

ДЕЛИКТНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ВРЕД, ПРИЧИНЕННЫЙ БЕСПИЛОТНЫМИ ЛЕТАТЕЛЬНЫМИ АППАРАТАМИ

TORT LIABILITY FOR HARM CAUSED BY UNMANNED AERIAL VEHICLES

D. Poletykin

Summary. The article gives a general characteristic of the tort regime of unmanned aerial vehicles with different technical characteristics and purpose. The author considers the structure of the obligation of causing harm by drones. The grounds and conditions of tort liability for harm caused by drones are considered. The author reveals regularities in the establishment of conditions for the occurrence of tort liability for harm caused by drones, based on the legal regime of the source of increased danger and the purpose of drones.

Keywords: drones, tort obligation, conditions of tort liability, the source of increased danger.

Полетыкин Дмитрий Алексеевич

Аспирант, Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)
s0158599@msal.edu.ru

Аннотация. В статье дана общая правовая характеристика беспилотных летательных аппаратов с различными техническими характеристиками и назначением. Автором рассмотрены обязательства за причинение вреда беспилотными летательными аппаратами, основание и условия наступления деликтной ответственности за вред, причиненный беспилотными летательными аппаратами.

Ключевые слова: беспилотные летательные аппараты, деликтное обязательство, условия наступления деликтной ответственности, источник повышенной опасности.

По информации Межгосударственного авиационного комитета за период с января по декабрь 2024 года произошло одно авиационное происшествие с участием беспилотного летательного аппарата (далее — БЛА) [1]. 26.09.2024 в ходе выполнения беспилотным воздушным судном (далее — БВС) вертолетного типа ТРН-01 RA-174EP полета по маршруту Южно-Приобское месторождение — месторождение им. А. Жагрина в районе населенного пункта Сибирский произошла поломка двигателя, в результате чего БВС упал на землю и был уничтожен пожаром, возникшим в результате удара БВС о землю.

Развитие беспилотных технологий в авиации влечет увеличение количества полетов беспилотных воздушных судов, что увеличит авиационные происшествия с участием БЛА. Преимущественная среда функционирования беспилотных летательных аппаратов — воздушное пространство — обуславливает высокую степень вероятности наступления авиационных происшествий в силу выполнения полетов БЛА на больших высотах, высоких скоростях, конструктивных особенностей БЛА, а также прикрепления опасных грузов. В ходе авиационного происшествия причиняется вред имуществу граждан, юридических лиц, публично-правовых образований, а также причиняется вред жизни и здоровью граждан или окружающей природной среде. В результате причинения вреда беспилотным летательным аппаратом наступает гражданская ответственность. Поскольку потерпевшие лица обычно не участвуют в каких-либо договорных обязательствах с лицами, ответственными

за причинение вреда БЛА, то наиболее распространена деликтная ответственность собственников, иных титульных владельцев, внешних пилотов БЛА.

Признание того или иного субъекта гражданского права должником в обязательстве из причинения вреда БЛА зависит от наличия или отсутствия вины причинителя вреда и от того, распространяется ли на БЛА режим источника повышенной опасности.

Аппарат может быть признан источником повышенной опасности в том случае, если по своим характеристикам он отвечает признакам источника повышенной опасности. К признакам источника повышенной опасности относят: 1) неподконтрольность человеку некоторых сил природной энергии, движущих источником повышенной опасности; 2) высокая вероятность причинения вреда окружающим при эксплуатации [2, С. 21]. Полагаем перечисленные признаками источника повышенной опасности достаточными, в том числе для признания БЛА таковым. Во-первых, внешний пилот не может контролировать такое устройство в полной мере в силу осуществления дистанционного пилотирования БЛА в ходе выполнения визуальных полетов и полетов по приборам и среды функционирования БЛА — воздушного пространства. Во время выполнения визуального полета внешний пилот поддерживает непосредственный бесприборный визуальный контакт с пилотируемым БЛА [3]. Полет по приборам выполняется за пределами прямой видимости беспилотного летательного аппарата. При полете по приборам внешний пилот определя-

ет местонахождение и пространственное положение воздушного судна по пилотажным и навигационным приборам [4]. Таким образом, функционирование БЛА в условиях полета по приборам увеличивает степень неподконтрольности БЛА внешнему пилоту по сравнению с условиями визуального полета. Исследователи указывали на факторы, которые ослабляют человеческий контроль над БЛА в воздушном пространстве: 1) сбой в системах аппарата (бортовой системе, системе управления и других); 2) автономность полета; 3) турбулентность атмосферы; 4) отличие рельефа местности или искусственных сооружений; 5) объем топлива [5, С. 37]. Выражаем согласие с перечисленными факторами.

Автономные БЛА, полет которых совершается под управлением программы для ЭВМ, в силу большей степени автоматизации управления не требуют пилотирования внешним пилотом. Внешний пилот должен загрузить согласованный план полета в автопилот БЛА. Внешний пилот принимает на себя управление в ходе полета в случае необходимости изменения маршрута полета и при нештатных ситуациях (например, внеплановой посадки). Автономные БЛА, выполняющие полет под управлением разновидности программы для ЭВМ — искусственного интеллекта характеризуются еще большей степенью автоматизации управления в силу того, что искусственный интеллект может осуществлять поиск решений без заранее заданного алгоритма.

Во-вторых, устройство должно обладать свойствами повышенной опасности. Следует указать, что при поломке и прекращении работы двигателей БЛА стремительно теряет скорость, уменьшается подъемная сила, которая удерживает БЛА в воздухе, БЛА становится физическим телом с запасом потенциальной энергии, которая бросает судно на поверхность земли или на водную поверхность. Кроме того, БЛА военного и специального назначения могут быть оснащены оружием и боеприпасами, которые сами по себе опасны.

Вместе с тем, БЛА могут различаться по значениям максимальной взлетной массы. Представляется, что максимальная взлетная масса, а также высота и иные условия выполнения полета могут обуславливать свойство повышенной вредоносности БЛА для окружающих. Если БЛА, с максимальной массой до 0,25 килограмм, обладающий незначительными габаритно-весовыми характеристиками, выполняет визуальный полет в зоне полетов беспилотных воздушных судов на высоте менее 150 метров от земной или водной поверхности, представляется, что в таких условиях БЛА не может быть признан источником повышенной опасности. Визуальный полет БЛА с набором высоты свыше 150 метров по правилам визуальных полетов, а также автономный полет по приборам могут повлечь признание БЛА с максимальной массой до 0,25 килограмм и выше источником повышенной опасности.

Кроме того, необходимо учитывать целевую нагрузку БЛА. Если любой БЛА оснащен вооружением и боеприпасами, которые опасны сами по себе, то представляется необходимым признать такой БЛА источником повышенной опасности.

Таким образом, при квалификации БЛА в качестве источника повышенной опасности следует применять дифференцированный подход исходя из целевой нагрузки БЛА (дополнительного устройства, направленного на выполнение основных задач, стоящих перед БЛА), значений максимальной взлетной массы аппарата, высоты полета, правил выполнения полетов — визуальных и по приборам.

В этой связи вызывает сомнения высказанная в юридической литературе позиция об указании на использование БЛА в ст. 1079 ГК РФ [6] без каких-либо уточнений [7, С. 99; 8, С. 10; 9, С. 73; 10, С. 161]. Другие правоведы, признавая беспилотные транспортные средства (далее — БТС) источниками повышенной опасности, высказываются о нецелесообразности включения в ст. 1079 ГК РФ БТС, в том числе БЛА, потому что перечень источников повышенной опасности является примерным, а не исчерпывающим, и признание владельцев БТС субъектами деликтной ответственности за причиненный вред представляется затруднительным в силу автоматизации процесса управления БТС [11, С. 54]. Представляется целесообразным не указывать БЛА среди источников повышенной опасности в ст. 1079 ГК РФ в силу того, что не каждый БЛА может быть признан источником повышенной опасности из-за наличия или отсутствия ранее обозначенных факторов. Впоследствии, в результате изучения всех свойств БЛА можно уточнить в подзаконном нормативном акте, какие виды БЛА являются или не являются источниками повышенной опасности.

В том случае, если вред причинен БЛА, не являющимся источником повышенной опасности, то надлежащим должником в обязательстве признается собственник или иной титульный владелец БЛА при наличии его вины. Когда вред причинен БЛА, являющимся источником повышенной опасности, то надлежащим должником в обязательстве признается собственник или иной титульный владелец БЛА независимо от наличия или отсутствия вины.

Должником может быть коммерческая или некоммерческая организация, публично-правовое образование, гражданин. Непосредственный причинитель вреда — внешний пилот, осуществлявший дистанционное пилотирование БЛА в момент причинения вреда, будет субъектом регрессной ответственности при наличии его вины. Если внешний пилот пилотирует БЛА в ходе выполнения обязательств, вытекающих из гражданско-правового договора, в случае причинения вреда насту-

пает регрессная ответственность по правилам ст. 1081 ГК РФ. В том случае, когда внешний пилот являлся сотрудником собственника или титульного владельца БЛА, он будет нести ответственность в соответствии со ст. 1081 ГК РФ, ст.ст. 233, 238 Трудового кодекса РФ. Предполагается, что функции внешнего пилота БЛА может выполнять только гражданин.

Если гражданско-правовой деликт в ходе эксплуатации БЛА был совершен не в результате противоправного поведения внешнего пилота, а в результате бездействия собственника, иного титульного владельца, не исполнивших обязанности по обеспечению летной годности аппарата (непроведение проверки готовности БЛА к эксплуатации, отсутствие своевременного ремонта), то внешний пилот не привлекается к регрессной ответственности.

Когда третье лицо неправомерно завладело дистанционным управлением БЛА и причинило вред, деликтная ответственность собственника, титульного владельца и внешнего пилота исключается, а субъектом деликтной ответственности признается неправомерно завладевшее дистанционным управлением третье лицо. При наличии вины владельца источника повышенной опасности в противоправном изъятии БЛА из его обладания ответственность может быть возложена как на владельца, так и на лицо, противоправно завладевшее БЛА — источником повышенной опасности (п.2 ст.1079 ГК РФ).

Если причиненный вред обусловлен конструктивными недостатками БЛА, субъектом обязательства по его возмещению будет продавец (поставщик) или изготовитель БЛА по выбору потерпевшего (ст. 1095 ГК РФ). В этой связи Ли Ч. и Менг. С. указывали на возможность возложения на разработчиков программ для ЭВМ, под управлением которой находилось БТС во время функционирования, деликтной ответственности по ст. 1064 ГК РФ, если в ходе создания программы, отвечающей за беспилотную систему, была допущена неосторожность, повлекшая сбой систем и затем причинение вреда [11, С. 50]. Считаем допустимым применить положения ст. 1064 ГК к производителям программ для ЭВМ или ее разновидности — искусственного интеллекта в случае причинения вреда автономным БЛА вследствие сбоя в работе программы.

Кредиторами (потерпевшими) в обязательстве, возникшем из причинения вреда беспилотным летальным аппаратом, могут признаваться граждане, юридические лица, публично-правовые образования. В случае смерти гражданина, кредиторами в обязательстве из причинения вреда БЛА становятся лица, имеющие право на возмещение вреда в случае потери кормильца (ст. 1088 ГК РФ).

Рассмотрим условия возложения гражданской ответственности за вред, причиненный БЛА.

Первым объективным условием возникновения гражданско-правовой ответственности за вред, причиненный беспилотным летательным аппаратом, признается наступление вредоносного результата. Может быть повреждено или уничтожено недвижимое и движимое имущество, неимущественные блага (жизнь и здоровье потерпевшего). Ущерб здоровью выражается в нанесении травм и увечий, в результате чего может наступить потеря общей и профессиональной трудоспособности.

Второе объективное условие наступления деликтной ответственности составляет противоправность поведения правонарушителя. Поведение ответственного владельца признается противоправным в силу нарушения требований, установленных воздушным законодательством в целях обеспечения безопасности эксплуатации БЛА.

Если БЛА по своему назначению принадлежит к группе гражданских воздушных судов (ст. 21 Воздушного кодекса Российской Федерации) [12], то на собственников и иных титульных владельцев распространяется требования о сертификации, лицензировании БЛА, о допуске к полетам БЛА, об аттестации и медицинском освидетельствовании внешних пилотов БЛА гражданского назначения (ст. ст. 8, 9, 36, 53, 53.1, 54 ВК РФ). При этом данные требования предусматриваются только для собственников или иных титульных владельцев БЛА с максимальной взлетной массой, превышающей 30 килограмм.

В том случае если БЛА имеют военное или специальное назначение, то на титульных владельцев распространяются положения, устанавливающие порядок допуска БЛА военного и специального назначения к полету [13], правила об аттестации и военно-врачебной экспертизе внешних пилотов (ст. 52 ВК РФ, Положение о военно-врачебной экспертизе [14], медицинских предполетных и послеполетных осмотрах внешних пилотов БЛА военного и специального назначения, правила о прохождении специалистами государственной авиации, в том числе внешними пилотами БЛА военного и специального назначения, химико-токсикологических исследований наличия в их организме наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов) (абз. 3 п. 3.3 ст. 52 ВК РФ, Приказ Министра обороны Российской Федерации от 28.06.2022 № 359) [15]. Объем требований, устанавливаемых для титульных владельцев БЛА военного и специального назначения, не изменяется в зависимости от значений их максимальной взлетной массы.

В том случае, если БЛА относится к группе экспериментальных воздушных судов (ст. 23 ВК РФ), то

на собственников и иных титульных владельцев экспериментальных БЛА распространяются правила, устанавливающие порядок аттестации внешних пилотов-испытателей экспериментальных БЛА (ст. 8.1. Воздушного кодекса Российской Федерации, приказ Минпромторга России от 19.12.2017 № 4504) [16], порядок допуска к полетам экспериментальных воздушных судов (ст. 66 ВК РФ, Приказ Минпромторга России от 26.09.2023 № 3624) [17].

Противоправным поведением можно признать действия внешнего пилота, осуществляемые в ходе дистанционного пилотирования БЛА, повлекшие нарушение правил использования воздушного пространства. На внешних пилотов гражданских БЛА распространяются Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации [3]. Внешние пилоты БЛА военного и специального назначения при выполнении полетов руководствуются Федеральными авиационными правилами производства полетов государственной авиации [18]. Внешние пилоты-испытатели осуществляют дистанционное пилотирование экспериментальными БЛА, руководствуясь Федеральными авиационными правилами подготовки к полетам воздушных судов экспериментальной авиации и их экипажей, осуществления контроля за их готовностью и выполнения полетов [19]. Таким образом, противоправность поведения внешних пилотов гражданских БЛА, БЛА военного и специального назначения, экспериментальных БЛА может проявляться в нарушении как общих правил использования воздушного пространства Российской Федерации, так и специальных правил, регулирующих выполнение полетов БЛА военного и специального назначения, экспериментальными БЛА.

Между тем, надлежит указать на то, что если БЛА признается источником повышенной опасности, то наличие противоправности среди условий возложения деликтной ответственности может подвергаться сомнениям. В.М. Болдинов полагает, что отнесение противоправности как к общим условиям гражданской ответственности, так и к условиям отдельных видов деликтных обязательств, в частности деликтного обязательства, возникающего из причинения вреда источником повышенной опасности, не имеет практического смысла, поскольку всякое причинение вреда является противоправным [2, С. 77, С. 100].

Третьим объективным условием наступления деликтной ответственности за вред, причиненный БЛА, является причинно-следственная связь между противоправным поведением правонарушителя — собственника, титульного владельца или внешнего пилота БЛА — и наступившим вредоносным результатом — повреждением или уничтожением имущества, нанесением травм и увечий потерпевшему лицу, причинением смерти потерпевшему в результате эксплуатации БЛА. В том случае,

когда вред причинен БЛА, на который распространяется режим источника повышенной опасности, то подлежат установлению причинно-следственная связь между виновным или виновным поведением владельца источника повышенной опасности и наступившим вредоносным результатом.

Четвертым субъективным условием наступления деликтной ответственности за вред, причиненный БЛА, является вина правонарушителя.

Если вред причинен БЛА, на который не распространяется правила об источнике повышенной опасности, то действует презумпция вины собственника, титульного владельца БЛА или внешнего пилота. Таким образом, указанные субъекты деликтной ответственности должны доказать принятие ими всех мер по предотвращению гражданско-правового деликта исходя из применимого стандарта поведения для того, чтобы избежать деликтной ответственности (абз. 2 п. 1, ст. 401, п. 2 ст. 1064 ГК РФ).

Лицо признается невиновным, если при той степени заботливости и осмотрительности, какая от него требовалась по характеру обязательства и условиям оборота, оно приняло все меры для надлежащего исполнения обязательства (абз. 2 ст. 401 ГК РФ). Из указанных требований должной осмотрительности и заботливости, вытекает стандарт поведения, который, по существу, возвращает нас к условию о противоправности поведения.

Обстоятельством, исключающим наступление деликтной ответственности за вред, причиненный БЛА, являются вина потерпевшего в форме умысла (п. 1 ст. 1083 ГК РФ). В качестве примера умысла потерпевшего можно смоделировать ситуацию, при которой потерпевший поражает БЛА из огнестрельного или иного оружия, в результате чего БЛА падает на землю и причиняет вред объекту права собственности самого потерпевшего.

Грубая неосторожность, содействовавшая возникновению или увеличению размера вреда, уменьшает размер возмещаемого вреда в зависимости от степени вины потерпевшего и причинителя (п. 2 ст. 1083 ГК РФ). В качестве примера грубой неосторожности можно указать на действия потерпевшего, направленные на препятствование безопасной эксплуатации БЛА, например применение средств радиоэлектронной борьбы при условии, что потерпевший допускал негативное воздействие на БЛА.

Деликтную ответственность за вред, причиненный БЛА, также исключают явления непреодолимой силы (п. 1 ст. 1079 ГК РФ). Явлением непреодолимой силы природного характера, способным оказать внешнее воздействие на функционирование БЛА, может быть признана, в частности, штормовая погода. Неодолимой силой

может быть также признано какое-либо общественное явление, оказавшее непосредственное воздействие на функционирование БЛА, например военные действия.

В том случае, когда вред причинен БЛА, на который распространяется правовой режим источника повышен-

ной опасности, деликтная ответственность наступает независимо от наличия вины собственника или титульного владельца источника повышенной опасности — БЛА (абз. 1 п. 1 ст. 1079 ГК РФ). Между тем, в данном случае также применимы положения об умысле потерпевшего, непреодолимой силе.

ЛИТЕРАТУРА

1. База Межгосударственного авиационного комитета по расследованиям авиационных происшествий // URL: <https://mak-iac.org/rassledovaniya/trn-01-ra-174ep-26-09-2024> (дата обращения: 30.12.2024).
2. Болдинов В.М. Ответственность за причинение вреда источником повышенной опасности. Дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 // Болдинов В.М. — Иркутск. 2000. — 239 с.
3. Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2010. № 14. Ст. 1649.
4. ГОСТ Р 59517-2021. Национальный стандарт Российской Федерации. Беспилотные авиационные системы. Классификация и категоризация (утв. и введен в действие Приказом Росстандарта от 27.05.2021 № 472-ст) // М.: Стандартинформ. 2021.
5. Зарапина Л.В., Ульянова М.В. Беспилотный летательный аппарат как источник повышенной опасности // Российское правосудие. 2022. № 6. С. 36–41.
6. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1996. № 5. Ст. 410.
7. Мотасова Д.Д. О перспективных направлениях развития гражданско-правового регулирования использования беспилотных летательных аппаратов // Право и государство: теория и практика. 2019. № 10 (178). С. 98–100.
8. Антонов А.А. Беспилотные транспортные средства как источники повышенной опасности // Транспортное право. 2021. № 4. С. 7–10.
9. Ананенко А.О. Беспилотные транспортные средства: проблемы практического использования // Административное право и процесс. 2022. № 8. С. 71–74.
10. Ананенко А.О. Юридическая ответственность в области использования беспилотных транспортных средств // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2021. № 6. С. 155–161.
11. Ли Ч., Менг С. Внедоговорная ответственность за вред, причиненный беспилотными транспортными средствами // Закон. 2020. № 3. С. 49–59.
12. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.
13. Постановление Правительства РФ от 12.09.2011 N 766 «О допуске к эксплуатации государственных воздушных судов» (вместе с «Правилами допуска к эксплуатации государственных воздушных судов») // Собрание законодательства РФ. 2011. № 38. Ст. 5386.
14. Постановление Правительства РФ от 04.07.2013 N 565 (ред. от 17.04.2024) «Об утверждении Положения о военно-врачебной экспертизе» // Собрание законодательства РФ. 2013. № 28. Ст. 3831.
15. Приказ Министра обороны РФ от 28.06.2022 N 359 «Об установлении Порядка и периодичности прохождения химико-токсикологических исследований наличия в организме специалистов авиационного персонала государственной авиации, являющихся членами экипажа государственного воздушного судна (в том числе внешних пилотов), лиц, осуществляющих управление полетами, парашютистов, лиц, участвующих в выполнении задания на полет, наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов» // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>. 22.07.2022.
16. Приказ Минпромторга России от 19.12.2017 N 4504 «Об утверждении Федеральных авиационных правил проведения обязательной аттестации авиационного персонала экспериментальной авиации, выдачи свидетельств специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации и допуска специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации к деятельности» // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>. 13.04.2018.
17. Приказ Минпромторга России от 26.09.2023 № 3624 «Об утверждении Правил государственного учета воздушных судов экспериментальной авиации, порядка регистрации наносимых на экспериментальные воздушные суда дополнительных опознавательных знаков, имен собственных, товарных знаков, геральдических знаков и Порядка допуска к полетам экспериментальных воздушных судов» // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>. 15.12.2023.
18. Приказ Министра обороны РФ от 24.09.2004 № 275 «Об утверждении Федеральных авиационных правил производства полетов государственной авиации» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2004. № № 47, 48.
19. Приказ Минпромторга России от 05.12.2018 № 4855 «Об утверждении Федеральных авиационных правил подготовки к полетам воздушных судов экспериментальной авиации и их экипажей, осуществления контроля за их готовностью и выполнения полетов» // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>. 13.06.2019.

© Полетыкин Дмитрий Алексеевич (s0158599@msal.edu.ru)

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»