признака в отдельные квалифицированные составы преступлений, закрепленных в Особенной части Уголовного кодекса РФ.

Отдельно следует остановиться на водных беспилотниках, правовой регламентации которых уделяется недостаточное внимание — в национальном законодательстве упоминания о них встречаются редко, хотя их широкое применение в военных или коммерческих целях становится все вероятнее.

Например, Программа фундаментальных научных исследований государственных академий наук на 2013—2020 гг., утвержденная распоряжением Правительства РФ от 3 декабря 2012 г. № 2237-р, в числе мероприятий предусматривает исследование и разработку принципов создания многофункциональных и специализированных автономных и телеуправляемых необитаемых подводных аппаратов.

Федеральная целевая программа «Развитие гражданской морской техники на 2009—2016 годы», утвержденная постановлением Правительства РФ от 21 февраля 2008 г. № 103, фиксирует поручение Правительства РФ разработать технические предложения, где определе-

¹¹ См.: Safe Drone use in Canada. URL: http://news.gc.ca/web/article-en.do?nid=1084209&_ga=1.242736769.2074575072.1466757597 (дата обращения: 18.02.2017).

¹² См.: Flying your Drone Safely and Legally. URL: <https://www.tc.gc.ca/eng/civilaviation/opssvs/flying-drone-safely-legally.html> (дата обращения: 18.02.2017).

¹³ См.: Safe Drone Use in Canada.

¹⁴ См.: Зильфугарзаде Т. Э., Танимов О. В. Модели регулирования информационных отношений в США // Информационное право. 2016. № 1. С. 26—33.

ны ключевые компоненты необитаемых подводных аппаратов на основе передовых технологий.

Приведенные документы лишь нормативно подтверждают намерения активного участия в производстве и использовании водных беспилотников.

ГОСТ Р 54344-2011 предусматривает понятия необитаемого подводного аппарата и телеуправляемого подводного аппарата. Первый определяется как робототехническое средство для плавания под водой и выполнения специальных работ, на борту которого отсутствует экипаж и управление которым осуществляется автоматически, дистанционно или сочетанием указанных способов; второй — как робототехническое средство для плавания под водой и выполнения специальных работ, управление движением которого осуществляется человеком-оператором дистанционно с надводного или подводного морского судна. Об иных видах водных беспилотников упоминаний в отечественном законодательстве найти не удалось.

Данный анализ позволяет сделать вывод, что нормы о технологически новых видах транспорта в основном содержатся в документах, имеющих программный, описательный, нерегулятивный характер.

Между тем помимо вышеприведенных существует множество иных видов водных беспилотников, о которых не упоминается: подводные планеры¹⁵, автономные необитаемые подводные аппараты, подводные гидроботы и др. Кроме того, уже началась пробная эксплуатация надводного судна типа «Водолей», предназначенного для контроля загрязнения воды¹⁶.

¹⁵ См.: 20000 Colleagues under the Sea. URL: <http://www.economist.com/node/21556551> (дата обращения: 18.02.2017).

¹⁶ См.: Беспилотное воздушное судно «Водолей» для контроля загрязнения воды. URL: <http://econet.ru/articles/20043-bespilotnoe-nadvodnoe-sudno-vodoley-dlya-kontrolya->

Исходя из этого приходится констатировать, что транспортное законодательство России отстает от развития техники и технологий. Неспешность в подготовке изменений нормативной базы, регулирующей новые виды транспорта, может иметь негативные для государства последствия. Появление новых угроз, ответственность за возникновение и реализацию которых отсутствует, способно причинить вред всем охраняемым законом отношениям.

Помимо перечисленного беспилотные автомобили также становятся все доступнее.

Американская компания “Uber”, работавшая популярное приложение для заказа такси, испытывает беспилотные автомобили. Об этом сообщается на ее сайте. Тесты на гибридном автомобиле “Ford Fusion” проходят в Питсбурге (штат Пенсильвания). Машина оснащена различными сенсорами, в том числе радары, лазерными сканерами и видеокамерами с высоким разрешением. В компании уверены, что беспилотные автомобили могут спасти миллионы жизней, уменьшить число заторов и сделать личный транспорт более доступным. В 2015 г. компания “Tesla” оснастила свои электромобили “S” и “X” полноценными автопилотами. В настоящее время в этом направлении работают концерны “Toyota”, “Daimler”, “Volvo”. «КамАЗ» в прошлом году также объявил о разработке беспилотного самосвала, пригодного для использования в российской глубинке¹⁷.

Вместе с тем все реальнее становятся и угрозы, порождаемые эксплуатацией таких роботизированных транспортных средств.

В феврале 2016 г. в Калифорнии произошло первое ДТП с участием самоуправляемого автомобиля “Google”. Ав-

zagryazneniya-vody (дата обращения: 28.02.2017).

¹⁷ См.: Uber начали испытания беспилотного автомобиля. URL: <https://lenta.ru/news/2016/05/20/ubercar/> (дата обращения: 28.02.2017).

томобиль попытался объехать мешки с песком и столкнулся с муниципальным автобусом¹⁸.

Назревает еще одна проблема, выпадающая из правового поля. Американский писатель-фантаст А. Азимов сформулировал три базовых закона робототехники, своего рода технику безопасности для мирного сосуществования человека и робота. Несмотря на это, не исключены ситуации сбоев в информационных системах, когда такие законы могут быть нарушены¹⁹.

Ученые из Франции и США уже назвали главную моральную дилемму, с которой сталкиваются разработчики программного обеспечения для беспилотных автомобилей — они не знают, каким образом должно поступать транспортное средство в случае критической ситуации на дороге, когда возникает необходимость выбора между жизнями пассажиров и пешеходов. С аналогичными проблемами сталкиваются и водители-люди. Исследование ученых продемонстрировало отсутствие универсального решения этой проблемы. Специалисты сослались на опрос, в котором 76% респондентов заявили о необходимости сохранить жизни пешеходов. Однако те же люди отказались покупать беспилотный автомобиль, который в случае возникновения критической ситуации пожертвовал бы жизнью пассажиров. Наиболее оптимальное реше-

ние этой ситуации эксперты видят в создании программного обеспечения, которое принимает решение, позволяющее минимизировать количество жертв, в том числе детей и беременных женщин²⁰.

Подобные сложности формулируют требования установления (при возникновении или осуществлении угроз транспортной безопасности) вида и пределов ответственности разных субъектов: разработчиков программного обеспечения; эксплуатантов транспортных средств, лиц, осуществляющих гарантийное и постгарантийное обслуживание таких транспортных средств, и т. д.

Таким образом, новые угрозы транспортной безопасности актуализировались и требуют принятия адекватных и своевременных мер. Вместе с тем законодателем такие факторы опасности необоснованно игнорируются, политика в области обеспечения транспортной безопасности является узконаправленной и сосредоточена лишь на антитеррористической защищенности, значимость которой не отрицается, но и не исчерпывает эффективное противодействие актуальным угрозам.

Своевременное комплексное осуществление законодательных и административных реформ, принятие предупредительных и профилактических мер уполномоченными органами, безусловно, может снизить угрозы транспортной безопасности и риски их реализации.

¹⁸ См.: Зулъфугарзаде Т. Э., Танимов О. В. Указ. соч. С. 26—33.

¹⁹ См.: Купльпин Ф. Указ. соч. С. 44—54.

²⁰ См.: Uber начали испытания беспилотного автомобиля.

Библиографический список

20000 Colleagues under the Sea. URL: <http://www.economist.com/node/21556551> (дата обращения: 18.02.2017).

Flying your Drone Safely and Legally. URL: <https://www.tc.gc.ca/eng/civilaviation/opssvs/flying-drone-safely-legally.html> (дата обращения: 18.02.2017).

Safe Drone use in Canada. URL: http://news.gc.ca/web/article-en.do?nid=1084209&_ga=1.242736769.2074575072.1466757597 (дата обращения: 18.02.2017).

Uber начали испытания беспилотного автомобиля: URL: <https://lenta.ru/news/2016/05/20/ubercar/> (дата обращения: 28.02.2017).

Беспилотное воздушное судно «Водолей» для контроля загрязнения воды. URL: <http://econet.ru/articles/20043-bespilotnoe-nadvodnoe-sudno-vodoley-dlya-kontrolya-zagryazneniya-vody> (дата обращения: 28.02.2017).

В ИК-5 УФСИН России по Архангельской области с помощью квадрокоптера пытались доставить телефоны. URL: http://fsin.su/news/index.php?ELEMENT_ID=276816 (дата обращения: 18.02.2017).

Габдрахманов А. Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (уголовно-правовые и криминологические аспекты): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Казань, 2007.

Зульфугарзаде Т. Э., Танимов О. В. Модели регулирования информационных отношений в США // Информационное право. 2016. № 1.

Зырянов С. М., Кузнецов В. И. Транспортная безопасность и система субъектов ее обеспечения // Журнал российского права. 2012. № 12.

Кульпин Ф. Джазовые рапсодии и «муферы»... кто победит? (Интервью с В. Музыченко) // Управление персоналом. 2011. № 22.

Молотников А. Е. Национальная технологическая инициатива: правовые аспекты экономики будущего // Предпринимательское право. Приложение «Право и Бизнес». 2016. № 1.

Мотин В. В. Проблемы обеспечения транспортной безопасности при развитии современных информационных технологий // Транспортное право. 2013. № 2.

Появилось видео испытаний реактивного ранца нового поколения // LENTA.RU. URL: <https://lenta.ru/news/2016/10/05/jb10/> (дата обращения: 28.02.2017).

Телефоны в ИК-16 пытались передать с помощью летательного аппарата [URL: http://www.29.fsin.su/news/detail.php?ELEMENT_ID=262352 (дата обращения: 18.02.2017).

Фетисов С. В., Неугодникова Л. М., Адамовский В. В., Красноперов Р. А. Беспилотная авиация. Терминология, классификация, современное состояние. Уфа, 2014. URL: <http://arsenal-info.ru/b/book/3398882726/b-map> (дата обращения: 18.02.2017).