

北京一航空科技公司的郝某、乔某、李某3人,操控无人机“黑飞”进行航拍测绘,致多架次民航飞机避让、延误,造成中国国际航空股份有限公司经济损失达18148元。这架无人机被解放军空军雷达监测发现为不明飞行物,后北京军区空军出动直升机将其迫降。北京军区空军组织各级指挥机构和部队共1226人参与处置,两架歼击机待命升空,两架直升机升空,雷达开机26部,动用车辆123台。

记者21日获悉,三人被检方以过失以危险方法危害公共安全罪起诉至平谷区人民法院。有关专家表示,全国各地曾多次出现因无人机“黑飞”引发的案例,但基本上都是被处以罚款或是行政拘留的处罚,此次以“过失以危险方法危害公共安全罪”起诉,在国内尚属首次。



无人机“黑飞”测绘 被两军机迫降

无资质且未申请空域操控 无人机航拍测绘首次被追刑责

■案情

操纵无人机“黑飞”拍地貌被追刑责

在不具备航空摄影测绘资质且未申请空域的情况下,郝某指派乔某和李某操控燃油助力航模飞行器进行航拍测绘,致使多架次民航飞机避让、延误。北京一航空科技公司的郝某、乔某、李某3人被检方以过失以危险方法危害公共安全罪起诉至平谷区人民法院。

此次涉案的3名被告人中,郝某为北京国遥星图航空科技有限公司的飞行队长,乔某和李某为该公司的员工。

检方指控,2013年12月28日,郝某受北京国遥星图科技有限公司总经理牛某的指派,在明知本公司不具备航空摄影测绘资质且未申请空域的情况下,指派乔某、李某、王某(另案处

理)对河北中色测绘有限公司承接的河北三河公务机场项目进行航拍测绘。

乔某、李某、王某均在明知自己不具备操纵无人机资质以及不清楚公司是否申请空域的情况下,于第二天在平谷区马坊镇石佛寺村南公路上,操纵燃油助力航模飞行器升空进行地貌拍摄。

据了解,此案中涉及的航模飞机,飞机展翼2.6米,机身长2.3米,高约60厘米。

在当天的飞行拍摄过程中,这架航模飞机被解放军空军雷达监测发现为不明飞行物,后北京军区空军出动直升机将其迫降。

此外,此次非法航拍致多架次民航飞机避让、延误,造成中国国际航空股份有限公司经济损失达18148元。北京军区空军组织各级指挥机构和部队共1226人参与处置,两架歼击机待命升空,两架直升机升空,雷达开机26部,动用车辆123台。

事件发生之后,乔某、李某被警方查获,郝某经警方电话通知后于次日主动到案。

检方认为,郝某、乔某、李某均已经预见自己的行为可能会发生危害公共安全的结果,却轻信能够避免,以致公共财产遭受重大损失,其行为应当以“过失以危险方法危害公共安全罪”追究刑责。

张起淮律师表示,之前在全国各地也曾多次出现因无人机“黑飞”引发的案例,但基本上都是被处以数万甚至20万元的罚款,有的案例中的相关负责人被处以行政拘留的处罚。但此次以“过失以危险方法危害公共安全罪”起诉,在他长期接触到的国内外相关案例中,尚属第一次。张起淮律师认为,相关法律制度的不健全,不仅给民用无人机的发展带来了很大阻碍,也导致各地在对“黑飞”行为的处理尺度上存在不一致的现象。

■专家说法

“黑飞”现象常见 被追刑责尚属首次

业内人士曾向媒体表示,由于相关部门对于无人机的政策配套远远落后于产业的发展和需求,且无人机处于民航部门和空管部门的多头管理,在申报航拍任务或申请飞行计划时,由于条条框框太多,获得审批较难,因此在无人机行业里类似的“黑飞”现象较为常见。

北京法学会航空法学研究会常务副会长、蓝鹏律师事务所的张起淮律师昨日下午在接受记者采访时表示,他一直在关注这起案件的进展,目前

国内无人机商业应用的市场十分广泛,市场需求量巨大。但与此同时,和民用无人机管理相关的法律规章却相对滞后。

“市场需求量现在很大,相关部门应该尽快放开政策,学习其他西方国家的经验,在保证安全措施的前提下简化审批手续。”张起淮律师说,“在政策明确后,同时加大对故意违反法规的责任人的处罚力度,这样才能促进民用无人机行业领域的健康发展。”

■现象

民用无人机市场无准入标准

航拍摄影爱好者付先生告诉记者,他接触无人机到现在已经有数年的时间。目前市场上可以购买的无人机设备样式繁多,从遥控飞机飞行器到四轴四旋翼飞行器或八轴飞行器,各种遥控飞行器样式层出不穷。

21日下午,记者在淘宝上输入“无人航拍器”作为关键词搜索发现,相关的商品数量多达1300余个,包括直升机模型的航拍飞行器和各种旋翼飞行器,样式十分之多,而且价格差距悬殊,从最简单的小型无人航拍设备200元左右的售价,再到10万元级的专业无人航拍设备,在配备的各类装备上也都千差万别。在大小上也从十几厘米的小模型到2米多的“大头”悉数

都有。

“我肯定是要选择最正规的大厂出产的无人机,小厂家的无人机我肯定是不买的。”付先生说,除了产品本身的质量因素外,还有一个最为重要的原因,就是正规厂商出产的无人机都配备专门的GPS导航模块。除了能够防止无人机起飞后“失踪”外,还有一个最为重要的是正规GPS模块上会预先存储相应的禁飞区域的数据。

付先生介绍说,如果在禁飞区域打开无人机,GPS模块在获取地理位置信息后,会做出不启动的响应。“也就是说在禁飞区域,正规的无人机根本就不能开机起飞,这也避免了在禁

飞区飞行给自己带来不必要的麻烦。”付先生说。

据媒体报道,在2013年9月召开的2013中国无人机系统峰会上,有专家表示无人机领域目前有44项国家标准,但民用领域的国标和行标仍为空白。据《上海证券报》报道称,中航工业集团下属的中国航空综合技术研究所相关负责人在峰会上透露,工信部正在制定无人机市场准入要求,交通运输部在制定无人机频谱要求,民航总局关于无人机的安全性试航标准也在酝酿中。

但记者发现,截至目前尚没有明确有关民用领域的无人机相关标准的公开报道。

■声音

行业暂无资格认证 监管会越来越严

据付先生介绍,如果要进行无人机操控的行为,首先操作的个人要考取“无人机飞控师”的资格证书。资格证书包括航模飞控员、初级、中级和高级四级,根据考取资格等级不同,才能够分别从事不同级别的无人机操控项目。只有取得相应的资质后,个人才能从事无人机的相关操控项目。

记者在百度中以“无人机航拍”作为关键词搜索发现,相关搜索结果竟多达400余万。仅在前3个页面中,就有分部在北京、上海、深圳等多地从事航拍的企业在网站上招揽客户。而对于办理过程的描述,一家航拍公司的客服也称因为需要多个部门的审批,可能会占用很长时间,所以客户需要自行承担由此带来的时间成本。

姚先生从事无人机航拍已有两年时间,谈到对目前民间无人机领域的应用时他感受颇多。姚先生说,他使用的无人机设备一部分是购买的专业设备,而另外一部分则是自己购买相关设备组装而成。对利用无人机航拍的收费标准,姚先生称价格区间相差还是十分大的,主要还是要看雇主的需求,但基本上起价都在一万元以上。

姚先生说,虽然他也知道社会上有“无人机飞控师”的资格考试,但他认为这种考试认证还是属于民间的认证,不是权威的认证范畴,所以他并没有参加这项考试。“目前也有不少培训机构都有相关的培训,但也都只是技能培训,不算是专业的资格认证。”姚先生说,现在从事无人机操控的人当中,很多都是没有经过专业培训的。“其实很多人都是靠胆量,有的人还只能将无人机操控到半平状态时,都敢操作无人机进行航拍了。”姚先生说,这样操作无人机的做法也存在设备损毁带来的风险。

谈及操控无人机飞行的审批环节,姚先生表示目前北京五环以内的禁飞区,如果要在禁飞区范围内从事无人机航拍,就要前往公安机关去申请办理相关的手续,如果符合审批条件当天就可办理完毕。但姚先生认为,随着民用领域的无人机操控项目越来越多,相关部门的监管也将越来越严格。“现在各种使用无人机的情况非常多,但因为监管法规还不太完善,随着今后这个行业的快速发展,再加上现在行业内部存在的混乱局面,相关监管措施只会越来越严格的。”姚先生说。

■相关罪名

过失以危险方法危害公共安全罪

根据刑法规定,放火、决水、爆炸以及投放毒害性、放射性、传染病病原体等物质或者以其他危险方法危害公共安全,尚未造成严重后果的,处三年以上十年以下有期徒刑;致人重伤、死亡或者使公私财产遭受重大损失的,处十年以上有期徒刑、无期徒刑或者死刑。过失犯前款罪的,处三年以上七年以下有期徒刑;情节较轻的,处三年以下有期徒刑或者拘役。

(据北京青年报)