УДК 343.346

А. Н. Дрозд
доцент кафедры уголовного права
Академии МВД Республики Беларусь,
кандидат юридических наук

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ПРИЗНАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ

В соответствии с Законом Республики Беларусь от 5 января 2024 г. № 346-З [1], ст. 1 Воздушного кодекса Республики Беларусь закрепила понятие государственного беспилотного летательного аппарата (далее — БЛА), используемого в государственной авиации, причисляя его к воздушным судам. Данное терминологическое изменение заслуживает пристального внимания, учитывая его реальную практическую значимость, в частности, в контексте вопросов уголовной ответственности.

Рассмотрим более подробно три ключевых следствия:

1. Теперь угон или захват государственного БЛА образовывает состав преступления по ст. 311 Уголовного кодекса Республики Беларусь (далее — УК) «Угон либо захват с целью угона железнодорожного подвижного состава, воздушного или водного судна» [2]. Несмотря на очевидную несопоставимость традиционно воспринимаемых как воздушное судно самолета Boeing 767 или вертолета Ми-8 и некоторых БЛА (например, DJI Mavic 3 весом 900 г.), пожалуй, с подобной ситуацией можно частично согласиться. Как представляется, благодаря такому правовому статусу БЛА государственных органов будет обеспечена более надежная защита от противоправных посягательств. С другой стороны, в некоторых случаях, очевидно, придется устанавливать наличие признака общественной опасности и возможно принимать решение об отказе в возбуждении уголовного дела в связи с малозначительностью деяния.

2. С учетом того, что транспортные средства несут в себе определенную степень риска, безопасность движения и эксплуатации транспорта выделена в качестве одного из объектов уголовно-правовой охраны (гл. 28 УК). Соответственно, теперь в случаях, когда в результате эксплуатации государственных БЛА причиняется вред, такие деяния подлежат квалификации не по общим нормам (ст. 144, 155, 219 УК), а по ст. 314 или ст. 321 УК [2].

Как известно, ст. 314 УК установлена ответственность в том числе за нарушение правил безопасности движения или эксплуатации воздушного транспорта лицом, обязанным соблюдать эти правила в силу выполняемой

работы или занимаемой должности, повлекшее определенные общественно опасные последствия. Так, например, в 2021 г. водитель аэродромного тягача РУП «Национальный аэропорт “Минск”», будучи в состоянии алкогольного опьянения, допустил нарушение безопасности движения воздушного транспорта в части буксировки воздушного судна, что привело к повреждению крыла воздушного судна и телескопического трапа, тем самым причинил по неосторожности ущерб в особо крупном размере ОАО «Авиакомпания “Белавиа”», и был осужден по ст. 314 УК [3].

Сравнительно-правовой анализ позволяет сделать вывод, что законодатель, регламентируя вопросы уголовной ответственности в специальной норме, демонстрирует более строгий подход: если дела о преступлениях, предусмотренных ст. 155 и 219 УК, являются делами частно-публичного обвинения и возбуждаются не иначе как по заявлению, то преступление, предусмотренное ст. 314 УК, относится к делам публичного обвинения. Кроме того, не менее показательным является сравнение санкций анализируемых статей, содержащих сопоставимые признаки (таблица).

Таблица

Сопоставление санкций отдельных составов преступлений

Часть 1 ст. 314 УК	**Статья 155 УК**	**Статья 219 УК**	
Наказывается арестом, или ограничением свободы на срок до двух лет, или лишением свободы на тот же срок с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью или без лишения	Наказывается общественными работами, или штрафом, или исправительными работами на срок до одного года, или арестом, или ограничением свободы на срок до двух лет	Наказываются штрафом, или исправительными работами на срок до двух лет, или арестом, или ограничением свободы на срок до двух лет	
Часть 2 ст. 314 УК			**Часть 1 ст. 144 УК**
Наказывается ограничением свободы на срок до пяти лет или лишением свободы на тот же срок с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью или без лишения			Наказывается исправительными работами на срок до двух лет, или ограничением свободы на срок до трех лет, или лишением свободы на тот же срок

Окончание табл.

Часть 3 ст. 314 УК			**Часть 2 ст. 144 УК**
Наказывается лишением свободы на срок от двух до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью или без лишения			Наказывается ограничением свободы на срок до пяти лет или лишением свободы на тот же срок

Обсуждая целесообразность таких мер, хотелось бы указать на ее неоднозначность применительно к БЛА. Во-первых, потому что сам беспилотный аппарат нередко стоит более 1 000 базовых величин, его повреждение или уничтожение может явиться признаком состава преступления, повлечь привлечение лица к уголовной ответственности и, соответственно, даже увольнение со службы (если речь идет, например, о сотруднике органов внутренних дел). При этом если исходить из аргумента, основанного на возможности применения по данной статье также дополнительного наказания в виде лишения права заниматься деятельностью, связанной с управлением транспортными средствами, то он также не может быть принят в качестве достаточно убедительного, так как, в соответствии с ч. 2 ст. 51 УК, такое наказание может назначаться судом и в случае, когда оно не предусмотрено в статье Особенной части УК, если, исходя из характера совершенного лицом преступления, связанного с занимаемой должностью или с занятием определенной деятельностью, суд признает невозможным сохранение за ним права занимать определенную должность или заниматься определенной деятельностью.

В контексте защиты сотрудников, эксплуатирующих БЛА, следует указать, что вопрос об ответственности ставится только при наличии всех признаков состава. Так, причинная связь между деянием и последствием как обязательный признак объективной стороны преступления, предусмотренного ст. 314 УК, предполагает, что допущенное нарушение правил безопасности явилось причиной наступления общественно опасных последствий. То есть отсутствие, к примеру, государственной регистрации не может быть признано основанием причинения вреда в результате падения при внезапном ураганном ветре. Безусловно, при отсутствии в принципе нарушения соответствующих правил ответственность также исключается, независимо от степени тяжести фактически причиненного вреда. В то же время постановлением Министерства обороны Республики Беларусь от 1 августа 2022 г. № 41, которым утверждены

Авиационные правила организации и выполнения полетов государственных беспилотных летательных аппаратов Республики Беларусь, операторам БЛА вменено такое количество обязанностей, включая анализ орнитологической обстановки и нахождение в неутомленном состоянии, что, как представляется, установление какого-либо нарушения является вполне возможным [4].

Естественно, оператор не привлекается к ответственности и в тех случаях, когда причиной наступления последствий стало виновное поведение иных лиц, например, в результате недобросовестного ремонта транспортного средства или умышленного приведения транспортного средства в непригодное для эксплуатации состояние. Более того, во всех случаях необходимо проверить, не было ли нарушение следствием действий сотрудника в состоянии необходимой обороны, крайней необходимости, задержания лица, совершившего преступление, исполнения приказа или распоряжения либо деяния, связанного с риском.

3. Еще один принципиальный вопрос связан с тем, что теперь подделка либо уничтожение в целях эксплуатации или сбыта идентификационного номера либо подделка регистрационного знака БЛА как транспортного средства образовывает состав преступления (ст. 380 УК), а эксплуатация БЛА с поддельным знаком — состав соответствующего административного правонарушения. В целом при положительной оценке данного способа защиты общественных отношений от нахождения в обороте БЛА с поддельными номерами не совсем ясно, в чем принципиальное отличие в общественной опасности при таком использовании государственного и любого гражданского БЛА. На наш взгляд, в отношении БЛА коммерческих организаций в первую очередь должен быть ориентирован запрет на подделку регистрационного знака под угрозой наказания. Соответственно, диспозиция данной статьи должна быть расширена за счет указания на все БЛА.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что правовое регулирование применения БЛА в настоящее время находится на стадии формирования, что неизбежно сказывается на качестве регламентации ответственности за его нарушение. Недавнее признание государственных БЛА воздушными судами повлекло ряд уголовно-правовых последствий, заслуживающих более пристального внимания. Уголовно-правовую защиту государственных БЛА от угонов и захватов следует признать обоснованной, хотя и предусматривающей несколько завышенные санкции. Квалификация действий операторов государственных БЛА по составам преступлений, предусмотренных гл. 28 УК, кажется преждевременной и требующей проработки в зависимости от характеристик (размера, грузоподъемности и т. д.) конкретного БЛА. В отношении предмета

ст. 380 УК целесообразным является его расширение за счет указания на подделку регистрационного знака всех БЛА.

Список основных источников

1. Об изменении Воздушного кодекса Республики Беларусь [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь от 5 янв. 2024 г. № 346-З. Доступ из информ.-поисковой системы «ЭТАЛОН». Вернуться к статье

2. В Минске оглашен приговор гражданину Грузии, пытавшемуся угнать самолет «Белавиа» [Электронный ресурс] // Msq.by. Ресурс о гражданской авиации в Беларуси : [сайт]. URL: https://clck.ru/3F8DYA (дата обращения: 14.12.2024). Вернуться к статье Перейти к источнику

3. Судом Октябрьского района г. Минска постановлен приговор по уголовному делу о нарушении правил безопасности движения воздушного транспорта [Электронный ресурс] // Верховный Суд Респ. Беларусь : [сайт]. URL: https://www.court.gov.by/ru/justice/press_office/7d2c0c0f51114359.html (дата обращения: 18.12.2024). Вернуться к статье Перейти к источнику

4. Об утверждении Авиационных правил организации и выполнения полетов государственных беспилотных летательных аппаратов Республики Беларусь [Электронный ресурс] : постановление М-ва обороны Респ. Беларусь от 1 авг. 2022 г. № 41 : в ред. от 30 сент. 2024 г. № 25. Доступ из информ.-поисковой системы «ЭТАЛОН». Вернуться к статье