

## Особенности гражданско-правовой ответственности в области использования беспилотных транспортных средств

**Рогашова Анастасия Анатольевна**

*Студент (магистр)*

Ульяновский государственный университет, Ульяновск, Россия

*E-mail: yanastasia.rogashova@mail.ru*

В данной статье рассматриваются особенности гражданско-правовой ответственности в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств в условиях цифровизации. В настоящее время в юридической литературе учеными-правоведами часто анализируются проблемы нормативного регулирования общественных отношений, связанных с разработкой и использованием беспилотных транспортных средств как в России, так и за рубежом. На сегодняшний день проводятся формирование и совершенствование процесса внедрения беспилотных транспортных средств в общее пользование.

Можно отметить многообразие видов беспилотных транспортных средств, которые предлагается использовать в качестве водных, наземных, воздушных, подземных и других типов средств передвижения. Также беспилотные транспортные средства различаются между собой в зависимости от целей их использования. Однако актуальным остается вопрос, касающийся правового регулирования эксплуатации беспилотных транспортных средств, а также проблемы юридической ответственности за вред, причиненный указанным транспортным средством [2].

Необходимо отметить, что термин «беспилотные транспортные средства» не является новым, исследованием данного феномена ученые занимаются уже достаточно давно, а сами «беспилотники» постепенно вводятся в эксплуатацию. Если рассматривать преимущества технологий беспилотного вождения, то можно отметить такие факторы, как: 1) доступность автомобилей для определенной категории людей, которые не могут управлять транспортным средством в силу своих физических или психологических особенностей; 2) экологическая эффективность указанной группы автомобилей; 3) повышение качества управления транспортным средством, что в теории может привести к снижению количества дорожно-транспортных происшествий [4].

Таким образом, проблема нормативного регулирования указанных общественных отношений является актуальной, поскольку данная сфера затрагивает интересы многих категорий граждан.

В научной литературе авторы раскрывают термин «беспилотное транспортное средство» каждый по-своему. Если обратиться к Распоряжению Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования», то можно отметить, что «беспилотное транспортное средство» определяется как высоко или полностью автоматизированное транспортное средство, функционирующее без вмешательства человека (в беспилотном режиме) [1].

Также одним из важнейших вопросов в науке гражданского права остается вопрос о гражданско-правовой ответственности за вред, причиненный в результате эксплуатации беспилотного транспортного средства. Например, можно кратко описать одну из теорий, выдвигаемых зарубежными учеными-юристами. Отмечается идея применения по аналогии норм права, регулирующих отношения, связанные с эксплуатацией лифта [5]. Согласно данной теории, ответственность за вред, причиненный в таком случае, возмещается не пользователем лифта, который нажал кнопку вызова или выбора этажа, а владельцем

данного лифта. Но также стоит подчеркнуть, что лифт не является источником повышенной опасности. Кроме того, беспилотный автомобиль, в отличие от лифта, перемещается по более сложным маршрутам, периодически меняя их.

Существует концепция, согласно которой, беспилотные транспортные средства относятся к источникам повышенной опасности. Согласно ст. 1079 ГК РФ, источником повышенной опасности следует признать любую деятельность, осуществление которой создает повышенную вероятность причинения вреда из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека. В данном случае предлагается использовать нормы права об ответственности за вред, причиненный в результате осуществления деятельности, которая создает повышенную опасность для окружающих [3]. Однако, данная теория также имеет свои недостатки, в связи с чем не может в полной мере применяться к деятельности автономных транспортных средств.

Стоит отметить, что Министерство транспорта РФ разработало проект закона о высокоавтоматизированных транспортных средствах. По плану Министерства транспорта РФ основную гражданско-правовую ответственность за вред, причиненный жизни, здоровью, имуществу третьих лиц, окружающей среде, будет нести владелец беспилотного транспортного средства, если он не докажет, что вред возник вследствие «непреодолимой силы или умысла потерпевшего» [6]. Ответственность может нести диспетчер, если будет доказано, что происшествие возникло вследствие неосуществления диспетчерского контроля. Не исключено, что ответственность будет нести производитель транспортного средства в случае, если будет подтверждено, что вред был нанесен в связи с конструктивными особенностями системы управления «беспилотника».

Таким образом, цифровизация транспортного комплекса требует решения множества задач. Эксплуатация автоматизированных транспортных средств подразумевает совершенствование законодательного регулирования рассматриваемых общественных отношений.

### Источники и литература

- 1) Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 13. – Ст. 1995; Официальный интернет-портал правовой информации: <http://www.pravo.gov.ru>, 27.03.2020.
- 2) Коробеев А.И., Чучаев А.И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности // Lex russica. 2019. № 2. С. 9–28.
- 3) Рожкова М.А. Об источнике повышенной опасности // Вестник ВАС РФ. 2002. № 2.
- 4) Чурилов А.Ю. Право новых технологий : учебное пособие для вузов / А. Ю. Чурилов. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2023. — 176 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-16496-1. — Текст : электронный // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/531172> (дата обращения: 05.02.2024).
- 5) Zohn J.R. When Robots Attack: How Should the Law Handle Selfdriving Cars That Cause Damages // Journal of Law, Technology & Policy. 2015. № 2. С. 461–485.
- 6) Autonews: <https://www.autonews.ru/news/65c081159a79475a1b1ace43> (дата обращения: 05.02.2024).