

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.51:656.025.226

© **Бегишев Ильдар Рустамович**

— кандидат юридических наук, старший научный сотрудник
Казанского инновационного университета имени В. Г. Тимирязова,
заслуженный юрист Республики Татарстан
begishev@mail.ru

Ответственность за вред, причиненный беспилотными транспортными средствами: комплексно-юридические аспекты

Аннотация. В работе рассматриваются перспективы регулирования деликтных правоотношений, возникающих в связи с причинением вреда беспилотным транспортным средством. Оценивается состояние понятийного аппарата и существующих дефиниций, описывающих данные транспортные средства. Формулируется вывод о предпосылках разрешения вопроса о гражданско-правовой и уголовной ответственности за подобный вред.

Ключевые слова: беспилотный автомобиль; беспилотное транспортное средство; высокоавтоматизированное транспортное средство; гражданско-правовая ответственность; уголовная ответственность; робот; робототехника.

© **Ildar R. Begishev**

— Candidate of Law, senior researcher at the Kazan Innovation University named after V.G. Timiryasov, honored lawyer of the Republic of Tatarstan

Liability for the damage caused by unmanned vehicles: complex legal aspects

Abstract. The paper examines the prospects for the regulation of tort legal relations arising in connection with the infliction of harm by an unmanned vehicle. There has been estimated the state of the conceptual apparatus and existing definitions describing these vehicles. There has been formulated a conclusion about the prerequisites for resolving the issue of civil and criminal liability for such damage.

Keywords: unmanned automobile; unmanned vehicle; highly automated vehicles; civil liability; criminal liability; robot; robotics.

Умножение возможности современных средств вычислительной техники опосредует возникновение новых областей общественных отношений: многие процессы характеризуются повышенной автоматизацией, действия, подлежащие алгоритмизированию, либо полностью выполняются роботами, либо совершаются с их широким использованием. Ввиду этого, ставшие привычными социальные практики — производственные процессы, управление автомобилем, поиск решений приобретают новые свойства. Так, объективной реальностью стали автомобили, в которых процесс управления либо полностью автоматизирован, либо предполагает лишь частичное участие человека [4, р. 61—68].

В контексте изложенного перед уголовно-правовой наукой ставится ряд вопросов регулирования вновь возникающих областей общественных отношений: являются ли водители беспилотных автомобилей субъектами уголовной ответственности, в случае дорожно-транспортного происшествия с участием такого автомобиля? Какой степенью автоматизации должен обладать автомобиль для признания его функционирования автономным и независимым от сознания и воли человека? [5, р. 26—277]

Предваряя дальнейшие рассуждения необходимо отметить, что, как справедливо отмечается в литературе, применительно к беспилотным транспортным средствам отсутствует единый, сложившийся и согласованно применяемый понятийный аппарат [1].

Отечественная нормативная база апеллирует к термину «высокоавтоматизированное транспортное средство», понимая под ним транспортное средство, в конструкцию которого внесены изменения, связанные с оснащением его автоматизированной системой. Обращает на себя внимание то обстоятельство, что в приведенной дефиниции признак наличия в техническом оснащении автомобиля автоматизированной системы постановлен в качестве конститутивного, позволяющего относить то или иное транспортное средство к высокоавтоматизированным. По своей юридической сущности подобное определение является отсылочным. Для однозначного уяснения всей совокупности общих признаков высокоавтоматизированного транспортного средства как явления объективной реальности необходимо обращаться к дефиниции автоматизированной системы. Под таковой, согласно постановлению Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 необходимо понимать «программно-аппаратные средства, осуществляющие управление транспортным средством без физического воздействия со стороны водителя, с возможностью автоматического

отключения при воздействии водителя на органы управления для перехода в режим ручного управления».

Анализируя данное определение возможно прийти к следующим выводам:

— автоматизированная система по своей сути является программно-аппаратной, то есть состоит из механической части (к примеру, датчиков, камер, радаров, лидаров) и программного обеспечения, деятельностью которого предопределяется согласованное координирование процессов управления автомобилем;

— программные и технические возможности данной системы обеспечивают возможность транспортного средства осуществлять движение без физического воздействия со стороны водителя;

— данная система принудительно отключается при воздействии водителя на органы управления.

Рассматриваемое определение не позволяет в полной мере уяснить пределы автономности транспортного средства. Указание на «осуществление управление» фактически предоставляет возможность рассматривать как соответствующую автоматическую систему функцию поддержания устойчивой скорости движения, которая присутствует в большинстве современных автомобилей. В затронутом контексте принципиальное значение имеет раскрытие термина «управления». Придавая ему расширительное толкование возможно предположить, что под управлением возможно понимать установление, поддержание и изменение параметров движения, таких как направление, скорость и траектория.

По общему правилу, деятельность, связанная с управлением транспортным средством, признается гражданским законодательством связанной с повышенной опасностью. По смыслу, придаваемому правоприменительной практикой, повышенная опасность управления автомобилем обуславливается невозможностью полного контроля за ним со стороны человека, вследствие чего создается повышенная опасность причинения вреда (постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26 января 2010 г. № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина»). Ввиду изложенного нормативно установлены повышенные пределы ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности [2, стр. 67—74].

Полагаем, что для однозначного решения вопроса о том, является ли высокоавтоматизированное транспортное средство источником повышенной опасности на равных основаниях с иными автомобилями, либо контроль за его функционированием ввиду наличия автоматизированных систем управления существенно снижен,

необходимо установить характер и пределы возможного управления автомобилем при помощи программно-аппаратных средств.

В затронутом контексте видится возможным выдвижение следующего тезиса. В случае, если программно-аппаратные средства, используемые в транспортном средстве, не позволяют в полном объеме осуществлять установление, поддержание и изменение скорости, направления и траектории движения, такое транспортное средство является источником общественной опасности на общих основаниях. Конкретизируем позицию, в случае, если управление транспортным средством, осуществляемое при помощи программно-аппаратных средств, не сопоставимо по своему характеру с тем управлением, которое в обычных условиях осуществляет водитель, то при решении вопроса об ответственности за деликты необходимо руководствоваться общими положениями гражданского законодательства.

Однако, в ситуации, когда интеллектуальный потенциал примененных в транспортном средстве программно-аппаратных средств позволяет осуществлять автоматическое управление, сопоставимое по характеру и пределам с управлением со стороны человека, положения об ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности утрачивают свою релевантность.

Встречаются различные мнения относительно решения вопроса об ответственности за вред, причиненный беспилотными транспортными средствами. Так, некоторые исследователи определяют в надлежащего субъекта ответственности производителя транспортного средства [3, стр. 35—37].

Данная позиция нами оценивается как относительно состоятельная. Действительно, программные средства, создаваемые для транспортных средств, содержат определенный перечень типовых вариантов развития событий, поскольку движение транспортного средства по объектам транспортной инфраструктуры в достаточной степени алгоритмизированы. Иными словами, программный код способен обрабатывать ограниченный перечень сигналов, поступающих с датчиков и принимать решения, в соответствии с заложенным алгоритмом [6, р. 354—358]. Технические, рецептурные и иные недостатки программного кода или датчиков, в случае если таковые послужили детерминантной причинения вреда очевидно относятся к сфере ответственности производителя [7, р. 163—173].

Однако, приведенная концепция не учитывает, что пользователем (собственником) такого транспортного средства бремя по поддержанию надлежащей технической пригодности могло нести в неполном объеме, с отступлением от должной осмотрительности. В такой ситуации вопрос об ответственности разработчика является не настолько очевидным.

Переходя от рассуждений о деликатных правоотношениях гражданско-правовой природы заметим, что с точки зрения уголовного права вопрос

об ответственности за причинения вреда высокоавтоматизированным транспортным средством аналогично прямо коррелирует с характером и пределами автономного управления транспортным средством со стороны его программно-аппаратных средств, а также надлежащим исполнением обязанности собственника по поддержанию автомобиля в исправном техническом состоянии и технологи корректным осуществлением производства транспортного средства.

Иными словами, для уголовной ответственности разработчика вред, причиненный охраняемым уголовным законом общественным отношениям со стороны высокоавтоматизированного транспортного средства должен находиться в прямой причинно-следственной связи с неисполнением разработчиком своих обязанности при создании автомобиля, отступлением от технических регламентов.

С точки зрения уголовно-правовой науки собственник транспортного средства с высокой степенью автоматизации может быть субъектом ответственности только в том случае, если им было допущено неисполнение обязанности по поддержанию автомобиля в надлежащем техническом состоянии. При этом такая обязанность должна следовать из конкретных нормативных правовых актов, адаптированных для целей регулирования общественных отношений с участием высокоавтоматизированных транспортных средств, а лицо должно иметь реальную возможность, с учетом контурных обстоятельств события, исполнить данную обязанность.

Водитель высокоавтоматизированного транспортного средства может выступать субъектом уголовной ответственности, если в конкретной ситуации управления автомобилем, им было допущено нарушение как общих требований правил дорожного движения, так и специальных требований по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств и в его отношении имелась реальная возможность, при проявлении необходимой внимательности и предусмотрительности соответствующую обязанность исполнить.

Резюмируя изложенное представляется возможным заключить, что решение вопроса об ответственности за вред, причиненный высокоавтоматизированным транспортным средством требует комплексного подхода.

Во-первых, необходимо выработать систему оценки автономности функционирования автомобиля при помощи его программно-аппаратных средств. Характер и пределы автоматического установления, поддержания и изменения скорости, направления и траектории движения прямо детерминируют психическое отношение субъекта к факту причинения вреда. Думается, основным маркером в данном случае будет способность автомобиля, при помощи заложенных в него программно-аппаратных средств, осуществлять управления, сопоставимое с управлением, обычно осуществляемым человеком.

Во-вторых, следует выработать специальные требования разработки, создания, эксплуатации, поддержания технического состояния высокоавтоматизированного транспортного средства. Поскольку в их отсутствие решение вопроса о привлечении к уголовной ответственности видится достаточно затруднительным, отсутствует объективный критерий небрежности.

В-третьих, в каждой конкретной ситуации причинения вреда следует устанавливать, наряду с неисполнением субъектом адресованной ему обязанности, наличие у него реальной возможности совершить объективно необходимые действия, направленные на причинение вреда охраняемым уголовным законом интересам.

Литература

1. Беспилотники на дорогах России (уголовно-правовые проблемы) : монография / под редакцией А. И. Чучаева. — Москва : Проспект, 2021.
2. Шевченко, Г. Н. Вина как условие гражданско-правовой ответственности в российском гражданском праве // Современное право. — 2017. — № 3. — С. 67—74.
3. Зайнуллина, Э. Ф. Особенности понимания вины в отношениях в отношениях гражданско-правовой ответственности с участием беспилотных транспортных средств // Тенденции развития науки и образования. — 2019. — № 47-4.
4. Nees, M. A. Safer than the average human driver (who is less safe than me)? Examining a popular safety benchmark for self-driving cars // Journal of Safety Research. — 2019. — Vol. 69.
5. Lee, J. D. Exploring Trust in Self-Driving Vehicles Through Text Analysis / J. D. Lee, K. Kolodge // Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society. — 2019. — Vol. 62, — No 2. — P. 260—277.
6. Han, I. Scenario establishment and characteristic analysis of intersection collision accidents for advanced driver assistance systems // Traffic Injury Prevention. 2020. — Vol. 21. — No 6. — P. 354—358.
7. Gupta, S. Pedestrian's risk-based negotiation model for self-driving vehicles to get the right of way / S. Gupta, M. Vasardani, B. Lohani, S. Wintera // Accident Analysis & Prevention. — 2019. — Vol. 124. — P. 163—173.

References

1. Беспилотники на дорогах России (уголовно-правовые проблемы) [Unmanned aerial vehicles on the roads of Russia (criminal law problems)]: monografiya / pod redaktsiyey A. I. Chuchayeva. — Moskva : Prospekt, 2021.
2. Shevchenko, G. N. Vina kak usloviye grazhdansko-pravovoy otvetstvennosti v rossiyskom grazhdanskom prave [Guilt as a condition of civil liability in Russian civil law]// Sovremennoye pravo. — 2017. — № 3. — S. 67—74.
3. Zaynullina, E. F. Osobennosti ponimaniya viny v otnosheniyakh v otnosheniyakh grazhdansko-pravovoy otvetstvennosti s uchastiyem bespilotnykh transportnykh sredstv [Peculiarities of understanding guilt in relations in relations of civil liability with the participation of unmanned vehicles] // Tendentsii razvitiya nauki i obrazovaniya. — 2019. — № 47-4.

4. Nees, M. A. Safer than the average human driver (who is less safe than me)? Examining a popular safety benchmark for self-driving cars // *Journal of Safety Research*. — 2019. — Vol. 69.
5. Lee, J. D. Exploring Trust in Self-Driving Vehicles Through Text Analysis / J. D. Lee, K. Kolodge // *Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society*. — 2019. — Vol. 62, — No 2. — P. 260—277.
6. Han, I. Scenario establishment and characteristic analysis of intersection collision accidents for advanced driver assistance systems // *Traffic Injury Prevention*. 2020. — Vol. 21. — No 6. — P. 354—358.
7. Gupta, S. Pedestrian's risk-based negotiation model for self-driving vehicles to get the right of way / S. Gupta, M. Vasardani, B. Lohani, S. Wintera // *Accident Analysis & Prevention*. — 2019. — Vol. 124. — P. 163—173.