

Проблема юридической ответственности в сфере беспилотных автомобилей в России и в мире.

Научный руководитель – Скворцов Алексей Алексеевич

Константинова Анастасия Сергеевна

Студент (магистр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Философский факультет, Кафедра этики, Москва, Россия

E-mail: director.kostromitina@gmail.com

Вопрос конституирования и углубления юридической ответственности в сфере использования беспилотных транспортных средств носит комплексный характер, обусловленный рядом оказывающих влияние элементов, среди которых можно выделить ключевые. Прежде всего, подлежит отметить, что ассортимент БПТС многообразен и охватывает беспилотные системы в авиационной, автомобильной, железнодорожной, морской и трубопроводной сферах. Учитывая уникальность правового регулирования в каждом из этих сегментов, возникает необходимость адаптации механизмов юридической ответственности к специфическим условиям функционирования различных видов БПТС. Также, следует уделить внимание тому факту, что юридическая ответственность за нарушения, связанные с эксплуатацией БПТС, варьируется от административной до уголовной, в зависимости от степени общественной опасности данных нарушений. В связи с этим, возлагается задача точной квалификации действий нарушителей в рамках норм административного и уголовного законодательства, наряду с нормами гражданского права, составляющими основу правового регулирования применения БПТС. Наконец, при установлении юридической ответственности возникают трудности, связанные с квалификацией деяний, в том числе определение подлежащего ответственности субъекта и выявление субъективной стороны правонарушения. Вопросы, касающиеся атрибуции ответственности, особенно актуальны и требуют уточнения в случаях наступления дорожно-транспортных происшествий, инцидентов на железнодорожном транспорте или других ситуаций, прямо связанных с функционированием БПТС. Многие компании представили свои БПТС: Яндекс.Taxi Беспилотный автомобиль SberAutoTech: Беспилотные автомобили StarLine (НПО СтарЛайн) Беспилотный автомобиль КамАЗ КамАЗ-1221 Шатл Беспилотный автобус КамАЗ-6561 (Геркулес) Cognitive Pilot (Когнитив Роботикс) - C-Pilot и Cognitive Agro Pilot Система автоматического вождения В контексте текущих условий наблюдается повышенная актуальность вопроса о разработке и утверждении нормативно-правовой базы для регулирования использования беспилотных транспортных средств (БТС). В научном дискурсе проблематика несовершенства законодательной основы часто выдвигается как ключевое препятствие для прогрессивной интеграции БТС в общественную инфраструктуру транспорта. Действующие законодательные акты демонстрируют отсутствие системности и достаточной корреляции как с внутренними законодательными планами, так и с международными договорённостями и нормами. К началу февраля 2024 года были обнародованы сведения о том, что Министерство транспорта Российской Федерации инициировало доработку законопроекта, касающегося интеграции высокоавтоматизированных транспортных средств (ВАТС) в законодательный канон. Основной упор в проекте был сделан на юридическом определении субъекта ответственности за случаи дорожно-транспортных происшествий, имеющих место при участии БТС. Научно-технический прогресс в этой области обозначается разработками таких компаний, как «Яндекс», «Сберавтотех», «КамАЗ» и других, которые занимаются созданием легковых и грузовых автомобилей с

функцией автопилотирования. В 2021 году было принято решение правительством Российской Федерации о допуске к эксплуатации на дорогах общего пользования беспилотных автомобилей без нахождения человека в салоне, что требует введения специализированной правовой основы. Эксперты Минтранса сформулировали первоначальные требования к системам самоуправления автомобилей, в том числе применение авиационных беспилотников для мониторинга трафика, что является новаторским подходом в обеспечении безопасности движения. В контексте обсуждения уголовно-правовой и административной ответственности, связанной с нарушениями установленных норм и правил управления беспилотными транспортными средствами (БПТС), наблюдается существенная проблематика. В частности, статья 264 Уголовного кодекса Российской Федерации определяет меры ответственности за инфракции, связанные с правилами дорожного движения и операционной эксплуатацией транспортных средств, однако она ограничивается лишь аспектами, затрагивающими управление автомобилем, трамваем или иным механическим транспортным средством, приводящее к последствиям различной степени тяжести, и не включает в себя положения, касающиеся БПТС. С учетом данного обстоятельства представляется целесообразным разработать и ввести в Уголовный кодекс специализированную норму "Нарушение правил эксплуатации беспилотного транспортного средства", предусматривающую четкое дифференцирование ответственности производителя, собственника и оператора БПТС. Проблематика административной ответственности за нарушения, связанные с эксплуатацией БПТС, является еще более запутанной. Важным кажется внести изменения в главу 11 "Административные правонарушения на транспорте" Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации, включив туда как общие, так и специфические нормы. Общие нормы должны омбудировать рамки ответственности для всех категорий БПТС, тогда как специальные — регламентировать аспекты применения к конкретным типам БПТС, таким как воздушный или автомобильный транспорт.

Источники и литература

- 1) Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1991 г. //Российская газета от 25 декабря 1993, № 237.
- 2) Гражданский кодекс Российской Федерации, часть первая от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ // СЗ РФ. – 1994. – № 32. – Ст. 3301; часть третья от 26 ноября 2001 г. № 146-ФЗ // СЗ РФ. – 2001. – № 49. – Ст. 4552; часть четвертая от 18 декабря 2006 г. № 230-ФЗ // СЗ РФ. – 2006. – № 52 (1 ч.). –Ст. 5496.
- 3) Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. //СЗ РФ. – 1996. – № 25. – Ст. 2954.
- 4) 1996. – № 25. – Ст. 2954. Федеральный конституционный закон от 17.12.1997 № 2-ФКЗ «О Правительстве Российской Федерации» // СЗ РФ. 1997. № 51. Ст.
- 5) Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения"
- 6) Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации от 24 июля 2002 г. № 95-ФЗ // Российская газета от 27 июля 2002 г. № 137.
- 7) Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // СЗ РФ. – 2002. – № 1 (ч.1). – Ст. 1
- 8) Конвенция о защите прав человека и основных свобод (заключена в г. Риме 04.11.1950).
- 9) Конвенция Совета Европы ETS № 108 «О защите физических лиц при автоматизированной обработке персональных данных» (Страсбург, 28 января 1981 г.)

- 10) Окинавская Хартия глобального информационного общества от 22 июля 2000 г. // Дипломатический вестник. № 8. август 2000 г.
- 11) Стратегия развития информационного общества в Российской Федерации на 2017-2030 годы, утв. указом Президента Российской Федерации от 9 мая 2017 г. № 203 // Собрание актов Президента и Правительства РФ, 15.03.1993, № 11, ст. 939.
- 12) Ананенко А. О. ЮРИДИЧЕСКАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В ОБЛАСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ // Вестник Университета имени О. Е. Кутафина. 2021. №6 (82)
- 13) В. Баршев. Машины без водителей предлагают допустить на дороги. Российская газета - Федеральный выпуск: №26(9268)
- 14) Коробеев А.И., Чучаев А. И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности // Lex Russica. 2019. №2 (147).
- 15) Тыдыкова Н. В. Об уголовной ответственности за вред, причиненный, в ходе эксплуатации высокоавтоматизированных и беспилотных транспортных средств // Вестн. Том. гос. ун-та. 2021. №471
- 16) Графкина М.В. Охрана труда и основы экологической безопасности. Автомобильный транспорт: учеб. пособие для использования в учебном процессе образовательных учреждений, реализующих программы среднего профессионального образования. 3-е изд., стер. М.: Academia, 2023. 187 с.
- 17) Могилевкин И.М. Транспорт и коммуникации. Прошлое, настоящее, будущее. М.: Наука, 2005. 357 с.
- 18) Минделл Д. Восстание машин отменяется! Мифы о роботизации. М.: Альпина нон-фикшн, 2016. 310 с.
- 19) О'Коннор Дж., Макдермотт И. Искусство системного мышления: необходимые знания о системах и творческом подходе к решению проблем. М.: Альпина Бизнес Букс,
- 20) Glancy D. What Will the Law Do About Autonomous Vehicles? 23/05/2019 // URL: <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2293051>, Research, AAJ, Driven to Safety: Robot Cars and the Future of Liability 07.02.2017 // URL: <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2913028>.
- 21) Gurney J. Crashing into the Unknown: An Examination of Crash-Optimization Algorithms Through the Two Lanes of Ethics and Law (March 8, 2016). 79 Albany Law Review 183 (2016) // URL: <https://ssrn.com/Annotation=2622125>.
- 22) Kelkar K. How Will Driverless Cars Make Life-or-Death Decisions? PBS 28/05/2016 // URL: <http://www.pbs.org/newshour/rundown/how-will-driverless-cars-make-life-or-death-decisions/>.
- 23) Rapaczynski A. Driverless Cars and the Much Delayed Tort Law Revolution 14.04.2022. Columbia Law and Economics Working Paper. No. 540 // URL: <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2764>
- 24) Платить за проезд роботу: как придумывают правила для беспилотного авто в России и мире [Электронный ресурс]; Интерфакс. <https://www.interfax.ru/digital/821973>
- 25) Антонов А. Как это работает: беспилотный автомобиль Google [Электронный ресурс] // Роботоша: [сайт]. [19.05.2013]. URL: <http://robotosha.ru/robotics/how-it-works-driverless-car-google.html> (дата обращения: 23.11.2017).

- 26) Власти Невады легализовали автомобили, управляемые компьютером [Электронный ресурс] // РИА Новости: [сайт]. [27.06.2011]. URL: <https://ria.ru/science/20110627/393955727.html> (дата обращения: 11.09.2019).