

## ЮРИДИЧЕСКАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В ОБЛАСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ



**Андрей Олегович  
АНАНЕНКО,**  
соискатель кафедры  
административного права  
и процесса  
Университета имени  
О.Е. Кутафина (МГЮА)  
[andrey.ananenko2017@  
yandex.ru](mailto:andrey.ananenko2017@yandex.ru)  
125993, Россия, г. Москва,  
ул. Садовая-Кудринская, д. 9

**Аннотация.** В статье рассматриваются основные направления развития и совершенствования нормативных правовых актов, регулирующих использование в Российской Федерации беспилотных транспортных средств, юридическую ответственность производителя, собственника, оператора такого технического средства.

В связи с многообразием видов беспилотных транспортных средств (авиация, железнодорожный, автомобильный, водный транспорт, трубопроводный транспорт и др.) правовое регулирование общественных отношений при их использовании охватывает широкий спектр правоотношений, включая уголовное, гражданское и административное законодательство.

Сделан вывод о том, что приоритетом цифровизации транспортного комплекса становится широкое применение БПТС, в основном пока в области автомобильного и авиационного транспорта. Приведены примеры беспилотных транспортных средств, которые уже несколько лет проходят опытную эксплуатацию. Эксперимент, который проводится в настоящее время, будет закончен в марте 2022 г., по его результатам будет принято решение о путях развития беспилотного транспорта.

В статье дан подробный анализ трех законопроектов, регулирующих вопросы создания и применения беспилотных транспортных средств. Два из них уже были внесены в Государственную Думу в 2019 и 2020 гг. и отклонены, третий подготовлен Министерством транспорта РФ в 2021 г. и вынесен на обсуждение.

Рассмотрены вопросы формирования уголовной и административной ответственности за нарушение норм и правил использования беспилотных транспортных средств.

**Ключевые слова:** беспилотные транспортные средства, административно-правовое регулирование, административная ответственность, уголовная ответственность, транспортная отрасль, транспортная безопасность.

DOI: 10.17803/2311-5998.2021.82.6.155-161

**A. O. ANANENKO,***Applicant, Department of Administrative Law and Process  
of the Kutafin Moscow State Law University (MSAL)***andrey.ananencko2017@yandex.ru***9, ul. Sadovaya-Kudrinskaya, Moscow, Russia, 125993***UNMANNED VEHICLE USE: LEGAL RESPONSIBILITY**

**Abstract.** *The article discusses the main directions of development and improvement of regulatory legal acts regulating the use of unmanned vehicles in the Russian Federation, the legal responsibility of the manufacturer, owner, operator of such a technical device.*

*It is concluded that the priority of the digitalization of the transport complex is the widespread use of BPTS, mainly so far in the field of road and air transport. Examples of pilotless vehicles that have been in trial operation for several years are given. The experiment, which is currently being carried out, will be completed on the 2nd of 2022 and a decision will be made on the ways of developing unmanned vehicles.*

*It is concluded that the priority of the digitalization of the transport complex is the widespread use of BPTS, mainly so far in the field of road and air transport. Examples of pilotless vehicles that have been in trial operation for several years are given. The experiment, which is currently being carried out, will be completed on the 2nd of 2022 and a decision will be made on the ways of developing unmanned vehicles.*

*The article provides a detailed analysis of three bills regulating the creation and use of unmanned vehicles. Two of them have already been included in the State Duma of the Russian Federation in 2019 and 2020. and rejected, the third was prepared by the Ministry of Transport in 2021 and submitted for discussion.*

**Keywords:** *unmanned vehicles, administrative and legal regulation, administrative responsibility, criminal responsibility, transport industry, transport safety.*

**П**роблема установления и совершенствования юридической ответственности в области беспилотных транспортных средств (далее — БПТС) обусловлена многочисленными факторами, важнейшими из которых являются следующие.

Во-первых, виды БПТС различны и включают в себя авиацию, автомобильный, железнодорожный, водный и трубопроводный транспорт. Очевидно, что правовое регулирование отношений в этих областях различно, имеются свои особенности, что должно быть учтено при установлении юридической ответственности.

Во-вторых, юридическая ответственность за нарушение норм и правил использования БПТС в зависимости от степени общественной опасности включает в себя уголовное и административное законодательство. Необходимо точно установить составы правонарушений — уголовных, административных. Значительный

спектр правового регулирования использования БПТС регулируется нормами гражданского законодательства.

В-третьих, при установлении юридической ответственности возникают проблемы квалификации деяния — установления субъекта и субъективной стороны правонарушения. Кто будет нести ответственность в случае происшествия, дорожного, железнодорожного или иного: владелец БПТС, разработчик технологических основ БПТС, его изготовитель? Нам представляется, что к ответственности должен быть привлечен только собственник БПТС. Что же касается установления вины правонарушения, то здесь можно пойти по пути ее установления не только органами юрисдикции, но и с применением технических средств контроля. Такой опыт уже накоплен органами ГИБДД и его можно использовать, естественно, с учетом специфики БПТС.

Дискуссия в этой сфере препятствует выработке решения. Существует позиция, в соответствии с которой внутри БПТС должен обязательно находиться человек, который и должен взять на себя управление транспортным средством в случае возникновения нештатной ситуации. Он же и будет привлечен к ответственности в случае нарушения БПТС установленных норм и правил. Мы считаем такой подход неприемлемым, поскольку в таком случае транспортное средство перестает быть беспилотным.

На Петербургском международном экономическом форуме, прошедшем в мае 2021 г., было заявлено, что государство все больше внимания уделяет цифровой трансформации транспортного комплекса, поскольку это не просто поможет без дополнительных вложений в инфраструктуру повысить производительность и качество перевозок, снять административные барьеры, организовать четкое навигационно-информационное обеспечение транспортного комплекса, но и значительно повысит безопасность транспортных систем.

Было особо подчеркнуто, что безусловным приоритетом цифровизации транспортного комплекса становится применение БПТС, в основном в области автомобильного и авиационного транспорта. Уже запущен воздушный беспилотник для отслеживания ситуации на дорогах, что позволяет в многочасовом режиме отслеживать и передавать информацию, а также принимать решения в режиме реального времени.

Созданы современные интеллектуальные транспортные системы, наиболее крупный блок которых включает в себя «умную» дорогу, модуль управления маршрутами, системы высокоточного позиционирования и высокоскоростного приема/передачи данных. Эти системы уже испытываются в тестовых режимах<sup>1</sup>.

Многие компании представили свои БПСМ: Яндекс — беспилотный автомобиль на базе автомобиля «Toyota Prius», КАМАЗ — беспилотники для перевозки пассажиров «Шатл» и «Матрешка», Горьковский автомобильный завод — автономный малотоннажный грузовик «Газель».

В связи с этим появилась и приобретает все большую актуальность потребность установления правил применения беспилотных транспортных средств. В настоящее время сложилась ситуация, когда несовершенство законодательства является основным препятствием развития БПТС. Существующие нормативные

<sup>1</sup> URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/9142>.



правовые акты разрозненны, не согласуются как с отечественным законодательством, так и с международными правовыми актами.

Первая попытка урегулировать использование БПТС в России была предпринята в 2018 г. Постановлением Правительства РФ от 26.11.2018 № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств»<sup>2</sup> предусмотрено в период с января 2019 г. по март 2022 г. проведение эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств.

Эксперимент проводится в 13 субъектах РФ, в том числе в Москве и Санкт-Петербурге, Республике Татарстан, Чувашской Республике, в некоторых областях России. К 01.03.2022 в Правительство РФ будет представлен доклад о результатах эксперимента.

В Положении о проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств, утвержденном указанным постановлением Правительства РФ, даны некоторые ключевые определения терминов «автоматизированный режим управления», «автоматизированная система вождения», «собственник высокоавтоматизированного транспортного средства», «высокоавтоматизированное транспортное средство» и др. Определение термина «беспилотное транспортное средство» в данном нормативном правовом акте не дается.

Поставлено пять задач эксперимента, среди которых правовых задач нет. Тем не менее в Положение включен п. 18, в соответствии с которым собственник высокоавтоматизированного транспортного средства несет ответственность за дорожно-транспортные и иные происшествия на автомобильных дорогах Российской Федерации, произошедшие с участием принадлежащего ему высокоавтоматизированного транспортного средства при проведении эксперимента, при отсутствии виновных действий других участников дорожного движения, приведших к данному дорожно-транспортному или иному происшествию на автомобильной дороге.

Из смысла данной нормы вытекает, что вид ответственности будет определен, в зависимости от степени общественной опасности происшествия, нормой УК РФ или КоАП РФ.

В связи с проведением эксперимента 05.05.2019 в Государственную Думу внесен законопроект № 710083-7 «Об опытной эксплуатации инновационных транспортных средств и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»<sup>3</sup>. Отметим, что профильным комитетом по рассмотрению данного законопроекта является Комитет по транспорту и строительству, а не Комитет по государственному строительству и законодательству.

В заключении на законопроект Правового управления Государственной Думы 08.10.2019 не дается оценка его целесообразности, соответствия законодательству и т.д. Но вторая часть заключения включает в себя следующее: «Статьей 8 представленного законопроекта предусматривается, в частности, наделение

<sup>2</sup> СЗ РФ. 2018. № 49 (ч. VI). Ст. 7619.

<sup>3</sup> URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/710083-7>.

уполномоченного федерального органа исполнительной власти новыми полномочиями по рассмотрению заявлений на выдачу специального разрешения, принятию решений о выдаче или отказе в выдаче специального разрешения, по осуществлению переоформления, аннулирования, прекращения специального разрешения, по контролю выполнения требований к опытной эксплуатации инновационных транспортных средств, а также по сбору информации о результатах опытной эксплуатации инновационных транспортных средств в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, что, в свою очередь, может потребовать проведения ряда организационно-технических и организационно-штатных мероприятий, осуществляемых за счет средств федерального бюджета».

Как видим, Правовое управление Государственной Думы не посчитало необходимым дать правовую оценку законопроекта. В свою очередь, профильный комитет Государственной Думы решил снять с дальнейшего рассмотрения проект данного федерального закона.

Следует отметить, что данный законопроект предлагал урегулировать отношения, возникающие лишь в связи с опытной эксплуатацией инновационных транспортных средств. При всех его недостатках он имел важное значение для развития и правового регулирования БПТС.

Так, среди задач законопроекта значилось создание правовых условий для осуществления опытной эксплуатации инновационных транспортных средств на территории РФ; охрана жизни и здоровья граждан, защита прав и законных интересов, а также охрана имущества граждан, юридических лиц и государства при проведении опытной эксплуатации инновационных транспортных средств.

Заслуживают внимания и изучения термины, которые предложены в целях данного законопроекта.

Но наиболее важным достоинством законопроекта считаем многочисленные и вполне разумные предложения по совершенствованию законодательства в области не только транспортной безопасности, но и использования БПТС. Это предложения в Федеральные законы «О безопасности дорожного движения», «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», «О транспортной безопасности» (ст. 9—13 законопроекта).

Кроме того, законопроект устанавливал соответствующие нормы порядка осуществления опытной эксплуатации инновационных транспортных средств, требования к безопасности инновационных транспортных средств и др.

Второй, более успешной попыткой урегулировать использование БПТС в России стало внесение в Государственную Думу в 2020 г. законопроекта, подготовленного Госсоветом Республики Татарстан<sup>4</sup>. Законопроект «Об инновационных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» был призван регламентировать работу

<sup>4</sup> URL: <https://rt.rbc.ru/tatarstan/freenews/5e4403e89a7947ca693459e9>.



транспортных средств с высокой степенью автоматизации, включая автомобили без водителя, управляемые операторами дистанционно.

Отметим, что данный законопроект учел недостатки предыдущего, и мы считаем его более совершенным, поскольку он сформировал и сформулировал более точно понятийный аппарат, установил полномочия федеральных органов власти, общие требования к эксплуатации инновационных транспортных средств.

Тем не менее и этот законопроект Государственной Думой был отклонен.

Третья попытка принятия необходимого закона предпринята 08.06.2021: Минтранс РФ для обсуждения был представлен законопроект «О высокоавтоматизированных транспортных средствах». Законопроект еще более совершенен, поскольку устанавливает правила эксплуатации для БПТС, передвигающихся по дорогам без участия водителя<sup>5</sup>, определяет общие требования к БПТС, условия их допуска к участию в дорожном движении; ключевые обязанности изготовителей, владельцев и операторов БПТС; регламентируются ответственность изготовителя, владельца и оператора БПТС.

Как видим, попытки принять закон о применении БПТС продолжаются, и мы уверены, что интенсивно развивающиеся отношения в области применения БПТС вынудят законодателя заняться решением данной проблемы.

Тем не менее было бы несправедливым не отметить некоторые уже принятые решения по урегулированию отдельных отношений в данной области. Так, в 2016 г. были усовершенствованы нормы Воздушного кодекса РФ (далее — ВК РФ). Внесенные в ВК РФ изменения касались вопросов обеспечения безопасности использования БПТС, причем в основном за счет запрета использования БПТС на дорогах общего пользования<sup>6</sup>. Воздушный кодекс РФ под беспилотными воздушными судами понимает передвигающиеся по воздуху суда, контролируемые и управляемые внешним пилотом<sup>7</sup>.

Принято, как уже отмечено, постановление Правительства РФ от 26.11.2018 № 1415 «О проведении эксперимента по эксплуатации на автодорогах высокоавтоматизированных транспортных средств». Были внесены изменения в ГОСТ Р 56122-2014 «Воздушный транспорт. Беспилотные авиационные системы. Общие требования»<sup>8</sup>.

Применение БПТС на железных дорогах в настоящее время 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»<sup>9</sup>.

<sup>5</sup> URL: <https://regulation.gov.ru/projects#search>.

<sup>6</sup> Покровский А. Н., Ивахненко А. М., Неретин А. А. Управление системами «человек — машина»: учебное пособие. М.: МАДИ, 2013. 192 с.

<sup>7</sup> Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ.

<sup>8</sup> ГОСТ Р 56122-2014 «Воздушный транспорт. Беспилотные авиационные системы. Общие требования». Утвержден приказом Росстандарта № 1130 от 18.09.2014 // СПС «КонсультантПлюс»

<sup>9</sup> URL: <http://gost.ru/documentManager/rest/file/load/1515607321828>.

Что касается уголовной и административной ответственности за нарушения норм и правил использования БПТС, то здесь проблем не меньше.

Статья 264 УК РФ устанавливает ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Но в данной статье речь идет только о нарушении правил дорожного движения лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, повлекшее различной степени тяжести последствия. В данной статье не идет речь о БПТС. Мы полагаем, что вполне возможно сформулировать новую статью УК РФ, которая могла бы называться «Нарушение правил эксплуатации беспилотного транспортного средства», в которой следует разграничить ответственность производителя, собственника и оператора БПТС.

Значительно сложнее обстоит дело с нормами административной ответственности за нарушение норм и правил использования БПТС. Как нам представляется, в гл. 11 «Административные правонарушения на транспорте» необходимо внести общие и специальные нормы. Общие нормы должны регулировать отношения для всех видов БПТС, специальные — иметь отношение к каждому виду БПТС (воздушному, автомобильному, железнодорожному и др.).

Возможен другой путь, который более сложен, но, на наш взгляд, более эффективен и разумен. Общие нормы об административной ответственности должны быть сформулированы в КоАП РФ, а специальные — в отраслевых транспортных законах, хотя это, конечно, потребует внесения многочисленных изменений в законодательство.

Что касается обязанности по возмещению вреда, причиненного БПТС как источником повышенной опасности, то обязанность граждан, юридических лиц, деятельность которых связана с использованием БПТС, установлена соответствующими нормами ГК РФ. Необходимо лишь в ст. 1079 ГК РФ внести формулировку в части БПТС, приравнивающую к понятиям «автомобиль», «транспортное средство», «источник повышенной опасности».

## БИБЛИОГРАФИЯ

1. *Белых В. С.* Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕврАзЭС: сравнительно-правовой анализ. — М. : Проспект, 2017. — 152 с.
2. *Богустов А. А.* Гражданское и торговое право зарубежных стран. — М. : Тетра Системс, 2019. — 128 с.
3. *Зубарев С. М.* О современном этапе реформы надзорной деятельности в Российской Федерации // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). — 2018. — № 1 (41). — С. 13—23.
4. *Попов Л. Л.* Проблемы административных реформ в России // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). — 2018. — № 1 (41). — С. 24—20.

