

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 629

© Минбалеев Алексей Владимирович

— доктор юридических наук, главный научный сотрудник сектора информационного права и международной информационной безопасности, Институт государства и права Российской академии наук

Развитие российского законодательства об использовании беспилотного транспорта в условиях цифровой экономики

Аннотация. Статья посвящена актуальному вопросу развития российского законодательства об использовании беспилотных транспортных средств. Исследуется зарубежный опыт регулирования использования беспилотных транспортных средств. Анализируются основные законодательные инициативы в России. Анализ законодательных инициатив в сфере правового регулирования беспилотных транспортных средств в России свидетельствует о ряде проблем, с которыми приходится сталкиваться разработчикам. Это, прежде всего, проблемы ответственности — кто будет ее нести в случае причинения вреда жизни или здоровью граждан и (или) вреда чужому имуществу. Будут ли это владельцы беспилотных транспортных средств, возможно ли страхование использования таких транспортных средств, могут ли нести ответственность разработчики таких средств? Все эти вопросы требуют обязательного решения.

Ключевые слова: транспорт; цифровые технологии; цифровая экономика; беспилотный транспорт; искусственный интеллект.

© Aleksey V. Minbaleev

— Doctor of Law, main researcher of the sector of information law and international information security, Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences

The development of Russian legislation on the use of unmanned vehicles in a digital economy

Abstract. The article is devoted to the problem of the development of

Russian legislation on the use of unmanned vehicles. The article presents the analysis of foreign regulation experience of unmanned vehicles. The main legislative initiatives in Russia have been analyzed. The conducted analysis of legislative initiatives in regulation of unmanned vehicles in Russia indicates a number of problems faced by developers. These are, first of all, problems of responsibility in case of people life or health injures of and/or property damages, problems of property and life insurance, responsibility of the developers of such vehicles, etc. All these issues require a mandatory solution.

Keywords: transport; digital technology; digital economy; unmanned vehicles; Artificial Intelligence.

Стратегия развития информационного общества в Российской Федерации на 2017—2030 годы, утвержденная Указом Президента РФ от 9 мая 2017 г. № 203, закрепила правовые основания обеспечения национальных интересов, одним из которых стало формирование цифровой экономики — хозяйственной деятельности, в «которой ключевым фактором производства являются данные в цифровом виде, обработка больших объемов и использование результатов анализа которых по сравнению с традиционными формами хозяйствования позволяют существенно повысить эффективность различных видов производства, технологий, оборудования, хранения, продажи, доставки товаров и услуг». Таким образом, качественным критерием нового типа общества официально закрепляется производство и распространение именно достоверной информации.

Одним из ключевых направлений в развитии использования цифровых технологий в транспортной отрасли Российской Федерации в условиях формирования цифровой экономики является использование технологий искусственного интеллекта и робототехники, в первую очередь в рамках реализации проектов по созданию и использованию беспилотных транспортных средств. Опыт регулирования использования цифровых технологий в транспортной сфере уже активно реализуется в мировой практике. Так, в 2017 г. в Эстонии подверглось регулированию использование роботов-курьеров, которые в пределах определенного пространства доставляют различную корреспонденцию и покупки. В Германии 12 мая 2017 г. Бундестагом внесены изменения в Закон о дорожном движении Германии (*Strassenverkehrsgesetz*), согласно которым с 21 июня 2017 г. официально допускается эксплуатация автомобиля посредством значительно или полностью автоматизированной функции вождения, если эта функция используется по назначению. Под такими автомобилями немецкий законодатель понимает «имеющие техническое оснащение, которое: 1) после активации может управлять автомобилем для выполнения задачи вождения, включая продольное и боковое

управление; 2) при значительно или полностью автоматизированном управлении автомобилем способно соблюдать правила дорожного движения, относящиеся к вождению; 3) может быть в любое время вручную перехвачено или деактивировано водителем автомобиля; 4) способно распознавать ситуации, когда управление автомобилем должно осуществляться самим водителем; 5) может визуальным, акустическим, тактильным или иным образом уведомлять водителя о необходимости взять на себя управление автомобилем с достаточным запасом времени до момента передачи управления и 6) сигнализирует об использовании, противоречащем справочному руководству». Водитель в соответствии с новыми правилами может отвлекаться и переходить на автоматизированное управление транспортом, но при этом он должен сохранять достаточную внимательность и перейти к управлению транспортным средством, если «значительно или полностью автоматизированная система предлагает ему сделать это, или если он признает или должен признать на основании очевидных обстоятельств, что условия целевого применения значительно или полностью автоматизированных функций вождения больше не существуют». С 5 до 10 млн евро увеличена предельная сумма возмещения вреда, которая может быть потребована, если вред, при наличии смерти или травмирования одного или нескольких людей, причинен в результате дорожно-транспортного происшествия с участием автомобиля посредством значительно или полностью автоматизированной функции вождения.

Регулирование аналогичных транспортных средств имеется в Дании, где с 1 июля 2017 г. вступили в силу изменения в Закон о дорожном движении и разрешены испытания беспилотного автотранспорта на дорогах общего пользования. При этом во время самого испытания внутри салона автомобиля обязательно присутствие человека, который должен иметь возможность во время испытания взять контроль над управлением автотранспортного средства. Согласно пояснительной записке к данному закону его основная цель — разрешить испытания беспилотных (самоходных) транспортных средств в Дании, когда это безопасно по соображениям безопасности дорожного движения. При этом создана экспериментальная схема, которая станет основой для различных испытаний с самоходными двигателями; процедуры испытаний не ограничивают возможности определения в законодательстве в области дорожного движения того, какие транспортные средства или дороги могут быть охвачены. Однако в разрешении на проведение испытаний беспилотных транспортных средств будет определено, какие средства будут одобрены для подобных испытаний в соответствии с требованиями Европейского Союза и национально одобренным перечнем транспортных средств, а также конкретные участки дорог и, при необходимости, время, когда подобные испытания разрешены.

В Канаде принят ряд общих документов, рекомендуемых национальному законодателю ряд позиций, которые необходимо учитывать при регулировании автоматизированных транспортных средств; на уровне провинций и регионов разрабатываются и принимаются регламентные положения об испытании беспилотных транспортных средств, в частности в провинции Онтарио (регламент от 16 сентября 2015 г. № 306/15 «Пилотный проект — Автоматизированные транспортные средства», принятый в соответствии с Законом о дорожном движении (вступил в силу 13 октября 2015 г.)).

В Российской Федерации использование информационных технологий в транспортной сфере заложены в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, которая предусмотрела решение задач по развитию транспортной техники, технологий и информационного обеспечения за счет создания Единой информационной среды транспортного комплекса и аналитических информационных систем для поддержки управления развитием и регулирования процессов функционирования транспортного комплекса.

Единая информационная среда транспортного комплекса является частью инфраструктуры транспортной отрасли и состоит:

— из управленческого уровня (информационная среда верхнего уровня управления транспортным комплексом — Минтранс России, находящиеся в его ведении служба и агентства);

— технологического уровня (информационная среда технологической интеграции различных видов транспорта и участников транспортного процесса, развития интеллектуальных транспортных систем);

— пользовательского уровня (информационная среда транспортных услуг и информационного обслуживания клиентов).

Важным аспектом является и нормативное правовое обеспечение внедрения и развития сервисов интеллектуальных транспортных систем в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

В 2018 г. во исполнение постановления Правительства от 29 сентября 2017 г. № 1184 «О порядке разработки и реализации планов мероприятий (“дорожных карт”) по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы и внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» Минпромторгом России внесено в Правительство РФ, а 29 марта 2018 г. было принято распоряжение № 535-р, которым был утвержден План мероприятий («дорожная карта») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы по направлению «Автонет». Данный план направлен на развитие и продвижение технологий беспилотного транспорта, сервисных телематических платформ, навигационных технологий, систем содействия водителю, технологий кибербезопасности, систем беспроводной связи нового поколения,

технологий в сфере электротранспорта, других автотранспортных средств, использующих альтернативные виды топлива, и связанных с ними сервисов.

Реализация плана мероприятий направлена на обеспечение приоритетных позиций российских компаний на формируемых глобальных рынках, предусмотренных планом мероприятий «Автонет», ключевыми направлениями которого являются развитие и продвижение, в том числе на формирующиеся глобальные рынки, продукции и услуг в сфере мультимодальной логистики, включая создание и развитие сервисных телематических платформ, платформ «взаимодействия для совместного пользования» и других платформенных решений в сфере «подключенные автомобили», навигационных технологий, систем содействия водителю, технологий кибербезопасности, систем беспроводной связи нового поколения, технологий в сфере микроэлектротранспорта, иных использующих альтернативные виды топлива автотранспортных средств и связанных с ними сервисов, а также решений в сфере контрактной логистики, перевозок пассажиров и грузов, сервисных решений в сфере логистической инфраструктуры и др. Правовые ограничения в рамках реализации плана мероприятий «Автонет» состоят в отсутствии правового и технического регулирования, необходимого для правового обеспечения вывода на рынок новых продуктов и выхода на рынок субъектов новых видов предпринимательской деятельности, для реализации новых бизнес-моделей, в отсутствии норм, обеспечивающих условия для разработки и продвижения передовых технологических решений, а также в существовании и применении нормативных правовых актов и документов по стандартизации, положения которых не отвечают современным научно-технологическим вызовам и приоритетам научно-технологического развития и сдерживают вывод на рынок новых продуктов и услуг.

Принято решение, что с 1 декабря 2018 г. по 1 марта 2022 г. на территориях Москвы и Республики Татарстан будет реализован эксперимент по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств. Утверждено положение о проведении эксперимента. Положением определены цели, задачи, порядок проведения эксперимента, его участники. В ходе эксперимента разработчики планируют подтвердить возможность эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства на автомобильных дорогах общего пользования России в автоматизированном режиме управления, а также выработку технических требований к автоматизированной системе вождения для разработки технических регламентов и документов по стандартизации.

Анализ законодательных инициатив в сфере правового регулирования беспилотных транспортных средств в России свидетельствует о ряде

проблем, с которыми приходится сталкиваться разработчикам. Это, прежде всего, проблемы ответственности — кто будет ее нести в случае причинения вреда жизни или здоровью граждан и (или) вреда чужому имуществу. Будут ли это владельцы беспилотных транспортных средств, возможно ли страхование использования таких транспортных средств, могут ли нести ответственность разработчики таких средств? Все эти вопросы требуют обязательного решения.