ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 629.053

© Ананенко Андрей Олегович
— аспирант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
andrey.ananencko2017@yandex.ru

Совершенствование законодательства в контексте технической эволюции беспилотных транспортных средств

Аннотация. В статье с теоретико-правовых позиций рассматривается отечественный и зарубежный опыт правового регулирования в области применения беспилотных транспортных средств (БТС). Это обусловлено масштабным внедрением БТС в основные области транспортной отрасли — космической, воздушной, железнодорожной, водной, автомобильной и др. Российская Федерация отстает от других государств в вопросе разработки законодательства, регулирующего использование БТС. В статье рассматриваются пути совершенствования отечественного законодательства в данной сфере.

Ключевые слова: беспилотные транспортные средства, транспорт, гражданско-правовое регулирование, транспортная отрасль.

© Andrey Ol. Ananenko
— post-graduate of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Improvement of legislation in the context of the technical evolution of unmanned transport means

Abstract. The current paper considers the domestic and foreign experience of legal regulation in the field of the use of unmanned transport means (UTM) from a theoretical and legal point of view. This is due to the large-scale introduction of UTM in the main areas of the transport industry, namely space, air, railway, water, land/road, etc. The Russian Federation lags behind other states in the development of legislation governing the use of UTM. The paper discusses ways to improve domestic legislation in this area.

Keywords: unmanned transport means, transport, civil and legal regulation, transport industry.

Ученые многих стран являются участниками проектов, приоритетной целью которых является создание беспилотных транспортных средств (далее — БТС). Важность и актуальность проводимых изысканий подтверждается масштабностью предполагаемых сфер применения и количеством решаемых задач. Имеются внушающие уважение достижения в этой области и у Российской Федерации [1].

БТС активно задействуются в космосе. Они востребованы при изучении атмосферы, поверхностей планет, околопланетных орбит и межпланетного пространства. Устройства такого типа также успешно осваивают:

— сушу (сети дорог населенных пунктов, проложенные рельсы и т.д.);

— подземную среду (помимо расположенных под землей трубопроводов, каналов, скважин и других коммуникационных конструкций в эту категорию включены работы, проводимые в неразработанной породе);

— воздушное пространство (атмосферу Земли);

— водную среду (подводную и водную части).

В различных литературных источниках беспилотные средства характеризуются по-разному. Наряду с простыми и краткими разъяснениями встречаются подробные описания. В последние часто включены главные особенности трактуемого понятия. При рассмотрении воздушного транспортного средства в качестве беспилотного летательного аппарата принимается такой, на борту которого отсутствует экипаж/человек.

Некоторые авторы при составлении характеристики беспилотного летательного аппарата ограничиваются отсылкой к беспилотному мобильному средству. С этой точки зрения беспилотным летательным аппаратам должны быть присущи следующие признаки:

— возможность многократного использования при отсутствии экипажа;

— наличие двигателей;

— автономный режим функционирования (подразумевается наличие специализированного программного обеспечения либо дистанционного управления посредством выполнения оператором определенных действий);

— использование сил аэродинамики при взлете;

— способность переноса боевой нагрузки летального/нелетального воздействия, разведывательного оборудования и аппаратуры, осуществляющей мониторинг поверхности воды и суши.

В законодательных актах международного уровня беспилотными летательными аппаратами называются передвигающиеся в воздушной

среде суда, способные осуществлять полет при отсутствии на борту командира. При этом подразумевается соблюдение одного из условий:

— полное дистанционное управление из другой точки (последняя может располагаться на борту второго летательного аппарата, на поверхности земли, в космосе и т.д.);

— функционирование в рамках конкретной программы в режиме полноценной автономии.

Беспилотными летательными аппаратами принято называть и любые разновидности оборудования, удовлетворяющие требованиям инициирования полета и его бесперебойного контролирования и навигации без наличия пилота и/или другого лица на борту.

Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации (п. 2), утвержденными постановлением Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138, статус беспилотных летательных аппаратов закреплен за разновидностями, способными осуществлять полет при отсутствии человека/людей на борту (управление в режиме полета может осуществляться автоматически и посредством находящегося в центре управления оператора либо путем комбинирования обоих приведенных вариантов). Этому определению присуща наибольшая информативность ввиду перечисления возможных способов управления. Данный нюанс важен при решении вопросов, имеющих отношение к определению степени уголовной ответственности, предусмотренной для случаев нарушения правил полета беспилотным транспортом (ГОСТ Р 56122-2014 «Воздушный транспорт. Беспилотные авиационные системы. Общие требования»: утвержден приказом Росстандарта от 18 сентября 2014 г. № 1130-ст).

На водном транспорте в качестве беспилотных разрабатываются компьютеризированные системы управления. Привлекательность использования дистанционно управляемого судна обусловлена меньшей стоимостью и большей безопасностью по сравнению с традиционными аналогами.

Снижения себестоимости следует ожидать уже на этапе строительства ввиду отсутствия необходимости обустройства мостика и помещений, предназначенных для размещения членов экипажа. Таким образом из списка затрат удается исключить расходы, связанные с необходимостью установки и последующего обслуживания систем, отвечающих за кондиционирование воздуха, снабжение водой и энергией. Ввиду отсутствия на борту людей снизится и себестоимость грузовых перевозок. Благодаря присущим подобным судам конструкционным особенностям, удастся снизить расход топлива на 12—15% (при отсутствии груза суда будут легче обычных на 5%). У беспилотного судна появится возможность выполнения более длинных переходов, что благоприятно скажется на

эффективности. Из других весомых плюсов следует отметить увеличение показателя допустимой массы перевозимых грузов, за счет чего судовладельцы смогут увеличить прибыль. К созданию новой системы автономного управления судоходством привлечены специалисты из стран Европейского Союза. Возглавляемый представителями Германии проект позволит грузовым судам пересекать океаны при отсутствии на борту экипажа. Японией сделана ставка на разработку технологии автономной навигации, ориентированную на передвигающиеся в морских акваториях суда. Китай сосредоточил усилия на создании многофункциональных беспилотных судов. Наличием аналогичных проектов могут похвастаться Норвегия, Великобритания, Нидерланды, Франция и т.д. [https://naked-science.ru/article/nakedscience/bespilotnyy-okean-v-more]

Наряду с техническими проблемами возникает необходимость разбираться с юридическими тонкостями. Согласно нормам международного морского права за беспилотным флотом закреплен статус «вне закона», вследствие чего до начала эксплуатации необходимо внести изменения в режим, регулирующий мореплавание. Реализовать подобную схему на практике можно лишь в отдаленном будущем, что обусловлено наличием причин правового характера. В настоящее время любое находящееся в открытом море судно, на борту которого отсутствует экипаж, воспринимается как не имеющее хозяина. На бесхозное, по сути, имущество может претендовать любой оказавшийся на борту человек. Вследствие этого переход к массовой эксплуатации грузовых роботизированных судов может быть осуществлен при условии устранения перечисленных выше правовых коллизий. Следует четко осознавать, что беспилотное судоходство подразумевает необходимость пересмотра как национальной, так и международной нормативно-правовой базы, призванной обеспечить безопасность мореплавания [2].

Попытки создания беспилотного транспорта предпринимаются и в железнодорожной отрасли. Первые наработки пришлись на конец 1940-х гг. На сегодняшний день в перечне стран, использующих «беспилотники» для перевозки пассажиров, насчитывается 20 государств. Сингапур, Ванкувер и Дубай стали лидерами по показателю протяженности беспилотных железнодорожных маршрутов.

На 2019 г. Францией был запланирован старт испытаний прототипа скоростного самоуправляемого электропоезда TGV. В качестве даты начала массового использования определен 2023 г.

Привлечены к созданию беспилотных поездов и сотрудники ОАО «Российские железные дороги». Местом тестирования отдельных беспилотных технологий стала станция Лужская, расположенная в Ленинградской области. Велика вероятность запуска самоуправляемых поездов в пределах МЦК (Московского центрального кольца).

Гонконг отметился запуском десяти беспилотных составов, работающих в автономном режиме. За разработку уникального транспорта отвечала зарегистрированная в Китае компания. По сути, метрополитены представляют собой защищенные от внешнего воздействия транспортные системы закрытого типа, в пределах которых по утвержденному маршруту курсирует однородный подвижный состав. Вследствие данной особенности метро представляется наименее затратным вариантом организации беспилотного пассажирского трафика.

При рассмотрении отрасли автомобильного транспорта с позиции беспилотных транспортных средств, выясняется, что в нормативных документах термин «беспилотное автотранспортное средство» отсутствует. В литературных источниках под робомобилем или беспилотным автомобилем понимается транспортное средство, способное перемещаться без вмешательства человека и оснащенное системой автоматического управления [3].

Новаторами в сфере создания беспилотных авто являлись японцы, приступившие к работе в конце 1970-х гг. Управлять подобными машинами в рамках проекта «Прометей» (1987—1995 гг.) пытались и в Европе. В качестве исходной базы для беспилотника выступил легковой автомобиль *Mercedes-Benz* (S-класс), которому удалось преодолеть отделявшие Мюнхен от Копенгагена 1600 км. Во время поездки машина разгонялась до впечатляющих 175 км/ч и успешно справлялась с выполнением сложных маневров (включая перестроение, обгон транспортных средств и т.д.). О полном исключении человеческого фактора из процесса вождения речь на тот момент не шла.

Российскими конструкторами, представляющими Центр прототипирования высокой сложности НИТУ МИСиС «Кинетика», была создана функционирующая прототипная версия летающего беспилотного такси. К аналогичным разработкам привлечены ученые Японии, Новой Зеландии и Великобритании. На 2019 г. Голландия анонсировала старт производства дебютного летающего серийного автомобиля *PAL-V Liberty*, представляющего собой гибрид авто и вертолета.

Автомобили, ориентированные на беспилотное движение, оснащаются интеллектуальными системами управления. Помимо бездорожья последние могут быть задействованы и в момент передвижения по дорогам общего пользования. Преобладающая часть автомобилей данного класса ориентирована на функционирование в пределах городской черты. Автопилот отвечает за перемещение по автострадам с регламентированным движением. Благодаря электронным системам доступно ориентирование между размеченными полосами и заблаговременное отслеживание приближения к необходимому повороту.

В Российской Федерации активное развитие технологий, без которых немыслима разработка беспилотных автомобилей, стабильно фиксируется с 2015 г. Российской компанией КамАЗ был подготовлен прототипный образец беспилотного автомобиля (программа «Автонет»). В качестве места проведения публичного тест-драйва КамАЗа-беспилотника были выбраны Набережные Челны. 27 октября 2015 г. машина самостоятельно справилась с разворотами, «змейками» и остановками, необходимость совершения которых была обусловлена наличием пешеходов [http://www.tadviser.ru/index.php/].

2018 г. отметился первой продолжительной поездкой беспилотного автомобиля «Яндекса». На протяжении 11 часов, часть из которых пришлась на ночной период, машина 99% времени передвигалась в автоматическом режиме, придерживаясь скоростных ограничений. В качестве начальной точки маршрута выступила Москва, конечным пунктом назначения стала Казань.

В этом же году в «Сколково» состоялся запуск опытной зоны, в пределах которой были организованы поездки на общественном беспилотном транспорте. По мнению экспертов, в первую очередь в столице России следует ожидать появления беспилотных автобусов (в частности, смартбасов), за которыми могут подтянуться такси.

В вопросе разработки законодательства, затрагивающего сферу использования роботомобилей, Российская Федерация отстает от других государств. 30 марта 2016 г. прошел круглый стол, темой которого стало «Нормативно-правовое регулирование применения беспилотных систем в Российской Федерации». Организатором выступил Комитет по науке и наукоемким технологиям, функционирующий при Государственной Думе. По окончании обсуждения были сформулированы предложения относительно необходимости внесения изменений в УК РФ, ГК РФ и Правила дорожного движения. При изучении данного вопроса становится ясно, что изменения и дополнения должны затронуть также другие федеральные законы, в частности, КоАП РФ.

Законодательные нормы во многих странах долгое время не раскрывали самый важный вопрос, касающийся инновационных транспортных средств, — кто будет привлечен к ответственности в случае, когда дорожная авария произошла при участии беспилотника. Владелец машины или ее производитель?

Однако после долгих раздумий и сопоставления фактов ответ на данный вопрос все же был найден и оформлен официально. Именно водитель «беспилотника» несет ответственность за произошедшее ДТП. И это вполне справедливо. Данное решение сегодня регламентируется ст. 264 УК РФ. Для полноценного регулирования применения БТС необходимо внести ряд поправок в ГК РФ:

1) приравнять понятие «беспилотный транспорт» с «транспортным средством» и «автомобилем». Только тогда к машинам с функцией автопилота можно будет применить ст. 1079 ГК РФ;

2) установить меру ответственности за использование беспилотного автомобиля в случаях, когда ДТП с его участием произошло как при ручном, так и при самопроизвольном движении.

В связи со сложившейся ситуацией несколько крупнейших «игроков» автомобильного рынка сегодня активно разрабатывают специальные продукты для транспорта с автономным управлением. Самой последней новостью стало то, что КАСКО хочет создать для беспилотных автомобилей страховые полисы. Сначала их стоимость будет выше классического аналогичного документа, но потом она снизится. Минфин России уверен в том, что данный продукт появится в ближайшие годы. Однако для его успешного внедрения придется произвести в законодательстве некоторые изменения. Участники рынка и его эксперты поясняют, что полисы не стоит ждать раньше 2030 г. Василий Бусаров (руководитель центра управления страховым портфелем страхового дома ВСК) видит в разработке этого продукта перспективность и инновацию.

Сегодня компания под его руководством собирает данные статистики по объему эксплуатации беспилотного транспорта. Бусаров обещает, что уже через пять лет ВСК сможет застраховать все виды беспилотников, как автомобильные, так и летательные. Застраховать груз, который перевозится дронами, — наиболее перспективное направление в этой сфере. Удивительно, но такое мероприятие уже применяется в России — есть страховые компании, которые охотно страхуют доставку грузов и почты, производимую беспилотными летательными аппаратами (БПЛА). А конец 2015 г. стал началом страхования гражданской ответственности юридических лиц, которые владеют летательными аппаратами с автономным управлением. Предоставляется данная услуга группой «СОГАЗ». Компания сообщила, что подписываемый с клиентом договор страхует жизнь, здоровье и имущество того, кто в осуществлении своей деятельности активно эксплуатирует БПЛА. По этому направлению «СОГАЗ» прогнозирует увеличение клиентского спроса.

Карен Асоян (директор по связям с общественностью компании «Ингосстрах») отмечает, что настоящий успех БТС еще впереди, потому что в последнее время довольно часто слышно о том, что та или иная компания тестирует доставку груза транспортом с автономным управлением. Все хотят идти в ногу со временем. Октябрь 2018 г. стал для этой компании месяцем, когда она запустила страхование физических лиц, владеющих дронами. Асоян объясняет это тем, что страхованием такого типа интересуется все больше и больше простого населения.

С сожалением приходится констатировать, что принятая Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы (утверждена распоряжением Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р) не содержит упоминаний о транспортных средствах беспилотного типа.

Повсеместное распространение автономных авто в Российской Федерации возможно при соблюдении нескольких условий, наиболее приоритетным из которых является подходящая дорожная сеть, способная адаптироваться под нужды «умных автомобилей». Особенно актуальна данная проблема для регионов. При отсутствии подобных дорог спрос на транспортные средства этого класса расти не будет. Изучая Стратегию развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденную распоряжением Правительства РФ от 28 апреля 2018 г. № 831-р, следует обратить внимание на фразу относительно особой значимости усовершенствования и создания новой дорожной и информационно-телекоммуникационной инфраструктур, способных предоставить беспилотным / автономным / самоуправляемым транспортным средствам требуемые сервисы и информацию.

Если рассматривать законодательный опыт подавляющего большинства стран, то в нем на сегодняшний день большинство стран совершенствует свое законодательство, касающееся регламента «беспилотников» на использование автономного транспорта на дорогах общего пользования (имеются в виду транспортные средства, которые вообще не контролируются водителем или пилотом). Например, в Германии действует закон, который увеличивает ответственность того, кто управляет машиной с автопилотом. Работает это так: человек отвлекается от вождения, но через 5 секунд система требует того, чтобы он вспомнил об управлении. Об этом на форуме поведал Андрей Незнамов (руководитель исследовательского центра проблем регулирования робототехники и искусственного интеллекта АНО «Робоправо»). Он привел в пример и Швецию, которая еще в 2015 г. начала исследовать имеющееся законодательство относительно того, каким образом внедрить в него правила, регулирующие БТС. На такое исследование потребовалось два года. Так, в 2017 г. в силу вступил закон, который позволил тестировать беспилотные автомобили как с водителем, так и без него. Вопросы о том, как проводить тестирование и где, контролируют подзаконные акты.

Общие основания тестирования беспилотников, принятые в Швеции, практически не применяются в США, за исключением лишь нескольких штатов. Закон, который разрешает тестирование таких автомобилей, уже давно принят в странах, желающих видеть на своих дорогах автомобили с

автономным управлением. Андрей Незнамов сказал, что и России уже пора определить категорию автоматизированного транспорта на уровне федерального законодательства и обозначить для него необходимость тестирования. Только после этого станет возможным выпустить «беспилотники» на дороги общего пользования. Международный юридический форум, на котором были освещены все вышеописанные вопросы, был создан еще в 2011 г. Но тема развития беспилотного транспорта и его законодательная база впервые была освещена только пять лет спустя. Все, что говорится на данном форуме, «не лежит» в долгом ящике, поскольку в мероприятии принимают участие деятели культуры, суды, крупные юридические компании, бизнесмены, экономисты и политики. В практике гражданского права принципиально неприменимо разделение на «транспортное средство — электронную систему» и «водителя, который ей управляет». При этом многие прототипы не предусматривают в своей конструкции ни функции ручного управления живым оператором, ни возможности взять контроль в экстренной ситуации [4].

В целом, если посмотреть на опыт, то открывается большое разнообразие в формах регулирования. В лидерах находится США, где активно способствуют развитию беспилотников на законодательном уровне. Гражданское право в штатах Калифорния, Невада и Аризона уже сейчас разрешает беспилотным транспортным средствам передвигаться по дорогам общего пользования.

В законодательстве России присутствуют некоторые нормы регулирующего характера, имеющие непосредственное отношение к беспилотному транспорту. Транспортная сфера в настоящее время ориентируется на ряд кодифицированных либо приравненных к ним документов. В данном случае идет речь:

— о Воздушном кодексе Российской Федерации;

— Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации;

— Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации;

— Федеральном законе «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»;

— Федеральном законе «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»;

— Законе РФ «О космической деятельности»;

— Конвенции ООН по морскому праву (UNCLOS) (в том числе о подводных транспортных средствах) 1982 г.

Каждый из перечисленных выше документов с юридической точки зрения является кодифицированным актом. Несмотря на общность статуса, оцениваются они по-разному. Кодекс большинством людей воспринимается как документ большей значимости, опережая по этому

показателю устав. Федеральные законы идентифицируются в качестве документов, равноценных по статусу и юридической силе. Подзаконные акты и конвенции характеризуются как особые документы. Из-за присущей правовому регулированию разноуровневости пользователи сталкиваются с многочисленными неудобствами, обусловленными наличием противоречий. Последние представляют собой благоприятную почву для возникновения и поддержания конфликта правовых норм [4].

С учетом приведенных выше особенностей наиболее приемлемым представляется решение о разработке специализированного кодекса, в котором будут прописаны нормативно-правовые нюансы регулирования транспорта беспилотного типа. В отличие от кодифицированных актов, которым отведены центральные позиции в законодательстве, кодекс ориентирован на регламентацию той или иной правовой отрасли в целом. По сути, он представляет собой документ, комплексно регулирующий общественные отношения в конкретной области на законодательном уровне. Более высокий авторитет кодекса косвенно подтвержден статусом системообразующего документа, действие которого распространяется на отдельную сферу правового регулирования. В рамках последней ему присуща наиболее весомая юридическая сила.

К отличительным признакам Кодекса могут быть отнесены:

— сложность структуры;

— прописывание всех либо основных норм, затрагивающих сферу регулирования общественных отношений;

— обобщение предписаний нормативного характера на высоком уровне, что подтверждается согласованностью издаваемых подзаконных правовых актов;

— внушающая уважение юридическая сила, подкрепляемая соответствием других нормативных актов в рассматриваемой сфере.

До начала работ, имеющих непосредственное отношение к разработке кодекса, целесообразно провести ревизию действующих законодательных актов. В качестве конечной цели должно выступать обнаружение норм, нуждающихся в изменении либо изъятии, ликвидация противоречий и восполнения пробелов. Желательно сделать выбор в пользу одновременного осуществления двух процессов: наряду с принятием нового документа должны быть приведены с ним в соответствие другие действующие документы. Также стоит отметить, что шаг в сторону решения данной задачи запущен планом мероприятий по реализации механизма «регуляторной гильотины» от 29 мая 2019 г. № 4714п-П36.

При таком подходе можно рассчитывать на положительный результат, способный обеспечить устойчивость правового регулирования использования БТС.

Литература

1. Василин, Н. Я. Беспилотные летательные аппараты. — Минск : Попурри, 2017.
2. Белых, В. С. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕврАзЭС (сравнительно-правовой анализ). — Москва : Проспект, 2016.
3. Егиазаров, В. А. Транспортное право. — Москва : Юстицинформ, 2011.
4. Покровский, А. Н. Управление системами «человек-машина» : учебное пособие / А. Н. Покровский, А. М. Ивахненко, А. А. Неретин. — Москва : МАДИ, 2013.

References

1. Vasilin, N. YA. Bespilotnyye letatel'nyye apparaty [Unmanned aerial vehicles]. — Minsk : Popurri, 2017.
2. Belykh, V. S. Transportnoye zakonodatel'stvo Rossii i zarubezhnykh gosudarstv, YES, SHOS, YevrAzES (sravnitel'no-pravovoy analiz) [Transport legislation of Russia and foreign countries, EU, SCO, EurAsEC (comparative legal analysis)]. — Moskva : Prospekt, 2016.
3. Yegiazarov, V. A. Transportnoye pravo [Transport law]. — Moskva : Yustitsinform, 2011.
4. Pokrovskiy, A. N. Upravleniye sistemami «chelovek-mashina» [Management of human-machine systems]: uchebnoye posobiye / A. N. Pokrovskiy, A. M. Ivakhnenko, A. A. Neretin. — Moskva : MADI, 2013.