

Секция «Правовая информатика, информационное и цифровое право»

Сравнение правового регулирования ответственности за вред, причиненный беспилотными транспортными средствами, в России и за рубежом

Научный руководитель – Левашенко Антонина Давидовна

Гирич Мария Георгиевна

Сотрудник

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте
Российской Федерации, Москва, Россия

E-mail: girichmari@mail.ru

Регулирование высокоавтоматизированных транспортных средств (далее – ВАТС) в России началось с принятия Постановления Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. N 1415 [7], которое установило эксперимент по эксплуатации ВАТС на автодорогах общего пользования, при этом установлена ответственность собственника ВАТС за ДТП (п. 18). С 2022 г. эксперимент был продолжен на автодороге общего пользования М-11 «Нева» [6]. Владельцы ВАТС (с правом собственности) обязаны осуществлять в рамках ОСАГО страхование ответственности на сумму не менее 10 млн. руб.

Законодательство стало развиваться с разработкой в 2021 г. Минтрансом первого законопроекта «О высокоавтоматизированных транспортных средствах» (ID проекта 02/04/06-21/00116763). Ст. 10 устанавливает обязанность владельца ВАТС (фактически водителя, либо работодателя) возместить вред, причиненный ВАТС, если он не докажет, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Изготовитель ВАТС также несет ответственность вследствие конструктивных недостатков ВАТС, либо при предоставлении недостоверной или недостаточной информации. В феврале 2024 г. Минтранс объявил о подготовке новой версии законопроекта, в которой дополнительно устанавливается ответственность диспетчера (лицо, которое дистанционно мониторит состояние машины), если авария произошла в связи с «неосуществлением диспетчерского контроля», а также ответственность дилера, который осуществляет технический осмотр и ремонт ВАТС [5].

Рассмотрим опыт зарубежных стран. Франция – одна из первых стран, принявших регулирование. В 2018 г. был принят Декрет от 28 марта 2018 года «Об испытаниях транспортных средств с делегированным вождением на дорогах общего пользования» [2]. Для управления ВАТС требуется специальное разрешение, в котором указываются участки дороги, по которым разрешено передвигаться, а также функции делегирования вождения (т.е. должен ли присутствовать водитель внутри или ВАТС может управляться удаленно). Устанавливается ответственность водителя, независимо от того, находится он в транспортном средстве или управляет удаленно. Если водитель выполняет функции являясь работником, то причиненный ущерб в связи с аварией будет компенсировать работодатель, например, при использовании ВАТС таксопарками или в грузоперевозках. Однако ответственность изготовителя не установлена.

В США данный вопрос регулируется на уровне штатов. Например, законодательство Калифорнии и Невады прямо возлагает ответственность за любой несчастный случай на «оператора» автономного транспортного средства, определяя оператора как контролирующее лицо или как лицо, «заставляющее технологию работать» (т.е. водитель, либо лицо, которое дистанционно управляет транспортным средством) [1]. В соответствии со ст. 482А.095 Кодекса Невады, чтобы иметь возможность использования ВАТС требуется оформить страхование на сумму до 5 млн. долл. [3]. Кроме того, установлена презумпция отсутствия ответственности производителя или разработчика за ущерб, если третье

лицо переоборудовало автомобиль. Ответственность возникает только если ВАТС имело изначальный дефект, который вызвал причинение ущерба.

В Китае в рамках специальной экономической зоны Шэньчжэнь в 2022 г. были приняты «Правила управления интеллектуальными подключенными транспортными» [4]. В соответствии п. 50 Правил, если ВАТС управляется водителем, то ответственность за аварию будет нести водитель, а если водитель отсутствует – то ответственность несет владелец или управляющий (оператор) транспортным средством. При этом, если ВАТС нанесло ущерб по причине какой-либо неисправности, то все равно компенсацию потерпевшему в первую очередь должен предоставить водитель, а при отсутствии водителя - владелец или оператор, которые далее вправе потребовать размер компенсации с продавца, изготовителя или дилера ВАТС.

Таким образом, на данный момент в зарубежных странах по-разному развивается регулирование ВАТС: может требоваться лицензия на использование ВАТС на дорогах общего пользования (например, во Франции), специальное обучение водителей (Франция), сертификация для ВАТС (Китай, Невада (США)). Однако в целом в России и зарубежных странах единые подходы к ответственности: ответственность несет водитель, в России – владелец ТС, при этом неясно, как будет регулироваться ответственность, если владелец ТС не управлял транспортным средством в момент аварии, например, средством управлял водитель, который не является владельцем ТС. Либо ответственным является лицо, которое дистанционно управляет транспортным средством. Если же авария была вызвана в связи с неисправностью транспортного средства, то ответственность накладывается на изготовителя, либо лицо, осуществляющее техосмотр. Однако существует разница в принципах получения компенсации от изготовителя, в Китае компенсацию производит водитель или оператор, далее требуя возмещение от изготовителя, в России и США (Невада) компенсацию необходимо запросить напрямую у изготовителя, что вызывает вопросы необходимости страхования изготовителей.

Источники и литература

- 1) С. Silverman, P. Goldberg, J. Wilson, Torts of the Future: Autonomous Vehicles, Addressing the Liability and Regulatory Implications of Emerging Technologies, MAY 2018, URL – https://www.ali.org/media/filer_public/6a/26/6a26ebc5-3dfa-4c60-b1ba-7e596819ef43/dc-656837-v1-torts_of_the_future_autonomous_emailable.pdf
- 2) Décret n° 2018-211 du 28 mars 2018 relatif à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques. URL – <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000036750342/>
- 3) Nevada Revised Statutes, Chapter 482A - Autonomous Vehicles, URL – <https://www.leg.state.nv.us/NRS/NRS-482A.html#NRS482ASec090>
- 4) Regulations on the Administration of Intelligent Connected Vehicles in Shenzhen Special Economic Zone, June 30, 2022, URL – http://www.szrd.gov.cn/szrd_zlda/szrd_zlda_flfq/flfg_szfg/content/post_830844.html
- 5) Газета «Коммерсантъ» №20/П от 05.02.2024, Ответят ли роботы за ДТП. URL – <http://www.kommersant.ru/doc/6493016>
- 6) Постановление Правительства РФ от 17 октября 2022 г. N 1849 “Об установлении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в рамках инициативы "Беспилотные логистические коридоры" на автодороге общего пользования федерального значения М-11 "Нева"

- 7) Постановление Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. N 1415 "О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств"