



С.С. Каржаубаев

*Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан,
г. Астана, Республика Казахстан*

К ВОПРОСУ О ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ АВТОНОМНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В КАЗАХСТАНЕ

Аннотация. В последнее время стало актуальным применение беспилотных аппаратов. У большинства людей понятие беспилотник вызывает ассоциацию как беспилотный летательный аппарат. Такая ассоциация объясняется тем, что применение БПЛА наиболее востребовано по сравнению с беспилотниками, применяемыми на дорогах общего пользования и на воде.

Существующая правовая база не «поспевает» за техническими новшествами. Многие вопросы эксплуатации беспилотных аппаратов еще нормативно не урегулированы. Одним из проблем правового регулирования беспилотных аппаратов является определение его понятия. Понятие беспилотного летательного аппарата дано в национальном законодательстве, но не урегулировано понятие автономного транспортного средства. В статье на основе мирового опыта дана попытка отрегулировать понятие беспилотных аппаратов, используемых на дорогах общего пользования.

Важным при использовании беспилотных аппаратов является решение вопроса привлечения к ответственности лиц, управляющих беспилотным аппаратом. В статье рассмотрены вопросы правового регулирования, вопросы ответственности операторов либо собственников беспилотных транспортных аппаратов. Автором предлагаются правовые нормы, позволяющие урегулировать вопрос привлечения к ответственности за нарушение правил дорожного движения.

Ключевые слова: беспилотный летательный аппарат (БПЛА); автономное транспортное средство; дороги общего пользования; воздушное пространство; эксплуатация; ответственность; судно; водитель; оператор.

С.С. Қаржаубаев

*Қазақстан Республикасы Заңнама және құқықтық ақпарат институты,
Астана қ., Қазақстан Республикасы*

ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ АВТОНОМДЫ КӨЛІК ҚҰРАЛДАРЫН ҚҰҚЫҚТЫҚ РЕТТЕУ ТУРАЛЫ МӘСЕЛЕГЕ

Аннотация. Соңғы кездері пилотсыз аппараттарды қолдану өзекті мәселеге айналды. Көптеген адамдар үшін дрон ұғымы ұшқышсыз ұшу аппараты ретінде ассоциацияны тудырады. Бұл қауымдастық жалпыға ортақ пайдаланылатын жолдарда және суда қолданылатын дрондармен салыстырғанда ұшқышсыз ұшақтарды қолдану ең сұранысқа ие екендігімен түсіндіріледі.

Қолданыстағы құқықтық база техникалық жаңалықтарға «ілесе алмайды». Пилотсыз аппараттарды пайдаланудың көптеген мәселелері әлі реттелмеген. Пилотсыз аппараттарды құқықтық реттеу проблемаларының бірі оның тұжырымдамасын анықтау болып табылады. Ұшқышсыз ұшу аппараты ұғымы ұлттық заңнамада берілген, бірақ автономды көлік ұғымы реттелмеген. Мақалада әлемдік тәжірибеге сүйене отырып, жалпыға ортақ пайдаланылатын жолдарда қолданылатын пилотсыз аппараттар ұғымын реттеуге әрекет жасалды.

Пилотсыз аппараттарды пайдалану кезінде пилотсыз аппаратты басқаратын адамдарды жауапқа тарту мәселесін шешу маңызды болып табылады. Мақалада құқықтық реттеу мәселелері, операторлардың немесе пилотсыз көлік құралдары иелерінің жауапкершілігі мәселелері қарастырылады. Автор жол қозғалысы ережелерін бұзғаны үшін жауапкершілікке тарту мәселесін реттеуге мүмкіндік беретін құқықтық нормаларды ұсынады.

Түйінді сөздер: пилотсыз ұшу аппараты (ПҰА); автономды көлік құралы; жалпыға ортақ пайдаланылатын жолдар; әуе кеңістігі; пайдалану; жауапкершілік; кеме; жүргізуші; оператор.



S.S. Karzhaubayev
*Institute of Legislation and Legal Information of the Republic of Kazakhstan,
Astana c., the Republic of Kazakhstan*

ON THE ISSUE OF LEGAL REGULATION OF AUTONOMOUS VEHICLES IN KAZAKHSTAN

Abstract. Recently, the use of unmanned aerial vehicles has become relevant. For most people, the concept of a drone evokes an association as an unmanned aerial vehicle. This association is explained by the fact that the use of UAVs is most in demand compared to drones used on public roads and on water.

The existing legal framework does not «keep pace» with technical innovations. Many issues of the operation of unmanned vehicles have not yet been regulated. One of the problems of legal regulation of unmanned vehicles is the definition of its concept. The concept of an unmanned aerial vehicle is given in national legislation, but the concept of an autonomous vehicle is not regulated. The article, based on world experience, attempts to regulate the concept of unmanned vehicles used on public roads.

It is important when using unmanned vehicles to resolve the issue of bringing to justice the persons operating the unmanned vehicle. The article discusses the issues of legal regulation of the liability of operators or owners of unmanned vehicles. The author proposes legal norms that allow to resolve the issue of bringing to justice for violation of traffic rules.

Keywords: unmanned aerial vehicle (UAV); autonomous vehicle; public roads; airspace; operation; responsibility; vessel; driver; operator.

DOI: 10.52425/25187252_2024_34_46

Введение. В Казахстане набирает обороты применение беспилотных аппаратов. Такие аппараты применяются как в служебных, так и в личных целях. При упоминании беспилотник у многих это вызывает ассоциацию с беспилотным летательным аппаратом. На самом деле, среда применения беспилотников не ограничивается только воздушным пространством, существуют беспилотники которые применяются на дорогах общего пользования и на воде. Для урегулирования применения беспилотных аппаратов в Казахстане создана правовая база. Однако, многие вопросы эксплуатации «беспилотников» еще нормативно не урегулированы. Не отрегулировано понятие беспилотных аппаратов, используемых на дорогах общего пользования. Требуется правового регулирования вопросы ответственности операторов либо собственников беспилотных транспортных аппаратов. Причем, эти вопросы до сих пор остаются спорными и требуют всестороннего обсуждения. В качестве наглядного примера можно представить ситуацию, когда требуется привлечение к ответственности беспилотного транспортного средства,

который управляется дистанционно либо искусственным интеллектом. Подобные жизненные казусы нуждаются в исследовании и решении.

Научное исследование построено на необходимости найти решение сложившихся правовых проблем, включающее в себя понятие беспилотного аппарата, а также вопросы ответственности, связанные с их эксплуатацией. В последнее время эта проблема становится наиболее востребованной в научно-правовой сфере. Большинство ученых, таких как Д.А. Полетыкин, Д.Д. Мотасова, А.И. Березкова, И.П. Павленко, А.С. Фомичева и другие, исследуют правовое регулирование использования беспилотных аппаратов по законодательству Российской Федерации. Другие ученые, таких как Е.Н. Бегалиев, М.Х. Мусаева, М.Х. Калел, Д.С. Ергалиев, Б.У. Сулейменов, С.И. Танирбергенов, Г.З. Мажитова, С.В. Пашков, С.В. Крыцкий исследуют проблемы применения БПЛА в Казахстане, не касаясь проблем беспилотных транспортных средств.

Все это не может научно урегулировать вопрос комплексного подхода в вопросе



научно правового регулирования всех видов беспилотных аппаратов. Исследуя один из вопросов эксплуатации «беспилотников» нельзя решить системные проблемы, связанные с определением их понятия, а также взвешенного подхода в решении ответственности.

Материалы и методы. Объектом исследования выступают правоотношения в сфере применения беспилотных аппаратов, а именно его понятие и ответственность при незаконной эксплуатации и совершении правонарушения. Одним из основных методов теоретического исследования является метод анализа, позволяющий дать оценку всем имеющимся нормам, регулирующие схожие отношения. Важным направлением метода анализа представлен метод сравнительного правоведения, позволяющего сопоставить нормы международного и национального законодательства. Например, очень важно при формировании понятия исследовать и сравнить понятия в зарубежном праве, выделить наиболее приемлемые принципы и понятия. Кроме того, важно исследовать зарубежное законодательство для выработки критериев привлечения к ответственности лиц, эксплуатирующих беспилотные аппараты.

Результаты, обсуждение. Правовое регулирование беспилотных летательных аппаратов (далее – БПЛА) по отношению к другим видам беспилотных аппаратов, наиболее урегулировано. Принят и действует Закон Республики Казахстан (далее – РК) «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан

и деятельности авиации» от 15 июля 2010 года № 339-IV (далее – Закон об использовании воздушного пространства)¹, а также Правила использования воздушного пространства РК, утвержденные Постановлением Правительства РК от 12 мая 2011 года № 506 «Об утверждении Правил использования воздушного пространства Республики Казахстан и внесении изменения в постановление Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2010 года № 1525 и о признании утратившими силу некоторых решений Правительства Республики Казахстан» (далее – Правила использования воздушного пространства)².

Следует отметить достаточно удачное определение БПЛА в указанных актах, которое соответствует международным стандартам. Определение БПЛА в национальном законодательстве не противоречит сложившимся в международном праве определениям. В мировой практике выделяются два мнения относительно определения БПЛА. Первое мнение определяет БПЛА как судно. Официальное определение БПЛА дано в статье 8 Конвенции о Международной гражданской авиации как воздушное судно, выполняющего полеты без пилота, либо управляемого дистанционно, либо полностью автономно³. Подобное определение присуще российскому законодательству⁴.

Понятие БПЛА как аппарата присуще странам ЕС и Канады. Согласно Регламенту 2019/947, БПЛА определен как аппарат, без пилота на борту⁵. Канадские авиационные правила также определяют БПЛА как

¹ Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации: закон Республики Казахстан от 15 июля 2010 г. № 339-IV [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z100000339_ (дата обращения: 02.10.2024).

² Об утверждении Правил использования воздушного пространства Республики Казахстан и внесении изменения в постановление Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2010 года № 1525 и о признании утратившими силу некоторых решений Правительства Республики Казахстан: постановлением Правительства РК от 12 мая 2011 г. № 506 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1100000506> (дата обращения: 02.10.2024).

³ Глобальная эксплуатационная концепция ОрВД. – Международная организация гражданской авиации, 2005. – 91 с. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://crimescience.ru/wp-content/uploads/2020/05/%D0%93%D0%BB%D0%BE%D0%B1%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0%D1%8F-%D1%8D%D0%BA%D1%81%D0%BF%D0%BB%D1%83%D0%B0%D1%82%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%BD%D0%B0%D1%8F-%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D1%86%D0%B5%D0%BF%D1%86%D0%B8%D1%8F-%D0%9E%D1%80%D0%92%D0%94-2005.pdf> (дата обращения: 02.10.2024).

⁴ Воздушный кодекс Российской Федерации: от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744/769b1039af2bbe0206b860c00dc12b379cc91553/ (дата обращения: 02.10.2024).

⁵ Cover Regulation to Implementing Regulation (EU) 2019/947 [Electronic resource] – Access mode: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/easy-access-rules/online-publications/easy-access-rules-unmanned-aircraft-systems?page=4%23%5FToc18667479> (Access date: 02.10.2024).



аппарат⁶.

В национальном законодательстве, определение БПЛА дано в подпункте 66-3) статьи 1 Закона об использовании воздушного пространства и в подпункте 28 пункта 2 Правил использования воздушного пространства, и оно представлено как воздушное судно. Наряду с этим воздушное судно, согласно подпункту 40) Закона об использовании воздушного пространства определено как аппарат. Исходя из данных норм БПЛА являются воздушным судном, а воздушное судно является аппаратом. Следовательно, БПЛА является воздушным судном, аппаратом.

Как известно существуют множество беспилотных аппаратов, которые эксплуатируются на дорогах общего пользования. Правовое регулирование таких транспортных средств недостаточно урегулировано. Для правильного правового регулирования необходимо определить понятие автономного транспортного средства (далее – АТС). В национальном законодательстве к сожалению, нет такого определения. Поэтому необходимо решить данную проблему исходя из международного опыта. Во многих странах беспилотные транспортные средства называют автономными, например, в Германии (Закон Германии «Об автономном вождении»), во Франции (Указ разрешающий развертывание автоматизированных пассажирских транспортных услуг), в Японии (Закон, вносящий изменения в правила дорожного движения в части разрешения использования автономных машин 4 уровня). В США правовое регулирование АТС на данный момент осуществляется преимущественно на уровне штатов, что обусловлено разным уровнем внедрения АТС. В Федеральном

округе Колумбия АТС означает автомобиль, оснащенный автономной системой вождения, независимо от того, находится ли транспортное средство в автономном режиме⁷. В штате Калифорния АТС означает любое транспортное средство, содержащее систему автономной технологии, управляемое дистанционно человеком. Однако, всякого рода системы, предназначенные для минимизации несчастных случаев на дорогах, такие как электронное торможение, удержание в полосе движения и другие, не входят в понятие автономности⁸. Согласно Регламента (ЕС) 2019/2144 Европейского Парламента и Совета АТС определено как моторное транспортное средство, спроектированное и сконструированное для автономного движения исключая контроль и управление водителем⁹.

В Китае эксплуатация АТС определено как «интеллектуальные сетевые транспортные средства», которые относятся к транспортным средствам все что, может безопасно управляться на дороге с помощью автоматической системы вождения вместо действий человека. Эта система выделяет три типа автоматического вождения. Обеспечение исполнения одной функции вождения, такой как самостоятельная парковка автомобиля, либо возможность удержания в полосе при движении авто, либо иные функции, все это функции неполного автономного вождения. В тех случаях, когда АТС запрограммировано для совершения всех имеющихся функций вождения автомобиля, то налицо второй тип автоматического вождения. Третий тип характеризуется полным автономным вождением, когда авто самостоятельно выполняет все имеющиеся функции вождения¹⁰. В других странах этот опыт

⁶ Canadian Aviation Regulations: SOR/96-433 [Electronic resource] – Access mode: <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/sor-96-433/fulltext.html> (Access date: 02.10.2024).

⁷ Code of the District of Columbia [Electronic resource] – Access mode: <https://code.dccouncil.gov/us/dc/council/code/sections/50-2351> (Access date: 03.10.2024).

⁸ California Code, Vehicle Code – VEH § 38750 [Electronic resource] – Access mode: <https://codes.findlaw.com/ca/vehicle-code/veh-sect-38750.html> (Access date: 03.10.2024).

⁹ Regulation (EU) 2019/2144 of the European Parliament and of the Council of 27 November 2019 on type-approval requirements for motor vehicles and their trailers, and systems, components and separate technical units intended for such vehicles, as regards their general safety and the protection of vehicle occupants and vulnerable road users [Electronic resource] – Access mode: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02019R2144-20220706> (Access date: 03.10.2024).

¹⁰ Regulations of Shenzhen Special Economic Zone on the Administration of Intelligent Connected Vehicles [Electronic resource] – Access mode: https://sf.sz.gov.cn/fggzywyb/content/post_11216374.html (Access date: 03.10.2024).



также был применен и действует в законодательстве многих европейских стран.

По мнению многих ученых автономное транспортное средство представляет собой техническое устройство, позволяющее выполнять одну или несколько задач по управлению транспортным средством. Так по мнению Виктория Ликова, Адриан Лика, АТС – это автономная система. Но при этом авторы высказали мысли, что автономность предполагает полную самостоятельность аппарата от управления человеком [1]. Подобное мнение присуще и Марине Любомире Кубика, которая говорит об автономности АТС [2]. П.Г. Андреев также отмечает, что беспилотный транспорт является автономным [3].

Из указанных норм можно выделить основными признаками АТС. Первое – это само транспортное средство. Второе – это то, что это транспортное средство управляется автоматически. Поэтому учитывая передовой зарубежный опыт предлагается следующая редакция: «Под автономным (беспилотным) транспортным средством понимается транспортное средство, управляемое в поездке автоматически водителем (оператором)».

Следует определить нахождение этой нормы в нормативных правовых актах. Так как АТС является участником дорожного движения соответственно эта норма должна находиться в законе, регулирующие безопасность дорожного движения, а именно в Закон РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 года (далее – Закон о дорожном движении). Согласно подпункта 28) статьи 1 Закона о дорожном движении транспортное средство озвучено как «устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем». Данное понятие имеет расширенное толкование и не дает четкого представления о транспортном средстве, нет четких признаков, по которым можно судить о том, что относится к транспортному средству. Кроме того, в статье 1 Закона о дорожном движении присутствуют такие понятия как:

«автомобиль», «велосипед», «мопед», «мотоцикл», которые относятся к транспортному средству. Что касается АТС, то оно не предусмотрено в Законе о дорожном движении. Анализ представленной нормы показывает, что к транспортному средству можно отнести любое устройство, которое предназначено для перевозки людей и грузов, в т.ч. АТС. Учитывая указанные условия можно с уверенностью констатировать, что необходимо устранить имеющиеся правовые коллизии и внести соответствующие поправки в Закон о дорожном движении, приняв новое понятие «транспортное средство» с учетом тех признаков, которые характеризуют АТС.

Предлагается внести дополнение и изменение подпункты 3), 15), 25) статьи 1 Закон о дорожном движении, дополнив понятия автомобиль, участник дорожного движения и водитель новым субъектом – автономным (беспилотным) транспортным средством.

Эксплуатация беспилотных транспортных средств наряду с положительными сторонами может повлечь за собой и отрицательное социальное последствие в виде гибели или ранения людей вследствие дорожно-транспортного происшествия. АТС при его эксплуатации, даже в тех случаях, когда оно оснащено достаточными совершенными системами, в любом случае может стать участником дорожно-транспортного происшествия. Уже в мировой практике имеются случаи дорожно-транспортного происшествия с участием беспилотных аппаратов. Поэтому второй вопрос, требующий научного решения это вопрос о привлечении к ответственности за управление АТС. Эксплуатация транспортного средства, в т.ч. АТС, каким бы совершенным он не был, не исключает нарушение правил дорожного движения (далее – ПДД). Анализ действующего законодательства показал наличие проблемы в данном вопросе. Зарегистрированы случаи нарушения ПДД с участием АТС со смертельным исходом.



Первый такой случай произошел в штате Флорида (США) в 2016 году¹¹. С тех пор прошло достаточное количество времени, и число нарушений ПДД с участием АТС стало нарастать.

Хотя в работе автопилота имеются различные программы и приспособления, позволяющие обезопасить движение автотранспорта, но в любом случае риск допущения правонарушений все же имеется. В юридической литературе идут споры по поводу кого привлекать к ответственности при нарушении правил дорожного движения. Анализ последних исследований показал, что преобладающее мнение в данном вопросе отнесено к позиции о привлечении к ответственности владельца транспортного средства, а не производитель таких средств. Так по мнению А.О. Ананенко, при нарушении правил дорожного движения ответственность должен нести его владелец. Так как, он эксплуатировал данное транспортное средство и, следовательно, такое положение будет справедливым [4].

Учитывая такое положение нельзя не отметить некоторые коллизионные моменты, которые могут возникать на практике. Например, когда инспектор дорожного движения останавливает автомобиль, в котором на водительском сиденье никого нет, а на заднем сидении сидит пассажир. В данном случае этот пассажир по сути и является водителем, т.к. управляет АТС посредством дистанционного доступа. Такой доступ предполагает возможность для оператора включать или выключать или даже иным образом влиять на работу АТС. В таких случаях, при совершении правонарушения, ответственность должен нести оператор, который управляет АТС дистанционно. Такие нормы отсутствуют в действующем законодательстве, что в некоторых случаях приводят к определенным правовым коллизиям и требует их решения. Поэтому важно определить водителя АТС, в т.ч. оператора АТС как субъект правоотношения.

Необходима работа по обеспечению безопасности на дорогах общего пользо-

вания. Такую работу осуществляет наличие ответственности. По мнению многих ученых введение нового субъекта АТС позволит привлекать к их ответственности за нарушение ПДД. Так, по мнению Е.А. Березиной, необходимо ввести ответственность за нарушение ПДД водителем либо оператором АТС [5]. Подобного мнения придерживаются Н.В. Румянцев и В.В. Журавлев [6]. При этом многие ученые видят необходимость ввести ответственность с учетом степени вины и ущерба. Так, по мнению Зиминг Чай, Лин Ванг, Пенг Лиу нужен дифференцированный подход в определении вины [7]. Действительно, введение ответственности позволит урегулировать применение АТС на дорогах общего пользования и снизит риск совершения аварий и аварийных ситуаций. Такой подход позволит успешно применять административную ответственность за нарушение водителями транспортных средств правил дорожного движения, повлекшее повреждение транспортных средств, грузов, дорог, дорожных и других сооружений или иного имущества, причинившее материальный ущерб. Подобный опыт уже имеется в развитых странах, где предусматривается ответственность за управление АТС. Так, например, в Германии действуют нормы, предполагающие ответственность за управление машиной с автопилотом. При этом такая ответственность несколько усилена по сравнению с ответственностью лиц, управляющих автотранспортом без автопилота.

На сегодняшний день существует административная и уголовная ответственность. Согласно статье 610 КоАП РК административная ответственность наступает за нарушение водителями транспортных средств ПДД, повлекшее повреждение транспортных средств, грузов, дорог, дорожных и других сооружений или иного имущества, причинившее материальный ущерб. При этом как было

¹¹ Первая жертва автопилота [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://www.gazeta.ru/auto/2016/07/01_a_8351963.shtml (дата обращения: 03.10.2024).



отмечено выше понятие автономного транспортного средства не определено в законе и, следовательно, нельзя привлекать лиц, управляющими АТС к административной ответственности за нарушение ПДД. Для правильного применения закона в части привлечения к ответственности необходимо, дополнить диспозицию статей КоАП РК и УК РК, новым видом транспортного средства – АТС. Так, необходимо предусмотреть в диспозиции статьи 610 КоАП РК, как один из видов транспортных средств – АТС.

Наряду с административно-деликтной ответственностью предусмотрена и уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения. Согласно статьи 345 УК РК, лицо может быть привлечено к уголовной ответственности за нарушение им ПДД, при управлении им автомобилем, троллейбусом, трамваем либо другим механическим транспортным средством правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью человека. Важно отметить, что в тех случаях, когда такой вред был причинен АТС, то с правовой точки зрения, нельзя привлекать водителя либо оператора АТС к уголовной ответственности. Соответственно возникает правовой казус, требующий правового решения.

Учитывая положения подпункта 10 пункта 3 статьи 77 Конституции РК, гласящей, что применение уголовного закона по аналогии не допускается, привлечение водителей АТС к уголовной ответственности не допускается. Поэтому необходимо внести соответствующие поправки в часть 1 статьи 345 УК РК.

Заключение. На основании всего вышесказанного можно сделать вывод.

Первое, понятие БПЛА дано в действующем законодательстве, регулирующее вопросы использования воздушного

пространства, соответствует международным нормам и положениям и, следовательно, не нуждается в изменении и дополнении.

Учитывая, что до сих пор не урегулировано понятие автономного транспортного средства предлагается нормативно закрепить это в соответствующем законе. Предлагается внести дополнение и изменение подпункты 3), 15), 25) статьи 1 Закон о дорожном движении и изложить следующей редакцией:

«3) автомобиль – механическое транспортное средство, в т.ч. автономное (беспилотное) транспортное средство, предназначенное для движения по дорогам и перевозки по ним людей, грузов или оборудования, установленного на нем, или буксировки по дорогам транспортных средств, предназначенных для перевозки людей, грузов или оборудования, установленного на нем, в т.ч. включая троллейбусы. Данное понятие не распространяется на тракторы и самоходные машины;

15) участник дорожного движения – лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве пешехода, пассажира или водителя, оператора автономного (беспилотного) транспортного средства;

25) водитель – лицо, управляющее транспортным средством, в т.ч. оператор автономного (беспилотного) транспортного средства, погонщик, ведущий по дороге скот, стадо, выючных, упряжных или верховых животных».

Второе, учитывая, что до сих пор не урегулирована ответственность за управление АТС необходимо, предусмотреть в диспозиции статьи 610 КоАП РК, как один из видов транспортных средств – АТС. Кроме того, внести соответствующие поправки в часть 1 статьи 345 УК РК, предусмотрев в диспозиции ссылку на автономное (беспилотное) транспортное средство.

Список использованной литературы:

1. V. Ilkova, A. Ilka. Legal aspects of autonomous vehicles – an overview (pre-print): Conference: 21st International Conference on Process Control (PC)At: Strbské Pleso, Slovakia,



2017 [Electronic resource] – Access mode: https://www.researchgate.net/publication/317580822_Legal_aspects_of_autonomous_vehicles_-_an_overview_pre-print (Access date: 02.09.2024).

2. Kubica, M.L. Autonomous Vehicles and Liability Law [Electronic resource] / M.L. Kubica // The American Journal of Comparative Law. – 2022. – № 1 (70). – Pp. i39–i69. – Access mode: <https://doi.org/10.1093/ajcl/avac015> (Access date: 02.09.2024).

3. Андреев, П.Г. Правовой статус беспилотных транспортных средств как участников дорожного движения в системе федерального государственного надзора [Электронный ресурс] / П.Г. Андреев, И.А. Былинин // Административное и муниципальное право. – 2019. – № 1. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovoy-status-bespilotnyh-transportnyh-sredstv-kak-uchastnikov-dorozhnogo-dvizheniya-v-sisteme-federalnogo-gosudarstvennogo-nadzora> (дата обращения: 16.10.2024).

4. Ананенко, А.О. Совершенствование законодательства в контексте технической эволюции беспилотных транспортных средств [Электронный ресурс] / А.О. Ананенко // Транспортное право и безопасность. – 2020. – № 1 (33) – С. 77-87. – Режим доступа: http://trans-safety.ru/tpb/articles/2020/pdf/33/08_ananenko.pdf (дата обращения: 04.09.2024).

5. Березина, Е.А. Проблемы правового регулирования юридической ответственности за вред, причиненный эксплуатацией беспилотных (автономных, высокоавтоматизированных) транспортных средств [Электронный ресурс] / Е.А. Березина // Правовое государство: теория и практика. – 2022. – № 3 (69). – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemuy-pravovogo-regulirovaniya-yuridicheskoy-otvetstvennosti-za-vred-prichinennyy-ekspluatatsiey-bespilotnyh-avtonomnyh> (дата обращения: 16.10.2024).

6. Румянцев, Н.В. Административно-правовое регулирование участия высокоавтоматизированных транспортных средств в дорожном движении / Н.В. Румянцев, В.В. Журавлев // Вестник экономической безопасности. – 2020. – № 5. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/administrativno-pravovoe-regulirovanie-uchastiya-vysokoavtomatizirovannyh-transportnyh-sredstv-v-dorozhnom-dvizhenii> (дата обращения: 16.10.2024).

7. Zhao, S. Not in Control, but Liable? Attributing Human Responsibility for Fully Automated Vehicle Accidents [Electronic resource] / S. Zhao, L. Wang, P. Liu // Engineering. – 2024. – № 33. – Pp. 121-132. – Access mode: <https://doi.org/10.1016/j.eng.2023.10.008> (Access date: 02.09.2024).

References:

1. V. Ilkova, A. Ilka. Legal aspects of autonomous vehicles – an overview (pre-print): Conference: 21st International Conference on Process Control (PC)At: Strbské Pleso, Slovakia, 2017 [Electronic resource] – Access mode: https://www.researchgate.net/publication/317580822_Legal_aspects_of_autonomous_vehicles_-_an_overview_pre-print (Access date: 02.09.2024).

2. Kubica, M.L. Autonomous Vehicles and Liability Law [Electronic resource] / M.L. Kubica // The American Journal of Comparative Law. – 2022. – № 1 (70). – Pp. i39–i69. – Access mode: <https://doi.org/10.1093/ajcl/avac015> (Access date: 02.09.2024).

3. Andreev, P.G. Pravovoj status bespilotnyh transportnyh sredstv kak uchastnikov dorozhnogo dvizheniya v sisteme federal'nogo gosudarstvennogo nadzora [Jelektronnyj resurs] / P.G. Andreev, I.A. Bylinin // Administrativnoe i municipal'noe pravo. – 2019. – № 1. – Rezhim dostupa: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovoy-status-bespilotnyh-transportnyh-sredstv-kak-uchastnikov-dorozhnogo-dvizheniya-v-sisteme-federalnogo-gosudarstvennogo-nadzora> (data obrashheniya: 16.10.2024).

4. Ananenko, A.O. Sovershenstvovanie zakonodatel'stva v kontekste tehnicheckoj jevoljucii bespilotnyh transportnyh sredstv [Jelektronnyj resurs] / A.O. Ananenko // Transportnoe pravo i bezopasnost'. – 2020. – № 1 (33) – S. 77-87. – Rezhim dostupa: <http://trans-safety.ru/tpb/>



articles/2020/pdf/33/08_ananenkov.pdf (data obrashheniya: 04.09.2024).

5. Berezina, E.A. Problemy pravovogo regulirovaniya juridicheskoy otvetstvennosti za vred, prichinennyj jekspluatatsiej bespilotnyh (avtonomnyh, vysokoavtomatizirovannyh) transportnyh sredstv [Elektronnyj resurs] / E.A. Berezina // Pravovoe gosudarstvo: teoriya i praktika. – 2022. – № 3 (69). – Rezhim dostupa: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-pravovogo-regulirovaniya-yuridicheskoy-otvetstvennosti-za-vred-prichinennyj-ekspluatatsiy-bespilotnyh-avtonomnyh> (data obrashheniya: 16.10.2024).

6. Rumjancev, N.V. Administrativno-pravovoe regulirovanie uchastija vysokoavtomatizirovannyh transportnyh sredstv v dorozhnom dvizhenii / N.V. Rumjancev, V.V. Zhuravlev // Vestnik jekonomicheskoy bezopasnosti. – 2020. – № 5. – Rezhim dostupa: <https://cyberleninka.ru/article/n/administrativno-pravovoe-regulirovanie-uchastiya-vysokoavtomatizirovannyh-transportnyh-sredstv-v-dorozhnom-dvizhenii> (data obrashheniya: 16.10.2024).

7. Zhao, S. Not in Control, but Liable? Attributing Human Responsibility for Fully Automated Vehicle Accidents [Electronic resource] / S. Zhao, L. Wang, P. Liu // Engineering. – 2024. – № 33. – Pp. 121-132. – Access mode: <https://doi.org/10.1016/j.eng.2023.10.008> (Access date: 02.09.2024).

АВТОРЛАР ТУРАЛЫ МӘЛІМЕТТЕР / СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT AUTHORS

Серік Сейітұлы Қаржаубаев – Қазақстан Республикасы Заңнама және құқықтық ақпарат институты қылмыстық, қылмыстық іс жүргізу және қылмыстық-атқару заңнамасы бөлімінің басшысы, заң ғылымдарының кандидаты, e-mail: serikseit@mail.ru.

Каржаубаев Серик Сеитович – руководитель отдела уголовного, уголовно-процессуального и уголовно-исполнительного законодательства Института законодательства и правовой информации Республики Казахстан, кандидат юридических наук, e-mail: serikseit@mail.ru.

Karzhaubayev Serik Seitovich – Head of the Department of Criminal, Criminal Procedure and Penal Enforcement Legislation of the Institute of Legislation and Legal Information of the Republic of Kazakhstan, Candidate of Law, e-mail: serikseit@mail.ru.