

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ВРЕД, ПРИЧИНЁННЫЙ БЕСПИЛОТНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ, КАК ИСТОЧНИКОМ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ

Каюмова Эльнара Ринатовна

магистрант, ННГУ им. Лобачевского, РФ, г. Нижний Новгород

LIABILITY FOR HARM CAUSED BY AN UNMANNED VEHICLE AS A SOURCE OF INCREASED DANGER

Elnara Kayumova

Student, Lobachevsky State University of Nizhny Novgorod, Russia, Nizhny Novgorod

Аннотация. На сегодняшний день интенсивное развитие науки и техники порождает новые источники повышенной опасности. С появлением новых факторов, загрязняющих окружающую среду, новых видов энергии, производства, технологий, новых видов транспорта возникают вопросы признания того или иного объекта источником повышенной опасности. В статье рассмотрены проблемные вопросы правоприменительной практики, касающиеся беспилотного транспорта.

Abstract. Today, the intensive development of science and technology gives rise to new sources of increased danger. With the emergence of new factors that pollute the environment, new types of energy, production, technologies, new types of transport, questions arise regarding the recognition of an object as a source of increased danger. The article deals with the problematic issues of law enforcement practice related to unmanned vehicles.

Ключевые слова: беспилотный автомобиль; вещь; услуга; источник повышенной опасности; ответственность; страхование.

Keywords: «self-driving» vehicle; product; service; source of increased danger; liability; insurance.

В настоящее время можно отметить, что технический прогресс очень сильно опережает развитие цивилистической доктрины. Полагаем, что существует острая потребность устранения имеющихся разночтений в представленной сфере. Кроме того существует явная потребность в регулировании новых инновационных технологий, которые впоследствии становятся источниками повышенной опасности.

1 марта 2018 г. в своем Послании Федеральному Собранию Президент Российской Федерации В. В. Путин указал на необходимость в кратчайшие сроки "создать передовую законодательную базу, снять все барьеры для разработки и широкого применения робототехники, искусственного интеллекта, беспилотного транспорта, электронной торговли, технологий обработки больших данных" [5]. Затем, в ноябре 2018 г. было принято Постановление Правительства Российской Федерации "О проведении эксперимента по

опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств" [4].

За последние несколько лет появилось немало публикаций, где авторы затрагивают различные правовые вопросы, касающиеся беспилотных транспортных средств. Из них наибольший интерес представляют следующие: какой термин более целесообразно применять при описании автоматизированных транспортных средств, а также кто будет нести ответственность при наступлении несчастного случая.

В российской и зарубежной доктрине встречаются следующие варианты названия автотранспортных средств, управляемых искусственным интеллектом: беспилотный автомобиль, автономный автомобиль, автоматизированный автомобиль, высокоавтоматизированное транспортное средство (как в Постановлении Правительства РФ N 1415). Считаем, что первоочередной задачей в области "беспилотного" автотранспорта, является внесение изменений в Конвенцию "О дорожном движении" 1968 г.[1], которая содержит определения терминов "автомобиль" и "водитель". На данный момент Конвенция о дорожном движении под термином "автомобиль" подразумевает механическое транспортное средство, используемое обычно для перевозки по дорогам людей или грузов или для буксировки по дорогам транспортных средств, используемых для перевозки людей или грузов. Стоит рассмотреть возможность дополнения термина «автомобиль» либо дать определение новому термину (беспилотному транспортному средству) с целью разграничения их правового статуса, а также дифференциации ответственности в случае причинения вреда при их эксплуатации. Если же говорить о термине «водитель», то необходимо отталкиваться от того, останется ли режим ручного управления в беспилотных автомобилях обязательным (как это происходит сейчас в соответствии с поправками к Венской конвенции).

Беспилотный автомобиль так же, как и автомобиль, — это источник повышенной опасности: "По смыслу [ст. 1079](#) Гражданского кодекса Российской Федерации, источником повышенной опасности следует признать любую деятельность, осуществление которой создает повышенную вероятность причинения вреда из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека..."[3]. Исходя из данного положения Гражданского Кодекса Российской Федерации [2] ответственным за вред, причиненный источником повышенной опасности, будет являться владелец источника повышенной опасности. Обратимся к Конвенции о дорожном движении 1968 года. Термин "водитель" ("погонщик") означает всякое лицо, управляющее транспортным средством, автомобилем и т. д. (включая велосипеды) или ведущее по дорогам скот, стада, упряжных, вьючных или верховых животных" [1]. Однако стоит определить, будет ли являться владелец беспилотного транспортного средства "владельцем источника повышенной опасности" в разрезе ст.1079 ГК РФ? С одной стороны, если беспилотное транспортное средство источник повышенной опасности, то и его владелец является владельцем источника повышенной опасности. Но с другой стороны, владение источником повышенной опасности, в силу ст. 1079 ГК РФ, подразумевает под собой эксплуатацию и управление им, а не просто физическое обладание, тем более если речь идет о транспортном средстве. По мнению Пленума Верховного Суда РФ, "под владельцем источника повышенной опасности следует понимать юридическое лицо или гражданина, которые используют его в силу принадлежащего им права собственности, права хозяйственного ведения, оперативного управления либо на других законных основаниях" [3]. На владельца источника повышенной опасности возлагается бязвиновная ответственность, потому, что такой источник создает повышенную опасность для окружающих, которая и обуславливает повышенную ответственность его владельца. Но важным моментом является то, что вред должен возникнуть из-за деятельности, "осуществление которой создает повышенную вероятность причинения вреда из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека". Если рассматривать ДТП с участием обычных транспортных средств водитель теряет контроль над автомобилем и мало что может сделать, чтобы избежать возникновения вреда. В данном случае, владелец обычного транспортного средства, управляя им, понимает, что в любой момент он может потерять контроль и потенциально причинить вред. Совершенно иначе обстоит дело при ДТП с участием высокоавтоматизированных транспортных средств. Лицо, сидящее в беспилотном транспортном средстве тоже не контролирует движение автомобиля, но не в силу того, что потеряло контроль, а потому, что изначально не имело его. У него не было ни полного контроля, ни контроля в любой другой степени, так как в данном случае он будет являться фактически пассажиром, а не водителем.

Таким образом, вряд ли можно приравнивать владельцев беспилотных транспортных средств к владельцам обычных транспортных средств. Тогда возможно ли одинаково применять ст. 1079 ГК РФ при возникновении вреда, причиненного БТС, и вреда, причиненного обычными транспортными средствами?

Существует и подлежит принятию во внимание очень серьезная проблема, связанная с существенной уязвимостью юнитов искусственного интеллекта от взлома (несанкционированного вскрытия) и перепрограммирования злоумышленниками. Это обстоятельство весьма усложняет установление лица, ответственного за вредные действия такой системы [8].

Страхование гражданской ответственности необходимо при использовании любых транспортных средств и, конечно, это актуально и для беспилотных автомобилей. Важно определить, где будет заканчиваться зона ответственности производителя автоматизированной системы? После внесения соответствующих конструктивных изменений в автомобиль? Или после продажи автомобиля собственнику (потребителю или профессиональному фрахтовщику), который должен будет страховать ответственность? Близка точка зрения, согласно которой в страхование должны быть вовлечены производители автоматизированных систем (в случае, если одна и та же организация производит сразу и автомобиль, и автоматизированную систему, соответственно этот автопроизводитель).

Подводя итог, можно сказать, что с появлением беспилотных транспортных средств по всему миру возникнут новые правовые вопросы к уже имеющимся, поэтому:

1. Необходимо ввести единый термин для беспилотного автомобиля.
2. Необходимо определить, в качестве кого будет эксплуатировать беспилотный автомобиль потребитель: в качестве владельца или в качестве фрахтователя, в соответствии с чем будет и разный подход к правовому регулированию указанных правоотношений, в том числе связанному с гражданско-правовой ответственностью.
3. Также важно определиться с тем, являются ли автоматизированные системы, встраиваемые в автомобили, источником повышенной опасности.
4. Необходимо задействовать в страховании гражданской ответственности беспилотных автомобилей создателей автоматизированных систем.

Список литературы:

1. Конвенция о дорожном движении (с поправками, вступившими в силу 28.08.1993 и 26.03.2006) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.unepce.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_traffic_RU.pdf. – Дата доступа: 06.06.2021
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 09.03.2021) // «Собрание законодательства РФ», 29.01.1996. – N 5. – ст. 410.
3. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26 января 2010 г. N 1 // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. – 2010. – N 3.
4. Постановление Правительства РФ от 26.11.2018 N 1415 (ред. от 22.02.2020) «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» // «Собрание законодательства РФ», 03.12.2018. – N 49 (часть VI). – ст. 7619.
5. Послание Президента Федеральному Собранию. 1 марта 2018 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/56957> (дата обращения: 06.06.2021).

6. Бубновская Т. А. Гражданско-правовая ответственность при использовании беспилотных автомобилей // "Транспортное право", 2019. – № 3.
7. Великанова Е. С. Особенности возмещения вреда, причинённого источником повышенной опасности // В книге: Современные проблемы правотворчества и правоприменения. Материалы Всероссийской студенческой научно-практической конференции в рамках Байкальского студенческого юридического форума-2020. – 2020. – С. 100-104.
8. Морхат П. М. Ответственность третьих лиц за совершение автономными юнитами искусственного интеллекта причиняющих вред действий // Государственная служба и кадры. – 2018. – №3. – С.47-49.
9. Якушева Д.Н. Ответственность за вред, причинённый источником повышенной опасности // В сборнике: Фундаментальные и прикладные научные исследования: актуальные вопросы, достижения и инновации. сборник статей XXXI Международной научно-практической конференции. – 2020. – С. 219.