

В.В. Слесарев

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА РЕГУЛИРОВАНИЯ БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТА – ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СФЕРА В НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ И ПРАВОВЫХ АСПЕКТАХ

Виталий Владимирович Слесарев – старший преподаватель кафедры таможенного дела, Санкт-Петербургский государственный экономический университет, г. Санкт-Петербург; **e-mail:** slesarev.v@unecon.ru.

***Аннотация.** В статье рассматриваются вопросы государственной политики в становлении беспилотного транспорта, который может принести существенные изменения транспортно-логистической сферы. Непосредственно освещаются вопросы правового регулирования новых форм инновационной деятельности в плане обеспечения ускоренной апробации цифровых технологий, влияющие на рост эффективности сферы логистики. Исследуются конкретные формы реализации государственной политики России по правовой регламентации экспериментальных форм беспилотных транспортных систем и соответствующего обеспечения. Описываются правовые новации в виде экспериментального правового режима, а также осуществляемых и требуемых дополнений в свод законов, касающихся беспилотных транспортных средств и транспортно-логистической сферы.*

***Ключевые слова:** цифровые технологии; государственная политика; транспортно-логистическая сфера; правовое регулирование; беспилотный транспорт; экспериментальный правовой режим.*

V.V. Slesarev

STATE POLICY OF REGULATING UNMANNED TRANSPORT – TRANSPORT AND LOGISTICS SPHERE IN NEW TECHNOLOGICAL AND LEGAL ENVIRONMENT

Vitaliy Slesarev – Senior Lecturer, the Department of Customs Law, Saint-Petersburg State University of Economics, Saint-Petersburg; **e-mail:** slesarev.v@unecon.ru.

***Annotation.** The article discusses issues of public policy in the development of unmanned transport, which might bring significant changes in the transport and logistics sector. Issues of legal regulation of new forms of innovative activity are directly covered in terms of ensuring accelerated testing of digital technologies. The study focuses on specific forms of implementation of Russian state policy on legal regulation of experimental forms of transport systems and related support. The author describes legal innovations in the form of an electronic legal regime, through ongoing and required additions to the code of laws regarding unmanned vehicles and the transport and logistics sector.*

***Keywords:** digital technologies; state policy; transport and logistics sector; legal regulation; unmanned transport; experimental legal regime.*

Логистика является одной из значимых отраслей мировой экономики, т.к. играет важную роль в обеспечении цепочек поставок (Supplychain), обеспечивая эффективную транспортировку и управление потоками товаров и услуг. Тем самым логистика, относимая к одному из основных видов деятельности любой компании как входящие и исходящие потоки (М. Портер), содействует созданию ценности (Valuechain) и обеспечивает эффективность и конкурентоспособность многих отраслей экономики.

Мировой рынок непосредственно логистических услуг, по разным оценкам, насчитывал от 3,5 трлн \$ до 8 трлн \$ (10% мирового ВВП в 2019 г., до начала кризисов пандемии COVID (2020–2021) и военно-политических возмущений (2022–2023).

Сфера логистики динамично развивается, являясь одной из быстро адаптируемых сфер к новой ситуации 2020-х по изменению ориентации товарных потоков на восток. При этом уровень логистических расходов России в сфере производственной деятельности является одним из самых высоких в мире: совокупные внутренние и внешние затраты на транспорт и логистику составляют 20% ВВП России, что говорит о значительном потенциале скрытых резервов.

Прогнозируется, что к 2027 г. объём рынка логистики, поддерживаемый ростом международной торговли, развитием

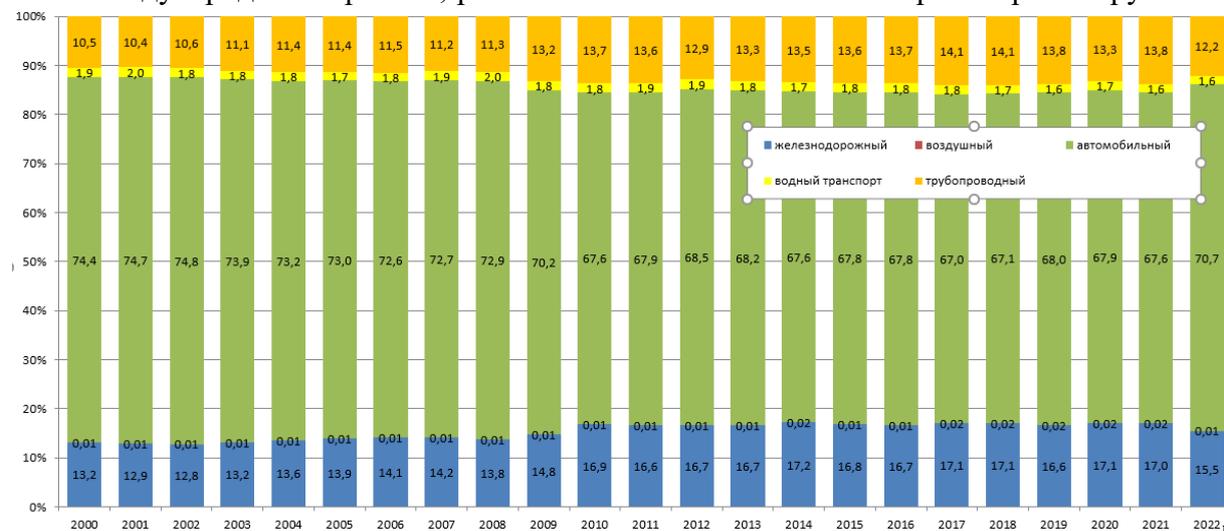
электронной коммерции и цифровизации экономики в целом, кратно увеличится до уровня 15 трлн \$. Сфера логистики, включающая в себя различные отраслевые сегменты, такие как транспорт, складирование, управление цепями поставок и другие, также следует тренду цифровизации. Ключевым элементом логистики и переориентации поставок является транспортировка товаров – около 70% всех логистических издержек могут составлять транспортные и складские расходы, что требует внимания к возможному повышению эффективности в данных областях. Исходя из этого, представляются вызывающими особый интерес перспективы беспилотного транспорта как формирующегося компонента, с которым связывают прогнозы по увеличению эффективности и снижения себестоимости транспортно-логистических процессов.

Целью исследования является определение перспектив развития транспортно-логистической сферы при правовом регулировании функционирования беспилотных транспортных систем, открывающих широкие перспективы.

Перспективы беспилотных транспортных средств для сферы логистики

Сфера перевозок грузов в России за последние 20 лет значительно не меняется как по общему объёму (около 8,8 млрд т), так и по структуре видов транспорта (около 70% – автомобили) [1].

Беспилотный транспорт в грузовых



Структура перевозок грузов по видам транспорта в России, % (Росстат)

Источник: [1].

перевозках в целом можно классифицировать по различным критериям. Основные виды грузового беспилотного транспорта по типу среды (поверхности) перемещения можно представить так:

1. Сухопутные:

- беспилотные грузовые автомобили могут перемещать грузы по автодорогам без участия человека за рулём;

- беспилотные грузовые поезда (наземные, подземные) могут перемещать грузы по железнодорожным путям без необходимости присутствия машиниста.

2. Воздушные:

- грузовые БПЛА (дроны и др.) перевозят грузы в отдалённые или труднодоступные для сухопутного транспорта места.

3. Водные:

- беспилотные грузовые суда (надводные, подводные) перемещают грузы по водным маршрутам без экипажа.

Рассматривая ведущий сегмент грузоперевозок России, приходящийся на автотранспорт (см. рисунок), рассмотрим перспективы внедрения беспилотного вождения на его основе.

Реалистичная текущая аналитика западных исследователей оценивает среднегодовые темпы мирового роста рынка автономных (беспилотных) автомобилей свыше 20%, что к 2030 г. составит 100+20 млрд \$ [2]. Всё вышеперечисленное говорит о существенном потенциале значительных изменений в транспортно-логистической сфере вследствие развития беспилотного транспорта.

Автоматизация процессов вождения может снизить затраты на оплату труда и топлива (по официальным оценкам, до 30% в России¹), повысить эффективность транспортно-логистической сферы. Беспилотный автотранспорт может решить обостряющуюся проблему дефицита водителей – профессия считается бесперспективной и тяжёлой, нарастает дефицит

¹ Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ. Гл. 27. «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта». URL: <https://base.garant.ru/5760144/11/> (дата обращения: 11.03.2024).

рабочей силы до 25% от требуемого состава (десятки тысяч рабочих мест в США, ЕС и РФ), что вызывает простой части автопарка и, таким образом, снижение эффективности грузоперевозок.

Кроме того, развитие высокоавтоматизированного и беспилотного транспорта обеспечивает эффективное использование транспортной инфраструктуры², сокращая пробки и простои техники, что улучшает пропускную способность транспортно-логистических систем.

Беспилотные транспортные средства (далее – ТС) также могут уменьшить аварийность, реализовывая концепцию «нулевого травматизма» (Vision Zero). Это может привести к уменьшению ущерба от аварий, оцениваемого на уровне 4% мирового ВВП (4 трлн \$) по многим видам транспорта. Например, экономический ущерб только от автомобильных аварий, согласно данным Всемирной организации здравоохранения, составляет около 1,8% ВВП развитых стран (в США – 340 млрд \$) и 5% ВВП развивающихся стран.

Однако, несмотря на все преимущества высокоавтоматизированного и беспилотного транспорта, его развитие сталкивается с некоторыми вызовами. Например, это такие вопросы, как безопасность и надёжность технологий, а также этические и прочие проблемы использования беспилотных ТС³. Таким образом, необходимо обеспечить соблюдение баланса между открывающимися возможностями и возможными осложнениями, в т.ч. угрозами, возникающими от нововведений.

Осуществляемое правовое регулирование беспилотного транспорта

Государственная политика в области

² Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации» (в ред. от 02.07.2021 г.). URL: <https://base.garant.ru/74451176/> (дата обращения: 11.03.2024).

³ Постановление Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» (с изм. и доп.). URL: <https://base.garant.ru/72113462/> (дата обращения: 11.03.2024).

высокоавтоматизированного и беспилотного транспорта развивается в соответствии с техническими, социальными и экономическими изменениями. Согласно Конституции России, деятельность государства состоит в обеспечении законности, защите прав и свобод граждан, создании условий для жизни и развития общества, а также управлении и охране интересов страны. Это осуществляется на законодательных основах в рамках национальных проектов, что предполагает соответствующую ответственность, права и обязанности субъектов деятельности. Таким образом, со стороны государства требуется всеобъемлющее рассмотрение потенциала беспилотного транспорта для обеспечения его интеграции в действующую среду технико-экономических и общественно-правовых отношений в России. Это, в свою очередь, требует соответствующей правовой регламентации многих аспектов деятельности, а также внесение изменений в свод законов и стандартов, действующих в Российской Федерации.

Государство устанавливает общие законы и правила, которые регулируют движение на дорогах и определяют требования к водителям, ТС и безопасности дорожного движения, что имеет важное значение для развития логистики. Это включает в себя правила движения, требования к техническому состоянию ТС, правила обязательного страхования и другие аспекты, которые обеспечивают безопасность дорожного движения. Рассмотрим аспекты правового регулирования высокоавтоматизированного и беспилотного транспорта в России, способного значительно усилить развитие транспортно-логистической сферы.

Государство создаёт механизмы апробации высокоавтоматизированных и беспилотных ТС, что необходимо для оперативной и успешной реализации государственной политики в области законотворчества и регламентации новаций, касающихся транспортно-логистической сферы. Это включает в себя создание специальных органов, отвечающих за введение и регулирование процедур и механизмов обеспечения разработки, апробации и

эксплуатации высокоавтоматизированных и беспилотных ТС.

Правовой статус непосредственно беспилотных транспортных систем был зафиксирован в 2015 г. – в ст. 32 «Воздушное судно» Воздушного кодекса Российской Федерации дан ряд ключевых определений беспилотных ТС и систем управления в авиации.

Беспилотное воздушное судно – воздушное судно, управляемое, контролируемое в полете пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна (внешний пилот) (в последней редакции 2016 г.).

Беспилотная авиационная система – комплекс взаимосвязанных элементов, включающий в себя одно или несколько беспилотных воздушных судов, средства управления полетом одного или нескольких беспилотных воздушных судов и контроля за полетом одного или нескольких беспилотных воздушных судов (станцию внешнего пилота и линию управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотной авиационной системы), а также средства осуществления взлета и посадки беспилотных воздушных судов (в последней редакции 2023 г.).

Линия управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотной авиационной системы – канал связи между станцией внешнего пилота и беспилотным воздушным судном, который включает в себя оборудование передачи данных, необходимых для управления полетом беспилотного воздушного судна и контроля за его полетом, и может дополнительно обеспечивать радиосвязь, а также обмен сообщениями между внешним пилотом беспилотной авиационной системы и органом обслуживания воздушного движения (управления полетами)⁴.

В России с 2016 г. были созданы проекты перспективного развития в области транспорта «Автонет», «Маринет» и

⁴ Распоряжение Правительства РФ от 3 ноября 2023 г. № 3097-р «Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли РФ до 2030 г.». URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/407851313> (дата обращения: 11.03.2024).

«Аэронет» (автомобили, водные суда и воздушные суда соответственно⁵) в рамках Национальной технологической инициативы, созданной по поручению Президента РФ Путина как долгосрочной межведомственной программы частно-государственного партнёрства.

В 2018 г. был принят закон «О тестировании беспилотных транспортных средств на дорогах», определяющий порядок и условия тестирования автономных ТС на дорогах общего пользования (с 2020 г. расширение на 11 регионов, с 2022 г. – на 38 регионов)⁶. Для тестирования беспилотных авто на дорогах России в экспериментальном порядке были введены понятия:

1. Автоматизированная система вождения – программно-аппаратные средства, осуществляющие управление ТС без физического воздействия со стороны водителя, с возможностью автоматического отключения при воздействии водителя на органы управления для перехода в режим ручного управления при необходимости, в том числе для предотвращения дорожно-транспортного происшествия (ДТП).

2. Собственник высокоавтоматизированного ТС – юридическое лицо, которому на праве собственности принадлежит высокоавтоматизированное ТС и которое участвует в проведении эксперимента на добровольной основе.

3. Водитель высокоавтоматизированного ТС – физическое лицо, находящееся во время проведения эксперимента на месте водителя высокоавтоматизированного ТС, активирующее автоматизированную систему вождения высокоавтоматизированного ТС и контролирующее движение этого ТС в автоматизированном режиме управления, а также осуществляющее

управление высокоавтоматизированным ТС в режиме ручного управления. Водитель высокоавтоматизированного ТС является водителем в соответствии с положениями Правил дорожного движения (ПДД) России.

4. Высокоавтоматизированное ТС – выпущенное в обращение на территории Евразийского экономического союза, допущенное к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации, в конструкцию которого внесены изменения, связанные с его оснащением автоматизированной системой вождения, и не подлежащее отчуждению в период проведения эксперимента⁷.

В 2020 г. для устранения возникающих противоречий при апробации нововведений в России было официально введено понятие «экспериментальный правовой режим» (ЭПР, ФЗ № 247 от 31.07.2020 г.), или «цифровая песочница» (regulatory sandbox), которое адаптировано «по направлениям разработки, апробации и внедрения цифровых инноваций» (ФЗ № 258 от 31.07.2020 г.⁸) в ряде отраслей, в т.ч. транспорта и логистики. Таким образом, государство снимает излишнюю нормативную нагрузку и риски возможных нарушений устоявшихся норм для ускоренного внедрения новой технологии, тогда как бизнес должен обеспечить разработку беспилотных режимов ТС и логистики.

Паспорт «Стратегии цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 г.»⁹, разработанный Минтранс РФ (2021), содержал программы под названием «Бесшовная

⁵ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 6 октября 2021 года № 2816-р «Об утверждении перечня инициатив социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года». URL: https://www.glavbukh.ru/npd/edoc/99_578310111 (дата обращения: 11.03.2024).

⁶ Структура перевозок грузов по видам транспорта по Российской Федерации // Росстат. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 11.03.2024).

⁷ Там же.

⁸ Анализ размера и доли рынка автономных транспортных средств – тенденции роста и прогнозы (2023–2028 гг.) // MordorIntelligence, 2023. URL: <https://www.mordorintelligence.com/ru/industry-reports/autonomous-driverless-cars-market-potential-estimation> (дата обращения: 11.03.2024).

⁹ Паспорт Стратегии цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 г. // Министерство транспорта РФ, 2021. URL: <https://legalacts.ru/doc/pasport-strategii-tsifrovoy-transformatsii-transportnoi-otrasli-rossiiskoi-federatsii-utv/#100693> (дата обращения: 11.03.2024).

грузовая логистика», «Беспилотники для пассажиров и грузов», где подчёркивался синергетический эффект между ними для способствования существенному росту транзитного потенциала Российской Федерации за счёт снижения времени транзитных перевозок и увеличения средней коммерческой скорости движения транспортных средств. Предполагается, что цифровизация оформления грузоперевозок и технологическая бесшовность процедур на границах увеличат транзит в 10 раз через страны ЕАЭС, снижая на 90% время прохождения на погранпереходах контрольных мероприятий для железнодорожных и автоперевозчиков¹⁰.

Проект Минтранса РФ «Беспилотники для пассажиров и грузов» предполагал внедрение беспилотных транспортных систем на ключевых транспортных потоках:

- автотранспорт – беспилотные перевозки грузов на ключевых магистралях, а также на «первой и последней миле»;
- железнодорожный транспорт – использование беспилотного ж/д подвижного состава для перевозки грузов.

По направлению «Бесшовная грузовая логистика» предполагалось внедрение системы отслеживания грузоперевозок с использованием электронных навигационных пломб, цифровой платформы транспортного комплекса РФ, системы сквозного обмена электронными перевозочными документами (в т.ч. на межгосударственном уровне), создание национального цифрового контура логистики в рамках реализации экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС, реализация условий для развития электронных площадок заказа грузовых перевозок, логистических услуг и eCommerce (FaaS) в целях сокращения доли «серых» грузовых автомобильных перевозок.

В 2021 г. проекты «Беспилотный логистические коридоры», «Беспилотная аэродоставка грузов», «Автономное судо-

вождение» вошли в состав перечня инициатив социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года¹¹.

В 2022 г. в рамках проекта «Беспилотные логистические коридоры» дан старт тестированию эксплуатации беспилотных грузовых авто на федеральной трассе М-11 «Нева» (утв. постановлением Правительства РФ № 1849 от 17.10.2022 г.). Движение беспилотных грузовиков по М-11 организовано между хабами, находящимися в столичных пригородах Химки – Шушары, таким образом, исключая заезд в Москву и Санкт-Петербург, соответственно. По итогам 2023 г. по трассе М-11 совершено сотни рейсов по доставке коммерческих грузов, в планах на 2024 г. предстоит перевести 200 000 т грузов¹².

Задачей проекта ставится сделать беспилотными 19,5 тыс. км российских дорог общего пользования к 2030 г., что должно увеличить на 25% коммерческую скорость доставки грузов в течение одного дня до 75 км/ч, сократить аварийность на транспорте на 20%, снизить себестоимость перевозки для логистических компаний свыше 10% за счёт интенсификации доставки. Ожидается, что это позволит в 10 раз увеличить долю России в перевозках на маршруте Китай – Европа. Технологические, организационные и бизнес-решения в рамках ЭПР на М-11 войдут в основу будущих транспортно-логистических коридоров и норм регулирования по созданию, сертификации и эксплуатации беспилотного транспорта и дорожной инфраструктуры¹³.

Проект «Беспилотные логистические коридоры» в рамках «Стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года» от

¹⁰ На трассе М-11 «Нева» введен ЭПР для беспилотного грузового автотранспорта // МИЦ «Известия». 2022. 21 октября. URL: <https://iz.ru/1413680/2022-10-21/na-trasse-m-11-neva-vveden-epr-dlia-bespilotnogo-gruzovogo-avtotransporta> (дата обращения: 11.03.2024).

¹¹ Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ (ред. от 04.08.2023 г.). URL: <http://ivo.garant.ru/#/document/10200300/paragraph/319340:3> (дата обращения: 11.03.2024).

¹² Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ. Гл. 27. «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта». URL: <https://base.garant.ru/5760144/11/> (дата обращения: 11.03.2024).

¹³ Там же.

03.11.2023 г. предполагает следующие контрольные показатели использования высокоавтоматизированных транспортных средств на автодороге М-11 «Нева» в 2024 г.:

- трафик – 11,01 тыс. штук;
- коммерческий грузооборот – 143,16 куб. м/км¹⁴.

Проект предусматривает готовность цифровой дорожной инфраструктуры к беспилотным транспортным средствам 4-го уровня автоматизации, т.е. автопилота высокой степени, не требующих контроля со стороны водителя, при определённых условиях наличия цифровой инфраструктуры и т.д.

Проект «Беспилотные авиационные системы» предполагает в 2024 г. допуск к эксплуатации 16 беспилотных авиационных систем и перевозку 1282 т грузов при помощи беспилотных воздушных судов на региональных маршрутах Чукотского и Ямало-Ненецкого автономных округов, Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, Камчатского края. К 2035 г. предусматривается снижение стоимости логистических сервисов в 1,81 раза и рост в 11 раз объёмов перевозок при помощи беспилотных воздушных судов на маршрутной сети АО «Почта России».

Проект «Автономное судовождение» предполагает внедрение в 2024 г. четырёх единиц новых образцов отечественного берегового и судового оборудования для автономного судовождения в двух портах и на двух пароммах¹⁵.

Информационное обеспечение имеет определяющее значение для современной транспортно-логистической сферы, т.к. ИТ является сквозной технологией. Поскольку высокоавтоматизированные и беспилотные ТС могут собирать и обрабатывать информацию и метаданные о пассажирах и грузах, необходимо обеспечение надлежащей защиты персональных данных, соблюдение приватности (ФЗ

№ 152 «О персональных данных»), защищённость программно-аппаратных средств и цифровой инфраструктуры (ФЗ № 187 «О безопасности критической информационной инфраструктуры РФ»).

Перспективы правового регулирования беспилотного транспорта

В России ещё в 2016 г. был согласован план развития до 2035 г. рынка аппаратно-программных решений для беспилотных автомобилей «Автонет», предусматривавший специальную дорожную карту, в которой выделены ключевые направления:

1. Создание автономного специализированного интеллектуального автомобиля.
2. Создание системы контроля транспортных потоков.
3. Разработка специализированных сенсоров и ПО¹⁶.

В озвученных прогнозах от 2016 г. ожидалось, что к 2020 г. рынок каждого из этих направлений достигнет размеров в 600 млрд \$, 300 млрд \$ и 200 млрд \$, соответственно. К 2035 г. должны появиться высокоскоростные автотранспортные коридоры и системы, обеспечивающие использование создаваемых в транспорте данных¹⁷.

Для реализации рассмотренных выше стратегий государства по цифровизации транспортно-логистической сферы необходима опора на ряд технологических и правовых решений, обеспечивающих комплексное системное развитие формирующегося беспилотного транспорта.

Государственная политика включает в себя разработку и внедрение специальных нормативных актов, регулирующих непосредственное использование высокоавтоматизированных и беспилотных ТС. Эти акты должны включать в себя требования непосредственно к техническим характеристикам и безопасности беспилотных ТС, процедуры и условия получения раз-

¹⁴ Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 04.08.2023 г.). URL: [http://ivo.garant.ru/#/document/10200300/paragraph/319340:3\(дата обращения: 11.03.2024\)](http://ivo.garant.ru/#/document/10200300/paragraph/319340:3(дата обращения: 11.03.2024)).

¹⁵ Там же.

¹⁶ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 6 октября 2021 г. № 2816-р «Об утверждении перечня инициатив социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года». URL: [https://www.glavbukh.ru/npd/edoc/99_578310111\(дата обращения: 11.03.2024\)](https://www.glavbukh.ru/npd/edoc/99_578310111(дата обращения: 11.03.2024)).

¹⁷ Там же.

решений на их эксплуатацию, правила использования, экологические нормы и др.

Правовые нормы беспилотных ТС, комплексно увязанных и успешно эксплуатирующихся в авиационном транспорте, могут быть применены и к другим транспортным сегментам, учитывая соответствующую специфику технической эксплуатации и обеспечения безопасности при осуществлении транспортно-логистических операций. Например, в текущей редакции ПДД РФ все ТС обязаны иметь водителя, непосредственно осуществляющего управление, что не соответствует парадигме беспилотности. В действующих правилах железнодорожных перевозок автопилот пока тоже не представлен. Таким образом, эти действующие правовые нормы могут быть расширены исходя из доказанной эффективной эксплуатации беспилотных систем в авиационном транспорте, а также проводимой апробации беспилотного пилотирования на других видах транспорта.

Помимо комплексной технологической реализации, полномасштабное внедрение беспилотного транспорта будет реализовано лишь в случае создания соответствующей правовой базы для обеспечения работы сферы логистики. Для учёта специфики высокоавтоматизированных и беспилотных ТС нормы и правила подлежат совершенствованию и дополнению.

Например, при внедрении беспилотных ТС возникает новая категория участников дорожного движения – владельцев беспилотного транспорта, его операторов, разработчиков соответствующего программного обеспечения (ПО), обслуживающего персонала и пр. В таком случае законы об ответственности должны быть дополнены, чтобы определить юридическую ответственность и её распределение между владельцами, производителями и операторами таких ТС. Это повлечёт внесение дополнений в законы, регулирующие деятельность отдельных видов транспорта:

- ФЗ «Об автомобильном транспорте», который регулирует деятельность автомобильного транспорта, включая ПДД, регистрацию ТС и лицензирование перевозок;

- Воздушный кодекс РФ, который регулирует авиационные перевозки грузов и устанавливает обязанности эксплуатантов, грузоотправителей и грузополучателей¹⁸;

- «Правила эксплуатации железнодорожного транспорта» в ведении Министерства транспорта РФ в сегменте железнодорожных перевозок.

Внедрение беспилотного транспорта может иметь определённое значение непосредственно для субъектов транспортно-логистической сферы – грузоотправителей и грузополучателей, перевозчиков и экспедиторов. Следующим шагом должно быть определение правовых отношений в транспортно-логистической сфере. Это должно повлечь за собой внесение дополнений в Гражданский кодекс РФ в части положений о договорах перевозки, ответственности за нарушение условий перевозки и другие вопросы, касающиеся транспортно-логистической отрасли. В части страхования ответственности потребуется синхронизация правовых норм в ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», в Законе РФ «Об организации страхового дела в Российской Федерации».

Внедрение беспилотного транспорта потребует внесения дополнений в ФЗ «О транспортной безопасности» как один из основных нормативных актов, регулирующих обеспечение безопасности в сфере транспорта по вопросам принципов, требований и стандартов транспортной безопасности; обучения, аттестации и лицензирования участников транспортной деятельности; требований к состоянию и использованию ТС, их техническому обслуживанию и ремонту; мониторинга, контроля и надзора за соблюдением требований транспортной безопасности и ответственности за нарушение её требований.

При рассмотрении возможных изме-

¹⁸ Распоряжение Правительства РФ от 3 ноября 2023 г. № 3097-р «Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли РФ до 2030 г.». URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/407851313> (дата обращения: 11.03.2024).

нений правовых оснований при вводе в эксплуатацию беспилотных транспортных средств нельзя не отметить возможные правовые последствия и установление ответственности в дорожно-транспортных происшествиях и преступлениях в рамках уголовного законодательства. Глава 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» Уголовного кодекса Российской Федерации регламентирует различные транспортные преступления¹⁹. Среди экспертов в области юриспруденции существует точка зрения о том, что ст.ст. 264 и 268 УК РФ о нарушении ПДД и эксплуатации ТС не могут быть применены в случае совершения ДТП с участием автономного управления. В этих статьях определён состав транспортного преступления, важной частью которого является наличие субъекта правоотношений. Однако российское законодательство в современной редакции не рассматривает ИИ как субъект правоотношений. При этом ИИ (программно-аппаратный комплекс) ориентирован на принятие управленческих решений при передвижении ТС, таких как соблюдение скоростного режима, правил приоритета и других норм ПДД. В этой связи следует рассмотреть и определить правовой статус искусственного интеллекта (ИИ).

При разработке и внедрении новых стандартов грузоперевозок с применением беспилотного транспорта государство должно принимать во внимание международные соглашения и стандарты, такие как Венская конвенция о дорожном движении, Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом и другие нормативно-правовые акты, относимые к регулированию высокоавтоматизированного и беспилотного транспорта как участника дорожного движения. Это обеспечит гармонизацию юридических норм и стандартов международного права для обеспечения бесшовной и эффективной логистики в

процессах мировой экономики.

Для этого потребуется внесение изменений в ряд документов транспортно-логистической сферы, таких как Международная конвенция по безопасным контейнерам, Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом, Инкотермс и т.д. В России потребуется внести дополнения в части обеспечения процессов международных транспортно-логистических сообщений с помощью беспилотного транспорта в Таможенный кодекс ЕАЭС, Кодекс торгового мореплавания РФ, которые устанавливают правила и процедуры для грузов и ТС, пересекающих границу.

В России с 2019 г. осуществляется строительство международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай», которое должно быть завершено к 31 декабря 2024 г.²⁰. По ходу формирования и развития дорожной инфраструктуры, создания высокоскоростной сети передачи данных и строительство зон придорожного сервиса, необходимо разрабатывать и вводить соответствующие компоненты развития логистической сферы, с учётом перспективных направлений беспилотного транспорта.

Исходя из рассмотренного комплекса вопросов по становлению беспилотного транспорта и его регламентации в рамках обеспечения инфраструктурных и правовых оснований со стороны государства, первостепенными задачами по обеспечению функционирования беспилотного транспорта в рамках транспортно-логистической сферы России видятся задачи в следующей последовательности:

1. Ввод правил эксплуатации беспилотных транспортных средств по видам транспорта в единую национальную экосистему для обеспечения мультимодальности перевозок по современным стандартам цифровизации.
2. Разработка и внедрение националь-

¹⁹ Нормативная дорожная карта «Автонет», «Аэронет», «Маринет» // Национальная технологическая инициатива, 2016. URL: <https://nti2035.ru/documents/Roadmaps/> (дата обращения: 11.03.2024).

²⁰ Федеральный проект «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора Европа – Западный Китай» // Минтранс РФ. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/12719> (дата обращения: 11.03.2024).

ных стандартов осуществления транспортно-логистических операций на уровне публичного права.

3. Унификация национальных стандартов транспортно-логистической сферы с нормами международного публичного права, международного частного права, наднационального права (пункты 2 и 3 могут итерационно координироваться и взаимоадаптироваться в рамках закреплённой в Конституции РФ приоритетности национального права при необходимости учёта международного права как части правовой системы России).

Заключение

Государство заинтересовано в интенсификации цифровизации как инструмента повышения производительности и эффективности многих сфер жизнедеятельности.

Государственная политика и правовые основы в области высокоавтоматизированного и беспилотного транспорта продолжают развиваться и совершенствоваться в соответствии с техническими, социальными и экономическими изменениями. Это требует разработки соответствующих нормативных актов, контроля и надзора, а также сотрудничества между государственными органами, производителями и

другими заинтересованными сторонами.

Правовые основы для регулирования высокоавтоматизированного и беспилотного транспорта должны обеспечивать безопасность, эффективность и соблюдение прав и интересов всех участников транспортно-логистической сферы – граждан, юридических лиц, государства и общества в целом.

В России со стороны государства на уровне законодательства, исполнительной власти, а также от имени экспертно-научного сообщества и бизнеса принимается ряд мер для сохранения позиций в группе лидирующих стран по автоматизированному и беспилотному транспорту, а также повышения эффективности транспортно-логистической сферы.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Власова Е.В.* От инфраструктурных проектов к клиентоцентричности // Соискатель – приложение к журналу «Мир транспорта». 2022. № 1 (11). С. 87–91.

2. *Николаев С.В.* Многоаспектность и системность цифровой трансформации: устойчивое развитие на примере транспортного комплекса // E-Management. 2023. Т. 6. № 3. С. 39–50. DOI 10.26425/2658-3445-2023-6-3-39-50.