

В. Е. Чеботарев,

кандидат экономических наук, доцент,
Российский университет транспорта

БЕЗОПАСНОСТЬ БЕСПИЛОТНЫХ ТАКСИ – ТЕХНОЛОГИИ И ПРАВО

Аннотация. В представленной статье раскрывается актуальная проблема обеспечения (технологического и правового) безопасности эксплуатации беспилотного такси как новой современной прорывной цифровой технологии. Анализируются статистические данные, рассматривается проблема привлечения к ответственности за причинение вреда данными транспортными средствами. Приводится критическая оценка основных положений проекта Закона о высокоавтоматизированных транспортных средствах, делаются теоретико-прикладные выводы по результатам исследования.

Ключевые слова: право, цифровые технологии, такси, беспилотное такси, безопасность, риски, ответственность за причинение вреда, высокоавтоматизированное транспортное средство (BATS), речное беспилотное такси.

SAFETY OF UNMANNED CABS - TECHNOLOGY AND LAW

Abstract. The presented article reveals the actual problem of ensuring (technological and legal) safety of operation of an unmanned taxi as a new modern breakthrough digital technology. Statistical data are analyzed, the problem of bringing to justice for causing harm by these vehicles is considered. A critical assessment of the main provisions of the draft Law on highly Automated Vehicles is given, theoretical and applied conclusions are drawn based on the results of the study.

Keywords: law, digital technology, cabs, an unmanned cab, security, risks, responsibilities, responsibility for causing harm, river unmanned cab.

Введение. Выбор темы для ее освещения на «полях» международного ежегодного, ставшего уже доброй традицией научного форума на базе Казанского инновационного университета имени В. Г. Тимирязова не случаен.

Исследовательский интерес продиктован как востребованностью в исследованиях аспекта безопасности применительно к развивающемуся беспилотному такси, включая и речное, так и нацеленностью на формирование эффективного правового регулирования [9]. Нельзя не отметить и тот факт, что в последний год на базе Юридического института Российского университета транспорта проводятся самые актуальные исследования транспортного права, и беспилотное такси здесь не только не исключение, но и в центре самого пристального внимания. Так, 1 марта 2024 года в рамках Всероссийского юридического форума «Такси. Курс на право» состоялось торжественное подписание соглашения о сотрудничестве между Юридическим институтом РУТ (МИИТ) и крупнейшей саморегулируемой организацией таксомоторной отрасли – Общественным советом по развитию такси.

Основная часть. Ожидаемый через год массовый выпуск на дороги России беспилотных автомобилей, наряду с ожидаемым вступлением в силу 1 сентября

2025 года разработанного к настоящему моменту проекту Закона о высокоавтоматизированных транспортных средствах (далее – ВАТС) – события, вызывающие ряд опасений, большинство которых взаимоувязывается с проблематикой обеспечения безопасности.

В утвержденной в 2020 году Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования [3], при перечислении перспективных сфер использования беспилотных и подключенных транспортных средств, а также получаемых от них данных заключено, что в ближайшей и среднесрочной перспективе ожидается активное внедрение в практику перевозок беспилотного такси, сопровождаемое расширением применения бизнес-моделей совместного использования транспортных средств в крупных мегаполисах (каршеринг, райдшеринг).

Примечателен факт, и это отмечается исследователями [5. С. 47], что законодательство большинства стран запрещает использование БТС на дорогах общего пользования, что наблюдается и в законодательстве России (нет разрешения на использование беспилотников на дорогах общего пользования). При этом появляются новые пилотные проекты. Команда Яндекса объявила, что скоро в Москве начнется тестирование сервиса беспилотного такси на живых пассажирах. Такси-беспилотники будут работать в окрестностях ряда станций метро.

Безопасность беспилотного такси мы также связываем, прежде всего, с его безаварийностью, с эксплуатацией в условиях безрисковости для пассажира, для пешехода, для всех участников дорожного движения. Вообще, нередко цифровые технологии связывают с новыми возможностями для обеспечения безопасности дорожного движения [7]. При этом справедливо отмечается, что, «несмотря на тестирование возможностей беспилотного автотранспорта для перевозки грузов, а также испытания тридцати пяти беспилотных автомобилей такси «Яндекса», в современных условиях говорить о массовом внедрении подобного транспорта как в российскую действительность, так и за рубежом пока преждевременно. Основная причина подобного положения – отсутствие необходимой законодательной основы, хотя и сами технологии недостаточны для внедрения в повсеместный процесс передвижения по дорогам общего пользования» [7. С. 52].

Анализ многих открытых для изучения статистических данных (представленных МВД, страховыми кампаниями, ГИБДД Москвы и др.) обнаруживает следующее: за последние пять лет очевидно ежегодное снижение числа ДТП с участием такси, однако аварийность с участием легковых такси всегда кратно (до 7 раз!) превышает аварийность с легковыми автомобилями. С учетом таких данных могут ли беспилотные такси повлиять положительно на такую динамику?

Профессор А. В. Вайпан усматривает «в беспилотном цифровом новшестве... проблемы, которые не решены надлежащим образом, прежде всего в части ответственности и обеспечения безопасности дорожного движения при эксплуатации технологии ВАТС. Например, нет ясности в том, кто будет нести уголовную ответственность в случае причинения тяжкого вреда жизни и здоровью людей при серьезных ДТП, когда транспортным средством полностью управляет искусственный интеллект. Необходимо четкое юридическое определение лица, управляю-

щего автомобилем с искусственным интеллектом, в контексте уголовного законодательства. К тому же следует учитывать, что действующая правовая система не рассматривает искусственный интеллект в качестве субъекта правоотношений» [6. С. 3–6].

Что же касается гражданско-правовой ответственности за вред, причиненный жизни, здоровью, имуществу «третьих лиц, среде», то ее, согласно проекту Закона о высокоавтоматизированных транспортных средствах (ВАТС), будет нести владелец ВАТС, если он не докажет, что вред возник вследствие «непреодолимой силы или умысла потерпевшего». Можно будет переложить ответственность и на производителя автомобиля, если будет доказано, что вред был причинен в связи «с конструктивными особенностями (недостатками) системы управления или ВАТС в целом». Если же авария произошла в связи с «неосуществлением диспетчерского контроля», то ответственность будет лежать на диспетчере (речь идет о сотруднике, который должен будет дистанционно мониторить состояние машины и при необходимости выключать автопилот). Если авария произошла из-за плохого техобслуживания, то ответственность ляжет на дилера.

Тем не менее паспорт федерального проекта «Искусственный интеллект» национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации» прямо определяет, что в качестве одного из показателей будет обеспечена поддержка внедрения ИИ в отраслевые компании, в том числе внедрение следующих юз-кейсов: беспилотные личные, грузовые автомобили, суда, локомотивы, такси и пр. [4].

С 2023 года Федеральная государственная информационная система легковых такси (прежде всего в целях информационного обеспечения создания и функционирования централизованной базы данных перевозчиков легковым такси, легковых такси и служб заказа легкового такси) в своей структуре содержит в том числе подсистему информационной безопасности, которая обеспечивает защиту информации в соответствии с законодательством Российской Федерации об информации, информационных технологиях и о защите информации, законодательством Российской Федерации в области персональных данных [1].

Что касается речного беспилотного такси (не будем фантазировать, насколько близко его появление в России и каковы будут отличия от Нидерландов и Финляндии), то для такого развития пока не созданы все условия. Высказываются мнения, что полностью отказаться от присутствия персонала на борту речных трамваев в Москве невозможно. В отличие от морских судов, которые уже достаточно долго большую часть маршрута проходят в автоматическом режиме, ориентируясь на данные спутниковых систем навигации, данные радиолокационных станций и инерциальных систем (однако при входе в порт или в условиях сложного фарватера судно всегда переходит в ручной режим), в условиях речной навигации, как и при движении в порту, гораздо больше факторов и потенциальных рисков, которые надо учитывать при управлении судном. Причем большинство из них связано с другими участниками движения, а не с условиями плавания.

Заключение. Отметим, что проблема обеспечения безопасности беспилотного такси с учетом наращивания темпов развития этого транспорта будет только набирать свою актуальность.

Список литературы

1. Об утверждении Положения о федеральной государственной информационной системе легковых такси: Постановление Правительства РФ от 24 июля 2023 г. № 1201 // СПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_453360 (дата обращения: 08.09.2024).
2. Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 3 ноября 2023 г. № 3097-р // СПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_196819 (дата обращения: 05.09.2024).
3. Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования: Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р // СПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_348679 (дата обращения: 05.09.2024).
4. Паспорт федерального проекта «Искусственный интеллект» национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации» (приложение № 3 к протоколу президиума Правительственной комиссии по цифровому развитию, использованию информационных технологий для улучшения качества жизни и условий ведения предпринимательской деятельности от 27.08.2020 № 17) // СПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_398627 (дата обращения: 30.08.2024).
5. Благодир А. Л., Михеева И. Е. Лизинг беспилотных транспортных средств: правовое регулирование и практика // Право и экономика. – 2022. – № 12. – С. 47–55.
6. Вайпан В. А. Правовое обеспечение цифровой трансформации транспортного комплекса России // Транспортное право. – 2022. – № 3. – С. 3 - 7.
7. Калюжный Ю. Н. Цифровые технологии как новые возможности обеспечения безопасности дорожного движения // Административное право и процесс. 2021. – № 11. – С. 52–54.
8. Ответят ли роботы за ДТП // Коммерсант. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6493016> (дата обращения: 30.08.2024).
9. Бажина М. А. Интеллектуальные транспортные системы – основа de lege ferenda транспортной системы Российской Федерации // Journal of Digital Technologies and Law. – 2023. – № 1(3). – С. 630–649. – EDN: vbowtb. DOI: <https://doi.org/10.21202/jdtl.2023.27>