

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

Е. Н. Абрамова,

кандидат юридических наук, доцент,
Санкт-Петербургский государственный экономический университет

АРЕНДА БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Аннотация. Целью исследования является обоснование необходимости внесения в гражданское законодательство новых правовых норм, предусматривающих понятие и особенности договора аренды беспилотного транспортного средства, а также разработку эффективного правового регулирования отношений, специфической особенностью которых является передача во временное пользование нового для большинства национальных законодательств объекта. В статье подчеркивается недостаточность общих норм о договоре аренды, в том числе о договоре аренды транспортного средства, при регулировании названных отношений, которые не позволяют учитывать отсутствие экипажа в салоне арендованного транспортного средства, влекущее неопределенность по поводу субъекта ответственности при причинении арендованным транспортным средством имущественного вреда и вреда жизни и здоровью.

Ключевые слова: беспилотное транспортное средство, автономное судно, беспилотное судно, оператор автоматизированной системы управления, аренда транспортного средства, удаленное управление транспортным средством, искусственный интеллект

RENTAL OF AN UNMANNED VEHICLE

Abstract. The purpose of the study is justify and propose legal regulation for a new type of lease agreement rent – an unmanned vehicle. The author suggests introducing additional responsibilities for the parties to agreement, the introduction of responsibility regardless of guilt when using artificial intelligence and offers the author's definition of an unmanned vehicle lease agreement.

Keywords: unmanned vehicle, drone, automated vessel, control operator, remote control, artificial intelligence

Введение. Беспилотное транспортное средство (далее – БТС) – новое явление для экономики и современного общества, которое все активнее входит в повседневную жизнь каждого человека. При этом развивается не только традиционный транспорт на основе использования технологии искусственного интеллекта, но и новые виды аппаратов, такие как дроны, квадрокоптеры, роботы-доставщики и пр., правовая квалификация которых пока не разработана. Цель статьи – обоснование необходимости внесения в гражданское законодательство новых правовых норм, предусматривающих понятие и особенности договора аренды беспи-

лотного транспортного средства, а также разработка эффективного правового регулирования отношений, специфической особенностью которых является передача во временное пользование нового для большинства национальных законодательств объекта.

Основная часть. Законодательство о таких транспортных и иных средствах только начинает развиваться. Так, в 2015 году в ст. 32 Воздушного кодекса РФ были введены такие новые понятия, как пилотируемое и беспилотное воздушные суда, беспилотная авиационная система и линия управления беспилотными авиационными системами контроля беспилотной авиационной системы, учитывающие широкое применение в воздушных перевозках автоматизированных систем дистанционного управления транспортным средством пилотом, который находится вне его борта. В воздушном законодательстве такой пилот получил наименование внешнего пилота, но наиболее часто его называют оператором управления беспилотного транспортного средства.

Несмотря на то, что с момента указанных новелл воздушного законодательства прошло почти десять лет, продолжения указанным тенденциям учета цифровизации экономических процессов в транспортной деятельности в российском законодательстве долгое время не имелось. В 2023 году понятия автономного суда и полуавтономного суда, которые определяются через признаки осуществления процесса управления в автоматическом режиме и способности осуществления плавания без экипажа на борту, появились в КТМ РФ и КВВТ РФ [6], а также была утверждена Стратегия развития беспилотной авиации на период до 2030 года [8]. В целях регулирования договорных отношений транспортное законодательство пока не отреагировало на цифровые вызовы и фактическое использование автономных судов в морском, автомобильном и иных видах транспорта, в том числе общественного, хотя в юридической литературе отмечается, что анализ законодательных инициатив многих зарубежных стран, таких как США, Япония, Германия и многие другие, показывает, что вопросам правового регулирования отдельных видов БТС, например, беспилотных летательных аппаратов уделяется серьезное внимание [1. С. 131]. Так, в действующем ГК РФ отсутствуют какие-либо попытки учесть особенности правового регулирования БТС. При этом наличие существенной специфики гражданско-правовых отношений, основанных на использовании БТС, очевидна. Представляется важным учитывать ее при регулировании разнообразных договорных отношений, поскольку дистанционность управления транспортным средством приводит к возникновению ряда нерешенных теоретических проблем, что, в свою очередь, ухудшает правовое положение субъектов гражданского оборота, внося неопределенность не только в вопросы выбора (например, способа защиты своих прав при их нарушении), но даже в вопросе самой возможности такой защиты.

Одним из многих гражданско-правовых договоров, при заключении которых необходим учет использования его сторонами БТС, является договор аренды, в котором БТС выступает объектом, передающимся во временное пользование за плату другому лицу. Транспортные средства являются объектами, передача в пользование которых обладает существенной спецификой, что учитывается гражданским законодательством РФ, предусматривающим специальные правила об

аренде такого вида имущества как транспортное средство. Но наличие особенностей, возникающих в арендных отношениях при передаче в пользование БТС, в гражданском российском законодательстве не учитывается.

Например, требующей пересмотра представляется категория «экипаж», которая ранее не вызывала вопросов, поскольку не является цивилистической и всегда трактовалось на бытовом уровне, что было достаточно в условиях обязательного наличия водителя, пилота непосредственно внутри движущегося транспортного средства. В юридической литературе отмечается также проблема отсутствия такой категории, как «транспортное средство без водителя в кабине» [8. С. 103]. Кроме того, в отличие от традиционных транспортных средств для БТС появляется новый участник, правовой статус которого не определен, – оператор, осуществляющий удаленное управление БТС с помощью цифровых технологий. Таким образом, развитие БТС приводит к необходимости разработки, казалось бы, не новой для цивилистики категории – экипаж транспортного средства, чтобы понимать его понятие, состав и значение каждого его участника.

Когда речь идет о БТС, управление им осуществляется дистанционно. При этом возможны разные варианты степени участия человека в управлении БТС. Во-первых, в кабине транспортного средства может находиться некий субъект, которого принято именовать пилотом, водителем, хотя он не управляет движением, а лишь выполняет, скорее, контрольные функции в целях обеспечения безопасности и мониторинга. Само управление движением (маршрутизация, управление техническими функциями движения транспортного средства и т. п.) в таком случае осуществляет либо иной субъект – оператор дистанционного управления, либо технология искусственного интеллекта. Во-вторых, в кабине транспортного средства человека может не быть вовсе или в кабине могут быть иные члены экипажа, не являющиеся водителем, пилотом, – инженеры, механики и т. п. Как представляется, все эти нюансы требуют учета при разработке правового регулирования.

Тем не менее аренду БТС следует рассматривать как вид договора аренды транспортного средства. Если оператором автоматизированной системы управления БТС является арендодатель по договору аренды БТС или привлеченный арендодателем профессиональный оператор, к отношениям по договору аренды БТС могут применяться правила об аренде транспортного средства с экипажем. Если оператором автоматизированной системы управления беспилотным транспортным средством является арендатор по договору аренды БТС или привлеченный арендатором профессиональный оператор, к отношениям по договору аренды БТС могут применяться правила об аренде транспортного средства без экипажа.

Решению подлежит вопрос о виде договора аренды при управлении БТС не человеком, а системой искусственного интеллекта. Действующее законодательство не дает возможности найти ответ на вопрос о том, какая это аренда – с экипажем или без. Арендодатель в этом случае не оказывает услуг по предоставлению квалифицированного экипажа, за действия которого мог бы нести ответственность. Однако он передает транспортное средство на основе искусственного интеллекта, в результате чего у арендатора будут отсутствовать возможности влия-

ния на качество управления транспортным средством. Действующее законодательство не дает возможности найти ответ на данный вопрос. Тем не менее представляется, что в этом случае можно предложить считать передачу в пользование БТС, работающего на базе генеративной сети, арендой транспортного средства без экипажа, поскольку арендатор должен осознавать ответственность за использование подобных объектов и делать выбор в их пользу только в случае полной уверенности в их надежности. Кроме того, именно он будет лицом, обслуживающим бесперебойность функционирования программного и иного оборудования, заинтересованным в его регулярном обновлении и безопасности.

Основная специфика аренды БТС заключена в дополнительных обязанностях сторон договора и распределении ответственности, поскольку именно вопрос о субъекте ответственности является наиболее важным практически.

В частности, как представляется, если БТС передается с экипажем, на арендодателя необходимо возложить дополнительные обязанности, которые на данный момент отсутствуют в ГК РФ, но которые обязан нести арендодатель, помимо тех обязанностей, которые предусмотрены ст. 634–637 ГК РФ. К ним обоснованным видится отнести следующие:

а) принимать меры к обеспечению конфиденциальности и безопасности предоставленной арендатором информации, в том числе полученной в результате обработки предоставленной арендатором информации и информации, передаваемой в системе в рамках осуществления автоматизированного управления;

б) обеспечивать бесперебойное и безопасное функционирование автоматизированной системы управления, не допуская технических сбоев, в том числе принимать профилактические меры в целях предупреждения утечки данных, неавторизованного доступа к системе, искажения передаваемой информации, в том числе распоряжений;

в) обеспечивать своевременное обновление и обслуживание программного обеспечения.

Обязанности, указанные под пунктами б) и в), целесообразно распространить также на арендатора при аренде без экипажа.

Указанные обязанности призваны учесть такую особенность БТС, как риски для приватности [4. С. 23], связанные с возможностью их эксплуатации только при условии наличия большого массива информации об арендаторе, в том числе личных, персональных и иных данных, которые должны быть защищены, а также необходимость эксплуатации, обслуживания и поддержания в актуальном и исправном состоянии не только самого БТС, но и программного обеспечения, на базе которого оно функционирует.

От надлежащего выполнения указанных дополнительных обязанностей качество управления зависит настолько сильно, что представляется обоснованным установить принцип безвиновной ответственности арендодателя за вред, причиненный в результате их неисполнения или ненадлежащего исполнения. Кроме того, поскольку обновление программного обеспечения, поиск новых способов защиты информации, мониторинг качества работы автоматизированных систем, защита целостности системы автоматизированного управления от взлома и многих других факторов, которые могут негативно повлиять на эксплуатацию БТС и его

безопасность для арендатора и третьих лиц, полностью зависят от арендодателя, и в целях стимулирования осуществления указанной и иной деятельности, направленной не только на повседневное удаленное управление БТС, но и на осуществление профилактических мер, направленных на предотвращение возможного вреда, представляется обоснованным возложить на арендодателя несение ответственности независимо от вины за вред, причиненный третьим лицам и арендатору в результате недостатков, сбоев и ошибок автоматизированной системы управления.

В иных случаях обоснованным представляется подход, распространенный в европейском законодательстве о БТС [5], закрепляющий презумпцию виновности водителя [1. С. 124]. Представляется возможным распространить ее на субъекта, предоставившего экипаж в случае договора аренды.

Еще одно исключение из общих правил представляется обоснованным сделать в случае аренды БТС на основе искусственного интеллекта в связи с необходимостью установления субъекта, несущего ответственность за вред, причиненный в результате использования нейротехнологии и технологии искусственного интеллекта. Данный вопрос на сегодняшний день является дискуссионным в цивилистической доктрине. При этом более обоснованной представляется точка зрения, основанная на необходимости возложения ответственности на пользователя объекта на основе искусственного интеллекта как фактического владельца источника повышенной опасности. Хотя окончательную точку в данной дискуссии может поставить только законодатель.

Поскольку представляется обоснованным рассматривать аренду БТС на основе технологии искусственного интеллекта видом аренды без экипажа, то транспортное средство считается управляемым и обслуживаемым силами арендатора. В такой ситуации целесообразным будет считать именно его субъектом ответственности за убытки, причиненные эксплуатацией БТС. Более того, технология искусственного интеллекта не может рассматриваться как полностью обеспечивающая предсказуемость и полную безопасность эксплуатации. Поэтому лицо, решившееся на ее применение, должно нести все риски, связанные с таковой. Поэтому представляется обоснованным возложить на арендатора ответственность независимо от вины за убытки, причиненные жизни и здоровью в результате использования технологии искусственного интеллекта. При этом подобная норма представляется необходимой в качестве общей для любых договорных конструкций.

Наконец, необходима разработка правового положения нового для гражданских правоотношений субъекта, осуществляющего деятельность по удаленному управлению транспортными средствами с помощью цифровых платформ – оператора автоматизированной системы управления. Речь идет о случаях, когда сторона договора не совпадает с оператором БТС в одном лице. Фактически данный субъект становится лицом, от которого зависит исполнение дополнительных для арендатора и арендодателя, предложенных в настоящей статье обязанностей.

В ходе проведения эксперимента [7] в России установлена ответственность оператора БТС за недостатки при выполнении его функций по управлению движением, но не за вред, причиненный в результате технических неисправностей,

хотя в качестве последних могут выступать и неисправности системы автоматизированного управления. При этом субъект ответственности за технические неисправности назван весьма неопределенно, как лица, которые ответственны за техническое обеспечение транспортного средства и (или) единоличный исполнительный орган субъекта экспериментального правового режима. Подобная формулировка допускает двоякий подход к определению субъекта ответственности. Кроме того, наличие множества субъектов, каждый из которых несет ответственность за отдельный блок происшествий, как представляется, при заключении договора аренды не отвечает потребностям торгового оборота, участники которых должны ясно понимать, с кем имеют дело и к кому могут обратиться с соответствующими требованиями. Поэтому в целях регулирования арендных отношений целесообразным видится использование конструкций субсидиарной ответственности и права регресса при общем правиле об ответственности сторон договора аренды друг перед другом и перед третьими лицами, которым причинен вред эксплуатацией БТС.

Заключение. Поэтому, во-первых, целесообразным представляется установить субсидиарную ответственность оператора автоматизированной системы управления за вред, причиненный третьим лицам и сторонам договора аренды при управлении беспилотным транспортным средством. Во-вторых, разумным наделить сторону договора аренды БТС правом взыскать в порядке регресса с привлеченного ею по договору оператора БТС затраты, произведенные стороной договора аренды БТС возмещением убытков, причиненных нарушением дополнительных обязанностей, предложенных в настоящей статье для арендатора и арендодателя. Указанное право регресса позволит защитить права стороны договора аренды, возместившей убытки, причиненные не по ее вине, а по вине оператора управления, поскольку именно от него фактически зависит исполнение таких дополнительных обязанностей, для исполнения которых сторона договора аренды и привлекает оператора по договору об оказании услуг, которые, в свою очередь, также должны быть качественными.

Таким образом, действующее правовое регулирование договора аренды совершенно не учитывает возможность передачи в аренду БТС и в целях ликвидации указанного пробела нуждается в разработке абсолютно новых правовых норм о передаче в пользование БТС.

Список литературы

1. Грищенко Г. А. Правовое регулирование беспилотных летательных аппаратов: российский подход и мировая практика // Вестник университета им. О. Е. Кутафина. – 2019. – № 12. – С. 131.
2. Коробеев А. И., Чучаев А. И. Беспилотные транспортные средства, оснащенные системами искусственного интеллекта: проблемы правового регулирования // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика и право. – 2018. – № 3. – С. 124.
3. Королева Е. Г. Современное состояние правового регулирования беспилотных транспортных средств в России и анализ зарубежного опыта // Криминологический журнал. – 2021. – № 2. – С. 103.

4. Молчанов А. А. Некоторые правовые аспекты и проблемы использования интеллектуальных транспортных систем // Аграрное и земельное право. – 2018. – № 2. – С. 23.

5. Нигматуллин И. Германия придумала 3 этических правила для беспилотных авто // Хайтек. – URL: <https://hightech.fm/2016/09/12/3-rules> (дата обращения: 01.09.2024).

6. О внесении изменений в отдельные законодательные акты: Федеральный закон от 10 июля 2023 г. № 294 // СПС Консультант-Плюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_451655 (дата обращения: 01.09.2024).

7. Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 29 декабря 2022 г. № 2495 // СПС Консультант-Плюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_436544 (дата обращения: 01.09.2024).

8. Стратегия развития беспилотной авиации на период до 2030 года: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 21 июня 2023 г. № 1630-р. // СПС Консультант-Плюс. [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_450667 (дата обращения: 01.09.2024).

О. А. Хотько,

кандидат юридических наук, доцент,
Белорусский государственный университет

ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ В СФЕРЕ ОКАЗАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ: ПРАВОВЫЕ ОСНОВАНИЯ И ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ПОДХОДЫ

Аннотация. В данной работе анализируется роль применения цифровых проектов и потребность цифровых платформ в Республике Беларусь и интеграционных объединениях с ее участием. Особенность статьи заключается в обосновании потребности единых подходов с правовым регулированием Российской Федерации в рамках успешного функционирования Союзного государства, созданием и эксплуатацией интеллектуальных транспортных систем, определении основных направлений совершенствования правовых норм и законодательных актов в свете необходимости обеспечения национальной и региональной безопасности на территории евразийского пространства и Союзного государства.

Ключевые слова: цифровые технологии, транспортное право, транспортные услуги, транспортное законодательство, интеллектуальные транспортные системы, правовое регулирование, Союзное государство, Евразийский экономический союз