

А. И. Чучаев*,
С. В. Маликов**

Ответственность за причинение ущерба высокоавтоматизированным транспортным средством: состояние и перспективы¹

Аннотация. В статье дается характеристика существующего в России нормативного правового регулирования ответственности за причинение вреда высокоавтоматизированным (беспилотным) транспортным средством (БТС). К наиболее значимым документам в настоящее время относятся: Конвенция о дорожном движении; Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации; «Дорожная карта» по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы по направлению «Автонет». Основное внимание уделено постановлению Правительства РФ, в котором указаны первые подходы к регулированию эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, названы субъекты, несущие ответственность в случае причинения вреда беспилотником. В общих чертах показаны принципы функционирования БТС и степень их автономности. Анализируются имеющиеся в отечественном уголовном праве подходы к ответственности лиц, управляющих БТС, и подходы, разрабатываемые в зарубежных странах применительно к регламентации эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств. Указаны основные подходы к определению уголовно-правового запрета и выделены наиболее важные алгоритмы криминализации рассматриваемого деяния. Предлагается структура федерального закона о регулировании использования транспортных средств, оборудованных системой автоматического управления, на территории Российской Федерации.

Ключевые слова: беспилотные транспортные средства (БТС), транспортные преступления, правовое регулирование, преступление, правовая природа, криминализация, уголовная ответственность, субъект преступления, причинение вреда, проект закона.

DOI: 10.17803/1994-1471.2019.103.6.117-124

¹ Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 18-29-16162.

© Чучаев А. И., Маликов С. В., 2019

* Чучаев Александр Иванович, доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры уголовного права Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА)
toksha1@rambler.ru

125993, Россия, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 9

** Маликов Сергей Владимирович, кандидат юридических наук, старший преподаватель кафедры уголовного права Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА)
s.v.malikov@yandex.ru

125993, Россия, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 9

Цифровая революция в современном мире сопровождается не только компьютеризацией многих процессов, но и их автоматизацией. На транспорте частичная автоматизация вождения уже является стандартом в новых автомобилях. При этом под автоматизацией частного транспорта, эксплуатируемого в условиях дорог общего пользования, понимаются технологические средства управления, которые облегчают нагрузку на водителей, помогают им или даже заменяют их частично или полностью.

Внимание к развитию роботизированного автотранспорта вполне объяснимо. За счет его эксплуатации в народном хозяйстве достигается решение ряда задач, в том числе: осуществление перевозок грузов в опасных зонах (например, ставших очагами разного рода заражений), во время природных и техногенных катастроф или военных действий; снижение себестоимости пассажиро- и грузоперевозок за счет исключения из процесса транспортировки труда водителей; обеспечение ценовой доступности автотранспортных услуг для всех слоев населения в соответствии с транспортными стандартами; повышение эффективности использования транспортных магистралей и горюче-смазочных материалов в связи с централизованным управлением автомобильным потоком, возможностью сужения ширины дорожных полос; улучшение комфортности труда водителей-операторов; самостоятельное перемещение на автомобиле лиц, которые в настоящее время не допускаются к управлению транспортными средствами в силу ряда причин (например, ослабленное зрение, несовершеннолетний возраст и др.); существенное снижение аварийности, рисков и угроз безопасности на автомобильном транспорте, минимизация тяжких последствий в связи с исключением из этиологии дорожно-транспортных происшествий человеческого фактора

(по некоторым данным, аварийность на дорогах может снизиться на 70—80 %); значительное уменьшение вредного воздействия транспорта на окружающую среду и др.²

Появление на дорогах общего пользования беспилотных транспортных средств ставит ряд вопросов, связанных с их безопасностью, в частности с определением субъектов ответственности за возможные дорожно-транспортные происшествия с участием таких автомобилей. Большинство стран, занимающихся разработкой беспилотных транспортных средств, идут по пути законодательного закрепления необходимости нахождения в салоне беспилотного автомобиля человека, который в случае экстренной ситуации сможет взять управление транспортным средством на себя. Такой подход основывается на положениях Венской конвенции о дорожном движении 1968 г., установившей, что каждое транспортное средство или состав транспортных средств, которые находятся в движении, должны иметь водителя (ст. 8)³.

Наряду с этим зарубежное законодательство, как правило, не регламентирует порядок получения прав на управление беспилотными автомобилями, не содержит норм, предусматривающих ответственность за дорожно-транспортные преступления с их участием. В настоящее время только запускается процесс формирования требований к внедрению автономных автомобилей на дорогах общего пользования, основными из которых является обязательное наличие водителя в салоне, возможность переключения беспилотников на ручное управление⁴.

В Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р⁵, отмечается приоритетность использования современных технологий в деятельности по обе-

² Подробно об этом см.: Коробеев А. И., Чучаев А. И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности // Lex Russica. 2019. № 2. С. 9—29.

³ Конвенция о дорожном движении (вместе с Техническими условиями, касающимися автомобилей и прицепов) (заключена в г. Вене 8 ноября 1968 г.) // СПС «КонсультантПлюс».

⁴ См.: Штаге Д. Автоматизированное вождение и спорные ситуации // Уголовное право: стратегия развития в XXI веке. С. 3—7.

⁵ СЗ РФ. 2018. № 5. Ст. 774.

спечению безопасности дорожного движения (интеллектуальных транспортных систем, систем автоматизации процесса управления), что направлено на снижение аварийности на дорогах, увеличение безопасности водителей и пассажиров в автомобилях с полуавтоматическим (или автоматическим) управлением.

Распоряжением Правительства РФ от 29 марта 2018 г. № 535-р «Об утверждении плана мероприятий («дорожной карты») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы по направлению «Автонет»» предусмотрены мероприятия по установлению особенностей обучения водителей эксплуатации автомобилей с высокой степенью автоматизации управления⁶. В документе особо отмечается, что ограничения в рамках реализации плана мероприятий «Автонет» обусловлены отсутствием юридического и технического регулирования, которое необходимо для правового обеспечения вывода на рынок новых продуктов и субъектов новых видов предпринимательской деятельности, для реализации новых бизнес-моделей, а также отсутствием норм, которые обеспечивают условия для разработки и продвижения передовых технологических решений, существованием и применением нормативных правовых актов и документов по стандартизации, положения которых не отвечают современным научно-технологическим вызовам и приоритетам научно-технологического развития, сдерживают вывод на рынок новых продуктов и услуг.

Первой попыткой регламентации отношений в сфере использования беспилотных транспортных средств, в том числе затрагивающей вопросы ответственности, является постановление Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств»⁷. В нем определяются субъекты возникающих правоотношений с рас-

пределением ответственности в случае причинения вреда жизни и здоровью людей, а также имущественного ущерба. К таковым отнесены:

- а) собственник высокоавтоматизированного транспортного средства — юридическое лицо, которому на праве собственности принадлежит высокоавтоматизированное транспортное средство и которое участвует в проведении эксперимента на добровольной основе;
- б) водитель высокоавтоматизированного транспортного средства — физическое лицо, находящееся во время проведения эксперимента на месте водителя высокоавтоматизированного транспортного средства, активирующее автоматизированную систему вождения высокоавтоматизированного транспортного средства и контролирующее движение этого транспортного средства в автоматизированном режиме управления, а также осуществляющее управление высокоавтоматизированным транспортным средством в режиме ручного управления. Водитель высокоавтоматизированного транспортного средства является водителем в соответствии с положениями Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090.

Ответственность за дорожно-транспортные и иные происшествия на автомобильных дорогах России, произошедшие с участием высокоавтоматизированного транспортного средства при проведении эксперимента, при отсутствии виновных действий других участников дорожного движения, приведших к данному дорожно-транспортному или иному происшествию на автомобильной дороге, несет собственник высокоавтоматизированного транспортного средства (п. 18 постановления Правительства РФ № 1415).

Толкование этой нормы и иных положений анализируемого постановления позволяет констатировать, что водитель понимается как участник дорожного движения, чьи виновные дей-

⁶ СЗ РФ. 2018. № 16 (ч. 2). Ст. 2393.

⁷ СПС «КонсультантПлюс».

ствия могут также привести к дорожно-транспортным происшествиям, причиняющим вред имуществу, здоровью и жизни других лиц, поскольку он обязан активировать автоматизированную систему вождения высокоавтоматизированного транспортного средства, контролировать его движение в автоматизированном режиме управления, а также осуществлять управление высокоавтоматизированным транспортным средством в режиме ручного управления. В то же время такой подход оставляет вопрос о том, что понимать под виновными действиями водителя. Вероятно, имеются в виду неправомерные действия по переходу на ручное управление транспортным средством в случаях, когда не было необходимости предотвращать дорожно-транспортное происшествие, что привело к причинению вреда, а также непринятие ручного управления транспортным средством в случаях, когда была необходимость предотвратить дорожно-транспортное происшествие. Сложности порождаются отсутствием законодательного определения понятия «управление транспортным средством», что затрудняет оценку «вклада» водителя в процесс управления автотопитируемым транспортом, определение его вины, характера влияния на наступление дорожно-транспортных последствий.

Заложенный в постановлении Правительства РФ № 1415 подход свидетельствует о большей ответственности водителя, нежели собственника, поскольку на первого возложена обязанность контроля за соблюдением правил дорожного движения и предотвращения дорожно-транспортных происшествий. Собственник высокоавтоматизированного транспортного средства в рамках эксперимента несет ответственность скорее за сбои в программно-аппаратных средствах, которые не могут быть устранены водителем. В пользу данного утверждения свидетельствует также то, что привлечение к ответственности за дорожно-транспортные преступления автопроизводителей, организации, отвечающие за надлежащие состояние улично-дорожной сети, в рамках действующе-

го российского уголовного законодательства невозможно ввиду отсутствия в нем уголовной ответственности юридических лиц.

На это обстоятельство указывает, в частности, то, что до дня подачи заявки на получение в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства заключения о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности заявитель (собственник) должен застраховать и поддерживать застрахованным в период проведения опытной эксплуатации риск ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц в пользу третьих лиц на сумму 10 млн руб. в отношении каждого высокоавтоматизированного транспортного средства, т.е. речь идет лишь о гражданско-правовой ответственности.

Субъектом уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ может выступать водитель, который при необходимости берет на себя управление.

Рассматриваемое постановление Правительства РФ представляет собой лишь первую попытку закрепления и распределения ответственности за ущерб, причиняемый беспилотными транспортными средствами. Можно констатировать, что нормативные документы, регулирующие эксплуатацию беспилотных автомобилей, находятся в стадии разработки.

Следует иметь в виду, что развитие беспилотных транспортных средств приведет их к полной автономности. В связи с этим в теории выделяются степени автономности автомобилей. По классификации SAE International (сообщество автомобильных инженеров) систем помощи водителю, или ADAS (Advanced Driver Assistance System)⁸, существует шесть классов автономности:

- уровень 0 — полностью ручное управление с возможностью предупреждения об опасных ситуациях на дороге (наличие системы уведомлений);
- уровень 1 — водитель должен быть готов в любой момент взять управление на себя;

⁸ См.: Стандарт SAE J3016 // URL: https://www.sae.org/binaries/content/assets/cm/content/news/press-releases/pathway-to-autonomy/automated_driving.pdf (дата обращения: 22.04.2019).

- могут присутствовать следующие автоматизированные системы: круиз-контроль (ACC, Adaptive Cruise Control), автоматическая парковочная система и система предупреждения о сходе с полосы (LKA, Lane Keeping Assistance);
- уровень 2 — водитель должен реагировать, если система не смогла справиться самостоятельно. Автоматика управляет ускорением, торможением и рулением; система может быть отключена;
 - уровень 3 — водитель может не контролировать машину на дорогах с «предсказуемым» движением (например, автобаны), но должен быть готов взять управление на себя;
 - уровень 4 — аналогичный 3-му уровню, но уже не требует внимания водителя;
 - уровень 5 — со стороны человека не требуется никаких действий, кроме старта системы и указания пункта назначения; автоматизированная система может обеспечить проезд до любой точки назначения, не запрещенной законом.

Визуально уровни могут быть представлены следующим образом (см. табл. 1):

Распределение ответственности между человеком и транспортным средством меняется в зависимости от выбранного уровня, указанного выше (см. рис. 1).

В 2016 г. Федеральным министерством транспорта и инфраструктуры Германии была создана комиссия по этике автоматизированного вождения. Ключевыми элементами ее доклада являются:

- автоматизированное и согласованное вождение выступает этическим императивом, если системы вызывают меньше аварий, чем водители-люди (положительный баланс риска);
- в опасных ситуациях защита человеческой жизни всегда должна иметь высший приоритет;
- в случае неизбежных аварийных ситуаций любое различие между людьми, основанное на личных особенностях (возраст, пол,

физическое или психическое состояние), недопустимо;

- в каждой ситуации при вождении должно быть четко регламентировано и ясно, кто отвечает за вождение: человек или компьютер;
- должны быть задокументированы и сохранены сведения, кто находился за рулем (для решения, среди прочего, возможных вопросов ответственности);
- водители должны всегда иметь возможность самостоятельно решать, следует ли передавать и использовать данные о транспортном средстве (суверенитет данных)⁹.

Чтобы понять дальнейшие потребности в области регулирования, необходимо выделить две точки зрения на нормативные требования. Во-первых, целесообразно внести поправки в правила дорожного движения для высокоавтоматизированных функций вождения. Во-вторых, закон и сертификация соответствия должны быть адаптированы таким образом, чтобы оригинальные производители оборудования, поставщики, а также все другие заинтересованные стороны в автомобильной промышленности могли согласовывать свои технологические разработки с четкими и стабильными требованиями к автоматизированным транспортным средствам.

В России, когда в управление транспортным средством в той или иной степени вовлечен водитель, действуют имеющиеся нормы УК РФ. Иное дело — при полной автономизации транспортного средства. Решение вопросов уголовной ответственности в этом случае представляет особую сложность по ряду причин. Во-первых, норма должна быть бланкетной по определению, однако на сегодняшний день правила, на которые надо будет ссылаться в уголовном законе, отсутствуют. Во-вторых, следует решить, что лежит в основе этиологии дорожно-транспортного происшествия при использовании высокоавтоматизированного транспортного средства: нарушение функционирования системы или нарушение правил

⁹ См.: Ethics Commission. Automated and Connected Driving. Report. June 2017 // URL: https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/publications/report-ethics-commission.pdf?__blob=publicationFile (дата обращения: 22.04.2019).

Таблица 1

Уровни автоматизации вождения (SAE J3016)

SAE J3016 УРОВНИ АВТОМАТИЗАЦИИ ВОЖДЕНИЯ						
	УРОВЕНЬ 0	УРОВЕНЬ 1	УРОВЕНЬ 2	УРОВЕНЬ 3	УРОВЕНЬ 4	УРОВЕНЬ 5
Что должен делать водитель?	Вы ведёте автомобиль, даже если ноги находятся не на педали, а руки не на руле			Вы не ведёте автомобиль, если активированы функции автоматического вождения		
	Вы обязаны следить за электронными ассистентами и подруливать, разгоняться и тормозить при необходимости			Если система попросит, вы должны взять управление на себя	Электронные ассистенты не требуют от человека брать управление на себя	
	Системы помощи водителю			Системы беспилотного вождения		
Что делает автоматика?	Ассистенты лишь предупреждают и оказывают кратковременную помощь	Ассистенты помогают рулить ИЛИ ускоряться/тормозить	Ассистенты помогают рулить И ускоряться/тормозить	Система может самостоятельно вести автомобиль только при одновременном выполнении нескольких условий		Система может самостоятельно вести автомобиль при любых условиях
Примеры систем	<ul style="list-style-type: none"> Автоматическое экстренное торможение; Предупреждение о слепых зонах; Предупреждение о покидании полосы 	<ul style="list-style-type: none"> Удержание в полосе ИЛИ Адаптивный круиз-контроль 	<ul style="list-style-type: none"> Удержание в полосе И Адаптивный круиз-контроль одновременно 	<ul style="list-style-type: none"> Ассистент движения в дорожных заторах 	<ul style="list-style-type: none"> Местное беспилотное такси; У автомобиля может не быть руля и педалей 	<ul style="list-style-type: none"> То же самое, что уровень 4, но способность автономного передвижения сохраняется везде



Рис. 1. Концептуальная схема распределения ответственности за причинение ущерба высокоавтоматизированным транспортным средством в зависимости от уровня автоматизации

дорожного движения как таковых (возможна совокупность указанных факторов). Это необходимо для определения правовой природы возможного преступления: транспортного или какого-то иного (например, технологического), а значит, определения объекта преступления и места последнего в системе Особенной части УК РФ. Нет ясности и в отношении субъекта ответственности: таковым должен являться эксплуатант, разработчик системы или производитель?

Кроме того, необходимо решить вопрос об ответственности за внешнее вмешательство в функционирование беспилотника; очевидно, что ни одна из норм УК РФ не охватывает подобные действия.

Таким образом, появление беспилотных транспортных средств и, как следствие, новых угроз безопасности личности требует адекватного отражения в системе законодательства России.

Следующим шагом в нормативном правовом регулировании эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств вслед за постановлением Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 должны стать разработка и принятие соответствующего федерального закона примерно со следующей структурой:

Федеральный закон

«О регулировании использования транспортных средств, оборудованных системой автоматического управления, на территории Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Статья 1. Сфера действия Федерального закона.

Статья 2. Цели и принципы.

Статья 3. Основные понятия.

Статья 4. Правовые основы.

Статья 5. Полномочия органов государственной власти Российской Федерации.

Статья 6. Требования к транспортным средствам, оборудованным системой автоматического управления.

Статья 7. Общие требования к использованию транспортных средств, оборудованных системой автоматического управления (сфера использования таких транспортных средств, этапы их внедрения).

Статья 8. Требования к автомобильным дорогам общего пользования (сертификация таких дорог в целях использования транспортных средств, оборудованных системой автоматического управления).

Статья 9. Федеральный государственный контроль в сфере использования транспортных средств, оборудованных системой автоматического управления.

Статья 10. О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения».

Статья 11. О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.

Статья 12. О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Статья 13. О внесении изменений в Федеральный закон «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля».

Статья 14. Переходные положения.

Статья 15. Порядок вступления в силу Федерального закона.

Принятие подобного рода федерального закона целесообразно по крайней мере по двум обстоятельствам: во-первых, он устранил пробельность в регулировании эксплуатации беспилотных транспортных средств; во-вторых, обеспечит дополнительную гарантию безопасности личности.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Коробеев А. И., Чучаев А. И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности // Lex Russica. — 2019. — № 2.
2. Штаге Д. Автоматизированное вождение и спорные ситуации // Уголовное право: стратегия развития в XXI веке : материалы XVI Международной научно-практической конференции. — М., 2019.

Материал поступил в редакцию 6 мая 2019 г.

RESPONSIBILITY FOR CAUSING HARM BY A HIGHLY AUTOMATED VEHICLE: STATE AND PERSPECTIVES¹⁰

CHUCHAEV Aleksandr Ivanovich, Doctor of Law, Professor, Professor of the Department of Criminal Law of the Kutafin Moscow State Law University (MSAL)
moksha1@rambler.ru
125993, Russia, Moscow, ul. Sadovaya-Kudrinskaya, d. 9

MALIKOV Sergey Vladimirovich, PhD in Law, Senior Lecturer of the Department of Criminal Law of the Kutafin Moscow State University of Law (MSAL)
s.v.malikov@yandex.ru
125993, Russia, Moscow, ul. Sadovaya-Kudrinskaya, d. 9

Abstract. *The paper describes the existing in Russia regulatory legal responsibility for causing harm by a highly automated (unmanned) vehicle (BTS). The most significant documents currently include: Convention on Road Traffic; Road Safety Strategy in the Russian Federation; «Roadmap» to improve legislation and eliminate administrative barriers in order to ensure the implementation of the National Technology Initiative for the «Avtonet». The main attention is given to the order of the Government of the Russian Federation, in which the first approaches to the regulation of the operation of highly automated vehicles are indicated, the actors responsible for the case of damage by the drone are highlighted. The principles of the functioning of the BTS and the degree of their autonomy are shown in general terms. The authors analyze the approaches in the domestic criminal law to the responsibility of persons managing BTS and the approaches developed in foreign countries in relation to the regulation of the operation of highly automated vehicles. The main approaches to the definition of a criminal law prohibition are indicated and the most important algorithms of criminalization of the considered act are highlighted. The structure of the federal law on the regulation of the use of vehicles equipped with an automatic control system in the territory of the Russian Federation is proposed.*

Keywords: *unmanned vehicles (BTS), traffic crimes, legal regulation, crime, legal nature, criminalization, criminal liability, subject of crime, injury, draft law.*

REFERENCES (TRANSLITERATION)

1. Korobeev A. I., Chuchaev A. I. Bepilotnye transportnye sredstva: novye vyzovy obshchestvennoj bezopasnosti // Lex Russica. — 2019. — № 2.
2. Shtage D. Avtomatizirovannoe vozhdenie i spornye situacii // Ugolovnoe pravo: strategiya razvitiya v XXI veke : materialy XVI Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii. — M., 2019.

¹⁰ The study is carried out with the financial support of the Russian Foundation for Basic Research, Research Project No. 18-29-16162.