

КРЫСАНОВА Н.В.¹ РЕЦЕНЗИЯ НА КНИГУ: АВТОНОМНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА И ГРАЖДАНСКАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В ГЛОБАЛЬНОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ: ИССЛЕДОВАНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПО ВСЕМУ МИРУ В СООТВЕТСТВИИ СО СТАНДАРТОМ SAE J3016 ДЛЯ АВТОМАТИЗАЦИИ ВОЖДЕНИЯ / под ред. Х. Штеге, И.А. Каджано, М.К. Газты, Б. фон Бодунгена.

KRYSANOVA N.V. Book Review: Autonomous Vehicles and Civil Liability in a Global Perspective: An Examination of Liability Laws around the World in Accordance with the SAE J3016 Driving Automation Standard / ed. H. Steege, I.A. Caggiano, M.C. Gaeta, B. von Bodungen. – 2024. – Cham: Springer, 2024. – 548.

Ключевые слова: искусственный интеллект; деликтная ответственность; беспилотные транспортные средства; страхование гражданской ответственности; ответственность производителя.

Keywords: artificial intelligence; tort liability; unmanned vehicles; civil liability insurance; product liability.

Для цитирования: Крысанова Н.А. [Рецензия] // Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература: ИАЖ. Сер. Государство и право. – 2025. – № 3. – С. 209–217. – Рец. на кн.: Autonomous Vehicles and Civil Liability in a Global Perspective: An Examination of Liability Laws around the World in Accordance with the SAE J3016 Driving Automation Standard / ed. H. Steege, I.A. Caggiano, M.C. Gaeta, B. von Bodungen. – 2024. – 548 p. – Автономные транспортные средства и гражданская ответственность в глобальной перспективе: исследование законодательства об ответственности по всему миру в соответствии со стандартом SAE J3016 для автоматизации вождения / под ред. Х. Штеге,

¹ Крысанова Нина Владимировна, старший научный сотрудник отдела правоуправления ИНИОН РАН, кандидат юридических наук.

И.А. Каджано, М.К. Гаэты, Б. фон Бодунгена. – 2024. – 548 с. – DOI: 10.31249/iajpravo/2025.03.17

Данное исследование представлено в серии книг издательства Шпрингер «Наука о данных, машинный интеллект и право», и создано авторами двух исследовательских институтов – Исследовательского центра европейского частного права Неаполитанского университета Суор Орсола Бенинкаса (University Suor Orsola Benincasa, Naples, Italy) и Междисциплинарного института автоматизированных систем (Ганновер, Германия (Interdisziplinäres Institut für Automatisierte Systeme e.V. – RifaS–Hannover, Germany)), изучающих проблемы правового регулирования автоматизации в междисциплинарном контексте.

В монографии рассматриваются сложные вопросы законодательного регулирования использования автономных транспортных средств и гражданско-правовой ответственности в случаях причинения вреда, в том числе при дорожно-транспортных происшествиях (ДТП). Авторы пытаются найти ответ на главный вопрос: кто является виновным в аварии с участием автоматизированного или автономного транспортного средства?

Гражданско-правовая ответственность – один из важнейших инструментов в регулировании современной автоматизации, распространения инноваций в целях защиты жизни человека и установления общих правил для всех участников правовых отношений в данной сфере.

Важно то, что в монографии дан анализ основных моделей гражданской ответственности за ущерб, причиненный автоматизированным и автономным вождением, на примерах разных стран, и не только для того чтобы охватить наиболее актуальные рынки автомобильной промышленности, но и с учетом того, что такие транспортные средства, по всей вероятности, будут пересекать границы государств, и возможны ДТП на территории другой «юрисдикции». В связи с этим рассматриваются проблемы распределения рисков между сторонами, а также действие страхового законодательства в случае ДТП с «автономным» транспортом (р. VI). С этой точки зрения монография представляет большой интерес для отечественного читателя, особенно для специалистов, как работающих в сфере автоматизации вождения и внедрения автоматизированных и автоматических транспортных средств в России, так и юристов различного профиля.

Содержание книги разделено на шесть частей, различных по объему, поскольку в отдельных регионах еще незначительно развито использование ИИ при вождении автономных транспортных средств. В части I исследуется режим гражданско-правовой ответственности в Южной Африке. В части II – особенности гражданско-правовой ответственности в случае ДТП в Соединенных Штатах и Колумбии. В часть III – правила автономного вождения в Китае, Японии, Сингапуре и Корее. Действующее законодательство в рассматриваемой области и проекты нормативных правовых актов по его дополнению, точки зрения ученых на развитие этого законодательства в Австралии исследуются в части IV книги. С нашей точки зрения, для читателей будет интересен материал, представленный в части V, посвященной опыту правового регулирования и гражданско-правовой ответственности в сфере автоматизированных автономных транспортных средств в таких странах, как Бельгия, Германия, Франция, Испания, Италия, Нидерланды, Австрия, Румыния и Швеция. В заключительной IV части раскрываются особенности юридической ответственности в сфере автоматизированных транспортных средств в Великобритании.

Положительным моментом можно считать рассмотрение технических характеристик транспортных средств с использованием ИИ. В соответствии с классификацией в SAE J3016 выделяются пять уровней автоматизированного вождения. По мере роста автоматизированности водитель-человек поэтапно заменяется транспортным средством. В частности, согласно стандарту SAE J 3016, автоматизированные системы управления автотранспортными средствами выполняют часть или все задачи в области вождения на постоянной основе. Эта система управления включает трех основных участников: человека, систему автоматизации вождения, а также другие системы и компоненты транспортного средства.

Стандарт SAE J 3016 содержит различные *уровни автоматизации вождения*: 0 (отсутствие автоматизации вождения); 1 (помощь водителю); 2 (частичная автоматизация вождения); 3 (условная автоматизация вождения); 4 (высокая автоматизация вождения); 5 (полная автоматизация вождения).

Уровень 0 – это, по сути, обычные автомобили, не содержащие никаких систем автоматизации. При этом некоторые транспортные системы, охватываемые уровнями 1 или 2, уже представлены на рынке продолжительное время. Это касается авто с системами ABS, круиз-контроля и т.п. В конечном итоге, как считают авторы книги, водитель-человек будет полностью устранен

от управления, и в будущем автомобиль сможет перевозить пассажиров автономно, без сопровождения водителя. Именно из-за растущей степени автоматизации возникают многочисленные вопросы юридической ответственности. Основным правовым вопросом, связанным с эксплуатацией автономных транспортных средств с ИИ, является вопрос юридической ответственности за действия, совершаемые с участием автономного транспортного средства. Данный вопрос, с точки зрения авторов, требует как минимум гражданско-правового регулирования (р. VI).

Для отечественного читателя, полагаем, особенно интересно будет ознакомиться с полезным опытом США, КНР и ФРГ по регулированию отношений, возникающих в области управления автономным транспортом, и вопросам гражданско-правовой ответственности.

Соединенные Штаты Америки

По состоянию на 1 июня 2020 г. в 35 штатах и округе Колумбия были приняты законы, прямо касающиеся автономных транспортных средств. Это нормативное правовое регулирование в основном касается условий эксплуатации автономных транспортных средств, включая правила, регулирующие работу операторов и технические характеристики автоматизированных систем вождения. Лишь в нескольких штатах созданы независимые механизмы определения ответственности в случае аварии. Как отмечают авторы, федеральное законодательство, регулирующее автономные транспортные средства, пока не вступило в силу в полном объеме, однако развитие событий в сфере автоматизированного и автономного транспорта таково, что есть все основания считать, что федеральные нормативные правовые акты будут в скором времени приняты, и это в конечном счете определит базовые стандарты безопасности, предъявляемые к автономным транспортным средствам, и др. (р. 9).

В США федеральный закон имеет верховенство над законодательством штата, и поэтому с принятием федерального законодательства в сфере автономного вождения одновременно будут устранены любые противоречивые положения из законодательства штатов, а кроме того, автономное транспортное средство, соответствующее требованиям и стандартам, установленным федеральным законодательством, будет освобождено от деликтной ответственности (tort liability). Если же транспортное средство не будет

соответствовать применимым федеральным стандартам, и в результате произойдет авария, – сторона, которая будет признана виновной, будет нести гражданско-правовую ответственность за причиненный вред (р. 95).

На сегодняшний день, в отсутствие федерального законодательства, ответственность за аварию автономного транспортного средства определяется деликтным правом штатов. В подавляющем большинстве штатов производители несут строгую юридическую ответственность за любые дефекты продукции, которые приводят к поломке или аварии транспортных средств, в том числе изготовленных и применяющих технологии ИИ, автоматизированных или автономных.

В целом, в США деликтное право является наиболее распространенным источником гражданской ответственности за ДТП. Большинство деликтных дел, рассматриваемых в судах штатов, связанных с ДТП, подразумевает неосторожность водителя (*driver's negligence*): согласно данным, собранным в судах 17 штатов, количество дел по деликтам, например, в 2015 г. варьировалось от 32% от общего числа дел о гражданских правонарушениях (Миссури) до 75% (Техас), причем дела по деликтам в связи с транспортными средствами превысило 50% общего числа слушавшихся деликтных дел в большинстве штатов США. Деликты, возникающие в результате автомобильных аварий, обычно связаны с причинением вреда здоровью, материального ущерба или смерти по неосторожности в результате небрежного управления транспортным средством. С устранением фактора водителя-человека, по мере автоматизации транспорта, а также в ситуациях с автономными транспортными средствами, будут устранены основания для исков о возмещении вреда и деликтной ответственности водителей. Вместо этого юридическую ответственность за ходовые качества и «вождение» автономного транспортного средства будет нести производитель, потенциально подпадая под деликтную ответственность за аварию в соответствии с правилами строгой ответственности за качество продукции (р. 92).

Китайская Народная Республика

С 2009 г. Китай является крупнейшим автомобильным рынком в мире. В 2021 г. на производство автомобилей в Китае приходилась почти треть мирового производства, что превысило аналогичный показатель в США, Японии и ФРГ, вместе взятых.

Китайское правительство считает, что новые электромобили необходимы для превращения Китая из автомобильного гиганта в автомобильную державу. В Плане развития индустрии новых энергетических транспортных средств (2021–2035) (New Energy Vehicle Industry Development Plan (2021–2035), утвержденном Государственным советом 20 октября 2020 г., в отношении самоуправляемых автомобилей (self-driving cars) намечено использовать автомобили с высокой степенью автономности (уровня 4 классификаций SAE) в коммерческом применении в ограниченных районах и по конкретным программам – к 2025 г., и обеспечить их масштабное использование – к 2035 г. Считается, что достижение этой цели должно способствовать сокращению выбросов и повышению социальной эффективности. Кроме того, согласно этому Плану развития, Китай также намерен усовершенствовать правовую базу в области дорожного движения, ответственности за ДТП и использования данных, чтобы соответствовать требованиям в связи с разработкой «интеллектуально подключенных транспортных средств» (intelligent connected vehicles) (p. 125–126).

В вопросах правового развития в сфере автоматизированного вождения и автономного транспорта План развития предусматривает решение вопросов, касающихся юридического статуса автоматизированных или автономных транспортных средств (status of legal subjects of the AVs), распределения юридической ответственности, кибербезопасности и управления данными, разработки законов, регулирующих проведение тестирования, авторизацию, использование и надзор за автоматизированными и автономными транспортными средствами, а также совершенствования действующих законов, включая Закон о безопасности дорожного движения КНР (Law on Road Traffic Safety).

Стимулируемое быстрым ростом промышленности, китайское правительство опубликовало несколько стратегий / программ для решения предстоящих проблем. Эти стратегии и программы подразделяются на центральные и местные (central and local), и в совокупности с действующим законодательством, в том числе Законом о безопасности дорожного движения (Law of the People's Republic of China on Road Traffic Safety [2003]) и Законом о качестве продукции (Product Quality Law of the People's Republic of China (amendment) [2000]), составляют правовую базу для решения вопроса о распределении ответственности, связанной с автономным вождением, автоматизированными и автономными транспортными средствами в Китае (p. 127).

Федеративная Республика Германия

В 2017 г. в Федеральный закон о дорожном движении (Federal Road Traffic Act) Германии были добавлены положения, касающиеся условной автоматизации транспортных средств. В 2021 г. был осуществлен еще один качественный скачок в законодательстве в отношении регулирования юридического статуса высокоавтоматизированных автомобилей. Намерение правительства Германии в тот период, как отмечают авторы, состояло в том, чтобы продемонстрировать лидерство страны в разработке самоуправляемых транспортных средств и окружающей экосистемы (р. 281–284).

Правовые последствия применения автоматизированных транспортных средств в Германии предусмотрены в части законодательства о юридической ответственности. Основное внимание в нем уделяется транспорту SAE уровней 0–2, где этот стандарт тщательно разграничивает статус водителя, владельца транспортного средства и производителя как потенциальных ответственных лиц, а также определяются условия наступления такой ответственности. Прогресс в области автоматизации транспортных средств внес на повестку дня общественности и законодателя новые вопросы ответственности, возникающие при эксплуатации автотранспортных средств на уровнях SAE 3 и 4. Особенности этих уровней автоматизации уже были предусмотрены поправками к Закону ФРГ о дорожном движении 2017 и 2021 гг. Тем не менее в Германии, наряду с достоинствами предложенных подходов, имеются и «подводные камни» этих нововведений. В связи с этим особенную остроту приобретает сегодня обсуждение сложного распределения ответственности в контексте новых тенденций в автомобильном секторе, таких как ИИ и обновление программного обеспечения. Авторы отмечают, что до сих пор в Германии нет специальных правовых норм, регулирующих эксплуатацию полностью автоматизированных транспортных средств – SAE уровня 5. Ответственность за вождение по этому стандарту – актуальная проблема для ФРГ, и в настоящее время в стране обсуждается адаптируемость существующей системы гражданской ответственности к роботизированным транспортным средствам (р. 279).

Триада внедоговорной ответственности в отношении ДТП в законодательстве ФРГ составляет: прежде всего раздел 7 Федерального закона о дорожном движении (Federal Road Traffic Act – Straßenverkehrsgesetz (StVG)), что предусматривает ответствен-

ность владельца транспортного средства за ущерб, возникший в результате смерти или увечья лица или материальный ущерб и причиненный во время эксплуатации транспортного средства; раздел 18 StVG, который регулирует ответственность водителя в случае доказательства его вины в ДТП. Кроме того, водитель может нести ответственность в соответствии с общими нормами деликтного права – раздела 823 Гражданского кодекса Германии, где также предполагается наличие вины со стороны водителя.

Наконец, производитель бракованного изделия несет ответственность за ущерб, вызванный недостатком его продукта. Немецкое законодательство не предусматривает специального правового режима ответственности за качество продукции в контексте дорожного движения. Законодательство об ответственности за качество продукции основывается на двух принципах: первый – существует Директива Совета 85/374/ЕЕС от 25 июля 1985 г. о сближении законов, нормативных актов и административных положений государств-членов, касающихся ответственности за дефектную продукцию, O.J. L 210/29 (1985)) (Council Directive 85/374/EEC of 25 July 1985 on the approximation of the laws, regulations and administrative provisions of the Member States concerning liability for defective products, O.J. L 210/29 (1985)), которая была введена в действие в Германии Законом об ответственности за качество продукции (Product Liability Act – Produkthaftungsgesetz – (ProdHaftG)). Второй – производители могут подлежать ответственности в соответствии с общими нормами деликтного права, предусмотренными в разделе 823 ГК Германии, с последующими изменениями. Сегодня деликтная ответственность производителей основывается преимущественно на прецедентах и известных случаях (делах), разрешавшихся в судах, которые в основном связаны с нарушением производителем конкретных обязательств по заботливости и осмотрительности (duties of care), а также организационных требованиях на различных этапах производства (например при конструировании, производстве, инструктаже пользователя и мониторинге продукции в полевых условиях). Эту деликтную ответственность часто называют «ответственностью производителя» (“producer” liability), в отличие от «ответственности за продукт» (“product” liability), вытекающей из Закона об ответственности за качество продукции (Product Liability Act) (p. 281–282).

Исследование рассмотренных в монографии многих других национальных режимов юридической ответственности позволяет

авторам сделать обобщения и в целом правильный вывод о том, что в настоящее время сложилось два подхода к определению национального режима юридической ответственности, *когда*: 1) государства полагаются на общие концепции юридической ответственности (которые варьируются от полуобъективной до объективной (строгой) ответственности) и правила дорожного движения (в том числе *когда* и если существуют специальные нормы законодательства, касающиеся автономных транспортных средств). В таком подходе отсутствует возможность полностью определить виновного для всех потенциальных случаев с участием автоматизированного транспортного средства, а в нормативном плане не существует сформировавшегося правового института или полноценного массива законодательства, позволяющего гарантировать должный уровень правовой защиты в обстоятельствах применения автономных транспортных средств; 2) государства принимают специальное законодательство, вносящее изменения в традиционную схему юридической ответственности на основе принципа строгой ответственности, в соответствии с которым владелец или оператор транспортного средства и производитель будут нести ответственность за причинение вреда (р. VI).

Следует согласиться с авторами исследования в том, что сегодня существует большое количество проблем, которые необходимо решить, чтобы масштабно выпускать на рынок коммерческие автономные транспортные средства, что будут надежными, безопасными и принятыми пользователями и другими участниками дорожного движения. Высокая неопределенность, свойственная дорожному движению вообще, обуславливает требование, чтобы алгоритмы, в том числе ИИ, для передвижения автономных транспортных средств были максимально устойчивы к неопределенности, что диктует необходимость большего понимания природы этой неопределенности, включая работу с большими данными, и того, как следует измерять возникающие риски. Хотя техническая разработка методов оценки и проверки безопасности идет достаточно активно, специалисты верно подчеркивают, что в этом вопросе требуется законодательное регулирование – новые нормативные правовые акты, устанавливающие стандарты безопасности беспилотного транспорта (р. 38).

В целом данное исследование следует признать актуальным и полезным как для специалистов, работающих в сфере автоматизации транспорта, так и юристов-практиков и правоведов.