

ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА: ВОПРОСЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРИЧИНЕНИЕ ВРЕДА

Е. М. Чувелева,
студентка юридического факультета
ННГУ им. Н. И. Лобачевского,
направление «Юриспруденция»,
chuvevaliza@ya.ru
Научный руководитель:
Н. Е. Сосипатрова,
доцент кафедры гражданского права и процесса
юридического факультета
ННГУ им. Н. И. Лобачевского,
кандидат юридических наук, доцент,
sosipatrova@yandex.ru

Высокоавтоматизированные транспортные средства (далее – ВАТС) постепенно становятся частью нашей повседневной жизни. Еще несколько лет назад никто не мог подумать, что автомобиль может припарковаться самостоятельно, не говоря уже о частичной или полной автономии, т. е. передвижении без участия человека.

Существует различие между понятиями ВАТС и беспилотных автомобилей, которыми привыкли называть ВАТС в обществе.

Согласно классификации, принятой обществом автомобильных инженеров SAE, существует шесть уровней автоматизации автомобиля:

- 1) 0 уровень – всю работу выполняет только водитель;
- 2) 1 уровень – система помогает человеку управлять автомобилем (круиз-контроль, автоматическая парковка);
- 3) 2 уровень – частичная автономность: добавляются системы, которые участвуют в процессе вождения и отвечают за поворот, остановку, ускорение и т. д. без участия водителя;
- 4) 3 уровень – управление без участия водителя возможно, но в экстренных ситуациях допускается его вмешательство;
- 5) 4 уровень – водитель присутствует в машине, может не управлять автомобилем, но движение автомобиля должно осуществляться только в специально оборудованных для такого передвижения зонах;
- 6) 5 уровень – полная автономность: водитель не управляет машиной, но может находиться в машине, отсюда название – беспилотный автомобиль. На данный момент в мире транспортные средства (далее – ТС) такого уровня не используются. В любом случае требуется нахождение водителя в машине [1].

В настоящее время ВАТС широко применяются в Европе. В России также внедряются современные технологии в этой сфере. Так, «Яндекс.Такси» использует 50 автоматизированных автомобилей, и их общий пробег с начала 2019 года составил уже более 1 млн км, большая часть из которых пройдена в Москве. К 2021 году (к окончанию тестового режима) предполагается довести количество таких машин во флоте компании до 1000 [2]. К 2022 году планируется запуск беспилотных грузовиков по трассе М11 (Москва – Санкт-Петербург). Двигаться они будут по специально выделенной для этих целей полосе. Это снижает риски ошибки водителя за рулем, ведь 70% аварий происходит именно по вине водителя.

Все перечисленные и многие другие проекты по внедрению высокоавтоматизированных автомобилей являются довольно крупными и перспективными, но в настоящее время не обеспечены достаточной правовой базой.

15 августа 2019 года Правительство Российской Федерации опубликовало проект «Об утверждении концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» [3]. Он содержит в себе основные положения о высокоавтоматизированных транспортных средствах, требования к ним, правила допуска на общественные дороги, а также порядок взаимодействия водителя с машиной и положения о кибернетической безопасности. Среди плюсов разработчики данного проекта отмечают, что внедрение ВАТС будет способствовать получению дополнитель-

ных доходов от перевозки грузов. За счет того, что они будут осуществляться круглосуточно, без перерыва для отдыха водителям, увеличится скорость доставки, существенно снизится аварийность на дорогах, уменьшатся издержки на зарплату дальнбойщикам, что может повлечь снижение цен на многие товары.

Но у массового внедрения ВАТС существуют и недостатки — в частности, потеря рабочих мест в компаниях перевозчиков. В ГИБДД также последуют изменения: будет падать спрос на услуги людей, которые анализируют ДТП [4; 306].

Возникает вопрос об ответственности за причинение вреда при использовании ВАТС. На время эксперимента по тестированию (2019–2022 годы) Минпромторг предлагает владельцам ТС нести ответственность в случае ДТП, совершённого из-за сбоя в системе. Вероятнее всего, собственник (на время тестирования ими могут быть только определенные юридические лица) будет отвечать за сбой в программном обеспечении автомобиля. Однако думается, что такой подход может повлиять на дальнейшее массовое производство в силу недостаточной правовой определенности и больших рисков в эксплуатации [5].

Частично ответ на вопрос об ответственности можно найти и в Постановлении Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2018 года № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» [6]. Ответственность водителя четко не установлена, и определить ее возможно только исходя из системного толкования норм права. Анализируя положения постановления, можно прийти к выводу, что водитель будет нести ответственность только в случае его виновного поведения, которое может заключаться в непринятии на себя ручного управления в случае возникновения аварийной ситуации или же, наоборот, в принятии на себя управления в случае, когда машина сама могла справиться с аварийной ситуацией, но по вине водителя произошло дорожно-транспортное происшествие [7].

Для применения мер ответственности к водителю, прежде всего, следует установить, что понимать под управлением транспортным средством (в постановлении такое определение не дано). Неясно, как водитель должен понять, что произойдет аварийная ситуация и следует перевести транспортное средство в ручное управление или же, наоборот, следует оставить управление машине.

В настоящее время водитель должен присутствовать в автомобиле во время его движения и в случае возникновения опасной ситуации обязан взять управление на себя. Данное положение подтверждается положениями Венской конвенции о дорожном движении 1968 года, которая в ст. 8 закрепляет, что каждое ТС, которое находится в движении, должно иметь водителя [8].

Как известно, высокоавтоматизированное транспортное средство, также как и обычное, относится к источникам повышенной опасности (ст. 1079 Гражданского кодекса Российской Федерации). По общему правилу, ответственность за причинение вреда таким источником несет его владелец, если не будет доказано, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

Нельзя ли признать вредоносные действия беспилотного ТС непреодолимой силой? Как представляется, на этот вопрос можно дать положительный ответ, так как система (искусственный интеллект), которая «учится» на информации, получаемой из взаимодействия с внешним миром, может предпринимать такие действия, которые разработчик не мог предвидеть [9]. Значит, действия, совершаемые ВАТС при определенных условиях, можно признать чрезвычайными и непредотвратимыми обстоятельствами, т. е. непреодолимой силой, которая проявляется на пятом уровне автоматизации автомобиля.

Искусственный интеллект, по мнению В. В. Архипова и В. Б. Наумова, должен нести самостоятельную юридическую ответственность. Для этого требуется придание искусственному интеллекту статуса юридического лица [10; 163]. Однако в литературе высказано мнение, что такая правовая конструкция вряд ли получит поддержку законодателя.

По мнению других авторов, разумнее применять двойную систему страхования ответственности по аналогии с ответственностью за вред, причиненный атомной электростанцией в процессе эксплуатации. Таким образом, на первом уровне страхования будет договор на сумму 10 млн рублей, а для покрытия ущерба свыше

данной суммы должен быть создан специальный фонд, в который владельцы транспортных средств будут вносить определенные суммы.

В любом случае возмещение вреда тем или иным субъектом будет зависеть от уровня автоматизации автомобиля: чем выше уровень, тем меньше ответственности будет нести владелец. Таким образом, возникают несколько вариантов субъектов возмещения вреда:

1) страховая компания по застрахованным ВАТС. На данный момент все беспилотные автомобили должны быть застрахованы на сумму 10 млн рублей;

2) завод-изготовитель в том случае, если ДТП произошло из-за сбоя в программном обеспечении или непосредственно в оборудовании ТС (в порядке регрессного требования собственника или страховой компании);

3) водитель ТС, если он вмешался в программное обеспечение или оборудование, не установил обновление программы или проигнорировал требования завода-производителя, а также если принял на себя ручное управление и в результате этого произошло ДТП (регрессное требование страховой компании).

Ответственность лица, непосредственно разработавшего программу для ВАТС, скорее всего, будет исключена присутствием в лицензионном договоре специальной оговорки об исключении его ответственности.

Вышеперечисленные положения подтверждаются зарубежной практикой. Так, по вине производителя некорректно работала система круиз-контроля (автомобиль ускорялся в местах, где следовало тормозить), в результате чего произошло ДТП, и производитель системы был вынужден выплачивать денежную компенсацию за вред, причиненный круиз-контролем [11].

В 2018 году в Аризоне произошел наезд на женщину, в результате которого она скончалась. Она переходила дорогу в неположенном месте (100 метров от пешеходного перехода) и везла за собой велосипед. За 5,6 секунды до аварии система автомобиля зафиксировала объект, но не определила его как пешехода. Сначала машина признала его за другое транспортное средство, через несколько секунд признала его велосипедом. И только за 1,2 секунды до аварии машина просигнализировала водителю о том, что ситуация является аварийной, и передала управление в его руки. За 0,2 секунды до аварии включилось аварийное торможение, так как столкновение с объектом было неизбежно. Водитель автомобиля в момент столкновения смотрела телепередачу и совершенно не следила за движением, что стало итогом смертельной аварии. Расследование велось полтора года, и виновными были признаны все участвующие в аварии и косвенно на нее влияющие: водитель-тестировщик за свою неосмотрительность, пешеход за то, что переходила дорогу в неположенном месте в темное время суток, компания Uber, в собственности которой находился автомобиль, за действия инженеров в процессе написания программы для автомобиля (секундная задержка перед торможением, а также некорректное определение движущегося объекта), власти штата Аризона за то, что не уделили должного внимания программам тестирования ВАТС на дорогах общего пользования [12]. Возмещение вреда было возложено на водителя-тестировщика и на компанию Uber, с которой ранее была снята уголовная ответственность.

Подводя итог, следует отметить, что за стремительно развивающимися отраслями промышленности не всегда успевает правовое регулирование, которое по своей природе должно регулировать вновь возникающие отношения. В силу глобализации отечественный законодатель должен учитывать положения, выработанные зарубежными учеными и законодателями. Россия начала подготовку к массовому внедрению беспилотных автомобилей, но законодателем не уделено должного внимания многим правовым вопросам, которые возникают уже в настоящее время.

Высокоавтоматизированные транспортные средства массово появятся на дорогах общего пользования в обозримом будущем и естественным образом станут объектом многоаспектного правового регулирования, в частности актуализируются вопросы ответственности за причинение вреда ВАТС. Ключевыми моментами здесь станут: определение субъекта ответственности, статус искусственного интеллекта, степень вины водителя при ДТП, совершённом из-за сбоев в программном обеспечении или неправильных действий машины, этические проблемы искусственного интеллекта и мн. др.

К окончанию тестового режима в Российской Федерации, которое состоится в 2022 году, правовое регулирование должно полностью и исчерпывающе охватывать все аспекты использования ВАТС. В настоящее время созданы несколько проектов, которые будут дополняться по мере обнаружения в них правовых пробелов и формирования судебной практики по данной категории дел.

В Российской Федерации судебная практика по беспилотным автомобилям не сформировалась. Поэтому законодателям следует обращаться к зарубежной практике, в которой есть примеры рассмотрения споров, связанных с использованием ВАТС.

В большинстве случаев субъектом ответственности сейчас выступает компания — производитель ВАТС, из-за технических ошибок, которые устраняются сразу же после обнаружения инцидента. В случае необоснованного вмешательства водителя ТС в деятельность систем искусственного интеллекта ответственность ложится на водителя, либо к возмещению вреда привлекаются страховые компании, если ТС было застраховано.

Но что произойдет, когда транспортные средства достигнут пятого уровня автоматизации и водитель больше не будет присутствовать за рулем? Следует добавить, что помимо вопросов ответственности добавятся проблемы обеспечения кибербезопасности, потому что злоумышленники с помощью кибератак смогут поставить город будущего и передвижение по нему под угрозу.

Поэтому важно предусмотреть все возможные проблемы и постараться найти оптимальные пути их решения, закрепив их в законодательстве Российской Федерации.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Стандарт SAE J3016 [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.sae.org/binaries/content/assets/cm/content/news/pressreleases/pathway-to-autonomy/automated_driving.pdf (дата обращения: 22.02.2020).
2. Беспилотные автомобили «Яндекса» проехали 1 млн километров с начала 2018 года [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://vc.ru/transport/82260-bespilotnye-avtomobili-yandeksa-proehali-1-mln-kilometrov-s-nachala-2018-goda> (дата обращения: 24.02.2020).
3. Об утверждении концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://regulation.gov.ru/projects#npa=94034> (дата обращения: 23.02.2020).
4. Сажин А. А. Применение беспилотного транспорта с правовой точки зрения // Сборник: Неделя науки СПбПУ: материалы научной конференции с международным участием. Санкт-Петербург, 2017. С. 306–308.
5. Минпромторг предложил владельцам беспилотных машин нести ответственность за ДТП вместо водителей [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://vc.ru/transport/49973-minpromtorg-predlozhit-vladelcam-bespilotnyh-mashin-nesi-otvetstvennost-za-dtp-vmesto-voditeley> (дата обращения: 02.03.2020).
6. Постановление Правительства Российской Федерации от 26.11.2018 № 1415 (ред. от 22.02.2020) «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» (вместе с «Положением о проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств») [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_311956/10bc3754e237ea7d43e0792c5a7e0176e58b94af (дата обращения: 02.03.2020).
7. Чучаев А. И., Маликов С. В. Ответственность за причинение ущерба высокоавтоматизированным транспортным средством: состояние и перспективы // Актуальные проблемы российского права. 2019. № 6. С. 117–124; <https://doi.org/10.17803/1994-1471.2019.103.6.117-124> (дата обращения: 02.03.2020).
8. Конвенция о дорожном движении (заключена в г. Вене 08.11.1968, с изм. от 23.09.2014) [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_136493 (дата обращения: 04.03.2020).

9. Asaro P. From Mechanisms of Adaptation to Intelligence Amplifiers: The Philosophy of W. Ross Ashby // in Wheeler M., Husbands P., and Holland O. (eds.) *The Mechanical Mind in History*. Cambridge, MA: MIT Press. Pp. 149–184.
10. Архипов В. В., Наумов В. Б. О некоторых вопросах теоретических оснований развития законодательства о робототехнике: аспекты воли и правосубъектности // *Закон*. 2017. № 5. С. 157–170.
11. *Watson v. Ford Motor Co.*, 699 S.E.2d 169 (S.C. 2010); *Ashley v. Gen. Motors Corp.*, 666 So.2d 1320 (La. Ct. App. 1996); *Lawrence v. Gen. Motors Corp.*, 73 F.3d 587 (5th Cir. 1996).
12. Самоуправляемый автомобиль Uber в 2018 году сбил насмерть женщину в США. Автопилот не знал, что пешеходы могут нарушать правила дорожного движения [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://meduza.io/feature/2019/11/09/samoupravlyayemu-avtomobil-uber-sbil-nasmert-zhenschinu-v-ssha-avtopilot-ne-znal-chto-peshehody-mogut-narushat-pravila-dorozhnogo-dvizheniya> (дата обращения: 02.03.2020).