

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ВРЕД, ПРИЧИНЕННЫЙ БЕСПИЛОТНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ

Косенков Артём Викторович

Частное образовательное учреждение высшего образования

«Сибирский юридический университет»

г. Омск

e-mail: art-kos1301@inbox.ru

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 ответственности за подобный вред.

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 управления» 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 [1, с. 70].

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 [2, с. 35].

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 [3]. Технические, рецептурные и иные недостатки программного кода или датчиков, в случае если таковые послужили детерминантной причинения вреда очевидно относятся к сфере ответственности производителя [4].

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.

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.

Список литературы:

1. Шевченко, Г. Н. Вина как условие гражданско-правовой ответственности в российском гражданском праве // Современное право. — 2017. — № 3. — С. 67—74. стр. 67—74
2. 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. стр. 35—37
3. 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.
4. 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. Winterra // Accident Analysis & Prevention. — 2019. — Vol. 124. — P. 163—173.