

УДК 621.316

НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ПРОМЫШЛЕННОМ КОМПЛЕКСЕ

Е.В. Коршунова, ст. гр. ИТб-201, КузГТУ
А.П. Семенов, ст. гр. ГЭс-201, КузГТУ
г. Кемерово

В настоящее время активно развиваются технологии беспилотных транспортных средств, это, в свою очередь, дает возможности для развития инфраструктуры. Использование беспилотных транспортных средств в промышленном комплексе позволит повысить производительность, снизить трудовые затраты, увеличить безопасность и многое другое. Однако, наряду с этим, возникают вопросы нормативно-правового регулирования использования беспилотных транспортных средств. В рамках данной статьи будет рассмотрено текущее нормативно-правовое регулирование данного вопроса, а также практическая реализация законодательных инициатив.

Распоряжением Правительства РФ от 01.10.2021 был утвержден Единый план по достижению национальных целей развития Российской Федерации на период до 2024 года и на плановый период до 2030 года. Одной из задач, на которую делается особый акцент, является развитие инфраструктуры, в частности, внедрение беспилотных технологий в грузовых перевозках [4].

Этим же распоряжением был введен федеральный проект «Беспилотные логистические коридоры». Его суть заключается в организации движения беспилотных и высокоавтоматизированных транспортных средств на автомобильной дороге общего пользования федерального значения М-11 «Нева».

Статьей 13 ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» вводится такое понятие, как «Экспериментальный правовой режим» (далее – ЭПР) [1]. Его суть состоит в том, что в отношении определенной группы лиц или на определенной территории на определенный период времени применяется специальное регулирование, в частности, полный или частичный отказ от применения такими лицами обязательных требований либо отказ от осуществления разрешительной деятельности [5].

Постановление Правительства РФ от 29 декабря 2022 г. N 2495 вводит такой правовой режим на срок три года в 38 субъектах РФ, в частности и на территории Кемеровской области – Кузбасса. В рамках него возможна эксплуатация высокоавтоматизированных транспортных средств (далее ВАТС) [3].

Данным Постановлением ВАТС подразделяются на две категории по степени их автоматизации: так, к первой категории относятся транспортные средства, в салоне которых при осуществлении движения находится водитель-испытатель, тогда как в ВАТС второй категории водитель отсутствует, маршрутизация и диспетчеризация осуществляется удаленно оператором.

Помимо этого, для каждого транспортного средства должна быть прописана среда его штатной эксплуатации, то есть конкретные условия работы автоматизированной системы управления. Это относится к требованиям безопасности, соблюдение которых является обязательным. В случае выхода за пределы штатной ситуации, в зависимости от категории ВАТС, управление должен взять на себя водитель-испытатель (1 категория), либо транспортное средство должно остановиться (2 категория).

Именно от условий работы автоматизированной системы управления зависят допустимые зоны эксплуатации в каждом субъекте РФ. Однако, опять имеет место разграничение по категориям. Так, если для ВАТС 1 категории подобные зоны выбираются по согласованию с органами власти субъекта владельцем беспилотника, то для ВАТС 2 категории к зоне эксплуатации выдвигаются более строгие требования, эти зоны будут выбираться органами субъекта по согласованию с МВД и ФСО.

На данный момент в правовом поле беспилотных транспортных средств особое внимание уделяется вопросам безопасности, что влечет предъявление высоких требований к автоматизированной системе управления.

В частности, она должна: обеспечивать соблюдение ПДД, с помощью технического зрения контролировать дорожно-транспортную обстановку, взаимодействовать с другими участниками дорожного движения безопасно и предсказуемо, безопасно реагировать на ошибки, которые допускают другие участники движения, осуществлять диагностику неисправностей системы управления, как уже было сказано выше, действовать только в пределах установленной среды штатной эксплуатации, в случае сбоя в работе ВАТС или системы управления создавать условия безопасной остановки ВАТС в соответствии с ПДД, в случае сбоя в работе ВАТС или системы управления обеспечивать минимальный уровень риска.

Помимо этого, требования предъявляются и к водителю-испытателю с оператором. Разумеется, они должны иметь водительское удостоверение, категория которого соответствует ВАТС, стаж управления транспортным средством не менее трех лет, должны отсутствовать медицинские противопоказания, а также, за последние три года должны отсутствовать приводы к административной ответственности по статьям, которые подразумевают лишение водительских прав. Кроме вышеперечисленного, владелец ВАТС должен составить, а водитель-испытатель / оператор должны пройти специальное обучение.

В процессе движения ВАТС оператор-водитель считается водителем транспортного средства в соответствии с ПДД, оператор же несет ответственность в соответствии с ПДД лишь в том случае, если ПДД произошло в следствие недостатков маршрутизации и/ или диспетчеризации.

Для того, чтобы стать субъектом экспериментального правового режима, во-первых, необходимо застраховать каждое ВАТС на сумму 10 млн. рублей, во-вторых, требуется подать заявку и декларации о безопасности ВАТС в аккредитованную испытательную лабораторию. Далее, данная лаборатория выдает заключение, в котором говорится о соответствии высокоавтоматизированного транспортного средства требованиям, закрепленных в техническом регламенте таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» и постановление об экспериментальном правовом режиме.

После этого МВД, на основание полученного заключения, производит регистрацию высокоавтоматизированного транспортного средства в целях участия в ЭПР.

Однако, регистрация ВАТС в целях участия в ЭПР не означает, что транспортное средство сразу будет пущено в эксплуатацию. Так, для ВАТС 2 категории этот процесс разделен на три этапа:

- на первом этапе контроль за ВАТС осуществляют оператор и работник (на одного оператора должно приходиться одно транспортное средство, на одного водителя - до трех);
- на втором этапе контроль осуществляется только оператором (также, как и на первом этапе на одно транспортное средство должен приходиться один оператор);
- и, наконец, на третьем этапе контроль за ВАТС осуществляется оператором, при этом на одного оператора может приходиться более одного транспортного средства.

Для того, чтобы перейти с первого этапа на второй, а со второго на третий, необходим пробег ВАТС не менее 3 тыс. км, при этом должны отсутствовать ДТП по вине беспилотного транспортного средства.

Также, если речь идет о коммерческой перевозке грузов или перевозке пассажиров, вне зависимости от категории ВАТС, то допуск возможен лишь после тестовой эксплуатации: в первом случае срок составляет два месяца, во втором шесть.

Согласно выписке из реестра экспериментальных правовых режимов в сфере цифровых инноваций по состоянию на 27.02.2024г. имеется следующее направление разработки, апробации и внедрения цифровых инноваций: Проектирование, производство и эксплуатация транспортных средств, в том числе ВАТС и беспилотных воздушных судов, аттестация их операторов, предоставление транспортных и логистических услуг и организация транспортного обслуживания.

По этому направлению было установлено три правовых режима, различающихся по их целям и территории установления ЭПР. Так, первая цифровая инновация заключается в осуществлении эксплуатации ВАТС двух категорий, вторая в осуществлении коммерческой перевозке грузов по дороге общего пользования М-11 «Нева» посредством ВАТС – беспилотных грузовиков и третья в осуществлении предоставления транспортных услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа с использованием ВАТС двух категорий [6].

Проводимые эксперименты позволяют коммерческое использование технологии ВАТС в условиях естественной транспортной среды, а также дают возможность сформулировать правовое регулирование их использования, которое может быть в будущем положено в основу изменений действующего законодательства.

Ниже приведены успешные примеры реализации ЭПР.

В мае 2023 года самоуправляемые грузовики «Камаз» вышли в рейсы на Восточно-Мессояхском месторождении, расположенном на Гыданском полуострове Ямalo-Ненецкого автономного округа. В рамках данного проекта была создана необходимая инфраструктура, совместно с разработчиками тестировались и дорабатывались беспилотные системы и сам транспорт, формировалась нормативно-правовая база и проводилось обучение сотрудников.

Также, в 2023 году «Сберавтотех» совместно с «Globaltruck» запустили коммерческие беспилотные грузоперевозки. Беспилотные магистральные седельные тягачи «Сберавтотеха» будут перевозить грузы компании «Globaltruck» в пределах трассы М-11 "Нева".

По состоянию на февраль 2024 года на трассе Москва - Санкт-Петербург в беспилотных грузоперевозках участвуют девять машин: шесть от «КамАЗа» и три от «Сберавтотеха». К концу 2024 года планируется увеличение этого числа в пять раз. Так, к сентябрю планируется выпуск 12 беспилотных грузовиков КамАЗ.

НПО «Старлайн», также использующая ЭПР осуществляет перевозки грузов между Москвой и Санкт-Петербургом еженедельно. Их грузовик представляет собой ВАТС 2 категории.

Таким образом, законодательство в сфере беспилотных транспортных средств сейчас находится на стадии разработки. Введенный экспериментально правовой режим позволяет производителям ВАТС апробировать свои технологии в условиях, приближенных к реальным, с должной степенью безопасности. Со стороны же органов власти, ЭПР позволит внедрять новые технологии в экономический сектор, в частности, развивать промышленный комплекс страны. На базе получаемого опыта постоянно редактируется проект закона о высокоматематизированных транспортных средствах, который бы на постоянной основе мог регулировать правовые отношения в данной области [2].

Учитывая, что принятие данного законопроекта повлечет за собой изменения и в иных правовых актах: от ПДД до уголовного кодекса, очень важно иметь практическое представление о предмете разрабатываемого закона.

Список литературы:

1. Федеральный закон от 31.07.2020 N 258-ФЗ (ред. от 02.07.2021) "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации"
2. Постановление Правительства РФ от 09.03.2022 N 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"
3. Постановление Правительства РФ от 29.12.2022 N 2495 (ред. от 28.04.2023) "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";
4. "Единый план по достижению национальных целей развития Российской Федерации на период до 2024 года и на плановый период до 2030 года" (утв. распоряжением Правительства РФ от 01.10.2021 N 2765-р) (с изм. от 24.12.2021)
5. Громова Е.А. Экспериментальные режимы создания цифровых инноваций и проблемы обеспечения добросовестной конкуренции // Журнал российского права. 2022. N 10. С. 41 - 51.
6. Минэкономразвития РФ. "Реестр экспериментальных правовых режимов в сфере цифровых инноваций". Режим доступа: <https://www.economy.gov.ru>

Информация об авторах:

Коршунова Елизавета Вячеславовна, студент группы ИТб-201, техник научного центра «Цифровые технологии», КузГТУ, 650000, г. Кемерово, ул. Весенняя, д. 28, korshunovaev@kuzstu.ru

Семенов Алексей Павлович, студент группы ГЭс-201, техник научного центра «Цифровые технологии», КузГТУ, 650000, г. Кемерово, ул. Весенняя, д. 28, semenovap@kuzstu.ru