ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
Юридический институт

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ ПРАВА: ВЫЗОВЫ 21-го ВЕКА

**Материалы Международной конференции
(14–16 ноября 2019 г.)**

Под редакцией Э.П. Гаврилова, С.В. Бутенко

Томск
Издательский Дом Томского государственного университета
2019

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ВРЕД, ПРИЧИНЕННЫЙ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОНОМНОГО (БЕСПИЛОТНОГО) АВТОМОБИЛЯ

Алексей Юрьевич Чурилов

Кандидат юридических наук, аналитик

НОЦ «Интеллектуальная собственность и интеллектуальные права»

Юридический институт

Томский государственный университет

e-mail: lefikantor@yandex.ru

Аннотация. Статья посвящена проблемам правового регулирования ответственности за вред, причиненный при эксплуатации автономных автомобилей. Автор рассматривает основные пути решения данной проблемы с учетом сложившейся отечественной и зарубежной теории и практики. Освещены основные зарубежные теории, которые можно применить при разрешении споров о возмещении вреда, причиненного в результате эксплуатации автономного автомобиля. Особое внимание уделено оценке автономного автомобиля как источника повышенной опасности. В работе предложен наиболее перспективный, с точки зрения автора, вариант решения описываемой проблемы.

Ключевые слова: ответственность, вред, автономный автомобиль, источник повышенной опасности, правовое регулирование.

Автономным, или беспилотным – в зависимости от степени автоматизации, – автомобилем считается такой автомобиль, у которого как минимум один из критических аспектов управления автомобилем (торможение, управление на дороге, ускорение) контролируется компьютером без непосредственного участия водителя¹.

¹ National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). Preliminary Statement of Policy Concerning Automated Vehicles (2017). URL: http://www.safetyresearch.net/Library/Federal_Automated_Vehicles_Policy.pdf. NHTSA разработали 6-уровневую классификацию автономных автомобилей в зависимости от степени необходимости участия водителя в управлении автомобилем.

В зарубежной доктрине и практике сложилось множество теорий, основные положения которых по аналогии можно применить при рассмотрении ответственности за вред, причиненный при эксплуатации беспилотного автомобиля, в частности теории, раскрывающие особенности ответственности за: вред, причиненный при эксплуатации лифта [1–2], вред, причиненный автопилотом корабля, самолета или поезда [3–4]; вред, причиненный водителем человеком [3]. Существуют также идеи о применении аналогии с промышленными роботами либо и вовсе об отказе от применения аналогий и создании совершенно нового регулирования, не принимая во внимание сложившуюся доктрину и судебную практику [5].

Ответственность за беспилотные автомобили действительно можно сравнить с ответственностью при эксплуатации лифта. Пассажир лифта лишь нажимает кнопку, и лифт доставляет его на нужный этаж. При этом очевидно, что эксплуатация лифтов сопряжена с высоким уровнем опасности для жизни, здоровья и имущества людей, большими размерами причиняемого ущерба при наступлении возможных аварий. Следует подчеркнуть, что отечественная судебная практика не относит лифты к источникам повышенной опасности¹. Ответственность за вред, причиненный личности или имуществу, возмещается не лицом, которое нажало кнопку вызова лифта или выбора этажа, а владельцем лифта.

Другая теория состоит в том, что суды могут применять при разрешении споров о возмещении вреда, причиненного при эксплуатации автономного автомобиля, по аналогии нормы, регулирующие ответственность за вред, причиненный автопилотами кораблей, самолетов или поездов. Действительно, в отличие от лифта, автопилот подразумевает необходимость ограниченного управления со стороны человека. Ответственность за причиненный вред в таком случае несет производитель системы автопилота, если не докажет вину управлявшего лица (что и происходит в большинстве случаев) [1]. Однако существует ряд дел, в которых вред был причинен по вине компании-производителя круиз-контроля, в связи с чем они впоследствии возмещали вред, причиненный в результате

¹ Определение Верховного Суда РФ от 15.04.2014 № 25-КГ13-5 // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2015. № 1.

внезапного ускорения автомобиля или отказа тормозной системы, которой управляет круиз-контроль¹.

Идея о применении по аналогии норм об ответственности за вред, причиненный при управлении автомобилем человеком-водителем, исходит из создания некоего стандарта «разумного автомобиля». Последователи этой теории предлагают в случае аварии получать от автомобиля данные о событиях непосредственно до аварии и сравнивать их с данным с других беспилотных автомобилей – избежал ли обыкновенный, усредненный беспилотный автомобиль аварии в такой же ситуации [4].

К ответственности за вред, причиненный при эксплуатации автономного автомобиля, в рамках отечественного правопорядка потенциально применимы нормы об ответственности за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих. По смыслу ст. 1079 Гражданского кодекса РФ, источником повышенной опасности следует признать любую деятельность, осуществление которой создает повышенную вероятность причинения вреда из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека². Эта концепция хороша тем, что поглощает собой как теорию водителя-человека, так и автопилота, поскольку, по общему правилу, автопилотируемые транспортные средства являются источниками повышенной опасности по смыслу, придаваемому этому явлению сложившейся судебной практикой и доктриной.

Интересное решение можно найти в книге девятой, титуле I Digestов Юстиниана: «...если указано, что четвероногое причинило вред». В таком случае вред является вредом, причиненным без вины, поскольку не может животное причинить противоправное действие, так как оно лишено разума. При этом должно либо быть выдано животное, либо предложена оценка вреда [6].

¹ *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).

² Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2010. № 3. Схожая доктрина – *strict liability* – существует и в США.

Правила ответственности за вред, причиненный лошадьми, но в иной трактовке, предлагают распространить по аналогии на беспилотные автомобили и зарубежные исследователи [7]. Это обосновывается тем, что лошадь, являясь древнейшей формой «беспилотного» средства передвижения, как и соответствующий вид автомобилей, способна к восприятию окружающей среды, неверной ее оценке, а также к опасным маневрам, не поддающимся контролю со стороны человека.

В источниках римского частного права некоторые авторы находят возможность рассматривать беспилотный автомобиль через призму искусственного интеллекта, который этим автомобилем управляет, как некоего представителя. По замечанию исследователей, искусственный интеллект похож на «цифрового раба», разумного не-субъекта права, который способен своими действиями создавать для владельца права и обязанности [8]. Действительно, еще в Древнем Риме раба называли «говорящее орудие» (*instrumentum vocale*), а когда того потребовали экономические интересы господина, было признано, что при помощи раба может быть расширен круг правовых отношений господина. За рабом была признана способность вступать в имущественные сделки *ex persona domini*, создавая при помощи этих сделок права для господина. Также было установлено, что если раб причинит кому-нибудь имущественный вред, украдет, испортит вещь, то господин обязан либо возместить этот вред, либо выдать раба потерпевшему [9]. Однако проблема определения лица, ответственного за вред, причиненный при эксплуатации беспилотного автомобиля, остается, поскольку однозначно решить, чьим представителем является искусственный интеллект автомобиля – производителя или владельца, затруднительно с точки зрения экономико-правовой целесообразности такого решения.

Существуют теории о самостоятельной ответственности искусственного интеллекта, в частности о его самостоятельной ответственности как некоего «субъекта» права. Так, В.В. Архипов и В.Б. Наумов потенциально считают возможным отнесение робота к конструкции юридического лица [10]. Представляется, что если рассматривать через призму этой теории, то в случае причинения

вреда искусственным интеллектом (роботом), управляющим автомобилем, возможны два варианта – за него будет возмещать вред владелец автомобиля или производитель (программы или автомобиля), либо, по терминологии Дигестов, должен быть выдан беспилотный автомобиль. Более того, как справедливо отмечают исследователи, существует трудность в доказывании при рассмотрении дел о возмещении вреда, если субъектом ответственности признать робота, управляющего автомобилем [11].

Некоторые исследователи, разумно оценивая риски возложения ответственности за вред, причиненный беспилотным автомобилем, как для производителей, так и для потребителей, предлагают внедрить систему, схожую с системой страхования ответственности за вред, причиненный в результате эксплуатации атомных электростанций [2]. Суть его состоит в двухуровневом страховании ответственности: первый уровень – это обычный договор страхования на сумму, устанавливаемую законодательством. В пределах этой суммы все выплаты за ущерб осуществляются компанией, застраховавшей риски. Для осуществления выплат свыше суммы первого уровня создается специальный фонд, в который владельцы атомных электростанций вносят определенные законом суммы.

Подводя итог, следует заключить, что регулирование ответственности как за вред, причиненный автономными автомобилями, так и в целом за вред, причиненный искусственным интеллектом, оставляет желать лучшего, особенно с учетом того, что многие теоретические концепции, нормы права и сложившаяся судебная практика неприменимы к отношениям, возникающим по поводу все более и более усложняющихся результатов деятельности человека. Необходимо четко определить, относить ли беспилотный автомобиль к источникам повышенной опасности, а также определить субъект, ответственный за вред, причиненный при эксплуатации такого автомобиля, поскольку неправильное распределение бремени ответственности может повредить инновационному рынку.

Литература

1. Jeffrey R. Zohn. When Robots Attack: How Should the Law Handle Selfdriving Cars That Cause Damages // Journal of Law, Technology & Policy. 2015. Vol. 2. P. 461–485.

2. Kyle Colonna. Autonomous Cars and Tort Liability: Why the Market Will «Drive» Autonomous Cars Out of the Marketplace // Journal of Law, Technology & the Internet. 2012. Vol. 4, № 2. P. 81–130.
3. Webb K.C. Products Liability and Autonomous Vehicles: Who's Driving Whom? // Richmond Journal of Law & Technology. 2016. Vol. XXIII, is. 4.
4. Dylan LeValley. Autonomous Vehicle Liability—Application of Common Carrier Liability // Seattle University Law Review. 2013. Vol. 36, is. 5. P. 5–26.
5. Jeffrey K. Gurney. Sue My Car Not Me: Products Liability and Accidents Involving Autonomous Vehicles // University of Illinois Journal of Law, Technology & Policy. 2013. № 2. P. 247–277.
6. Дигесты Юстиниана / пер. с лат. ; отв. ред. Л.Л. Кофанов. 2-е изд., испр. М. : Статус, 2008. Т. II. С. 387.
7. David King. Putting the Reins on Autonomous Vehicle Liability: Why Horse Accidents Are The best common Law Analogy // North Carolina Journal of Law & Technology. 2017. Vol. 19. P. 127–159.
8. Chopra, Samir and White, Laurence. Artificial Agents and the Contracting Problem: A Solution Via an Agency Analysis // University of Illinois Journal of Law Technology & Policy. 2009. № 2. P. 363–403.
9. Римское частное право : учеб. / В.А. Краснокутский, И.Б. Новицкий, И.С. Перетерский и др. ; под ред. И.Б. Новицкого, И.С. Перетерского. М. : Юрист, 2004. 544 с.
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. Лаптев В.А. Ответственность «будущего»: правовое существо и вопрос оценки доказательств // Гражданское право. 2017. № 3. С. 32–35.