

Научная статья
УДК 340.1: 347.518
DOI 10.33184/pravgos-2022.3.6

Original article

БЕРЕЗИНА Елена Александровна
Уральский государственный юридический
университет, Екатеринбург, Россия;
e-mail: helalex@mail.ru;
<https://orcid.org/0000-0002-7999-9966>

BEREZINA Elena Aleksandrovna
Ural State Law University, Yekaterinburg, Russia.

ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЮРИДИЧЕСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ВРЕД, ПРИЧИНЕННЫЙ ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ БЕСПИЛОТНЫХ (АВТОНОМНЫХ, ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ) ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

THE PROBLEMS OF LEGAL REGULATION OF LEGAL LIABILITY FOR DAMAGE CAUSED
BY THE OPERATION OF UNMANNED (AUTONOMOUS, HIGHLY AUTOMATED) VEHICLES

Аннотация. Мировое сообщество в настоящее время находится на этапе стремительного развития всех видов технологий – информационных, промышленных, социальных, каждая из которых, в идеале, должна быть предназначена для совершенствования различных сфер общественной жизни. Но любая технология несет в себе определенные риски, которые должны учитывать общество и законодатель. Одной из технологий, набирающих все большую популярность во многих развитых странах мира, выступает технология автономного вождения, которая ставит перед законодателями новые вызовы, заставляет решать новые проблемы, возникающие в связи с внедрением новых технологий в общественную жизнь. К числу таких проблем может быть отнесена проблема ответственности за вред, причиненный деятельностью, связанной с эксплуатацией беспилотных (автономных, высокоавтоматизированных) транспортных средств. Скорость развития новых технологий постоянно увеличивается, и законодатель не всегда успевает за развитием общественных отношений. В этой ситуации наука призвана помочь обнаружить проблему и обозначить возможные направления ее решения. Цель: анализ проблем правового регулирования юридической ответственности за вред, причиненный эксплуатацией беспилотных (автономных, высокоавтоматизированных) транспортных средств. Методы: для достижения поставленной цели использовались специально-юридические методы: формально-юридический, основанный на знаниях специальной юридической терминологии, юридических конструкций, классификации правовых явлений, и толкования права, примененный при анализе текстов нормативно-правовых актов и их проектов. Результаты: сделан вывод о необходимости более взвешенного подхода при законодательном закреплении юридической ответственности за вред, причиненный эксплуатацией беспилотных (автономных, высокоавтоматизированных) транспортных средств. Автор приводит обоснование необходимости отнесения высокоавтоматизированных транспортных средств (далее – ВАС) и деятельности, связанной с их эксплуатацией,

Abstract. The world community is currently at the stage of rapid development of all types of technologies – information, industrial, social, each of which, ideally, should be designed to improve various spheres of public life. However, any of the technologies carries certain risks that society and the legislator should take into account. One of the technologies gaining increasing popularity in many developed countries of the world is autonomous driving technology, which poses new challenges to legislators of all countries, forces them to solve new problems arising in connection with their introduction into public life. Such problems may include the problem of liability for damage caused by activities related to the operation of unmanned (autonomous, highly automated) vehicles. The pace of development of new technologies is constantly increasing, and the legislator does not always keep up with the development of social relations. In this situation, science should help to detect the problem and identify possible solutions. The purpose of the study is to analyze the problems of legal regulation of legal liability for damage caused by the operation of unmanned (autonomous, highly automated) vehicles. Methods: to achieve this goal, special legal methods are used: formal legal, based on knowledge of special legal terminology, legal constructions, classifications of legal phenomena; the method of interpretation of law used in the analysis of normative legal acts and their projects. Results: the conclusion is made about the need for a more balanced approach when legislating legal liability for damage caused by the operation of unmanned (autonomous, highly automated) vehicles. The author provides a justification for the need to classify highly automated vehicles (hereinafter referred to as HAV) and activities related to their operation to sources of increased danger, by analyzing the specifics of HAV; reveals the features of the composition of such a civil law tort as causing harm by the operation of HAV; indicates the grounds for civil liability for damage caused by the operation of HAV; designates the conditions and features of legal liability in the area under consideration. The article proposes as a priority for the Russian Federation to choose a concept accord-

к источникам повышенной опасности, проводя анализ специфики ВАТС; раскрывает особенности состава такого гражданско-правового деликта, как причинение вреда эксплуатацией ВАТС; указывает основания наступления гражданско-правовой ответственности за вред, причиненный эксплуатацией ВАТС; обозначает условия и особенности юридической ответственности в рассматриваемой сфере. В статье предлагается выбрать в качестве приоритетной для Российской Федерации концепцию, согласно которой субъектами юридической ответственности за вред, причиненный эксплуатацией беспилотного транспортного средства, являются как его владелец, так и изготовитель (производитель), которые должны нести солидарную ответственность независимо от наличия или отсутствия вины.

Ключевые слова: технология, правовая технология, высокоавтоматизированные транспортные средства, беспилотные транспортные средства, автономные транспортные средства, ответственность за причиненный источником повышенной опасности вред, гражданско-правовая ответственность за причиненный высокоавтоматизированным транспортным средством вред, источник повышенной опасности, монистические теории источника повышенной опасности, плюралистические теории источника повышенной опасности

Для цитирования: Березина Е.А. Проблемы правового регулирования юридической ответственности за вред, причиненный эксплуатацией беспилотных (автономных, высокоавтоматизированных) транспортных средств / Е.А. Березина // Правовое государство: теория и практика. – 2022. – № 3. – С. 41–55. DOI. 10.33184/pravgos-2022.3.6.

ing to which the subjects of legal liability for damage caused by the operation of the unmanned vehicle are both its owner and maker (manufacturer), who must bear joint responsibility regardless of the presence or absence of guilt.

Keywords: technology, legal technology, highly automated vehicles, unmanned vehicles, autonomous vehicles, liability for damage caused by a source of increased danger, civil liability for damage caused by a highly automated vehicle, source of increased danger, monistic theories of a source of increased danger, pluralistic theories of a source of increased danger

For citation: Berezina E.A. The problems of legal regulation of legal liability for damage caused by the operation of unmanned (autonomous, highly automated) vehicles. *Pravovoe gosudarstvo: teoriya i praktika* = The Rule-of-Law State: Theory and Practice, 2022, no. 3, pp. 41–55. DOI 10.33184/pravgos-2022.3.6 (In Russian).

ВВЕДЕНИЕ

Одной из проблем частноправового регулирования в Российской Федерации является проблема гражданско-правовой ответственности за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих.

Активно проходящие в последнее время в большинстве стран мира процессы технологизации и цифровизации различных видов деятельности оказали существенное влияние на сложившееся в юриспруденции понятие «источник повышенной опасности», в объем которого в настоящее время предлагается включать и деятельность, связанную с использованием систем искусственного интеллекта, а также «дрон, компьютерные вирусы и искусственный интеллект» [1, с. 385].

Одним из этапов технологизации и внедрения инноваций в современном обществе выступает эксплуатация ВАТС, которая неизбежно порождает множество проблем, требующих правовой регламентации, в том

числе проблемы, связанные с юридической ответственностью, научный анализ которых уже достаточно давно ведется во многих странах мира, в том числе и в отечественной юридической науке [2].

Особенное место отводится беспилотному автотранспорту, который, в отличие от железнодорожного, воздушного, морского транспорта, может стать наиболее массовым и востребованным средством сообщения в городской среде, что неминуемо вызовет необходимость законодательного решения вопросов о субъектах юридической ответственности за вред, причиненный деятельностью, связанной с его эксплуатацией.

ИСТОРИЯ ВОПРОСА

Наиболее остро вопросы юридической ответственности за вред, причиненный эксплуатацией беспилотных транспортных средств, а также проблемы их упорядочения в нормативно-правовых актах государств были поставлены в марте 2018 г.,

когда произошло первое ДТП с участием ВАТС, в котором погиб пешеход¹.

Авария подняла ряд проблем, которые необходимо решить законодателю при урегулировании общественных отношений, связанных с эксплуатацией ВАТС. В частности, один из основных вопросов касался субъекта юридической ответственности: кто должен нести ответственность за вред, причиненный деятельностью, связанной с эксплуатацией ВАТС? Судебное разбирательство все еще не завершено. Пока в качестве единственного субъекта ответственности правоохранительные органы США рассматривают не производителя или владельца, а оператора ВАТС². Данный пример демонстрирует необходимость обратить внимание юридической науки и законодателя на вопросы справедливости распределения бремени ответственности за вред, причиненный эксплуатацией беспилотного автомобиля.

С развитием беспилотного транспорта вопросы привлечения к юридической ответственности за вред, причиненный эксплуатацией ВАТС, стали возникать все чаще. Если в Российской Федерации еще не было ни одного смертельного случая с участием ВАТС, то в США по состоянию на конец июня 2022 г. произошло уже несколько несчастных случаев со смертельным исходом, в которых участвовали беспилотные автомобили³.

Нужно учесть, что ВАТС представляет опасность не только для других участников дорожного движения, но и для операторов, а также для пассажиров, юридическая ответственность за причинение вреда которым тоже должна быть регламентирована. Так, 7 мая 2016 г. произошло ДТП с электромобилем

Tesla Motors, двигавшимся в автоматическом режиме, в результате которого погиб его оператор. Яркое солнце и белый цвет прицепа не позволили системе автономного вождения распознать прицеп, в который врезался автомобиль «Тесла», как «объект»⁴.

Вред эксплуатацией ВАТС может быть причинен как жизни и здоровью граждан, так и имуществу граждан или организаций. Например, 26 августа 2019 г. низкоскоростной беспилотный автомобиль попал в аварию из-за ошибочного определения направления движения в ситуации, когда его стало обгонять обычное транспортное средство, ехавшее с большей скоростью, тем самым причинив вред имуществу собственника автомобиля⁵.

Как мы видим из приведенных примеров, проблемы привлечения тех или иных субъектов права к юридической ответственности в случае причинения вреда имуществу, жизни и здоровью граждан или имуществу юридических лиц эксплуатацией ВАТС требуют разрешения.

ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЮРИДИЧЕСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ВРЕД, ПРИЧИНЕННЫЙ ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ БЕСПИЛОТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Основной проблемой правового регулирования юридической ответственности за вред, причиненный эксплуатацией ВАТС, является отсутствие в России федерального закона о ВАТС. Разработка законопроекта ведется уже довольно давно, было предложено несколько вариантов его редакций, но пока все находится на этапе обсуждения, проект даже не внесен в Государственную Думу Федерального Собрания РФ⁶.

Следующей проблемой можно назвать то,

1 Collision Between Vehicle Controlled by Developmental Automated Driving System and Pedestrian [Электронный ресурс] // National Transportation Safety Board. URL: <https://www.nts.gov/investigations/Pages/HWY18MH010.aspx> (дата обращения: 20.06.2022).

2 Smiley L. 'I'm the Operator': The Aftermath of a Self-Driving Tragedy [Электронный ресурс] // Wired (monthly American magazine). 2022 8 Mar. URL: <https://www.wired.com/story/uber-self-driving-car-fatal-crash/> (дата обращения: 22.06.2022).

3 Рекордсменом по числу различных аварий, связанных с технологиями беспилотных транспортных средств, согласно статистике, приведенной Национальной администрации безопасности дорожного движения США за последние 11 месяцев, стала «Тесла», на которую приходится 273 случая отчетов о различных видах ДТП с участием беспилотных автомобилей, за ней следует Honda с 90 отчетами (Киреев А. Tesla стала рекордсменом по числу аварий с участием автомобиля без водителя [Электронный ресурс] // Хайтек. АНО «Иннополис Медиа». 2022. 16 июня. URL: <https://hightech.fm/2022/06/16/tesla-antirecords> (дата обращения: 21.06.2022).

4 Yampolskiy R. (2016-07-01) Incident Number 52. in McGregor S. (ed.) Artificial Intelligence Incident Database. Responsible AI Collaborative [Электронный ресурс]. URL: <https://incidentdatabase.ai/cite/52?lang=en> (дата обращения: 21.06.2022).

5 Комитета по расследованию причин аварии 26.08.2019 [Электронный ресурс]. URL: https://www.nagoa-u.ac.jp/info/upload_images/20191206_report.pdf (дата обращения: 21.06.2022).

6 О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : проект федерального закона (доработанный текст), четвертая редакция (подготовлен Минтрансом России, ID проекта 02/04/06-21/00116763) (не внесен в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 16.04.2022) [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 20.06.2022).

что даже в последней, четвертой, редакции проекта федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» вопросам юридической ответственности посвящена всего одна статья, которая носит бланкетный характер: «Лица, виновные в нарушении требований настоящего Федерального закона, несут предусмотренную законодательством Российской Федерации ответственность» (ст. 11).

На несовершенство законопроекта в области гражданско-правового регулирования обращает внимание и председатель Совета при Президенте РФ по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства П.В. Крашенинников, 19 мая 2022 г. подписавший экспертное заключение № 219-2/2022 по законопроекту. В качестве недостатков отмечается отсутствие норм права, содержащих отсылку к положениям ст. 1079 ГК РФ, предусматривающих ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих; отсутствие решения вопроса о том, кто является причинителем вреда; отсутствие в проекте каких-либо повышенных требований к ВАТС при регулировании вопросов гражданского права (например, повышенных гарантий для потребителей при оказании услуг по перевозке пассажиров и багажа).

Еще одной проблемой является то, что в законопроекте в качестве субъектов права, которые могут быть привлечены к ответственности, указываются только производитель, владелец и диспетчер ВАТС, но ничего не говорится об ответственности иных лиц, деяния которых также могут привести к причинению вреда, например, заказчика программного обеспечения (если производитель ВАТС и заказчик программного обеспечения не совпадают), который может допустить ошибки или указать неверные требования в техническом задании на разработку программного обеспечения; разработчика программного обеспечения для ВАТС; владельца интеллектуальной дорожно-транспортной инфраструктуры; аккредитованного производителем эксплуатанта (СТО), который будет осуществлять оценку соответствия ВАТС обязательным требованиям безопасности, проводя технический осмотр ВАТС; лиц, отвечающих за информационную безопасность в процессе эксплуатации ВАТС (если эти функции отданы на аутсорсинг,

что сейчас осуществляется довольно часто в целях повышения эффективности деятельности, оптимизации расходов, повышения уровня информационной безопасности, которая обеспечивается профессионалами в данной сфере).

Говоря о проблемах правового регулирования юридической ответственности за вред, причиненный эксплуатацией ВАТС, необходимо упомянуть и о трудностях разграничения сфер ответственности вышеназванных субъектов. Для их преодоления в законе должны быть четко зафиксированы обязанности каждого из них, а не только владельца, оператора и изготовителя ВАТС, что предусмотрено сейчас в анализируемом законопроекте.

К проблемным моментам можно отнести и распределение бремени ответственности между производителем и владельцем ВАТС. Можно выделить три основных подхода к распределению между данными субъектами обязанностей по возмещению вреда: либо в качестве субъекта ответственности рассматривается владелец ВАТС, либо производитель ВАТС, либо предлагается рассматривать обязанными субъектами владельца ВАТС и производителя одновременно. В анализируемом законопроекте этот вопрос оставлен без внимания. Ничего не говорится создателями проекта и о виде ответственности в зависимости от способа ее распределения между производителем и владельцем ВАТС. Представляется, что производитель и владелец ВАТС должны нести солидарную гражданско-правовую ответственность за вред, причиненный ВАТС как источником повышенной опасности.

При усовершенствовании законопроекта необходимо обратить пристальное внимание и на вопросы страхования риска гражданско-правовой ответственности владельца и производителя ВАТС. Если относительно страхования риска ответственности владельцев ВАТС говорится, что они «обязаны страховать риск своей гражданской ответственности в соответствии с Федеральным законом от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»⁷, то о страховании риска гражданско-правовой ответственности производителя ВАТС в законопроекте самостоятельных норм права не предусмотрено. Если же в качестве обязанных субъектов обязательств, возникших из причинения вреда эксплуатацией ВАТС,

7 Собрание законодательства РФ. 2002. № 18, ст. 1720.

рассматривать и владельца ВАТС, и производителя ВАТС, то необходимо закрепить нормы права, касающиеся и страхования риска ответственности производителя ВАТС.

Таким образом, законопроект, хотя в определенной степени и усовершенствованный, все еще требует доработки, особенно в части установления норм о юридической ответственности за вред, причиненный деятельностью, связанной с эксплуатацией ВАТС. Для этого правотворческие органы могут обратиться к теоретическим положениям юридической науки и к интерпретационной практике, сложившейся в сфере гражданско-правовой ответственности за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих.

ЮРИДИЧЕСКАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В СФЕРЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Согласно положениям общей теории права под юридической ответственностью понимаются предусмотренные правовыми нормами вид и мера государственного принуждения за совершенное правонарушение. В зависимости от вида правонарушения в сфере эксплуатации ВАТС можно говорить об административной, уголовной, гражданско-правовой, материальной и дисциплинарной ответственности лиц, совершивших правонарушение. Проблемы уголовной ответственности предлагается решать путем внесения изменений в УК РФ, например, путем добавления таких составов преступлений, как нарушение правил эксплуатации беспилотного транспортного средства (ст. 264.2 УК РФ), подделка, уничтожение или незаконное внесение изменений в черный ящик беспилотного транспортного средства (ст. 326.1 УК РФ) [3, с. 341], а также закрепления новой нормы права в УК РФ, предусматривающей ответственность за внешнее вмешательство в функционирование беспилотника [4, с. 123]. Существует и точка зрения, согласно которой «для квалификации ряда общественно опасных деяний пригодны существующие составы преступлений» [5, с. 264].

В сфере административного права предложения касаются как изменений в правила дорожного движения, правила сертификации и стандартизации, правила выдачи разрешений,

так и совершенствования статей КоАП РФ, предусматривающих ответственность за совершение административных правонарушений⁸.

Для целей настоящей статьи особый интерес представляет анализ третьего вида юридической ответственности – гражданско-правовой. Разновидностью данного вида юридической ответственности в зависимости от основания ее возникновения выступает внедоговорная ответственность, в качестве самостоятельного подвида которой выделяется ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих. Юридическая ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность эксплуатации ВАТС, будет относиться именно к этому виду внедоговорной гражданско-правовой ответственности.

Понятие гражданско-правовой ответственности за вред, причиненный эксплуатацией высокоавтоматизированных транспортных средств как источником повышенной опасности. Рассматривая гражданско-правовую ответственность за вред, причиненный эксплуатацией ВАТС, как одну из разновидностей юридической ответственности, ее можно определить как вид и меру государственно-правового принуждения за совершенный гражданско-правовой деликт в виде причинения вреда жизни, здоровью, имуществу личности или имуществу юридического лица эксплуатацией ВАТС, заключающегося в применении к правонарушителю предусмотренных нормами гражданского права неблагоприятных последствий имущественного характера, имеющих своей целью восстановление нарушенной имущественной сферы лица, которому был причинен вред.

Можно выделить следующие признаки гражданско-правовой ответственности за вред, причиненный эксплуатацией ВАТС:

– это вид юридической ответственности,

⁸ В частности, предлагается предусмотреть в КоАП РФ «отдельную главу 12-1, в которой закрепить новые составы административных правонарушений, связанных с эксплуатацией ВАТС». Учеными обосновывается необходимость установления административной ответственности, закрепленной в нормах права, за следующие правонарушения: эксплуатацию ВАТС без специального разрешения; использование оборудования, не отвечающего требованиям безопасной эксплуатации; неправомерные действия по сертификации и выдаче разрешений; допуск к эксплуатации неисправного автомобиля; действия по вмешательству в программное обеспечение, не повлекшее тяжких последствий, и за ряд других составов административных правонарушений [6].

а именно особый ее вид – гражданско-правовая ответственность, основная цель которой – правовосстановительная, ответственность направлена на восстановление имущественной сферы лица, которому был причинен вред;

- эта ответственность носит компенсационный характер;

- данный вид ответственности наступает за совершение гражданско-правового деликта – причинения вреда эксплуатацией ВАТС;

- это вид и мера (у некоторых авторов – форма [7, с. 590]) государственно-правового принуждения, выражающегося для лица, причинившего вред, в лишениях имущественного характера в пользу лица, которому был причинен вред;

- данный вид ответственности возникает на основании императивных норм права, закрепленных в ГК РФ, а также иных нормативно-правовых актах, регулирующих имущественные, личные неимущественные, связанные и не связанные с имущественными отношения;

- данная ответственность наступает только в порядке и при наличии оснований, установленных законом, а также при отсутствии оснований, исключающих гражданско-правовую ответственность (непреодолимая сила, умысел потерпевшего или вина в виде грубой неосторожности потерпевшего, если вред причинен имуществу при отсутствии вины причинителя вреда (абз. 2 п. 1 ст. 1083 ГК РФ), выбытие ВАТС из обладания его владельца в результате противоправных действий других лиц (для производителя – внешнее противоправное вмешательство в программное обеспечение ВАТС других лиц));

- это внедоговорная ответственность;

- это ответственность за вред, причиненный особым видом источника повышенной опасности – эксплуатацией ВАТС.

Анализируя вопросы юридической ответственности за вред, причиненный эксплуатацией ВАТС, необходимо остановиться на общих основаниях привлечения к юридической ответственности, к которым относятся, во-первых, фактическое основание – сам факт совершения того или иного правонарушения (в данном случае – гражданско-правового деликта – причинения вреда ВАТС как источником повышенной опасности); во-вторых, юридическое основание: а) нормативно-правовое – наличие нормы права, которая предусматривает правонарушение и устанавливает правовые последствия за совершение данного деяния; б) индивидуально-правовое – наличие

правоприменительного акта, содержащего конкретные вид и меру юридической ответственности.

Поскольку особенностью рассматриваемого вида ответственности является то, что она наступает за вред, причиненный эксплуатацией ВАТС как источником повышенной опасности, необходимо проанализировать данное понятие.

ТЕОРИИ ИСТОЧНИКА ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ

В науке гражданского права можно выделить несколько подходов к пониманию источника повышенной опасности, которое имеет большое значение для квалификации возникших гражданско-правовых отношений как обязательств из внедоговорного причинения вреда и совершенного правонарушения как специального вида гражданско-правового деликта. Все точки зрения можно объединить в две большие группы: монистический и плюралистический подходы к анализу понятия «источник повышенной опасности».

Рассмотрим вначале монистические концепции источника повышенной опасности, согласно которым в качестве источника повышенной опасности в любых правоотношениях может быть только что-то одно: либо определенная деятельность (деятельностная теория), либо предметы материального мира (объектная теория), либо свойства предметов (теория свойств).

С позиции первого подхода источник повышенной опасности ассоциируется с деятельностью: «проявление исключительно в деятельности (использовании, в том числе организационном) свойств и характеристик природных или созданных человеком предметов материального мира, обладающих особой вредоносностью и не поддающихся полному контролю со стороны человека» [8, с. 577–578].

Представители второго подхода исходят из того, что под источником повышенной опасности следует понимать сами предметы материального мира, представляющие опасность для окружающих, обладающие особыми специфическими количественными и качественными характеристиками, в силу которых владение (пользование, хранение и т. д.) ими связано с повышенной опасностью (объективной возможностью умаления личных или имущественных благ) для окружающих [9, с. 33].

Согласно третьему подходу, существующему в рамках монистической концепции,

в качестве источника повышенной опасности необходимо рассматривать не сами предметы материального мира, вещи, а «свойства вещей»: он представляет собой «свойства вещей или силы природы, которые при достигнутом уровне развития техники не поддаются полностью контролю человека ... создают высокую степень вероятности причинения вреда жизни и здоровью человека либо материальным благам» [10, с. 132].

При этом каждый из представителей того или иного подхода пытается обосновать истинность своих взглядов на источник повышенной опасности и аргументировать несостоятельность иных теорий. Но нельзя при всем многообразии существующих в обществе отношений и разнообразии обстоятельств понимать источник повышенной опасности только в каком-то одном смысле, поэтому объективно возникает потребность в появлении плюралистических концепций источника повышенной опасности.

К плюралистическим теориям источника повышенной опасности можно отнести «теорию повышенно опасной подвижной среды» и «смешанную теорию» источника повышенной опасности. В оригинальном подходе, в основе которого лежит идея рассмотрения источника повышенной опасности как «повышенно опасной подвижной среды», признается в качестве него «определенная обстановка, нахождение в которой (а равно в непосредственной близости с ней) создает повышенную вероятность причинения имущественного вреда человеку, имуществу физических или юридических лиц» [11, с. 84]. Рассматривая обстановку как совокупность условий и обстоятельств, в которых происходит что-либо, можем прийти к выводу о плюралистическом подходе к рассмотрению источника повышенной опасности.

Для преодоления существующих в юридической науке разногласий относительно понимания источника повышенной опасности в рамках плюралистической концепции была предложена так называемая «смешанная теория», при характеристике источника повышенной опасности учитывающая как объекты материального мира (находящиеся в обладании, использовании или распоряжении субъекта права предметы природы, продукты труда), так и деятельность (правомерная, заключающаяся в использовании источников повышенной опасности – объектов, которая либо создает повышенную опасность, либо связана с повышенной

опасностью для окружающих; неправомерная, заключающаяся в использовании источников повышенной опасности – объектов) [12, с. 56].

В интерпретационной практике Верховного Суда РФ была выработана дефиниция, близкая к первому из названных доктринальных подходов: в качестве источника повышенной опасности Пленум Верховного Суда РФ рассматривает «любую деятельность, осуществление которой создает повышенную вероятность причинения вреда из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека, а также деятельность по использованию, транспортировке, хранению предметов, веществ и других объектов производственного, хозяйственного или иного назначения, обладающих такими же свойствами»⁹.

Но при осуществлении правотворческой деятельности законодатель, закрепляя ответственность за причинение вреда деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих, в п. 2. ст. 1079 ГК РФ говорит о «владельце источника повышенной опасности», с точки зрения правил русского языка «владеть» деятельностью нельзя, ее можно «осуществлять», «проводить», ею можно «заниматься», следовательно, здесь понимание источника повышенной опасности ближе ко второму подходу, рассматривающему его как «предметы материального мира». В качестве аргумента в пользу этого можно воспользоваться и логическим, и системным, и специально-юридическим способами толкования правовых норм: в абз. 2 п. 1 ст. 1079 ГК РФ при определении причинителя вреда упоминаются лица, владеющие источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или оперативного управления либо ином законном основании. Данный контекст свидетельствует о понимании источника повышенной опасности как предмета материального мира.

Представляется наиболее обоснованной «смешанная теория» источника повышенной опасности, представленная в работе В.В. Долинской [12]. Ее позиция подтверждается и сложившейся судебной практикой. Например, Верховный Суд РФ, рассматривая дело, связанное с причинением вреда источником повышенной опасности, определил, что

⁹ О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина : постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1 // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2010. № 3, п. 18.

«установленный на строительном объекте башенный кран и/или его эксплуатация являются источниками повышенной опасности»¹⁰.

Изучив две группы подходов – монистический и плюралистический, – можно прийти к выводу, что наиболее целесообразным является выбор плюралистического подхода, признающего существование различных видов источника повышенной опасности в зависимости от обстоятельств, в качестве которых могут выступать и предметы материального мира, и их вредоносные свойства, и деятельность, создающая повышенную опасность для окружающих. Нужно отметить наличие неразрывной взаимосвязи между этими тремя видами источников повышенной опасности. Без своих вредоносных свойств ни один предмет материального мира, не будучи включенным в человеческую деятельность, не будет признан источником повышенной опасности. Но и деятельность, чтобы быть признанной источником повышенной опасности, должна включать в качестве своего структурного элемента предмет деятельности, так как деятельность носит предметный характер и при осуществлении ее должен присутствовать признак вредоносности.

Высокоавтоматизированное транспортное средство как источник повышенной опасности

С точки зрения «смешанной теории» в качестве источника повышенной опасности можно рассматривать и сам беспилотный автомобиль (предмет материального мира), и деятельность, связанную с эксплуатацией ВАТС, и даже программное обеспечение, функционирующее на основе технологий искусственного интеллекта, используемое для управления беспилотным автомобилем¹¹, что свидетельствует о более высокой степени опасности беспилотного автомобиля по сравнению с транспортом, которым управляет водитель [13].

Для характеристики беспилотного

автомобиля как источника повышенной опасности может быть использована теория «сложного, комплексного объекта», что обусловлено необходимостью учесть взаимосвязь самого транспортного средства и программного обеспечения для его беспилотного управления.

Например, в первом упомянутом нами ДТП с участием беспилотного автомобиля компании Uber, повлекшим гибель пешехода, одной из причин происшествия был конфликт программного обеспечения, изначально установленного на автомобилях «Вольво» (оно, вероятнее всего, могло предотвратить наезд на пешехода, но в целях чистоты эксперимента было отключено тестировщиками ВАТС), и программного обеспечения, необходимого для беспилотного управления, на котором был установлен более высокий порог отбрасывания ложных срабатываний (разработчики настроили порог так, что алгоритмы восприятия автомобиля приняли пешехода с велосипедом за препятствие, которое можно игнорировать). Если бы разработчики сделали порог отбрасывания ложных срабатываний низким, ВАТС мог бы в определенных ситуациях (смог, туман) вообще не тронуться с места: информация с сенсоров показывала бы, что на дороге есть препятствие. Это алгоритмический компромисс, который очень тяжело преодолеть без сильного искусственного интеллекта¹².

Оснащение ВАТС технологиями распознавания образов, которые не всегда правильно интерпретируют движущиеся объекты в силу различных обстоятельств, также повышает вероятность причинения вреда. Особенностью сложного объекта будет являться то, что выход из строя или сбой любого из составляющих компонентов может привести к выходу из-под контроля всего существующего сложного объекта (например, лидары плохо работают при осадках, что может стать причиной ДТП). Сложные объекты, в частности ВАТС, имеют более высокую степень опасности, чем обычные транспортные средства, более высокий риск причинения вреда и требуют больших усилий для осуществления контроля за их функционированием.

Относительно рассмотрения характеристик беспилотного транспортного средства и программного обеспечения, используемого в беспилотном автотранспорте, как источников повышенной опасности можно обозначить

¹⁰ Определение Верховного Суда РФ от 20.12.2019 № 310-ЭС19-23244 по делу № А14-24271/2018 // Позиции высших судов. Ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «Гарант» (дата обращения: 20.06.2022).

¹¹ См., например: Куликов В. Почему роботов предложили приравнять к источникам повышенной опасности [Электронный ресурс] // Российская газета. 2018. 1 дек. URL: <https://rg.ru/2018/11/28/pochemu-robotov-predlozhili-priravniat-k-istochnikam-povyshennoj-opasnosti.html> (дата обращения: 11.07.2022).

¹² Буйвал А. Пять проблем беспилотного транспорта. // Национальная технологическая инициатива. Новости. 2019. 7 фев. [Электронный ресурс]. URL: https://ntinews.ru/in_progress/likbez/5-problem-bespilotnogo-transporta.html (дата обращения: 11.07.2022).

присутствие системы таких признаков, как наличие повышенной вероятности причинения вреда, наличие повышенных вредоносных свойств, невозможность осуществления полного контроля над ВАС со стороны человека.

Вредоносность беспилотных транспортных средств демонстрируется на примерах ДТП с участием беспилотного транспорта. Эксплуатация ВАС может привести к причинению вреда жизни, здоровью или имуществу гражданина либо имуществу юридического лица. Например, ошибки в разработке программного обеспечения могут повлечь причинение вреда личности или имуществу третьих лиц. Кроме того, нужно учитывать, что общественные отношения динамичны, постоянно развиваются, могут появляться новые виды участников дорожного движения, которые изначально не могли быть предусмотрены при разработке программного обеспечения, сенсоры беспилотного автомобиля при встрече с ними могут не распознать в них участников дорожного движения. Так, до недавнего времени не было таких участников дорожного движения, которые передвигаются на электросамокатах, электроскейтбордах, гироскутерах и иных средствах индивидуальной мобильности. Разработчикам невозможно предсказать появление каких-либо новых видов средств передвижения, не существующих сейчас, но которые могут появиться в ближайшем будущем. А это может быть причиной причинения вреда таким участникам дорожного движения эксплуатацией ВАС.

В признаке повышенной вероятности причинения вреда «выражается повышенный риск наступления неблагоприятных последствий в связи с использованием того или иного объекта. Для эксплуатации создаются специальные акты, которые содержат правила, предполагающие наиболее безопасное и эффективное использование, и несоблюдение этих правил в большинстве случаев приводит к причинению вреда» [1, с. 387]. Например, не обновленное вовремя программное обеспечение может привести к сбою в работе ВАС.

Следующей характеристикой ВАС как источника повышенной опасности является невозможность осуществления полного и всеобъемлющего контроля над ним, даже если были предприняты все меры предосторожности. Этот признак обусловлен особенностями технических характеристик ВАС и особенностями функционирования программного обеспечения, представляющих опасность для жизни, здоровья и имущества граждан и имущества юридических лиц.

Управление ВАС осуществляется «автоматизированной системой вождения – техническим средством, обеспечивающим динамическое управление» ВАС, то есть «выполнение в реальном времени всех оперативных и тактических функций, необходимых для передвижения транспортного средства, контроль за условиями дорожного движения, реагирование на события, происходящие в дорожно-транспортной обстановке, а также планирование и сигнализацию маневров» (п. 1 ст. 2 законопроекта о ВАС). Отсюда следует, что после активации беспилотного автомобиля все оперативные и тактические функции, необходимые для передвижения ВАС, осуществляются не человеком, а автоматизированной системой вождения. В этом случае человеку трудно обеспечить полный и всеобъемлющий контроль за функционированием ВАС. Непредсказуемость изменения обстановки, в которой осуществляется беспилотное вождение, вызывает и непредсказуемость функционирования ВАС, над которым даже оператор не может сохранить полный контроль. Диспетчер (оператор) разработает определенный маршрут движения ВАС, начальную и конечную точку маршрута, но он не может предвидеть конкретных условий маршрута, возможных появлений внезапных препятствий, которые могут привести к ДТП и причинению вреда. Разработчик программного обеспечения не может заложить в него все возможные варианты ситуаций, которые могут сложиться в процессе движения ВАС, поэтому неизбежно в практике будут встречаться области автономного принятия решения. Варианты данного решения будут зависеть от того, какое машинное обучение предварительно прошел искусственный интеллект, используемый в ВАС, не было ли произведено несанкционированного вмешательства в функционирование программного обеспечения. При создании программного обеспечения разработчик преследует цель обеспечить безопасное автоматизированное управление транспортным средством в соответствии с существующими ПДД, но он не может предусмотреть все конкретные многообразные варианты функционирования ВАС, что является одной из причин возможных сбоев. Кроме того, технологии слабого искусственного интеллекта, используемые в ВАС, все еще несовершенны, могут существовать различные технические, программные ошибки, возможны сбои в работе автоматизированной системы вождения.

**ОСОБЕННОСТИ
ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ВРЕД,
ПРИЧИНЕННЫЙ ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ
ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ:
ОСНОВАНИЯ И УСЛОВИЯ**

Отнесение деятельности, связанной с эксплуатацией БАТС, к источнику повышенной опасности предполагает повышенную гражданско-правовую ответственность владельца источника повышенной опасности, особенностью которой является то, что в составе данного гражданско-правового деликта наличия вины не требуется: «владелец источника повышенной опасности обязан возместить вред потерпевшему независимо от того, виновен он в причинении вреда или нет» [14, с. 1123]. Отличительной характеристикой внедоговорных гражданско-правовых обязательств, возникших из причинения вреда деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих, является то, что в отношении причинителя вреда действует правовая презумпция – презумпция вины¹³.

Как уже отмечалось, ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих, является разновидностью внедоговорной ответственности, которая возникает между лицами, не состоящими друг с другом в договорных отношениях, из оснований, предусмотренных законом.

Фактическим основанием данного вида гражданско-правовой ответственности выступает совершение лицом гражданско-правового деликта, который с объективной стороны состава правонарушения заключается в причинении вреда деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих (а в данном конкретном случае – деятельностью, связанной с эксплуатацией БАТС). Кроме того, к объективной стороне состава данного гражданско-правового деликта будет относиться и наличие причинно-следственной связи между эксплуатацией БАТС и возникшим вредом, а также сам вред, причиненный личности или имуществу гражданина или имуществу юридического лица.

С субъективной стороны состава данного гражданско-правового деликта особенностью

выступает то, что вина не является обязательным его признаком. И если общими условиями гражданско-правовой ответственности являются наличие вреда или убытков, противоправность деяния, совершенного правонарушителем, наличие причинно-следственной связи между совершенным противоправным деянием и причинением вреда или убытков и наличие вины правонарушителя, то в случае с ответственностью за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих, ответственность наступает независимо от вины причинителя вреда.

Таким образом, условиями ответственности за вред, причиненный эксплуатацией БАТС, будут выступать: деяние в виде противоправного причинения вреда БАТС (при этом во всех внедоговорных обязательствах любое причинение вреда презюмируется противоправным); наличие вреда личности гражданина или имуществу (гражданина либо юридического лица); наличие причинно-следственной связи между деянием владельца БАТС и наступившим вредом. При этом «вред подлежит возмещению независимо от того, виновен владелец источника повышенной опасности в причинении вреда или нет ... возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности, базируется не на системе вины, а на системе риска. Неблагоприятные имущественные последствия даже случайного причинения вреда источником повышенной опасности возлагаются на владельца этого источника» [15, с. 464].

**СУБЪЕКТЫ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ВРЕД,
ПРИЧИНЕННЫЙ ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ
ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Большое значение для характеристики рассматриваемого гражданско-правового деликта имеет характеристика субъекта правонарушения. Необходимо определить, кто будет нести ответственность за вред, причиненный эксплуатацией БАТС. Согласно ст. 1079 ГК РФ «обязанность возмещения вреда возлагается на юридическое лицо или гражданина, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании». В силу ст. 1068 и 1079 ГК РФ не будет выступать в качестве владельца источника повышенной опасности, а значит

¹³ См., например: Апелляционное определение СК по гражданским делам Верховного Суда Республики Татарстан от 04.02.2021 по делу № 33-1748/2021 [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «Гарант» (дата обращения: 12.07.2022).

и субъекта ответственности, лицо, управляющее беспилотным транспортным средством в силу исполнения своих трудовых (служебных, должностных) обязанностей на основании трудового договора (служебного контракта) с собственником или иным владельцем источника повышенной опасности. В данном случае за причинение вреда эксплуатацией ВАТС ответственность будет нести владелец ВАТС, а не его оператор, который находится в трудовых отношениях с владельцем ВАТС¹⁴.

Относительно владельца источника повышенной опасности, в том числе ВАТС, необходимо отметить, что он должен обладать в совокупности двумя признаками: юридическим (наличие гражданско-правовых оснований владения, например, заключение договора каршеринга, выдача доверенности на право управления ВАТС) и материальным (фактическое владение ВАТС).

Итак, согласно действующему законодательству (ст. 1079 ГК РФ) субъектом гражданско-правовой ответственности за вред, причиненный эксплуатацией ВАТС как источником повышенной опасности, выступает его владелец. Но при правовом регулировании данного вида общественных отношений необходимо учитывать специфику этой разновидности источника повышенной опасности – оснащение ВАТС программным обеспечением, основанным на технологии искусственного интеллекта, позволяющим осуществлять управление в автоматическом режиме. Поэтому кроме владельца ВАТС в качестве лица, ответственного за вред, причиненный в результате эксплуатации ВАТС, необходимо рассматривать и его производителя. Для этого целесообразно в обсуждаемый проект

закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» внести изменения, предусматривающие ссылку на ст. 1079 ГК РФ, а также добавить специальную норму об ответственности изготовителя (производителя) ВАТС.

Что касается вида гражданско-правовой ответственности в зависимости от способа ее распределения между производителем ВАТС и владельцем ВАТС, представляется, что в интересах лиц, которым был причинен вред, владелец ВАТС и производитель ВАТС должны отвечать солидарно. В силу ст. 323 ГК РФ у субъектов права, которым был причинен вред эксплуатацией ВАТС, будет право требования исполнения обязательства по возмещению причиненного им вреда как от обоих обязанных лиц (и владельца ВАТС, и производителя ВАТС), так и от любого из них в отдельности, притом как полностью, так и в части долга.

Неделимость, совместность ответственности и производителя, и владельца ВАТС будет вытекать из необходимости принять во внимание тот факт, что в ВАТС в тесной взаимосвязи находятся как само транспортное средство, так и обеспечивающее динамическое управление им на основе технологий искусственного интеллекта техническое средство, соединенные так, что это предполагает их использование по общему назначению (ст. 143 ГК РФ).

Для обоснования необходимости рассматривать в качестве ответственного субъекта производителя ВАТС можно привести и аргумент, используемый авторами в отношении признания субъектами ответственности производителей роботов и программ, использующих технологии искусственного интеллекта, считающими, что здесь «можно использовать аналогию с некачественной продукцией». На основании ст. 1095 ГК РФ они делают заключение, что «вред, причиненный жизни, здоровью или имуществу гражданина либо имуществу юридического лица вследствие конструктивных, рецептурных или иных недостатков AI-робота либо AI-программного комплекса ЭВМ, а также вследствие недостоверной или недостаточной информации об искусственном интеллекте, подлежит возмещению: 1) продавцом или 2) изготовителем, независимо от их вины и от того, состоял потерпевший с ними в договорных отношениях или нет» [16, с. 92].

Совершенствованию и оптимизации правового регулирования в данной сфере может

14 «На лицо, исполнявшее свои трудовые обязанности на основании трудового договора (служебного контракта) и причинившее вред жизни или здоровью в связи с использованием транспортного средства, принадлежавшего работодателю, ответственность за причинение вреда может быть возложена лишь при условии, если будет доказано, что оно завладело транспортным средством противоправно (п. 2 ст. 1079 ГК РФ).

Юридическое лицо или гражданин, возместившие вред, причиненный их работником при исполнении трудовых (служебных, должностных) обязанностей на основании трудового договора (служебного контракта) или гражданско-правового договора, вправе предъявить требования в порядке регресса к такому работнику – фактическому причинителю вреда в размере выплаченного возмещения, если иной размер не установлен законом (п. 1 ст. 1081 ГК РФ)» (О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина : постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1 // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2010. № 3, п. 19)

способствовать анализ проблем правового регулирования юридической ответственности за вред, причиненный эксплуатацией ВАТС, с позиций правовой технологии, в частности с точки зрения структуры правовой технологии. Так, В.Н. Карташев в качестве важнейших частей юридической технологии называет юридическую технику, стратегию и тактику [17, с. 22]. Эффективность правового регулирования будет зависеть от пропорционального развития каждой из названных частей правовой технологии. И если в отношении юридической стратегии в правовой системе Российской Федерации в рассматриваемой нами сфере уже есть определенные достижения, то юридическая техника и тактика еще оставляют желать лучшего [18, с. 108].

В современных исследованиях, посвященных проблемам правового регулирования гражданско-правовой ответственности за вред, причиненный эксплуатацией ВАТС, можно выделить три основные точки зрения.

Одни авторы считают, что никаких изменений в действующее гражданское законодательство вносить нет необходимости, существующих в ГК РФ норм достаточно, чтобы определить основания и условия ответственности за вред, причиненный деятельностью, связанной с эксплуатацией ВАТС, поскольку данная деятельность относится к источникам повышенной опасности и в необходимой мере уже урегулирована действующим ГК РФ.

Другая группа исследователей отстаивает точку зрения, согласно которой «регламентация деликтной ответственности по существующим нормам Гражданского кодекса РФ не представляется возможным, поэтому требуется введение специальных норм, регулирующих данный тип правоотношений»¹⁵[2].

Представители третьей позиции придерживаются мнения, что на данный момент, пока на дорогах используются лишь беспилотные транспортные средства со вторым, третьим, реже – с четвертым уровнем автономности, существенного изменения гражданского законодательства не требуется, но в будущем, когда развитие технологий позволит повсеместно эксплуатировать на дорогах общего пользования беспилотные автомобили с пятым уровнем автономности, не предполагающим нахождения оператора в салоне автомобиля, потребуется создание специализированных норм права, посвященных регулированию

обязательственных отношений, возникших из причинения вреда деятельностью, связанной с эксплуатацией беспилотных транспортных средств. Поэтому юридическая наука уже сейчас должна прогнозировать основные тенденции развития данной группы общественных отношений и предлагать варианты их урегулирования в будущем.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проблемы правового регулирования юридической ответственности за вред, причиненный эксплуатацией беспилотных (автономных, высокоавтоматизированных) транспортных средств в Российской Федерации, на сегодняшний момент состоят в том, что до сих пор не принят федеральный закон «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», работа над которым идет уже длительное время; в проекте данного федерального закона не предусмотрено специальных норм права об ответственности за вред, причиненный эксплуатацией ВАТС; ст. 11 четвертой редакции законопроекта, касающаяся юридической ответственности, носит бланкетный характер, отсылая правоприменителя к действующему законодательству, в котором тоже пока не закреплено норм права, регламентирующих особенности юридической ответственности за вред, причиненный эксплуатацией ВАТС; в законопроекте не предусмотрена ссылка на ст. 1079 ГК РФ, закрепляющую ответственность за причинение вреда деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих; не разработана концепция солидарной ответственности владельца и производителя ВАТС за вред, причиненный эксплуатацией ВАТС; не до конца проработаны вопросы страхования риска гражданско-правовой ответственности производителя и владельца ВАТС.

Пути решения обозначенных проблем будут являться: дальнейшее совершенствование законопроекта о ВАТС с привлечением к его обсуждению специалистов в области права, информатики, транспорта, искусственного интеллекта и машинного обучения, а в последующем – принятие закона о ВАТС; разработка предложений по внесению изменений в нормативно-правовые акты (УК РФ, КоАП РФ, ГК РФ, ПДД и др.), которые будут связаны с федеральным законом о ВАТС; более четкая проработка вопросов юридической ответственности за вред, причиненный

¹⁵ Цитата приведена с сохранением орфографии оригинала. – Прим. ред.

эксплуатацией ВАТС как источником повышенной опасности; детальная разработка положений законопроекта, касающихся прав и обязанностей всех участников отношений, связанных с эксплуатацией ВАТС; закрепление на уровне закона круга субъектов, которые должны нести ответственность за причинение вреда эксплуатацией ВАТС как источником повышенной опасности, с обязательным включением в их число производителя ВАТС, который должен нести солидарную гражданско-правовую ответственность наряду с владельцем ВАТС; законодательное закрепление гарантий для потребителей при оказании услуг по перевозке пассажиров и багажа; более четкая регламентация общественных отношений, связанных со страхованием риска гражданско-правовой ответственности владельца ВАТС и его производителя.

Науке гражданского права необходимо разработать теоретические положения об особенностях гражданско-правовой ответственности за вред, причиненный эксплуатацией ВАТС, рассматривая ее как вид и меру государственно-правового принуждения за совершенный гражданско-правовой деликт в виде причинения вреда жизни, здоровью, имуществу личности или имуществу юридического лица эксплуатацией ВАТС, заключающуюся в применении к правонарушителю предусмотренных нормами гражданского права неблагоприятных последствий имущественного характера, имеющих своей целью восстановление нарушенной имущественной сферы лица, которому был причинен вред. Данный вид ответственности обладает своими особенностями:

- во-первых, особенностями субъектного характера: шире круг субъектов ответственности;
- во-вторых, спецификой субъективной стороны состава гражданско-правового деликта: отсутствие необходимости наличия вины обязанных субъектов для привлечения их к внедоговорной ответственности за вред, причиненный эксплуатацией ВАТС как источником повышенной опасности;
- в-третьих, особенностями условий привлечения к ответственности: достаточно наличия лишь трех условий: противоправности деяния по причинению вреда; наличия вреда жизни, здоровью, имуществу личности или имуществу юридического лица и причинно-следственной связи между совершенным деянием и причиненным вредом;
- в-четвертых, спецификой оснований, включающих ответственность: непреодолимая

сила, умышленная форма вины лица, которому причинен вред (или вина в виде грубой неосторожности потерпевшего, если вред причинен имуществу при отсутствии вины причинителя вреда), выбытие ВАТС из обладания его владельца в результате противоправных действий других лиц (или для производителя – внешнее противоправное вмешательство в программное обеспечение ВАТС других лиц);

– в-пятых, особенностями целей привлечения к ответственности: данный вид ответственности носит компенсационный, правовосстановительный характер;

– в-шестых, особенностями правовых последствий: их имущественный характер.

В связи с появлением беспилотных транспортных средств различной степени автономности и стремительным развитием систем искусственного интеллекта, используемых в ВАТС, необходимо изменение подходов законодателя к правовому регулированию отдельных сфер общественных отношений, в частности к правоотношениям, возникающим из причинения вреда источником повышенной опасности, к которым относится деятельность, связанная с эксплуатацией ВАТС. Необходимо скорректировать субъектный состав данных правоотношений, а именно состав обязанных субъектов. К субъектам ответственности за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих, помимо традиционно выделяемого субъекта – владельца источника повышенной опасности – необходимо отнести и изготовителя (производителя) ВАТС, поскольку данное транспортное средство можно охарактеризовать и как «сложный, комплексный объект», «сложный» источник повышенной опасности, выступающий таковым, и как транспортное средство, и как сложное техническое устройство, в управлении которого используется программное обеспечение, основанное на технологиях искусственного интеллекта. Особенностью условий юридической ответственности производителя также должно быть наступление ее вне зависимости от наличия или отсутствия вины.

Для нашего государства приоритетным в будущем должен стать именно этот подход, поскольку он позволит обеспечить большую степень защищенности граждан и юридических лиц, которым был причинен вред в результате эксплуатации ВАТС, что повысит уровень доверия населения к современным технологиям. Кроме того, признание производителя ВАТС в качестве еще одного субъекта гражданско-правовой ответственности за

вред, причиненный его эксплуатацией, позволит преодолеть трудности в определении степени вины владельца и производителя ВАТС и решить проблему с необходимостью ее доказывания, поскольку вина не будет являться обязательным условием для привлечения производителя и владельца ВАТС к ответственности за вред, причиненный эксплуатацией ВАТС как источника повышенной опасности. Производители ВАТС будут стараться как можно больше усилий направлять на предотвращение причинения вреда, качественное

тестирование программного обеспечения, с помощью которого будет осуществляться автоматизированное управление, установку наиболее безопасных и совершенных вариантов данного программного обеспечения, проявлять повышенную осмотрительность и бдительность.

Правотворческим органам Российской Федерации нужно стремиться создать механизм оптимального, справедливого распределения ответственности за вред, причиненный эксплуатацией ВАТС.

Список источников

1. Цветкова Е.С. Виды источников повышенной опасности в аспекте развития новых технологий / Е.С. Цветкова // Вопросы российской юстиции. – 2019. – № 1. – С. 385–401.
2. Пешкова А.Е. Субъекты гражданско-правовой ответственности, возникающей вследствие причинения вреда беспилотным транспортным средством / А.Е. Пешкова // Новый юридический вестник. – 2019. – № 5 (12). – С. 21–24. URL: <https://moluch.ru/th/9/archive/137/4428>.
3. Куфлева В.Н. Проблемные аспекты квалификации преступлений с использованием беспилотного транспортного средства / В.Н. Куфлева, Д.В. Соболев, В.В. Фирсов // Человек: преступление и наказание. – 2019. – Т. 27 (1–4), № 3. – С. 335–342.
4. Чучаев А.И. Ответственность за причинение ущерба высокоавтоматизированным транспортным средством: состояние и перспективы / А.И. Чучаев, С.В. Маликов // Актуальные проблемы российского права. – 2019. – № 6 (103). – С. 117–124.
5. Тыдыкова Н.В. Об уголовной ответственности за вред, причиненный в ходе эксплуатации высокоавтоматизированных и беспилотных транспортных средств / Н.В. Тыдыкова // Вестник Томского государственного университета. – 2021. – № 471. – С. 264–270.
6. Мартынов А.В. Перспективы установления административной ответственности в сфере эксплуатации беспилотных автомобилей / А.В. Мартынов // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2019. – № 11. – С. 42–55.
7. Гражданское право : в 4 т. Т. 1. Общая часть : учебник / В.С. Ем и др. ; отв. ред. Е.А. Суханов. – 3-е изд., перераб и доп. – Москва : Волтерс Клувер, 2006. – 720 с.
8. Гражданское право : учебник : в 2 т. / Б.М. Гонгало и др. ; под ред. Б.М. Гонгало. – 4-е изд., перераб. и доп. – Москва : Статут, 2021. – Т. 2. – 602 с.
9. Красавчиков О.А. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности / О.А. Красавчиков. – Москва : Юрид. лит., 1966. – 200 с.
10. Флейшиц Е.А. Обязательства из причинения вреда и обязательства из неосновательного обогащения / Е.А. Флейшиц. – Москва : Госюридиздат, 1951. – 239 с.
11. Соломин С.К. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности / С.К. Соломин, Н.Г. Соломина. – Москва : Юстицинформ, 2019. – 140 с.
12. Долинская В.В. Источники повышенной опасности / В.В. Долинская // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2009. – № 9. – С. 48–56.
13. Антонов А.А. Искусственный интеллект как источник повышенной опасности / А.А. Антонов // Юрист. – 2020. – № 7. – С. 69–74.
14. Российское гражданское право : в 2 т. Т. 2. Обязательственное право / Е.А. Суханов и др. ; отв. ред. Е.А. Суханов. – 2-е изд., стер. – Москва : Статут, 2011. – 1208 с.

REFERENCES

1. Tsvetkova E.S. Types of high-risk sources in the aspect of new technologies development. *Voprosy rossijskoj yusticii = Issues of Russian Justice*, 2019, no. 1, pp. 385–401. (In Russian).
2. Peshkova A.E. Subjects of civil liability arising from damage caused by an unmanned vehicle. *Novyj yuridicheskij vestnik = New Legal Gazette*, 2019, no. 5 (12), pp. 21–24. Available at: <https://moluch.ru/th/9/archive/137/4428>.
3. Kufleva V.N., Sobolev D.V., Firsov V.V. Problematic aspects of crimes qualification with the use of unmanned vehicle. *Chelovek: prestuplenie i nakazanie = Man: Crime and Punishment*, 2019, vol. 27 (1–4), no. 3, pp. 335–342. (In Russian).
4. Chuchaev A.I., Malikov S.V. Responsibility for causing harm by a highly automated vehicle: state and perspectives. *Aktual'nye problemy rossijskogo prava = Actual Problems of Russian Law*, 2019, no. 6 (103), pp. 117–124. (In Russian).
5. Tydykova N.V. On Criminal Responsibility for Damage Caused During the Operation of Highly Automated and Unmanned Vehicles. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta = Tomsk State University Journal*, 2021, no. 471, pp. 264–270. (In Russian).
6. Martynov A.V. Prospects for establishing administrative responsibility in the field of operation of unmanned vehicles. *Zakony Rossii: opyt, analiz, praktika = Laws of Russia: Experience, Analysis, Practice*, 2019, no. 11, pp. 42–55. (In Russian).
7. Em V.S., Kozlova N.V., Korneev S.M., Sukhanov E.A., Sherstobitov A.E.; Sukhanov E.A. (ed.). *Grazhdanskoe pravo [Civil law]*. 3rd ed. Moscow, Volters Kluver Publ., 2006. Vol. 1. 720 p.
8. Gongalo B.M., Alekseeva O.G., Aminov E.R., Bando M.V., Bryuhov R.B., Valeeva N.G., Vaseva Yu.N. et al. ; Gongalo B.M. (ed.). *Grazhdanskoe pravo [Civil law]*. 4th ed. Moscow, Statut Publ., 2021. Vol. 2. 602 p.
9. Krasavchikov O.A. *Vozmeshchenie vreda, prichinennogo istochnikom povyshennoj opasnosti [Compensation for harm caused by a source of increased danger]*. Moscow, Yuridicheskaya literatura Publ., 1966. 200 p.
10. Fleishits E.A. *Obyazatel'stva iz prichineniya vreda i obyazatel'stva iz neosnovatel'nogo obogashcheniya [Obligations from causing harm and obligations from unjust enrichment]*. Moscow, Gosyuridizdat Publ., 1951. 239 p.
11. Solomin S.K., Solomina N.G. *Vozmeshchenie vreda, prichinennogo istochnikom povyshennoj opasnosti [Compensation for harm caused by a source of increased danger]*. Moscow, Yusticinform, 2019. 140 p.
12. Dolinskaya V.V. Sources of increased danger. *Zakony Rossii: opyt, analiz, praktika = Laws of Russia: Experience, Analysis, Practice*, 2009, no. 9, pp. 48–56. (In Russian).
13. Antonov A.A. Artificial intelligence as a source of increased danger. *Yurist = Jurist*, 2020, no. 7, pp. 69–74. (In Russian).

15. Постатейный комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй : в 3 т. / П.В. Крашенинников и др. ; под ред. П.В. Крашенинникова. – Москва : Статут, 2011. – Т. 3. – 574 с.

16. Лаптев В.А. Понятие искусственного интеллекта и юридическая ответственность за его работу / В.А. Лаптев // Право. Журнал Высшей школы экономики. – 2019. – № 2. – С. 79–102.

17. Карташов В.Н. Юридическая техника, тактика, стратегия и технология (к вопросу о соотношении) / В.Н. Карташов // Проблемы юридической техники : сб. ст. / под ред. В.М. Баранова. – Нижний Новгород, 2000. – С. 16–23.

18. Березина Е.А. Правовые технологии нормативного регулирования общественных отношений, связанных с эксплуатацией автономных (беспилотных) транспортных средств / Е.А. Березина // Евразийский юридический журнал. – 2020. – № 6 (145). – С. 104–109.

14. Sukhanov E.A., Vitryansky V.V., Em V.S., Kozlova N.V., Korneev S.M., Martyanova T.S., Pankratov P.A. et al.; Sukhanov E.A. (ed.). Rossijskoe grazhdanskoe pravo [Russian civil law]. 2nd ed. Moscow, Statut Publ., 2011. Vol. 2. 1208 p.

15. Krashennnikov P.V., Bandurina N.V., Bibikov A.I., Vavilin E.V., Vaskevich V.P., Golovina S.Yu., Gongalo B.M. et al.; Krashennnikov P.V. (ed.). Postatejnyj kommentarij k Grazhdanskomu kodeksu Rossijskoj Federacii, chasti vtoroj [Article-by-article commentary to the Civil Code of the Russian Federation, part two]. Moscow, Statut Publ., 2011. Vol. 3. 574 p.

16. Laptev V.A. Artificial intelligence and liability for its work. Pravo. Zhurnal Vysshej shkoly ekonomiki = Law. Journal of the Higher School of Economics, 2019, no. 2, pp. 79–102. (In Russian).

17. Kartashov V.N. Legal technique, tactics, strategy and technology (to the question of correlation). In Baranov V.M. (ed.). Problemy yuridicheskoy tekhniki. Sbornik statej [Problems of legal technique. Digest of articles]. Nizhny Novgorod, 2000, pp. 16–23. (In Russian).

18. Berezina E.A. Technologies of law of normative regulation of social relations related to the use of autonomous (driverless) vehicles. Evrazijskij yuridicheskij zhurnal = Eurasian Law Journal, 2020, no. 6 (145), pp. 104–109. (In Russian).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Березина Елена Александровна – кандидат юридических наук, доцент кафедры теории государства и права Уральского государственного юридического университета.

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Berezina Elena Aleksandrovna – Candidate of Sciences (Law), Associate Professor of the Department of Theory of State and Law, Ural State Law University.

Статья поступила в редакцию 24.06.2022; одобрена после рецензирования 25.07.2022; принята к публикации 27.07.2022. The article was submitted 24.06.2022; approved after reviewing 25.07.2022; accepted for publication 27.07.2022.