

УДК 347.518.2, 347.518.3

Демьяненко Иван Михайлович,

студент,

кафедра международной экономики и менеджмента,

Институт экономики и управления,

ФГАОУ ВО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н.Ельцина»

г. Екатеринбург, Российская Федерация

Жевняк Оксана Викторовна,

кандидат юридических наук, доцент,

кафедра правового регулирования экономической деятельности,

Институт экономики и управления,

ФГАОУ ВО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н.Ельцина»

г. Екатеринбург, Российская Федерация

ПРОБЛЕМЫ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПРИ ПРИЧИНЕНИИ ВРЕДА БЕСПИЛОТНЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ

Аннотация:

Исследуется проблема гражданско-правовой ответственности, наступающей при причинении вреда транспортными средствами, управляемыми искусственным интеллектом. Рассмотрен самый массовый вид транспорта – автомобильный. Изучены наработки российского законодателя по решению проблемы, выявлены их существенные недостатки. Исследованы зарубежные практики решения проблемы. Предложено внесение изменений в российское законодательство.

Ключевые слова:

Искусственный интеллект, высокоавтоматизированные транспортные средства, беспилотные транспортные средства, деликтная ответственность.

Развитие технологии искусственного интеллекта (далее – ИИ) в значительной степени меняет повседневную жизнь современного человека, затрагивая всё большее количество отношений, участником которых он является. Вместе с тем изменений требует и право, эти отношения регулирующее. Перед представителями правовой системы стоит новый вызов – урегулировать отношения, участником которых становится технология, копирующая действия человека. Так, на дорогах общего пользования всё чаще можно встретить автомобили, за управление которыми отвечает не человек, а ИИ. В связи с этим возникает вопрос: в случае возникновения ситуации, в которой по нынешнему законодательству ответственность за причиненный автомобилем вред несёт водитель, кто будет определен в качестве ответственного лица: компания, производящая автомобили с ИИ, владелец автомобиля или тот, кто в момент нанесения транспортным средством вреда находился ближе всего к рулевому колесу?

Целью настоящего исследования является поиск решений существующих проблем гражданско-правовой ответственности, возникающей при причинении вреда беспилотными транспортными средствами. Для достижения поставленной цели решались следующие задачи: изучить разработки в правовой сфере по данному вопросу, дать анализ существующих подходов к определению субъектов ответственности в представленной ситуации, проанализировать примеры мировой судебной практики по разрешению споров в данной сфере, а также предложить возможные пути решения вопроса об определении ответственного при причинении вреда управляемыми ИИ транспортными средствами для Российской Федерации.

Первой попыткой регламентации ответственности, наступающей в случае ДТП с участием беспилотного транспорта, стало Постановление Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» [1], действовавшее на территориях г. Москвы и Республики Татарстан до 1 марта 2022 г., согласно которому, при отсутствии вины со стороны других участников дорожного движения, ответственность возлагалась на собственника высокоавтоматизированного транспортного средства (далее – ВАТС), а также закреплялась необходимость страхования в пользу третьих лиц на сумму 10 млн. рублей в отношении каждого ВАТС. Именно с города Иннополис, расположенного в Республике Татарстан, началось внедрение беспилотного автотранспорта в повседневную жизнь россиян: в период действия вышеупомянутого постановления беспилотники Яндексa совершили свыше двадцати тысяч поездок [2]. На данный момент количество километров, которые были преодолены ВАТС от Яндексa в автономном режиме, перешло черту в 28 миллионов, а количество самих ВАТС компании, проходящих испытания в России, равняется 120 [3]. Сейчас тестирование беспилотного транспорта происходит в столичном районе Ясенево [4]. Не только легковые автомобили вступают в новую эру

беспилотного транспорта: летом 2023 г. успешно осуществлен запуск движения шести грузовиков ПАО «КАМАЗ» и трёх грузовиков ООО «СберАвтоТех» по М-11 «Нева» и начата регулярная коммерческая перевозка грузов, создан цифровой двойник автомобильной дороги М-11 «Нева» [5], на которой согласно Постановлению Правительства РФ от 17 октября 2022 г. № 1849, установлен экспериментальный правовой режим в отношении реализации инициативы «Беспилотные логистические коридоры» [6]. В новостях и на выставках автомобильных инноваций всё чаще появляется разработанный «КАМАЗом» совместно с Государственным научным центром НАМИ беспилотный электробус «ШАТЛ» [7].

В законодательстве РФ на данный момент ВАТС относятся к автомобильному транспорту, без особых разграничений. В связи с этим, согласно ст. 1079 ГК РФ [8], ответственность за вред, причинённый таким видом транспорта, несут его владельцы, независимо от того, повлияла ли каким-либо образом на произошедшее программа, управляющая автомобилем. Говорить о полной ответственности владельца ВАТС за решения, принятые ИИ, не является правильным с точки зрения справедливости. По словам Д. Баканова, заместителя Министра транспорта России, проблема ответственности является основным аспектом, требующим детальной проработки в находящемся «в завершающей стадии подготовки» Федеральном законе о ВАТС [9]. Однако, как сказано в экспертном заключении по данному законопроекту, он имеет ряд существенных недостатков концептуального характера, в том числе касающихся темы гражданско-правовой ответственности [10].

Во-первых, законопроект на данном этапе не имеет специальных норм права об ответственности за вред, причиненный эксплуатацией ВАТС. Ст. 11, касающаяся юридической ответственности, носит лишь бланкетный характер: «Лица, виновные в нарушении требований настоящего Федерального закона, несут предусмотренную законодательством Российской Федерации ответственность». Но в действующем законодательстве пока тоже нет положений, которые определяют, каковы особенности привлечения к ответственности за ущерб, возникший в результате использования ВАТС, а также не определена специфика ВАТС относительно других видов транспорта, в связи с чем нет и упоминания ст. 1079 ГК РФ.

Во-вторых, поверхностно проработаны вопросы страхования риска гражданско-правовой ответственности субъектов, имеющих связь с ВАТС.

И, наконец, в-третьих, не разработана концепция определения самого субъекта, несущего ответственность за вред, причиненный эксплуатацией ВАТС [11]. В более ранних версиях законопроекта ответственность предлагалось в большей степени возлагать на владельца транспортного средства, кроме случаев доказанных ошибок систем ВАТС по вине производителя, то есть главным способом определения субъекта предполагалась презумпция виновности владельца [12]. Однако в последней версии законопроекта от этой концепции отказались, вероятно, в связи с трудностями определения таким образом виновного в ситуациях, требующих быстрого реагирования, с которыми справляются не все ИИ.

Несмотря на относительно новую тему ответственности за вред, причиненный вследствие эксплуатации ВАТС, она активно обсуждается во многих странах мира, уже почувствовавших необходимость особого правового регулирования в отношении увеличивающегося количества беспилотных автомобилей на дорогах. Так, Соединённые Штаты Америки, не присоединившиеся к Венской конвенции о дорожном движении 1968 года [13], не имеют ограничений в виде наличия водителя в салоне автомобиля и являются основным источником новостей о полностью беспилотных автомобилях на дорогах общего пользования, хоть и в весьма ограниченном количестве штатов – в остальных правовое регулирование предполагает обязательное присутствие человека-оператора в беспилотном транспортном средстве [14]. На федеральном уровне в США отсутствует законодательство, регулирующее тестирование и использование ВАТС. Существует лишь свод норм рекомендательного характера «Федеральная политика в сфере беспилотного транспорта» [15], согласно которому существует классификация автотранспортных средств, в которой первый уровень – автомобиль не может управляться без водителя, пятый – ИИ заменяет водителя полностью. ВАТС в такой классификации являются транспортными средствами с третьего по пятый уровни. Задачи определения ответственности и политики страхования возлагаются на власти штатов. Судебная практика имеет примеры, как и полного несения ответственности владельцем автомобиля или производителем, так и солидарной ответственности производителя и владельца автомобиля [14].

Другой лидер по электрическим автомобилям и ВАТС, в частности, – Китай – зашел в вопросе деликтной ответственности, возникающей при эксплуатации ВАТС, намного дальше. Постоянный комитет Всекитайского собрания народных представителей принял «Положение специальной экономической зоны Шэньчжэня по управлению умными и подключёнными транспортными средствами», которое вступило в силу с 1 августа 2022 г. В этом документе подробно расписана ответственность различных субъектов в случае ДТП с участием автономных транспортных средств уровня L3 и выше. Имея похожую на американскую систему уровней «самостоятельности» автомобилей, Китай смог разделить субъекты гражданско-правовой ответственности в зависимости от того, к какому уровню автономности относится автомобиль.

Согласно национальному стандарту Министерства промышленности и информационных технологий по классификации систем автономного вождения, в транспортных средствах с условно автономным управлением (L3) и высоко автономным вождением (L4) водитель должен немедленно взять управление на себя, перейдя на ручной режим по запросу от автомобиля в случае необходимости динамических действий, слишком сложных для программного обеспечения. Такие ВАТС должны быть оснащены рулевым управлением и иметь водителей. Если ВАТС с системой автономного вождения L3 или L4 попало в ДТП, ответственность в первую очередь должен

нести владелец автомобиля или водитель. Ключевым моментом при определении ответственности после ДТП будет то, насколько быстро система автономного вождения дала запрос на ручное управление и насколько оперативно она реализовала стратегию снижения риска, если пользователь не отреагировал на запрос.

ВАТС с уровнем автономности L5 могут двигаться только в зонах и участках, определенных отделом управления дорожным движением. В случае с ВАТС уровня L5 ответственность за причиненный вред при нарушении правил движения или при аварии несут владелец и управляющий транспортным средством диспетчер (ст. 53 Положения). В случае ДТП, вызванных неполадками, с теоретической точки зрения, ответственность не должен нести водитель, а отвечать за продукцию должны разработчики автоматических систем, производители и поставщики «умных» транспортных средств [16].

Проанализировав опыт России и стран-лидеров по экономическому развитию, которые активно работают над внедрением ВАТС на дороги общего пользования, автор статьи приходит к заключению, что в России нужно как можно скорее урегулировать проблемы гражданско-правовой ответственности за ущерб, причиненный беспилотными транспортными средствами. Это послужит отправной точкой преодоления главного в настоящее время препятствия развитию ВАТС и беспилотного транспорта в целом – несовершенства законодательства. С учётом опыта других стран и нынешних наработок по данному вопросу, для разрешения описанных выше проблем российского правового регулирования предлагается:

- 1) чётко приравнять беспилотный транспорт и ВАТС к источникам повышенной опасности, в связи с чем при специальном регулировании ответственности за вред, причиненный ВАТС, упомянуть ст.1079 ГК РФ (несмотря на то, что содержание ст. 1079 уже сегодня позволяет относить ВАТС к источнику повышенной опасности, полагаем, что прямое указание на это при специальном регулировании деятельности по эксплуатации ВАТС снимет ненужные споры, которые могут возникнуть на первых этапах применения этой статьи к ВАТС);
- 2) ввести разные подходы к определению ответственности за вред, причиненный разными категориями ВАТС. При возникновении ДТП с участием ВАТС 1 категории, требующей наличия водителя, предлагается приравнивать ответственность к той, которая предусмотрена действующим законодательством для причинения вреда при управлении автомобилем без использования технологий ИИ. Однако, в случае ДТП с участием ВАТС 2 категории, с водителем или без – ответственность возлагать на основе принципа виновности пропорционально на владельца автомобиля, диспетчера и лицо, виновное в ошибках программы, управляющей транспортным средством (производителя ВАТС/станцию технического обслуживания);
- 3) расширить систему деликтов в гражданском праве, введя новый тип, который будет включать в себя совокупность обязательств по возмещению вреда, причиненного в ходе использования беспилотных систем;
- 4) предусмотреть обязанность владельца ВАТС осуществлять обязательное страхование своей гражданско-правовой ответственности в соответствии с Федеральным законом от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», а также право страховых компаний требовать возмещения уплаченных средств с производителей ВАТС, чьи ошибки повлияли на возникновение ДТП.

Эти предложения, как представляется, помогут снять существующие спорные вопросы применения законодательства о гражданско-правовой ответственности при причинении вреда ВАТС, а также будут мотивировать производителей высокоавтоматизированных транспортных средств уделять больше внимания предотвращению ситуаций причинения вреда, связанных с внедрением искусственного интеллекта в процесс управления автомобилем.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Постановление Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» [Электронный ресурс] // Официальный сайт Правительства РФ. URL : <http://government.ru/docs/34831/> (дата обращения: 14.04.2024).
2. Беспилотное такси в Инополисе: цифры и факты. [Электронный ресурс] // Блог Яндекса. 2021. 12 ноября. URL : <https://yandex.ru/blog/company/bespilotnoe-taksi-v-innopolise-tsifry-i-fakty?clckid=622eaed9> (дата обращения: 14.04.2024).
3. Сайт проекта «Yandex SDG» (Беспилотные автомобили и роботы-доставщики Яндекса) [Электронный ресурс]. URL : <https://sdg.yandex.ru/main/index?clckid=8dcfc305> (дата обращения: 14.04.2024).
4. Беспилотные такси поедут по Москве [Электронный ресурс] // Блог Яндекса. 2021. 8 сентября. URL : <https://yandex.ru/blog/company/bespilotnye-taksi-poedut-po-moskve?clckid=80cf3785> (дата обращения: 14.04.2024).
5. Доклад о результатах деятельности Министерства транспорта Российской Федерации за 2023 год, целях и задачах на 2024 год и плановый период до 2026 г. [Электронный ресурс] // Официальный сайт Министерства транспорта РФ. URL : mintrans.gov.ru/file/505390 (дата обращения: 14.04.2024).
6. Постановление Правительства РФ от 17 октября 2022 г. № 1849 [Электронный ресурс] // Официальный сайт Правительства РФ. URL : <http://government.ru/docs/all/143753/> (дата обращения: 14.04.2024).
7. «Камаз» на форуме «Инженеры будущего» [Электронный ресурс] // Официальный сайт ПАО «Камаз». 2022. 23 июня. URL : https://kamaz.ru/press/releases/kamaz_na_forume_inzhenery_budushchego_1/?clckid=04a2cca1 (дата обращения: 12.04.2024).

8. Гражданский кодекс РФ. Ст. 1079. Ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс». URL : https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/27fb9de9d0fa6adb1f00e22c245b99251d5bd23f/ (дата обращения: 15.04.2024).
9. Завершается подготовка федерального закона о высокоавтоматизированных транспортных средствах [Электронный ресурс] // Официальный сайт Министерства транспорта РФ. 2023. 11 мая. URL : <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/10704?clckid=a7165c30> (дата обращения: 15.04.2024).
10. Экспертное заключение по проекту федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (принято на заседании Совета при Президенте РФ по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства 19.05.2022 г. № 219-2/2022) [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс». URL : <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=PRJ&n=221604&clckid=eb6c1f48#mZyLw9UspGOL4F81> (дата обращения: 15.04.2024).
11. Проект Федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс». URL : <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=PRJ&n=222585&clckid=1f7313cd#JPeVKAUWmflWn3mu> (дата обращения: 15.04.2024).
12. Проект Федерального закона (доработанный текст) «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс». URL : <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=PRJ&n=219514&clckid=31fb7663#jRifKAUuc8o2yEMz> (дата обращения: 15.04.2024).
13. Страны-участницы Венской конвенции о дорожном движении 8 ноября 1968 г. [Электронный ресурс] // Официальный сайт международных договоров ООН. URL : https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsV.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-19&chapter=11&Temp=mtdsg5&lang=en (дата обращения: 15.04.2024).
14. Березина Е. А. Проблемы правового регулирования юридической ответственности за вред, причиненный эксплуатацией беспилотных (автономных, высокоавтоматизированных) транспортных средств // Правовое государство: теория и практика. 2022. № 3. С. 41–55. DOI : 10.33184/pravgos-2022.3.6.
15. Federal Automated Vehicles Policy [Электронный ресурс] // URL: <https://clck.ru/3AAX3k> (дата обращения: 15.04.2024).
16. Цзя Шаосюе. Автономное вождение в цифровую эпоху и правовая охрана: китайский опыт и пути развития // Право. Журнал Высшей школы экономики . 2023 . Т. 16. № 4. С. 357–379. DOI :10 .17323/2072-8166 .2023 .4 .357 .379.

Demianenko Ivan Mikhailovich,
student,
department of international economics and management,
Graduate School of Economics and Management,
Ural Federal University named after the First President of Russia B.N.Yeltsin,
Yekaterinburg, Russian Federation

Zhevnyak Oksana Viktorovna
candidate of law, associate professor,
Graduate School of Economics and Management,
Ural Federal University named after the First President of Russia B.N.Yeltsin,
Yekaterinburg, Russian Federation

THE ISSUES OF CIVIL LIABILITY IN CASES OF HARM CAUSED BY AUTONOMOUS VEHICLES

Abstract:

The problem of civil liability arising when harm is caused by vehicles controlled by artificial intelligence is investigated. The most popular type of transport – automobile – is considered. The Russian legislator's efforts to solve the problem have been studied and their significant shortcomings have been identified. Foreign practices in solving the problem have been studied. Amendments to Russian legislation have been proposed.

Keywords:

Artificial intelligence, highly automated vehicles, unmanned vehicles, tort liability.