

БЕСПИЛОТНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА: ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Чубарова М.Д.

Научный руководитель: Дзансолова А.А.

Россия, г. Москва,
Российский государственный университет правосудия

Аннотация. В настоящее время активно развиваются технологии в сфере транспорта. Создание возможности автономного перемещения транспортных средств вызывает немало правовых проблем. Статья посвящена изучению правового регулирования использования беспилотных транспортных средств и выявлению пробелов в законодательстве в связи с активным развитием данной отрасли и внедрением новых технологий в жизнь общества. В статье рассматриваются направления развития нормативных правовых актов, регулирующих внедрение и использование беспилотных транспортных средств в РФ, а также юридическую ответственность за вред, причинённый в ходе их использования.

Ключевые слова: беспилотные транспортные средства, транспортная безопасность, искусственный интеллект, источник повышенной опасности, автономные машины, безопасность дорожного движения.

В настоящее время активно развивается наука и техника. Цифровизация является важным этапом развития всех сфер жизни общества. В связи с этим возникают новые технические решения для упрощения жизни людей, например, разработка беспилотных транспортных средств (далее – БТС), которые используются для снижения уровня аварийности на дорогах и удобства транспортировки грузов. Кроме того, это особенно актуально в промышленной сфере, в которой условия труда для людей зачастую неблагоприятны или даже опасны. [5; С. 170]. Например, инициатива «Беспилотные логистические коридоры», содержащаяся в распоряжении Правительства РФ, направлена на создание и поставку на рынок беспилотных грузовых автомобилей, что позволит создать сервисы беспилотных грузовых перевозок и осуществлять данную деятельность без присутствия человека в транспортном средстве и, соответственно, без вмешательства в управление им [8].

Государство содействует разработке и тестированию новых технологий. Так, введен экспериментальный режим для грузоперевозок на дороге общего пользования М-11 «Нева». Целями установления данного режима являются разработка и использование новых видов экономической деятельности, увеличение доступности товаров, а также привлечение инвестиций и капитала в развитие предпринимательства в РФ благодаря новым цифровым разработкам [9]. Более того, Минтранс России уже начал реализацию проекта с крупными российскими грузоперевозчиками («КАМАЗ», X5 Group, «СберАвтоТех» и др.), о чём

сообщили на ПМЭФ-2021 [11]. Важно отметить, что использование беспилотного автотранспорта в будущем может стать востребованным среди населения как средство перемещения. Все это создает необходимость изучения и тщательного регулирования данной сферы со стороны законодателя.

Планируется, что к 2035 году доля беспилотных автомобилей (3-го уровня автономности из 6 возможных) достигнет 10-15% от всего объема продаж автомобилей в мире, что является достаточно высоким показателем [10]. Именно поэтому уже сейчас активно развивается изучение данной сферы.

Анализируя правовое регулирование использования БТС, необходимо обратиться к Венской конвенции о дорожном движении, которой придерживаются многие страны мира, в том числе и Россия. Согласно ст. 8, каждое транспортное средство, которое находится в движении, должно иметь водителя [6]. Данный правовой акт был принят в 1968 году, однако в настоящее время для регулирования вопросов БТС необходимо внедрить главу, посвященную новым стандартам инфраструктуры и оснащения дорог.

Примечательно, что в российском законодательстве не содержится прямого запрета на использование автоматизированного управления транспортными средствами, однако Правила дорожного движения, ФЗ «О безопасности дорожного движения» и другие нормативные правовые акты, регулирующие данные отношения, напрямую не предусматривают возможность передачи функций водителя системам беспилотного автоматического управления. Поэтому внедрение БТС на дороги общего пользования вызывает ряд сложностей и противоречий.

1. В первую очередь, актуальна проблема, затрагивающая в принципе право управления транспортным средством. В настоящее время к управлению допускаются лица, успешно сдавшие экзамен и получившие водительское удостоверение. Некоторые страны разрешают передвижение БТС по дорогам общего пользования, но в этом случае требуется специальное разрешение, а за рулем такого автомобиля все равно должен находиться водитель, обладающий соответствующей квалификацией, который при необходимости сможет взять управление транспортом на себя [3; С. 102].

В таком случае сложнее определить, кто в случае ДТП или другой нештатной ситуации будет считаться виновным, водитель или искусственный интеллект. Презюмируется вина водителя до момента изучения данных «чёрного ящика», которые могут доказать его невиновность, а именно то, что в определённый момент управление находилось под контролем искусственного интеллекта.

2. Дискуссионным является «моральный» аспект использования БТС. Он касается программирования БТС действовать согласно конкретному алгоритму в случае ДТП. Например, когда для избежания столкновения с мотоциклистом на дороге автомобиль вынужден врезаться в стену тоннеля или ограждение трассы, так как пассажиры в машине более защищены и имеют больше шансов выжить, допустимо ли это?

3. В 21 веке активно развиваются цифровые технологии и, соответственно, растет количество цифровых преступлений, предметом которых несомненно станут БТС. Взломав системы БТС, злоумышленники получают доступ к личной

информации (например, о цели маршрута, что может быть недопустимо, если автомобиль служебный) и к её изменению (это создает угрозу безопасности лиц, находящихся в автомобиле). В настоящее время распространена проблема кражи персональных данных, а при взломе внутренних систем БТС появляется возможность прослушивания и записи аудио- и видеоинформации и т. д.

4. Для функционирования БТС необходимо специальное оснащение дорог, то есть особая инфраструктура. Таким образом, потребуются изменения в законодательстве по градостроительству и регламентах строительства.

5. Так как БТС считается источником повышенной опасности (как разновидность транспортного средства), к их техническому оснащению должны быть предъявлены особые требования. Однако, несмотря на выполнение всех технических регламентов при производстве, существует угроза выхода из строя составных частей сложного механизма, на которые полагается искусственный интеллект при управлении ТС. Например, в условиях плохой видимости или при наличии других факторов неблагоприятной обстановки зачастую плохо работают лидары, то есть некорректно распознают окружающие БТС объекты, в том числе пешеходов, что создает серьезную угрозу участникам движения [2; С. 48].

6. Основной проблемой является разграничение ответственности за вред, причинённый в ходе использования БТС. А именно, кто должен нести ответственность в случае ДТП с участием беспилотного транспортного средства. Дискуссионным является вопрос разграничения ответственности между владельцем БТС, его производителями и лицами, осуществляющими их обслуживание, а также разработчиками программного обеспечения.

Существует мнение, что производитель и владелец должны нести солидарную ответственность при причинении вреда с участием БТС, в таком случае необходимо обратить внимание на регулирование страхования риска гражданской ответственности, сейчас обязанность по страхованию ответственности имеют только владельцы, и их вина презюмируется, если не доказано иное [4; С. 1123]. Данная позиция основывается на ст. 1095 ГК РФ по аналогии процессом возмещения вреда, который причинен некачественным товаром, а именно из-за различных недостатков (например, конструктивных или других), а также вследствие недостоверной или неполной информации о продаваемом товаре.

В настоящее время нет единого закона о БТС, хотя в Государственную Думу вносились проекты Федеральных законов «О высокоавтоматизированных транспортных средствах», последний рассматривался в 2021 году, однако он имеет ряд недостатков, которые отмечены в заключении, подписанном П.В. Крашенинниковым. Основным несовершенством является отсутствие отсылок к ст. 1079 ГК РФ, которая устанавливает ответственность для граждан и юридических лиц за вред, который причинён опасной деятельностью, создающей угрозу для окружающих, в том числе при использовании транспортных средств. Они обязаны возместить вред, если не докажут, что он причинен из-за непреодолимой силы или в результате умысла потерпевшего [2; С. 44].

Важно отметить, что обязанность по возмещению вреда несёт владелец транспортного средства, однако таковым не является лицо, которое исполняет свои трудовые функции [7].

Кроме того, в законопроекте не содержится уточнённых повышенных требований к безопасности при использовании БТС и соответствующих гарантий для защиты прав потребителей при перевозке пассажиров и багажа.

Также обсуждается вопрос ответственности разработчиков программного обеспечения для БТС, так как ошибки в технической разработке и настройке могут привести к негативным последствиям. Однако условия на дорогах изменчивы и бывают непредсказуемыми, из-за чего невозможно предугадать все варианты развития ситуаций и запрограммировать БТС на действия определённым образом во всех случаях.

Подводя итог, можно отметить, что действующее регулирование использования беспилотных транспортных средств фрагментарно, причём международное право не устанавливает единых стандартов и требований для введения и использования БТС. Активно развивается национальное законодательство многих стран, однако объединение на наднациональном уровне может ускорить развитие данной сферы, например, в рамках ЕАЭС. Такая законодательная инициатива может способствовать росту экономики и поддержке внедрения и развития беспилотного транспорта на более широкой территории.

Безусловно, необходимо урегулирование данного вопроса внутри страны, то есть принятие Федерального закона, устанавливающего конкретные требования к транспорту, повышенные стандарты безопасности и разграничение ответственности между всеми субъектами и участниками данных отношений. А также требуется внести изменения в действующее законодательство (Правила дорожного движения, Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и др.). Данная сфера имеет широкое практическое применение и большие перспективы развития, поэтому при усовершенствовании правового регулирования можно рассчитывать на активное развитие данной сферы и положительный результат при внедрении БТС в жизнь общества.

Библиографический список

1. Ананенко А.О. Юридическая ответственность в области использования беспилотных транспортных средств // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2021. № 6(82). С. 155-161.
2. Березина Е.А. Проблемы правового регулирования юридической ответственности за вред, причинённый эксплуатацией беспилотных (автономных, высокоавтоматизированных) транспортных средств // Правовое государство: теория и практика. 2022. № 3(69). С. 41-55.
3. Королева Е.Г. Современное состояние правового регулирования беспилотных транспортных средств в России и анализ зарубежного опыта // Криминологический журнал. 2021. № 2. С. 101-104.
4. Российское гражданское право: в 2 т. Т. 2. Обязательственное право // Е.А. Суханов и др.; отв. ред. Е.А. Суханов. М.: Статут, 2011. 1208 с.
5. Степанян А.Ж. Проблемы регулирования беспилотных транспортных средств // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2019. № 4(56). С. 169-174.

6. Конвенция о дорожном движении (Заключена в г. Вене 08.11.1968) (с изм. от 23.09.2014). [Электронный ресурс]. URL: <https://base.garant.ru/2540357/> (дата обращения: 09.05.2024).

7. Гражданский кодекс Российской Федерации. М.: Омега-Л, 2021. 624 с.

8. Распоряжение Правительства РФ от 03.11.2023 № 3097-р «Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года» [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_461391/ (дата обращения: 09.05.2024).

9. Постановление Правительства РФ от 17.10.2022 № 1849 (ред. от 14.02.2024) «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы «Беспилотные логистические коридоры» на автомобильной дороге общего пользования федерального значения М-11 «Нева». [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_477080/ (дата обращения: 09.05.2024).

10. Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2022 № 4261-р «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года» [Электронный ресурс]. URL: <https://base.garant.ru/406063861/> (Дата обращения: 09.05.2024).

11. Минтранс России приступил к реализации проекта беспилотных грузоперевозок по трассе М-11 «Нева» [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/photo-gallery/2446> (дата обращения: 09.05.2024).

UNMANNED VEHICLES: LEGAL REGULATION AND RESPONSIBILITY

Chubarova M.D.

Scientific advisor: Dzansolova A.A.

Russian State University of Justice, Moscow, Russia

Abstract. *Currently, technologies in the field of transport are actively developing. The creation of the possibility of autonomous movement of vehicles causes many legal problems. The article is devoted to the study of the legal regulation of the use of unmanned vehicles and the identification of gaps in legislation in connection with the active development of this industry and the introduction of new technologies into society. The article discusses the directions of development of regulatory legal acts regulating the introduction and use of unmanned vehicles in the Russian Federation, as well as legal liability for harm caused during their use.*

Keywords: *unmanned vehicles, transport safety, artificial intelligence, a source of increased danger, autonomous cars, road safety.*