

ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРИМЕНЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

М. А. Бажина, mashsol@mail.ru

Уральский государственный юридический университет
имени В. Ф. Яковлева, г. Екатеринбург, Россия

Аннотация. Статья посвящена проблемам правового регулирования применения инновационных технологий в транспортно-логистической деятельности. Мощный скачок в технических разработках, их активное внедрение в практике обнаружили существующие пробелы в правовом регулировании транспортной деятельности. Активный нормотворческий процесс в этой сфере не в полной мере соответствует требованиям современного рынка транспортных услуг. В связи с этим возникают определенные проблемы правового регулирования. Автор указывает на отсутствие единства в правовом регулировании на национальном и международном уровнях.

Ключевые слова: инновационные технологии, транспортно-логистическая деятельность, транспортное право, транспортное средство, интеллектуальные транспортные системы.

Для цитирования: Бажина М. А. Проблемы правового регулирования применения инновационных технологий в транспортно-логистической деятельности // Вестник ЮУрГУ. Серия «Право». 2023. Т. 23. № 3. С. 41–45. DOI: 10.14529/law230307

Original article
DOI: 10.14529/law230307

PROBLEMS OF LEGAL REGULATION OF THE APPLICATION OF INNOVATIVE TECHNOLOGIES IN TRANSPORT AND LOGISTICS ACTIVITIES

M. A. Bazhina, mashsol@mail.ru

Ural State Law University named after V. F. Yakovlev,
Ekaterinburg, Russia

Abstract. The article is devoted to the problems of legal regulation of the use of innovative technologies in transport and logistics activities. A powerful leap in technical developments, their active implementation in practice revealed the existing gaps in the legal regulation of transport activities. An active rule-making process in this area does not fully meet the requirements of the modern transport services market. In this regard, certain problems of legal regulation arise. The author points to the lack of unity in legal regulation at the national and international levels.

Keywords: innovative technologies, transport and logistics activities, transport law, vehicle, intelligent transport systems.

For citation: Bazhina M. A. Problems of legal regulation of the application of innovative technologies in transport and logistics activities. *Bulletin of the South Ural State University. Series "Law"*. 2023, vol. 23, no. 3, pp. 41–45. (in Russ.) DOI: 10.14529/law230307.

Инновационные технологии (искусственный интеллект, интернет вещей, облачные и туманные вычисления, робототехника, обработка больших объемов данных (п. 36 Стратегии развития информационного общества в

Российской Федерации, утв. Указом Президента РФ от 9 мая 2017 г. № 203)), не так давно заявившие о себе во всем мире, уже прочно вошли в нашу жизнь и продолжают завоевывать право на всеобщее применение. Это ут-

верждение верно для всех сфер жизнедеятельности человека и общества в целом, в том числе и для транспортно-логистической деятельности, где значимость применения инновационных технологий особенно велика [9]. С их помощью разрешаются стоящие перед транспортной отраслью вызовы, связанные с необходимостью разгрузки транспортных путей, координации логистических цепочек, увеличения скорости доставки грузов и прозрачности перевозочного процесса, создания «бесшовного» транспортного коридора для движения грузов и пассажиров (неразвитость мультимодальных транспортировок), снижения вредного воздействия выхлопных газов на окружающую среду. Иными словами, современные потребности транспортной отрасли экономики свидетельствуют о необходимости формирования транспортной системы как целостной структуры, обеспечивающей одновременно транспортную доступность, мобильность, прозрачность, безопасность оказания транспортных услуг. Создание такой системы требует формирования правовой основы. При этом в процессе трансформации транспортного законодательства следует учитывать определенные особенности. Рассмотрим их более подробно.

1. Единое правовое регулирование обеспечивает создание и функционирование транспортной системы как целостной структуры. Единство правового регулирования должно рассматриваться как на национальном, так и на международном уровнях. В настоящее время в условиях цифровизации на национальном уровне продолжает развиваться заложенный еще в советский период времени подход формирования правового регулирования по видам транспорта [2, с. 44]. Такая тенденция сохраняется, что подтверждается принятием ряда нормативных правовых актов. В авиационной отрасли принята Комплексная программа развития, утвержденная Распоряжением Правительства РФ от 25 июня 2022 г. № 1693-р. В сфере морской деятельности Указом Президента РФ от 31 июля 2022 г. № 512 утверждена Морская доктрина РФ.

В железнодорожной отрасли с сентября 2023 года вступят в силу изменения по перевозке пассажиров, багажа, грузобагажа с использованием автоматизированных систем (Правила перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа, утвержденные Приказом Минтран-

са России от 5 сентября 2022 г. № 70720). При этом наиболее передовой, с точки зрения легальной регламентации, является сфера автомобильных перевозок. Это обусловлено тем, что на основе проведенной в г. Женеве 25–29 марта 2019 г. 78-й сессии Глобального форума по безопасности дорожного движения была принята резолюция Глобального форума по безопасности дорожного движения, согласно которой в дорожное движение внедряются высоко- и полностью автоматизированные транспортные средства. Данный документ стал основой для дальнейшего развития правового регулирования применения автоматизированных транспортных средств в различных странах. Приведем несколько примеров. Так, в России была принята Концепция обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования, утвержденная Распоряжением Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р (далее – Концепция обеспечения безопасности дорожного движения). Кроме того, Постановлением Правительства РФ от 21 декабря 2020 г. № 2200 были утверждены новые Правила перевозки грузов автомобильным транспортом, а также внесены изменения в Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». Внесенные изменения связаны с введением электронного документооборота при перевозке грузов на автомобильном транспорте. Тем самым разрозненность правового регулирования продолжает иметь место быть. Однако соответствие процессам ускорения товародвижения, сокращения транспортных расходов подразумевает разработку единого правового регулирования, способствующего развитию бесшовных перевозок.

На международном уровне тоже требуется разработка унифицированных правовых норм. Такая задача обусловлена тем, что немаловажную роль в реализации всех сфер деятельности, в том числе и внешней торговли, играют транспортные операции (например, перевозка), которые и обеспечивают международный товарообмен. Учитывая то, что в некоторых государствах порой остается «в тени такой компонент присутствия международных договоров в правовой системе, как их совместное применение с законами и иными

нормативными актами» [7, с. 203], обращение к международному аспекту представляется крайне актуальным.

Кроме того, развитие цифровых технологий порождает большое количество межнациональных вопросов, связанных с обеспечением кибербезопасности. Так, информационно-коммуникационные технологии как бы размывают существующие территориальные границы между государствами, и возникает угроза цифровой безопасности государства [6, с. 49]. Решение указанных проблем на замкнутом национальном уровне не может быть эффективным. Требуется межгосударственный подход к разработке правового регулирования применения инновационных технологий.

В качестве примера можно привести обсуждение разработки правового регулирования интеллектуальных транспортных систем. В настоящее время Европейская экономическая комиссия ООН в декабре 2020 года разработала Дорожную карту ЕЭК ООН по интеллектуальным транспортным системам на 2021–2025 годы (далее – Дорожная карта ООН по интеллектуальным транспортным системам). В положениях этой Дорожной карты указывается на предложение сделать этот документ базовым. Иными словами, государствам при разработке национального правового регулирования предлагается использовать положения, принятые в этом документе. Важность единообразного подхода в данном вопросе не является надуманной и декларативной. Связано это со значением интеллектуальных транспортных систем для развития транспортной отрасли в целом. Именно интеллектуальные транспортные системы рассматриваются в качестве некоего потенциала, так как они способны обеспечивать осуществление контроля и принятие управленческих решений на транспорте путем сбора, обработки и анализа данных из всех источников информации. Однако в настоящее время даже на понятийном уровне между государствами нет единства: в каждой национальной системе разрабатывается свой подход к определению понятия «интеллектуальные транспортные системы». В России тоже приняты свои акты, детерминирующие сущностное наполнение понятия «интеллектуальные транспортные системы». В ГОСТ Р 56829-2015 «Национальный стандарт Российской Федерации. Интеллектуальные транспортные системы. Термины

и определения», утвержденном Приказом Росстандарта от 10 декабря 2015 г. № 2150-ст, интеллектуальные транспортные системы понимаются как система управления, интегрирующая современные информационные и телематические технологии и предназначенная для автоматизированного поиска и принятия к реализации максимально эффективных сценариев управления транспортно-дорожным комплексом региона, конкретным транспортным средством или группой транспортных средств с целью обеспечения заданной мобильности населения, максимизации показателей использования дорожной сети, повышения безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для водителей и пользователей транспорта.

Для сравнения в Дорожной карте ООН по интеллектуальным транспортным системам под интеллектуальными транспортными системами понимается система внутреннего транспорта, к которым в целях мобильности применяются информационно-коммуникационные технологии.

При конструировании данных дефиниций использовались различные подходы. Именно поэтому в Российской Федерации интеллектуальные транспортные системы – это система управления транспортно-дорожным комплексом. Следуя указанной выше тенденции, правовое регулирование интеллектуальных транспортных систем выстраивается обособлено по видам транспорта, то есть пока преимущественно в отношении автомобильного транспорта. В Дорожной карте ООН по интеллектуальным транспортным системам заложен более широкий подход, он охватывает все виды транспорта, что видится более правильным и целесообразным в современных условиях.

2. *Единство транспортной системы может обеспечиваться в том числе и при разработке единого правового регулирования, учитывающего наличие взаимосвязей между всеми элементами транспортной деятельности.* В настоящее время такая взаимосвязь не нашла своего отражения на легальном уровне. В силу этого правовая регламентация элементов интеллектуальной транспортной системы существует как бы изолированно. Так, ведется работа над созданием правового регулирования применения высокоавтоматизированных и полностью автоматизированных транспортных средств. Распоряжением Правительства

РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р утверждена Концепция обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования. Названный акт определяет отправные моменты по обеспечению безопасности дорожного движения с участием высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств (например, рассматриваются терминологический аспект [4] данного вопроса, пути интеграции такого рода транспортных средств и т.д.). Кроме того, на законодательном уровне устанавливаются экспериментальные правовые режимы по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств (Постановление Правительства РФ от 9 марта 2022 г. № 309, Постановление Правительства РФ от 17 октября 2022 г. № 1849, Постановление Правительства РФ от 29 декабря 2022 г. № 2495). При этом правовое регулирование ограничивается только применением таких автоматизированных транспортных средств без учета иных элементов.

Еще одним ярким примером является документальное оформление транспортных услуг [5], где не учитывается история происхождения самого транспортного средства, его принадлежность. На практике это приводит к тому, что одной из причин утраты груза является его исчезновение вместе с самим транспортным средством. Ситуация усугубляется еще и тем, что наряду с перевозчиком по договору существует и фактический перевозчик (*actual carrier*), который в ряде случаев является просто водителем, не зарегистрированным в качестве субъекта предпринимательской деятельности [1]. При этом не учитываются опыт привлекаемого перевозчика, его профессиональные качества. В этом плане интересным представляется английский правовой опыт, где привлечение фактического перевозчика также допускается и имеет определенное наименование: «*sub-contracting*». Однако в ряде случаев может быть предусмотрен прямой запрет на заключение такого рода договора. Это обуславливается наличием у пере-

возчика каких-либо деловых качеств, знаний, умений, необходимых для перевозки конкретного груза, чаще всего особо ценного [8].

Тем самым в действующем законодательстве разные стороны одного и того же процесса рассматриваются обособленно с правовой стороны: составление транспортной накладной является обязанностью грузоотправителя (ч. 4 ст. 8 УАТ РФ, ст. 25 УЖТ РФ), а предоставление транспортного средства – обязанностью перевозчика. Однако при комплексном подходе к процессу перевозки становится очевидно, что прозрачность перевозочного процесса может быть обеспечена только тогда, когда устанавливается взаимосвязь между отдельными элементами. Именно поэтому в ПНСТ 635-2022. ПНС. ИТС. Коммерческие перевозки. Контроль автомобильных перевозок в цепочке поставок. Часть 1. Архитектура и определения данных», утвержденном Приказом Росстандарта от 1 февраля 2022 г. № 10-пнст, указывается на необходимость выстраивания распределительной цепочки таким образом, чтобы она была по возможности прозрачной и подконтрольной.

Приведенный перечень примеров можно продолжить далее. Однако важно подчеркнуть, что в условиях цифровизации разрозненность элементов транспортной системы становится еще более очевидной. Именно поэтому при разработке правового регулирования использование системного подхода представляется очень важным. Он позволяет раскрыть сущностное содержание сложных объектов, показать многообразие связей между элементами, их составляющими, входящими в транспортную систему.

Таким образом, цифровизация в транспортной отрасли является необходимым явлением, позволяющим разрешить многочисленные вызовы в этой сфере. Однако залогом успеха в применении инновационных технологий в транспортно-логистической деятельности является в том числе логически выстроенное правовое регулирование, позволяющее учитывать системные связи всех элементов, составляющих транспортную систему.

Список источников

1. Бажина М. А. Исполнение договора перевозки с привлечением третьих лиц // *Предпринимательское право*. 2022. № 1. С. 34–40.
2. Бажина М. А. К вопросу о систематизации транспортного законодательства РФ // *Транспортное право и безопасность*. 2021. № 2 (38). С. 42–52.

3. Барталанфи Л. Фон. Истрия и статус общей теории систем // Системные исследования: ежегодник. М.: Наука, 1973. С. 20–37.
4. Землин А. И. Проблемные вопросы правового регулирования отношений, связанных с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств // Журнал российского права. 2022. № 12. С. 13–20.
5. Карпеев О. В., Котов А. В. Электронное оформление перевозок грузов автомобильным транспортом // Транспортное право. 2021. № 2. С. 19–21.
6. Кутюр С., Тоупин С. Что означает «суверенитет» в цифровом мире? // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. 2020. Т. 15. № 4. С. 48–69.
7. Международное право: учебник / отв. ред. Г. В. Игнатьенко, О. И. Тиунов. М.: Норма; Инфра-М, 2018. 752 с.
8. Garnham, Harris & Elton v. Alfred Ellis (Transport) [1967] 2 All E, R, 940.
9. Lakshmi Shankar Iyer. AI Enabled applications towards intelligent transportation // Transportation Engineering. 2021. № 5.

References

1. Bazhina M. A. [Execution of the contract of carriage with the involvement of third parties]. *Predprinimatel'skoe pravo [Business law]*, 2022, no. 1, pp. 34–40. (in Russ.)
2. Bazhina M. A. [On the issue of systematization of transport legislation of the Russian Federation]. *Transportnoe pravo i bezopasnost' [Transport law and security]*, 2021, no. 2 (38), pp. 42–52. (in Russ.)
3. Bartalanfi L. [History and status of the general theory of systems]. *Sistem-nye issledovaniya: ezhegodnik [System Research: Yearbook]*, Moscow, 1973, pp. 20–37. (in Russ.)
4. Zemlin A. I. [Problematic issues of legal regulation of relations related to the use of highly automated vehicles]. *Zhurnal rossiyskogo prava [Journal of Russian Law]*, 2022, no. 12, pp. 13–20. (in Russ.)
5. Karpeev O. V., Kotov A. V. [Electronic registration of cargo transportation by road]. *Transportnoe pravo [Transport law]*, 2021, no. 2, pp. 19–21. (in Russ.)
6. Kutyur S., Toupin S. [What does "sovereignty" mean in the digital world?]. *Vestnik mezhdunarodnykh organizatsiy: obrazovanie, nauka, novaya ekonomika [Bulletin of International Organizations: Education, Science, New Economy]*, 2020, Vol. 15, no. 4, pp. 48–69. (in Russ.)
7. Ignatenko G. V., Tiunov O. I. *Mezhdunarodnoe pravo [International law]*. Moscow, 2018, 752 p.

Информация об авторе

Бажина Мария Анатольевна, доктор юридических наук, доцент, доцент кафедры предпринимательского права, Уральский государственный юридический университет имени В. Ф. Яковлева, г. Екатеринбург, Россия.

Information about the author

Maria A. Bazhina, Doctor of Sciences (Law), Professor of the Department of Business Law Department, Ural State Law University named after V. F. Yakovlev, Ekaterinburg, Russia.

Поступила в редакцию 28 мая 2023 г.

Received May 28, 2023.