



Проблемные вопросы легализации понятий, используемых в целях правового регулирования транспортных отношений с участием автомобилей с автоматизированной системой вождения



Александр Игоревич Землин

Российский университет транспорта, Москва, Россия.

✉ zemlin.aldr@yandex.ru.

Александр ЗЕМЛИН

АННОТАЦИЯ

Потребности инновационного развития транспортного комплекса, являющегося не только важнейшим, но и непременным условием реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года, детерминируют необходимость кардинального изменения принципиальных подходов к построению системы правового обеспечения организации дорожного движения, исторически основанной на постулате об обязанности водителя обеспечивать постоянный контроль за дорожной обстановкой в течение всего периода движения автомобиля. В этой ситуации проблема правового регулирования допуска к эксплуатации и последующего использования транспортных средств, оснащённых автоматизированной системой вождения и не предусматривающих участия водителя в динамическом управлении автомобилем, приобретает особое теоретическое и практическое значение.

Целью исследования, часть результатов которого представлена в данной статье, являлось критическое осмысление проблем правового обеспечения использования автомобилей с автоматизированной системой вождения,

наличие которых связано с неоднозначностями и пробелами законодательства в части закрепления используемых базовых терминов и определений.

С использованием инструментария формально-догматического анализа исследованы проблемные вопросы легализации понятия «автоматизированная система вождения», являющегося важнейшей, базовой категорией в системе правового регулирования исследуемых отношений.

На этой основе, посредством применения методов системно-правового анализа определены возможные варианты устранения выявленных пробелов и противоречий законодательства, сформулированы авторские определения и предложены направления построения упорядоченной системы правовых терминов, подлежащих закреплению в нормативных правовых актах, регламентирующих использование высокоавтоматизированных автомобилей.

Реализация сформулированных автором предложений может способствовать совершенствованию системы правового регулирования отношений, связанных с применением высокоавтоматизированных транспортных средств.

Ключевые слова: транспорт, правовое обеспечение, беспилотный автомобиль, высокоавтоматизированное транспортное средство, автоматизированная система вождения.

Финансовая поддержка: исследование выполнено при финансовой поддержке Российского научного фонда в рамках научного проекта № 22–28–20334 «Правовые средства обеспечения безопасности использования беспилотных автомобилей в мегаполисе», <https://rscf.ru/project/22–28–20334/>.

Для цитирования: Землин А. И. Проблемные вопросы легализации понятий, используемых в целях правового регулирования транспортных отношений с участием автомобилей с автоматизированной системой вождения // Мир транспорта. 2022. Т. 20. № 5 (102). С. 29–34. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2022-20-5-4>.

Полный текст статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.
The full text of the article in English is published in the second part of the issue.

ВВЕДЕНИЕ

Распространение высокоавтоматизированных транспортных средств, основанных на применении автоматизированной системы вождения, обеспечивающей минимизацию участия водителя в динамическом управлении транспортным средством, а применительно к беспилотным автомобилям – полное исключение водителя из этого процесса, подразумевающее изменение его правового статуса с категории «водитель» на «пассажир», предполагает необходимость изменения парадигмы правового обеспечения дорожного движения.

Если действующая система правового регулирования отношений, связанных с организацией и обеспечением безопасности дорожного движения, ориентирована на функционирование низкоавтоматизированных транспортных средств, предполагающих обязанность водителя обеспечивать контроль за дорожной обстановкой и управление автомобилем в течение всего периода движения транспортного средства, то применение высокоавтоматизированных транспортных средств требует не только кардинального изменения подходов к определению системы участников дорожного движения, уточнению их правового статуса, но и формирования нового категориального ряда понятий, используемых в целях правового регулирования транспортных отношений с участием автомобилей с автоматизированной системой вождения.

Отмечаемое по результатам исследования несоответствие требованиям формальной логики и юридической техники содержащихся в действующих правовых актах и законопроектах определений и понятий, используемых в целях правового регулирования транспортных отношений с участием автомобилей с автоматизированной системой вождения, не позволяет обеспечить решение задач эффективного правового сопровождения процессов внедрения инновационных технологий в транспортную систему России.

РЕЗУЛЬТАТЫ

Роль правового обеспечения процессов внедрения новых технологий

для инновационного развития транспорта

Обоснованно отмечается, что революционные технологические изменения с неизбежностью требуют легитимизации за счёт при-

ведения правовых основ в соответствии с новыми реалиями социально-экономического развития. Как нигде, особо ярко эта зависимость отражается на транспорте [1, с. 45; 2].

Представителями научной школы «Транспортное право» по результатам историко-правового анализа отмечается явно выраженная зависимость между появлением новых видов транспорта (железнодорожного, автомобильного, авиационного и т.д.) и активизацией нормотворчества в целях правового урегулирования отношений, возникающих в связи с внедрением новых технологий [3, с. 405; 4, с. 263; 5, с. 67].

Помимо того, с необходимостью управления новыми технологическими процессами, регулируемые актуализированными либо специально разработанными правовыми нормами, возникает потребность в пересмотре и обновлении содержания правовых дисциплин, преподаваемых будущему специалисту на транспорте, изучение которых должно помочь сформировать его профессиональную правовую культуру, соответствующую новым требованиям [6, с. 249–250; 7, с. 4963; 8, с. 4075].

Зарубежные специалисты активно демонстрируют заинтересованность в научной разработке данных вопросов, осознание того, что недостаточность правового регулирования является значимым сдерживающим фактором для развития инновационного транспорта [9, с. 618]¹.

О динамике развития системы правового регулирования в области внедрения высокоавтоматизированных транспортных средств свидетельствуют результаты сравнительно-правового анализа, осуществлённого представителями научной школы «Транспортное право». Если буквально ещё два года назад законодательство КНР в принципе исключало какую-либо возможность испытаний автономных транспортных средств на скоростных автомагистралях, то уже к началу 2021 года для тестирования интеллектуальных подключённых транспортных средств было открыто 2 тыс. км дорог общего пользования, компаниям на проведение тестов беспилотного вождения выдано более 400 лицензий. При этом

¹ Siddiqui, F. Waymo to launch fully driverless service to the public – a first just in time for the pandemic. The Washington Post, 8 October 2020. [Электронный ресурс]: <https://www.washingtonpost.com/technology/2020/10/08/waymo-driverless-rides/>. Доступ 23.09.2022.

общий пробег в ходе дорожных испытаний превысил 2 млн км².

Отмечается, что импульс ускорению формирования системы правового регулирования в области использования высокоавтоматизированных транспортных средств был связан с распространением пандемии коронавирусной инфекции COVID-19, поскольку, как показал опыт КНР, применение беспилотных автомобилей позволяет обеспечивать доставку медикаментов и иных необходимых грузов в зоны с высоким риском заражения, минимизируя риски «перекрёстного заражения»³ [10, с. 18–19; 11].

В начале 2022 года тенденция ускорения правотворчества в целях скорейшего перехода от стадии экспериментального регулирования к принципиально новой стадии ограниченного введения всеобщего регулирования в области высокоавтоматизированных транспортных средств ещё более усилилась.

Так, 11 марта 2022 года Национальная администрация безопасности дорожного движения США устранила основное препятствие для внедрения полностью автономных автомобилей, внося изменения в Федеральные стандарты безопасности транспортных средств в части отмены требования об обязательном присутствии руля в конструкции автомобиля⁴.

С 6 июля 2022 года в ЕС введён в действие Регламент (ЕС) Европейского Парламента и Совета 2019/2144 о требованиях к безопасности транспортных средств⁵, устанавливающий базовые требования к безопасности высокоавтоматизированных и полностью автоматизированных автомобилей (ст. 11).

² China to let self-driving cars be tested on highways. [Электронный ресурс]: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202101/12/WS5ffdf3657a31024ad0baa209c.html>. Доступ 24.09.2022.

³ Землин А. И., Землина О. М., Клёнов М. В. [и др.]. Организационно-правовые основы функционирования транспортной системы в условиях сложной эпидемиологической обстановки: Учебник / Ответ. ред. А. И. Землин, И. В. Холиков. – М.: Русайнс, 2020. – 310 с. ISBN 978-5-4365-6523-1.

⁴ США наконец разрешат полностью автономные транспортные средства, не требующие управления человеком. [Электронный ресурс]: <https://news.myseldon.com/ru/news/index/268434013>. Доступ 23.09.2022.

⁵ Regulation (EU) 2019/2144 of The European Parliament and of the Council of 27 November 2019 on type-approval requirements for motor vehicles and their trailers, and systems, components and separate technical units intended for such vehicles, as regards their general safety and the protection of vehicle occupants and vulnerable road users. [Электронный ресурс]: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32019R2144>. Доступ 24.09.2022.

С 1 августа 2022 года вступило в силу Положение об управлении интеллектуальными и подключёнными транспортными средствами в Шэньчжэньской особой экономической зоне (Китай), в соответствии с которым вводится постоянное регулирование для высокоавтоматизированных автомобилей с водителем за рулём, а также разрешается использование полностью автоматизированных автомобилей в специально отведённых зонах⁶.

Российская система правового регулирования отношений с участием высокоавтоматизированных транспортных средств на настоящее время всё ещё находится в экспериментальной стадии. Нормативным актом, регулирующим тестирование высокоавтоматизированных автомобилей, является постановление Правительства РФ от 09.03.2022 г. № 309 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств».

Риски отставания в этой области могут приобрести невосполнимый характер, что требует принятия скорейших мер для решения проблемы правового регулирования применения высокоавтоматизированных автомобилей.

Состояние и проблемы процесса легитимизации понятий, используемых в целях обеспечения эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств

Положением о проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств (далее – Положение) определены территории и сроки проведения эксперимента⁷. В качестве существенного признака такого рода транспортного средства вполне логично выступает наличие «автоматизированной системы вожде-

⁶ Положения Шэньчжэньской особой экономической зоны об управлении умными и подключёнными транспортными средствами (2022 г.). [Электронный ресурс]: <https://www.globaltimes.cn/page/202207/1269924.shtml>. Доступ 23.09.2022.

⁷ Постановление Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» (с изменениями и дополнениями). [Электронный ресурс]: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201811270008>. Доступ 23.09.2022.



ния», которая, в свою очередь, определяется как «программно-аппаратные средства, осуществляющие управление транспортным средством без физического воздействия со стороны водителя». Определение программно-аппаратных средств в тексте Положения отсутствует.

В процессе законопроектной деятельности разработчиками также предпринимаются попытки определения высокоавтоматизированных транспортных средств.

Так, проект Федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»⁸, разработанный во исполнение пункта 1 Комплекса мероприятий по тестированию и поэтапному вводу в эксплуатацию на дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств без присутствия инженера-испытателя в салоне транспортного средства, предусматривающих их опытную коммерческую эксплуатацию в отдельных субъектах Российской Федерации от 12 марта 2021 г. № 2189п-П50 и направленный на регулирование отношений, возникающих в связи с изготовлением и эксплуатацией высокоавтоматизированных транспортных средств⁹, предлагает следующее определение высокоавтоматизированного транспортного средства – это «транспортное средство, оснащённое автоматизированной системой вождения и допущенное к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации».

С тем, что наличие автоматизированной системы вождения является сущностным и, по сути, единственным признаком высокоавтоматизированного транспортного

средства, позволяющим отграничить его от иных транспортных средств, в принципе и с некоторыми допущениями с данным определением можно согласиться.

Однако более чем сомнительным с точки зрения формальной логики видится предложенное в законопроекте определение автоматизированной системы вождения как технического средства, обеспечивающего динамическое управление транспортным средством.

Кроме того, изложенный вариант противоречит определениям, легализованным как в действовавших на момент разработки, так и актуальных на настоящий момент правовых документах.

Обоснуем этот тезис более подробно.

Следует исходить из того, что согласно определению, содержащемуся в ГОСТ 30372-95 «Совместимость технических средств электромагнитная. Термины и определения»¹⁰, техническое средство – это «изделие, оборудование, аппаратура или их составные части, функционирование которых основано на законах электротехники, радиотехники и (или) электроники, содержащие электронные компоненты и (или) схемы, которые выполняют одну или несколько следующих функций: усиление, генерирование, преобразование, переключение и запоминание».

Далее, Межгосударственный стандарт ГОСТ 34.003-90 «Информационная технология. Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Автоматизированные системы. Термины и определения»¹¹ (далее – Межгосударственный стандарт), действовавший на момент подготовки и внесения на рассмотрение законопроекта, устанавливал, что под автоматизированной системой понимается система, состоящая из персонала и комплекса средств автоматизации его деятельности, реализующая информационную технологию выполнения

⁸ Подготовлен Минтранс России 10.06.2021 года. ID проекта 02/04/06–21/00116763 (не внесён в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 10.06.2021). [Электронный ресурс]: <https://www.doclist.ru/news/politics/2706967.html>. Доступ 23.09.2022.

⁹ На момент подготовки статьи законопроект проходил процедуру оценки регулирующего воздействия в соответствии с постановлением Правительства РФ от 17 декабря 2012 г. № 1318 «О порядке проведения федеральными органами исполнительной власти оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов, проектов поправок к проектам федеральных законов и проектов решений Совета Евразийской экономической комиссии, а также о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации». [Электронный ресурс]: <https://base.garant.ru/70285758/>. Доступ 23.09.2022.

¹⁰ ГОСТ 30372-95 «Совместимость технических средств электромагнитная. Термины и определения». [Электронный ресурс]: <https://docs.cntd.ru/document/1200015869>. Доступ 24.09.2022.

¹¹ ГОСТ 34.003-90 «Информационная технология. Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Автоматизированные системы. Термины и определения». Утверждён и введён в действие Постановлением Государственного комитета СССР по управлению качеством продукции и стандартам от 27.12.1990 г. № 3399. [Электронный ресурс]: <https://docs.cntd.ru/document/1200006979>. Доступ 24.09.2022.

установленных функций. Также Межгосударственным стандартом установлено, что автоматизированную систему образуют следующие структурные элементы: пользователь автоматизированной системы; эксплуатационный персонал; организационное обеспечение автоматизированной системы; методическое обеспечение; техническое обеспечение; лингвистическое обеспечение; правовое обеспечение и др.

Там же установлено, что совокупность всех технических средств, используемых при функционировании автоматизированной системы, составляет техническое обеспечение.

Таким образом, техническое средство лишь один из элементов технического обеспечения, которое, в свою очередь, представляет собой всего лишь один из видов обеспечения автоматизированной системы.

Соответственно, содержание понятия «автоматизированная система» значительно шире и включает в свой состав в качестве одного из элементов технические средства.

В результате можно сделать вывод о том, что при определении автоматизированной системы вождения разработчиками законопроекта не были учтены и включены в определение такие важнейшие составляющие автоматизированной системы, как: программное обеспечение, определяемое как совокупность программ на носителях данных и программных документов, предназначенная для отладки, функционирования и проверки работоспособности системы; информационное обеспечение, определяемое в Межгосударственном стандарте как совокупность форм документов, классификаторов, нормативной базы и реализованных решений по объёмам, размещению и формам существования информации, применяемой в автоматизированной системе при её функционировании; организационное обеспечение системы как совокупность документов, устанавливающих организационную структуру, права и обязанности пользователей и эксплуатационного персонала АС в условиях функционирования, проверки и обеспечения работоспособности системы.

С 1 января 2022 года ГОСТ 34.003-90 «Термины и определения» заменён на Национальный стандарт Российской Федерации ГОСТ Р 59853-2021 «Информационные технологии. Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Автоматизированные системы. Термины и определения»¹² (далее – Национальный стандарт), который распространяется на автоматизированные системы, используемые в различных видах деятельности (исследования, проектирование, управление и т.п.), включая их сочетания.

Согласно Национальному стандарту, автоматизированная система – это система, состоящая из комплекса средств автоматизации, реализующего информационную технологию выполнения установленных функций, и персонала, обеспечивающего его функционирование. При этом в зависимости от вида деятельности наряду с другими выделены автоматизированные системы управления (АСУ). Национальный стандарт выделяет такие виды обеспечения автоматизированной системы, как лингвистическое, математическое, методическое, организационное, правовое, и выделяет другие элементы, образующие структуру автоматизированной системы.

Правовое обеспечение автоматизированной системы рассматривается согласно Национальному стандарту как «совокупность правовых норм, регламентирующих правовые отношения при функционировании автоматизированной системы и юридический статус результатов её функционирования».

Правовое обеспечение автоматизированной системы рассматривается согласно Национальному стандарту как «совокупность правовых норм, регламентирующих правовые отношения при функционировании автоматизированной системы и юридический статус результатов её функционирования».

АПРОБАЦИЯ РЕЗУЛЬТАТОВ

Основные результаты исследования, изложенные в данной работе, были представлены в докладе автора на пленарном заседании Международного научно-практического форума «Транспорт будущего: вызовы для права» (посвящённого 90-летию ВОИР), состоявшегося в Ульяновске 16 сентября 2022 года. В организации Форума приняли участие ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный университет» (УлГУ), ФГБУН Институт государства и права Российской академии наук (ИГП РАН), ФГАОУ ВО «Пермский государственный национальный исследовательский университет» (ПГНИУ), Издательская группа ЮРИСТ, Общественная организация «Всерос-

¹² ГОСТ Р 59853-2021 «Информационные технологии. Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Автоматизированные системы. Термины и определения». Утверждён и введён в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 19 ноября 2021 г. № 1520-ст. [Электронный ресурс]: <https://docs.cntd.ru/document/1200181819>. Доступ 24.09.2022.



сийское общество изобретателей и рационализаторов», Ульяновское региональное отделение общероссийской общественной организации «Ассоциация юристов России» и другие образовательные, научные и общественные организации; модератором форума выступил доктор политических наук В. М. Кононов.

ВЫВОДЫ

Учёт подходов, реализованных в Национальном стандарте, в ходе дальнейшей работы над проектом Федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» может способствовать выработке единого, научно обоснованного подхода к определению высокоавтоматизированного транспортного средства, имеющего сущностный и содержательный характер.

Внесение изменений и дополнений в текст проекта данного Федерального закона должно основываться на результатах кропотливой научной проработки правовых проблем, возникающих в связи с внедрением высокоавтоматизированных транспортных средств, на достижениях транспортно-правовой науки.

Как и было заявлено во введении, в рамках статьи визуализированы и отчасти систематизированы некоторые проблемы правового регулирования использования автомобилей с автоматизированной системой вождения. Естественно, сделанные автором умозаключения, предлагаемые на суд заинтересованного читателя, нуждаются в дальнейшей верификации, не носят абсолютного, завершённого и, тем более, окончательного характера, однако они могут стать основой для научной дискуссии. Более детализированные, научно обоснованные и практически фундированные выводы, выражающие позицию автора по поднятой в данной статье проблеме, будут представлены в последующих публикациях, по итогам ведущихся в настоящее время исследований.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Бажина М. А. Основные тенденции развития правового регулирования осуществления перевозок в условиях цифровизации // Юрист. – 2021. – № 11. – С. 44–50. [Доступ к электронной версии статьи платный]: <https://lawinfo.ru/journals/57/yurist>.
2. Zemlin, A., Kholikov, I., Mamedova, I., Zemlina, O. Problems of Ensuring Security of Transport Infrastructure Facilities. IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, Vol. 666, International science and technology conference «Earth science», 8–10 December 2020, Vladivostok, Russian Federation, 042002. DOI: 10.1088/1755-1315/666/4/042002.
3. Землин А. И., Холиков И. В. Аксиологические подходы к формированию правовой культуры специалиста-транспортника в современных условиях // Сб. научных трудов ИЗИСИП «Правовые ценности в свете новых парадигм развития современной цивилизации». – М.: Инфра-М, 2020. – С. 403–411.
4. Петров Ю. И., Землин А. И., Землина О. М. Зарождение системы управления путями сообщения и транспортного законодательства России в IX–XVIII веках // Мир транспорта. – 2019. – Т. 17. – № 3 (82). – С. 260–277. DOI: 10.30932/1992-3252-2019-17-3-260-277.
5. Kharlamova, Y., Pishchelko, A., Zemlin, A. Problems of realisation of public oversight in the field of transport counterterrorism policy. Kutafin University Law Review, 2020, Vol. 7, Iss. 1, pp. 67–78. DOI: 10.17803/2313-5395.2020.1.13.067-078.
6. Землин А. И., Петров Ю. И. Опыт правового регулирования и организации обучения и преподавания в Императорском московском инженерном училище: 1896–1913 // Вестник архивиста. – 2021. – № 1. – С. 248–258. DOI: 10.28995/2073-0101-2021-1-248-258 [ограниченный доступ для подписчиков].
7. Bagreeva, E. G., Zemlin, A. I., Shamsunov, S. K. Does Environmental Safety Depend Upon the Legal Culture of Transport Specialists? Ekoloji, 2019, Vol. 28, No. 107, pp. 4961–4965.
8. Bagreeva, E. G., Shamsunov, S. K., Zemlin, A. I. Environmental Safety Conditions in the Transport Sector by Improving the Culture of Lawmaking Ekoloji, 2019, Vol. 28, No. 107, pp. 4071–4076.
9. Cabral, T. S. Liability and artificial intelligence in the EU: Assessing the adequacy of the current Product Liability Directive. Maastricht Journal of European and Comparative Law, 2020, Vol. 27 (5), pp. 615–635. DOI: 10.1177/1023263X20948689.
10. Землин А. И. Некоторые аспекты обеспечения безопасности на транспорте в условиях распространения инфекционных заболеваний (на примере пандемии коронавирусной инфекции COVID-19 // Военное право. – 2020. – № 6 (64). – С. 15–29. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=44286698>. Доступ 23.09.2022.
11. Chernogor, N., Zemlin, A., Kholikov, I., Mamedova, I. Impact of the spread of epidemics, pandemics and mass diseases on economic security of transport. E3S Web of Conferences, 2020, Vol. 203 (107), pp. 05019. DOI: 10.1051/e3sconf/202020305019.

Информация об авторе:

Землин Александр Игоревич – доктор юридических наук, кандидат философских наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий кафедрой транспортного права Юридического института Российского университета транспорта; научный руководитель направления «Транспортная безопасность» Научно-экспертного совета Центра исследования проблем безопасности Российской академии наук, Москва, Россия, zemlin.aldr@yandex.ru.

Статья поступила в редакцию 23.09.2022, одобрена после рецензирования 12.10.2022, принята к публикации 21.10.2022.