

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УДК 347.823.4

© Ананенко Андрей Олегович

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

Основные направления совершенствования правового регулирования использования беспилотных транспортных средств

Аннотация. Правительства многих стран мира содействуют развитию беспилотных транспортных средств в своих странах. По мере развития технологий, необходимых для автоматизированных, автономных и подключенных транспортных средств, производители транспортных средств и их поставщики сталкиваются с целым рядом новых правовых проблем. В статье проводится обзор, в котором будут рассмотрены некоторые ключевые правовые вопросы, связанные с разработкой и эксплуатацией таких транспортных средств. В статье также рассматриваются основные направления развития нормативных документов в области регулирования использования и применения беспилотных транспортных средств. Учитывая многообразие транспортных средств беспилотного типа, правовое регулирование в данной сфере охватывает широкий спектр правоотношений, включая гражданскую авиацию, наземный и водный транспорт. Правовой основой регулирования данных общественных отношений служат нормы внутреннего законодательства и имплементированные в него нормы международных правовых актов.

Ключевые слова: беспилотные транспортные средства; гражданско-правовое регулирование; юридическая ответственность в сфере применения беспилотных транспортных средств.

© Andrey OI. Ananenko

— post graduate of the Law Institute
of the Russian University of Transport

The main areas of improvement of legal regulation in the use of unmanned vehicles

Abstract. The governments of many world countries are promoting the development of unmanned vehicles in their countries. As the technologies needed for automated, autonomous and connected vehicles are being developed, vehicle manufacturers and their suppliers face a number of new legal challenges. The current paper has reviewed some key legal issues related to the development and operation of such vehicles. The current paper has also considered the main directions of development of regulatory documents in the field of regulation of the use and application of unmanned vehicles. Taking into account the variety of unmanned vehicles, legal regulation in this area covers a wide range of legal relations, including civil aviation, land and water transport. The legal basis for the regulation of these public relations are the norms of domestic legislation and the norms of international legal acts implemented in it.

Keywords: unmanned vehicles; civil law regulation; legal liability in the use of unmanned vehicles.

В настоящее время складывается ситуация, когда несовершенство законодательства — это главное препятствие на пути быстрого развития беспилотных транспортных средств. Следовательно, чем быстрее будут выработаны и закреплены новые подходы в нормах права, тем быстрее будет убран эффект «сдерживания».

На сегодняшний день уровень развития нормативно-правовой базы регулирования беспилотных транспортных средств позволяет говорить лишь о разрозненных нормах и правилах, которые никак не согласуются как внутри одной страны, так и в международном правовом поле. Можно говорить только о том, что необходима выработка определенного алгоритма действий, который в конечном счете создаст замкнутый контур нормативно-правовой системы [1].

В первую очередь, необходимо дальнейшее совершенствование стандартов и технических требований по отношению к беспилотным транспортным средствам, с учетом тех требований, которые предъявлены новейшими разработками в этой области. Следует отметить, что данные требования придется разрабатывать отдельно для каждого типа транспорта в силу существенных отличительных особенностей. Усилия необходимо также сконцентрировать на уровне международного права.

К примеру, в ратифицированной Венской конвенции о дорожном движении 1968 г. на данный момент времени отсутствует процедура допуска беспилотных транспортных средств на дороги общего пользования, вследствие чего образуется правовая неопределенность. Следует ввести в Конвенцию актуальные термины, дающие четкое определение самому автономному транспортному средству и среде, в которую он интегрируется и, как следствие, будет допущен к передвижению. В дальнейшем произойдет имплементация данных

изменений, и национальные законодательства выработают международный подход единообразным.

Вторым важным моментом является унификация подходов к видам и мерам правовой ответственности, которые будут наступать в случае нарушения правил эксплуатации беспилотных транспортных средств. В данной категории выработать общие подходы будет просто в рамках гражданской правовой системы. Для последней оптимальным решением было бы использование института невиновного причинения вреда обладателем источника повышенной опасности. Следует отметить, что это уже учитывается во всех базовых принципах испытания беспилотников, но в то же время подходы к регулированию разрознены и не имеют общей направленности [2].

Проблемы сертификации и стандартизации беспилотных летательных аппаратов недостаточно описаны в научной литературе. Существующие работы в основном посвящены аспектам надежности отдельных компонентов и узлов — двигателей, коммуникаций, аккумуляторов, процессоров, приемников. Существующие стандарты регламентируют некоторые элементы беспилотных летательных аппаратов, но не беспилотных транспортных средств в целом. Поэтому предстоит большая работа по составлению нормативов, регулирующих полеты беспилотников.

При создании государственной стратегии в области правового обеспечения деятельности беспилотных транспортных средств кроме вышеперечисленной нормативной базы можно использовать:

- Регламент Евросоюза № 428/209, который устанавливает режим проверок при продаже, передвижении и транзите транспортных средств двойного назначения на территории Европейского Союза. В его новой редакции к беспилотным летательным аппаратам относятся все летательные средства, которые способны выполнять полеты без участия человека на борту;

- Указ Президента РФ от 17 декабря 2011 г. № 1661;
- решение Межгосударственного совета ЕврАзЭС от 21 сентября 2004 г. № 190;
- Федеральный закон от 30 декабря 2015 г. № 462-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части использования беспилотных воздушных судов».

Согласно указанным выше нормативным актам регистрировать необходимо только беспилотные транспортные средства, относящиеся к категории летательных аппаратов, которые весят как более 30 кг, так и менее. В нормативах также отражен порядок, по которому нужно оформлять в государственных органах беспилотные транспортные средства [<https://dronomania.ru/faq/zakon-o-bespilotnikah.html>].

Сектор автомобильной промышленности в настоящее время развивается быстрыми темпами. В течение последних 15 лет были разработаны и оптимизированы современные системы помощи водителям. Постепенно начинают использоваться и беспилотные транспортные средства. В 2016 г. на рынок поступили первые модели автомобилей, позволяющие ездить и парковаться без участия водителя.

Следует напомнить, что страхование ОСАГО обязательно для автомобиля, а застрахованным лицом является владелец транспортного средства. В свою очередь, страховщик должен выплачивать возмещение ОСАГО, независимо от того, кто управлял автомобилем в момент дорожно-транспортного происшествия. Таким образом, получается, что беспилотные транспортные средства, допущенные к движению, будут охвачены обязательным страхованием гражданской ответственности. А их владельцы компенсируют возможные ошибки, совершенные машиной, из собственной страховки ОСАГО.

Следует обратить внимание на чрезвычайно важную проблему безопасности дорожного движения. Уже сегодня можно увидеть, что машинное восприятие окружающей среды не гарантирует отсутствия ошибок, поэтому беспилотные транспортные средства не могут управляться с гарантией полной безопасности. Социальное принятие автономных средств передвижения необходимо для того, чтобы последствия развития подобных технологий были признаны обществом. С юридической точки зрения можно сказать, что при этом речь принципиально идет о функционировании беспилотных транспортных средств в общественном пространстве, в смысле самостоятельного принятия решений машиной [<https://bespilot.com/news/366-yandex-bespilot>].

На сегодня роботизированный корабль, который находится в открытом водном пространстве, признается бесхозным, и его может забрать в собственное пользование любой человек, поднявшийся на палубу. Вследствие этого применение судоводных беспилотных транспортных средств на данный момент проблематично, для их легализации необходимо соответствующее правовое обеспечение. Пока они могут передвигаться в соответствии с Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море — СОЛАС-74, Международной конвенцией о подготовке судов и дипломировании моряков и несении вахты, принятой в 1978 г., а также Международными правилами предупреждения столкновений судов в море 1972 г., Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г., Конвенцией МОТ о труде в морском судоходстве 2006 г.

В некоторых странах оживленно развивается беспилотный железнодорожный транспорт. Разработки были начаты в конце 1940-х гг. В настоящее время безэкипажные поезда перевозят пассажиров в более чем 20 странах мира, включая Канаду, ОАЭ, Сингапур. ОАО «РЖД» также

планируют запуск беспилотников, подобные технологии сейчас проходят испытание на станции Лужская под Санкт-Петербургом. На Московском центральном кольце готовы к использованию беспилотных транспортных средств [https://www.interfax-russia.ru/moscow/main/rzhd-planiruyut-zapustit-pervye-bespilotnye-poezda-lastochka-na-mck-v-2021g]. Внедрение подобной системы на железных дорогах страны требует решения как технических, так и правовых проблем.

Соответствующие нормативы подготавливают Минтранс России, Ространснадзор и Росжелдор.

Пока в приоритете запуск по маршруту Московского центрального кольца первого в нашей стране беспилотного поезда «Ласточка». Планируют их использование уже в начале 2021 г. На данный момент беспилотные транспортные средства тестируются на экспериментальном кольце ВНИИЖТ в Щербинке.

В правовом поле применение беспилотных транспортных средств на железных дорогах регламентируется стандартом МЭК 6229065, который определяет степень роботизации и функционал для управления без оператора. Это модифицированная версия стандарта МЭК 62290-1:2014 «Железные дороги. Системы оперативного управления и контроля городским транспортом» [http://gost.ru/documentManager/rest/file/load/1515607321828]:

— часть 1 «Принципы и фундаментальные концепции построения системы». В нормативе регламентированы пять степеней автоматизации (0-4):

— при нулевой степени управления и связанные с ней риски ложатся на плечи машиниста;

— при первой — на транспортном средстве есть бортовое устройство, которое отвечает за безопасность и не допускает превышения установленных значений скоростного режима. При этом управляет поездом машинист;

— при второй степени в кабине машиниста установлена система автоведения. Ее должен контролировать отвечающий за это сотрудник на всем протяжении маршрута;

— при третьей — на борту нет машиниста. За управление отвечает автоматизированная система. Из персонала есть лишь проводник, который контролирует открывание и закрывание дверей;

— при четвертой степени автоматизации в поезде нет сотрудников, он управляется в автоматическом режиме.

С проблемами придется столкнуться при определении виновности при совершении противоправных действий в рамках уголовного законодательства. Это объясняется следующим:

- отечественным уголовным правом пока в полной мере не используются наказания за преступления юридических лиц. Даже после

введения в Уголовный кодекс Российской Федерации этого аспекта встанет вопрос о личной ответственности субъекта — физического лица;

- самый проблематичный момент — признание виновным субъекта преступления и его квалификация;

- так как транспортные преступления будут касаться материальной составляющей, то при определении могут появиться большие трудности с выявлением конкретного пункта нарушения правил безопасности и не меньшие — с нахождением причинно-следственных связей;

- большинство подобных преступлений будет связано с неосторожным причинением вреда, что максимально усложнит поиск субъекта.

Однако независимо от этих трудностей, допустимо, возможно и целесообразно устанавливать новые уголовные запреты в области обеспечения безопасности, связанной с действиями беспилотных транспортных средств.

При оформлении уголовный запрет можно сформулировать в виде целой универсальной нормы, которая будет распространяться на все беспилотные транспортные средства. Законодательство должно основываться на принципах унификации и единообразия применяемых санкций. Все это нужно согласовать не только в рамках отдельных статей, но и всей системы. Такое возможно при общих критериях оценки преступлений, совершенных при помощи беспилотных транспортных средств.

Криминализация совершенного противоправного действия признается научно обоснованной при учете нескольких моментов. Самый значимый из них — высокая степень опасности для общества, его распространенность и типичность, плохая динамика преступления, возможность воздействия с использованием мер действующего законодательства, несостоятельность борьбы с помощью менее мягких административных мер, необходимый уровень общественного правосознания и психологии гражданского населения.

Несомненно, что с возрастанием количества беспилотников разных видов и их вводом в обычную повседневность транспортной жизнедеятельности все вышеперечисленные факторы станут более актуальными. Это поставит перед законодательством вопрос о криминализации нового, опасного для общества деяния, которое является побочным продуктом внедрения передовых технологий в сферу транспорта. Все это вызовет потребность создания правовой базы, помогающей бороться с этим видом противоправных действий.

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 уровень 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 восполнение 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. Лишь при таком подходе можно рассчитывать на положительный результат на протяжении длительного времени, способный обеспечить устойчивость общественных связей.

Кодекс беспилотного транспорта целесообразно разбить на несколько тематических блоков, в рамках которых будут прописаны:

- ✓ общие положения и понятия;
- ✓ законодательные первоисточники;
- ✓ ключевые моменты и порядок государственной регистрации;
- ✓ нюансы сертификации и лицензирования;
- ✓ особенности эксплуатации;
- ✓ виды транспортной деятельности;
- ✓ правила безопасности;
- ✓ рекомендации по поиску и спасению;
- ✓ формы ответственности за причиненный ущерб;
- ✓ международный режим эксплуатации.

Дополнительные главы могут быть выделены для конкретных видов транспорта (автомобильного, водного, подводного, наземного электрического, железнодорожного, подземного, воздушного, космического и т.д.).

Кодекс не должен регулировать вопросы, уникальные для конкретной разновидности транспорта. По беспилотным транспортным средствам, представляющим любой тип транспорта, должны быть утверждены общие нормы. При обнаружении в действующих документах фактов закрепления норм, имеющих непосредственное отношение к беспилотным транспортным средствам, потребуется их аннулирование. Данный шаг обусловлен необходимостью исключения противоречий и предотвращения повторов.

Систематизацию законодательства о беспилотном транспорте необходимо проводить в несколько этапов:

- ✓ проверить транспортное законодательство на наличие норм, имеющих отношение к беспилотным транспортным средствам;
- ✓ проанализировать полученную информацию;
- ✓ осуществить выборку норм, актуальных для любой разновидности беспилотного транспорта;
- ✓ разработать кодекс беспилотного транспорта;
- ✓ системно переработать специализированные кодексы по видам транспорта.

Актуальность создания кодекса беспилотного транспорта не вызывает сомнений. Реализовать столь сложный проект можно по опробованной и успешно реализованной схеме внедрения «ЭРА-ГЛОНАСС», представляющей собой информационную автоматизированную систему экстренного реагирования при авариях.

Литература

1. Белых, В. С. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕвразЭС. Сравнительно-правовой анализ. — Москва : Проспект, 2017.
2. Богустов, А. А. Гражданское и торговое право зарубежных стран. — Москва : ТетраСистемс, 2019.

References

1. 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, 2017.
2. Bogustov, A. A. Grazhdanskoye i torgovoye pravo zarubezhnykh stran [Civil and commercial law of foreign countries]. — Moskva : TetraSistems, 2019.