

НАУЧНАЯ СТАТЬЯ

УДК 346.7

<https://doi.org/10.20310/2587-9340-2023-7-4-484-492>

Шифр научной специальности 5.1.1

Вопросы совершенствования российского законодательства о техническом регулировании в части определения недостатка высокоавтоматизированного автомобиля

© ЗЕМЛИН Александр Игоревич,

доктор юридических наук, кандидат философских наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, научный руководитель – эксперт Научно-исследовательского центра экспертиз на транспорте Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет транспорта», научный руководитель направления «Транспортная безопасность» Научно-экспертного совета Центра исследования проблем безопасности Российской академии наук, ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта», Российская Федерация, 127994, г. Москва, ГСП-4, ул. Образцова, 9, стр. 9, <https://orcid.org/0000-0001-8988-8517>, ScopusID: 57208147055, ResearcherID: T-1126-2018, zemlin.aldr@yandex.ru

© ГОЦ Евгения Валентиновна,

старший преподаватель кафедры «Транспортное право» Юридического института, ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта», Российская Федерация, 127994, г. Москва, ГСП-4, ул. Образцова, 9, стр. 9, <https://orcid.org/0000-0001-7623-6798>, evgeniya.goc@mail.ru

© МАТВЕЕВА Мария Андреевна,

кандидат юридических наук, доцент кафедры «Транспортное право» Юридического института, ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта», Российская Федерация, 127994, г. Москва, ГСП-4, ул. Образцова, 9, стр. 9, <https://orcid.org/0000-0002-3297-4833>, ScopusID: 57211385696, ResearcherID: S-2705-2018, matveeva1987@mail.ru

Аннотация

Статья доводит до сведения научной общественности некоторые результаты исследования актуальных проблем правового регулирования отношений, возникающих в связи с эксплуатацией высокоавтоматизированных транспортных средств, озвученные авторами в рамках пленарного доклада и выступлений на VII Международной научно-практической конференции «Тамбовские правовые чтения имени Ф.Н. Плевако» (г. Тамбов, 19–20 мая 2023 г.). Бурное развитие индустрии высокоавтоматизированных автомобилей порождает целый спектр проблемных вопросов, совокупность которых может быть охарактеризована как вызов для российского деликтного права. Особое место среди такого рода вопросов занимает проблема ответственности изготовителей высокоавтоматизированных автомобилей за причинение вреда автомобилями, оснащенными системами автоматического вождения. Анализ научных источников показывает, что указанные вопросы не получили необходимого и достаточного для разрешения проблемных ситуаций, возникающих в процессе эксплуатации высокоавтоматизированных автомобилей, освещения в российской литературе. В связи с осознанием авторами указанной проблемы, заключающейся в противоречии между потребностями практики правоприменения и отсутствием основанной на научной проработке проблемы непротиворечивой и беспробельной системы правового регулирования, в данной статье предпринята попытка дать анализ одной из ключевых проблем, имеющих значение при рассмотрении дел о привлечении изготовителей к безвиновной ответственности за причинение вреда высокоав-

томатизированным автомобилем, а именно, проблемы определения недостатка автомобиля. Используя традиционный набор методов правового исследования (формально-догматический, системный и сравнительно-правовой), проанализированы существующие подходы к определению недостатка автомобиля как товара. По результатам анализа обоснован вывод о том, что присутствующий на данный момент пробел в законодательстве о техническом регулировании порождает существенные трудности при практическом разрешении вопроса о наличии или отсутствии недостатка высокоавтоматизированного автомобиля. В целях решения данной проблемы сформулирован качественный критерий для выявления недостатка высокоавтоматизированного автомобиля, который может быть легализован в законодательстве о техническом регулировании и использован в судебной практике.

Ключевые слова

транспортное право, высокоавтоматизированные автомобили, беспилотные автомобили, ответственность за причиненный недостатками товара вред, недостаток товара, техническое регулирование

Благодарности

Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского научного фонда в рамках научного проекта № 22-28-20334 «Правовые средства обеспечения безопасности использования беспилотных автомобилей в мегаполисе», <https://rscf.ru/project/22-28-20334/>.

Для цитирования

Землин А.И., Гоц Е.В., Матвеева М.А. Вопросы совершенствования российского законодательства о техническом регулировании в части определения недостатка высокоавтоматизированного автомобиля // Актуальные проблемы государства и права. 2023. Т. 7. № 4. С. 484-492. <https://doi.org/10.20310/2587-9340-2023-7-4-484-492>

ORIGINAL ARTICLE

<https://doi.org/10.20310/2587-9340-2023-7-4-484-492>

Issues of improving Russian legislation on technical regulation in terms of determining the shortcomings of a highly automated car

© Alexander I. ZEMLIN,

Dr. habil. (Law), PhD (Philosophy), Professor, Honored Scientist of the Russian Federation, Scientific Director – Expert of the Research Center for Expertise in Transport of Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education “Russian University of Transport”, scientific director of the “Transport Security” direction of the Scientific Expert Council of the Center for Security Research of the Russian Academy of Sciences, Russian University of Transport, 9 bldg, 9 Obraztsova St., Moscow, GSP-4, 127994, Russian Federation, <https://orcid.org/0000-0001-8988-8517>, ScopusID: 57208147055, ResearcherID: T-1126-2018, zemlin.aldr@yandex.ru

© Evgeniya V. GOTS,

Senior Lecturer, of Transport Law Department of Law Institute, Russian University of Transport, 9 bldg, 9 Obraztsova St., Moscow, GSP-4, 127994, Russian Federation, <https://orcid.org/0000-0001-7623-6798>, evgeniya.goc@mail.ru

© Maria A. MATVEEVA,

PhD (Law), Associate Professor of Transport Law Department of Law Institute, Russian University of Transport, 9 bldg, 9 Obraztsova St., Moscow, GSP-4, 127994, Russian Federation, <https://orcid.org/0000-0002-3297-4833>, ScopusID: 57211385696, ResearcherID: S-2705-2018, matveeva1987@mail.ru

Abstract

The article brings to the attention of the scientific community some results of a study of current problems of legal regulation of relations arising in connection with the operation of highly automated vehicles, voiced by the authors as part of a plenary report and speeches at the VII International Scientific and Practical Conference “Tambov Legal Readings named after F.N. Plevako” (Tambov, 19th–20th of May, 2023). The rapid development of the highly automated car industry gives rise to a whole range of problematic issues, the totality of which can be characterized as a challenge for Russian tort law. A special place among such issues is occupied by the problem of liability of manufacturers of highly automated cars for damage caused by cars equipped with automatic driving systems. An analysis of scientific sources shows that these issues have not received the necessary and sufficient coverage in Russian literature to resolve problematic situations that arise during the operation of

highly automated vehicles. Due to the authors' awareness of this problem, which consists in the contradiction between the needs of law enforcement practice and the lack of a consistent and problem-free system of legal regulation based on scientific study, this article attempts to provide an analysis of one of the key problems that are important when considering cases of attracting manufacturers to no-fault liability for causing harm by a highly automated car, namely the problem of determining the defect of the car. Using a traditional set of legal research methods (formal-dogmatic, systemic and comparative legal), existing approaches to determining the disadvantage of a car as a product are analyzed. Based on the results of the analysis, the conclusion is substantiated that the current gap in the legislation on technical regulation gives rise to significant difficulties in practically resolving the issue of the presence or absence of a deficiency in a highly automated vehicle. In order to solve this problem, a qualitative criterion has been formulated to identify the shortcomings of a highly automated car, which can be legalized in the legislation on technical regulation and used in judicial practice.

Keywords

transport law, highly automated cars, unmanned vehicles, liability for harm caused by product defects, product shortages, technical regulation

Acknowledgements

The research was carried out with the financial support of the Russian Science Foundation within the framework of scientific project No. 22-28-20334 "Legal means of ensuring the safety of the use of unmanned vehicles in a megacity", <https://rscf.ru/project/22-28-20334/>.

For citation

Zemlin, A.I., Gots, E.V., & Matveeva, M.A. (2023). Issues of improving Russian legislation on technical regulation in terms of determining the shortcomings of a highly automated car. *Aktual'nye problemy gosudarstva i prava = Current Issues of the State and Law*, vol. 7, no. 4, pp. 484-492 (In Russ., abstract in Eng.) <https://doi.org/10.20310/2587-9340-2023-7-4-484-492>

Введение

Создание правовых условий для тестовой и штатной эксплуатации различных видов высокоавтоматизированного транспорта является одним из приоритетных направлений совершенствования российского транспортного законодательства и вполне логично проистекает из общих задач, поставленных перед транспортным комплексом в современных условиях. Особенно остро вопрос применения высокоавтоматизированного транспорта встал в связи с нарастающими рисками и угрозами транспортной безопасности, вызванными человеческим фактором [1–5], необходимостью противодействия завозу и распространению инфекционных заболеваний [6; 7] и т. п. В настоящий момент в России ведется активная работа по разработке нормативно-правовых актов, устанавливающих правила функционирования высокоавтоматизированных транспортных средств [8–11], и в том числе автомобилей.

На данный момент можно выделить две группы барьеров, препятствующих внедрению технологий беспилотного вождения. К первой группе относятся пробелы в административном регулировании, среди которых выделяются отсутствие специальных требо-

ваний безопасности и соответствующих методов оценки соответствия высокоавтоматизированных автомобилей, требований к «умной» инфраструктуре и сетевому взаимодействию автомобилей¹. Ко второй группе относятся проблемы гражданско-правового характера, в первую очередь, связанные с правовой неопределенностью в отношении ответственности за причинение вреда высокоавтоматизированными автомобилями.

Настоящее исследование посвящено проблеме, лежащей на стыке указанных групп, – проблеме определения недостатка высокоавтоматизированного автомобиля. Вопрос о наличии недостатка высокоавтоматизированного автомобиля имеет ключевое значение для установления деликтной безвиновной ответственности изготовителя высокоавтоматизированного автомобиля. Между тем, с учетом подходов, принятых в российской судебной практике и доктрине, ответ на вопрос

¹ Об утверждении плана мероприятий («дорожной карты») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы по направлению «Автонет»: Распоряжение Правительства РФ от 29.03.2018 № 535-р (ред. от 21.09.2023). Доступ из СПС КонсультантПлюс.

о том, имеет ли высокоавтоматизированный автомобиль недостатки, глубоко укоренен в требованиях законодательства о техническом регулировании.

Проблемы деликтной ответственности только начинают обсуждаться в российской научной литературе применительно к высокоавтоматизированным автомобилям. В ряде работ рассматриваются вопросы ответственности за вред, причиненный высокоавтоматизированным автомобилем как источником повышенной опасности. В частности, в литературе были поставлены вопросы о возможной квалификации производителя высокоавтоматизированного автомобиля в качестве владельца источника повышенной опасности [12], возможности выделения программного обеспечения высокоавтоматизированного автомобиля в качестве самостоятельного источника повышенной опасности [13], возможности квалификации решений, принимаемых алгоритмами искусственного интеллекта в качестве действия непреодолимой силы [14].

В то же время ключевая для данной темы проблематика ответственности производителя на настоящий момент остается существенно недоисследованной. В работах А.И. Чучаева и С.В. Маликова [15], А.Ю. Чурилова [16] содержится лишь верхнеуровневый обзор возможных механизмов распределения ответственности между владельцем высокоавтоматизированного автомобиля как источника повышенной опасности и производителем такого автомобиля. В статье Д.В. Федорова [17] обосновывается идея о возложении на производителей безвиновной ответственности за вред, причиненный высокоавтоматизированными автомобилями, по правилам статьи 1079 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – «ГК РФ»).

Можно заключить, что в работах отечественных исследователей не нашли подробного анализа вопросы применения ответственности за вред, причиненный вследствие недостатков высокоавтоматизированного автомобиля (статья 1095 ГК РФ), в частности и центральный вопрос о наличии недостатка автомобиля. Вместе с тем ответственность производителей широко обсуждается в данном контексте в зарубежной литературе, в особенности в связи с безвиновной

ответственностью за вред, причиненный недостатками высокоавтоматизированного автомобиля [18] и различными механизмами страхования [19].

Цель настоящего исследования – описать проблемы, с которыми может столкнуться российская правоприменительная практика при разрешении вопроса о наличии или отсутствии недостатка высокоавтоматизированного автомобиля, а также предложить возможные способы их решения. Основными методами, используемыми в исследовании, являются формально-догматический, системный и сравнительно-правовой методы, характерные в целом для научной школы транспортного права [20; 21]. Формально-догматический и системный методы применяются для уяснения правового смысла норм действующего законодательства в сфере деликтной ответственности и технического регулирования в их системной взаимосвязи, с учетом специфики беспилотных автомобилей. Сравнительно-правовой метод позволяет сопоставить текущее регулирование безвиновной ответственности производителей в российском и иных правовых системах, выявить общие закономерности и различия в подходах в отношении проблемы определения недостатка высокоавтоматизированного автомобиля.

Результаты исследования

В соответствии с абзацем 1 статьи 1095 ГК РФ² продавец или изготовитель товара должен возместить вред, причиненный жизни, здоровью или имуществу гражданина либо имуществу юридического лица вследствие конструктивных, рецептурных или иных недостатков такого товара, независимо от его вины и от того, состоял ли потерпевший с ним в договорных отношениях. Аналогичные положения предусмотрены в пункте 1 и абзаце 4 пункта 3 статьи 14 ФЗ «О защите прав потребителей»³.

Как можно видеть, ответственность, установленная статьей 1095 ГК РФ, является

² Гражданский кодекс Российской Федерации (ч. 2) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 24.07.2023) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1996. № 5. Ст. 410.

³ О защите прав потребителей: Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 (ред. от 04.08.2023) // Российская газета. 1992. 7 февр.

безвиновной. В этой связи в качестве условий ее применения можно выделить совокупность следующих фактических и юридических обстоятельств:

- 1) факт причинения вреда;
- 2) противоправное поведение изготовителя; и
- 3) причинно-следственная связь между причинением вреда и недостатками товара.

Вопрос о наличии или отсутствии недостатка автомобиля, находящийся в центре нашего исследования, должен разрешаться в рамках анализа противоправности поведения изготовителя. Так, применительно к безвиновной ответственности за причинение вреда вследствие недостатков товара противоправность в российском деликтном праве понимается субъективно. В рамках субъективного понимания противоправным признается такое поведение, которое нарушает требования законодательства [22]. В соответствии с пунктом 2 статьи 7 ФЗ «О защите прав потребителей» изготовитель обязан обеспечивать безопасность товара в течение установленного срока службы или срока годности товара. В свете этого поведение производителя может оцениваться как противоправное в случае, если таким производителем был изготовлен и впоследствии предложен потребителям небезопасный товар, поскольку производство такого товара нарушает приведенные требования потребительского законодательства⁴.

Под «безопасностью товара» ФЗ «О защите прав потребителей» понимает его безопасность для потребителя и окружающей среды в «обычных условиях его использования, хранения, транспортировки и утилизации»⁵. На основании приведенного определения можно заключить, что небезопасным будет являться такой товар, который вследствие наличия недостатков не удовлетворяет указанному требованию.

Недостатки традиционно принято делить на конструктивные, производственные и информационные. При этом следует отметить, что в российском деликтном праве пока не сформировался дифференцированный

подход к определению недостатков в зависимости от их вида, в отличие от правопорядков с более развитым институтом ответственности за причинение вреда вследствие недостатков товара (описание подхода к дифференциации в США см. [23, р. 239-243]; в Англии и Германии – [24, р. 107-108, 138-139]).

В рамках российского подхода, воплощенного в ФЗ «О защите прав потребителей», недостаток товара определяется через его несоответствие обязательным требованиям законодательства. Таким образом, в текущих условиях ключевую роль при определении недостатка товара играют нормы технических регламентов, закрепляющие требования к безопасности товара.

Требования к безопасности колесных транспортных средств закреплены в Техническом регламенте Таможенного союза (ТР ТС 018/2011), принятом Решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877 (далее – «Регламент»)⁶. На данный момент Регламент не содержит специфических требований к безопасности высокоавтоматизированных и полностью автоматизированных автомобилей. Поэтому до их введения такие транспортные средства считаются инновационными, и требования к ним устанавливаются в порядке, предусмотренном пунктом 16 Регламента, то есть решением уполномоченного органа по техническому регулированию государства – члена Евразийского экономического союза, в котором проводится оценка соответствия.

С учетом того, что в России отсутствуют специальные требования к безопасности высокоавтоматизированных автомобилей, а также принимая во внимание объективную сложность установления исчерпывающего перечня требований к безопасности систем автоматического вождения, представляется возможным предложить дополнительный критерий для выявления недостатка высокоавтоматизированного автомобиля. Наличие данного критерия поможет суду установить наличие или отсутствие недостатка и при

⁴ О защите прав потребителей: Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 (ред. от 04.08.2023) // Российская газета. 1992. 7 февр.

⁵ Там же.

⁶ О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»: Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 (ред. от 27.09.2023) // Евразийская экономическая комиссия: URL: <https://eec.eaeunion.org/> (дата обращения: 28.09.2023).

наличии пробелов или неясностей в техническом регулировании.

Нормативное обоснование для введения указанного критерия можно найти в ФЗ «О защите прав потребителей». Так, в определении «недостатка товара» используется термин «обычно предъявляемые требования»⁷. В судебной практике может быть введен определенный стандарт таких требований применительно к высокоавтоматизированным автомобилям.

К примеру, в качестве такого стандарта может выступать концепция «идеального водителя» (Idealfahrer), разработанная в немецком праве [25, с. 343] (ее применение к ответственности за вред, причиненный высокоавтоматизированным автомобилем, см.: [26, с. 567]). В рамках данного стандарта предполагается, что производитель высокоавтоматизированного автомобиля не подлежит привлечению к безвиновной ответственности, если он сможет доказать, что (1) высокоавтоматизированный автомобиль соответствовал обязательным требованиям к безопасности и при этом (2) система автоматического вождения предприняла все возможные меры для предотвращения причинения вреда, какие в приведенных обстоятельствах мог бы принять идеальный водитель – человек.

В качестве политико-правового обоснования для применения данного стандарта можно предложить следующую логику. Исходя из текущей практики эксплуатации высокоавтоматизированных автомобилей, можно заключить, что потребители склонны переоценивать возможности системы автоматического управления и ожидают от нее безупречного поведения на дороге. Указанные потреби-

тельские ожидания могут найти закрепление в стандарте «идеального водителя».

С другой стороны, введение такого стандарта позволит четче обозначить пределы ответственности производителей высокоавтоматизированных автомобилей и сформировать их ожидания касательно условий наступления такой ответственности. Все это, в конечном счете, должно способствовать увеличению уровня правовой определенности в сфере гражданско-правовой ответственности.

Заключение

По итогам системно-правового анализа, осуществленного в рамках решения задач, поставленных при написании данной статьи, выявлены отдельные проблемы, возникающие при определении недостатка высокоавтоматизированного автомобиля, связанные с отсутствием легализованных в рамках специального технического регулирования правовых норм. Обосновано, что указанные проблемы возникают в связи с узким, не соответствующим потребностям правового регулирования в области допуска к эксплуатации и использования инновационных транспортных средств, пониманием «недостатка товара» в Федеральном законе «О защите прав потребителей», которое предполагает его несоответствие обязательным требованиям к безопасности. Авторами были предложены учитывающие потребности практики правового регулирования и основанные на учете сущностных особенностей инновационных транспортных средств способы преодоления пробельности законодательства, включая, в первую очередь, введение дополнительного качественного критерия для оценки наличия недостатка высокоавтоматизированного автомобиля. В качестве такого критерия авторами предложен стандарт «идеального водителя», получивший достаточно подробную разработку в немецкой доктрине.

⁷ О защите прав потребителей: Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-I (ред. от 04.08.2023) // Российская газета. 1992. 7 февр.

Список источников

1. Дамаскин О.В., Холиков И.В. Актуальные вопросы правового обеспечения сил и средств обороны и безопасности России в условиях современных военных конфликтов // Вестник Академии военных наук. 2018. № 4 (65). С. 121-128. <https://elibrary.ru/apxxib>
2. Дамаскин О.В., Холиков И.В. Актуальные проблемы защиты российской государственности и национального суверенитета в современных условиях // Представительная власть – XXI век: законодательство, комментарии, проблемы. 2017. № 4 (155). С. 1-5. <https://elibrary.ru/yzkccv>

3. Землин А.И., Матвеева М.А., Гоц Е.В., Торишин А.А. Актуальные проблемы правового регулирования отношений, возникающих в связи с использованием высокоавтоматизированных автомобилей. М.: ООО «Изд-во «КноРус», 2022. 172 с.
4. Землин А.И. Проблемные вопросы правового регулирования отношений, связанных с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств // Журнал российского права. 2022. Т. 26. № 12. С. 58-69. <https://doi.org/10.12737/jrl.2022.128>, <https://elibrary.ru/bsmkwa>
5. Zemlin A., Kholikov I., Mamedova I., Zemlina O. Problems of ensuring security of transport infrastructure facilities // International Science and Technology Conference "Earth Science" – Chapter 3. Vladivostok: IOP Publishing Ltd, 2021. Vol. 666. Art. 042002. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/666/4/042002>, <https://elibrary.ru/apnndt>
6. Землин А.И., Гоц Е.В., Матвеева М.А., Торишин А.А. Противодействие распространению пандемии коронавирусной инфекции COVID-19 в мегаполисах с использованием беспилотных автомобилей: опыт, правовые и организационные аспекты // Siberian Journal of Life Sciences and Agriculture. 2022. Т. 14. № 6. С. 455-483. <https://doi.org/10.12731/2658-6649-2022-14-6-455-483>, <https://elibrary.ru/vomtke>
7. Холиков И.В. Международно-правовые аспекты реализации транспортной стратегии Российской Федерации в сфере медицинского обеспечения на транспорте // Транспортное право и безопасность. 2018. № 4 (28). С. 93-99. <https://elibrary.ru/tytdzb>
8. Землин А.И., Гоц Е.В., Матвеева М.А., Торишин А.А. Правовой статус водителя высокоавтоматизированного автомобиля в контексте административно-правового и гражданско-правового регулирования // Право и государство: теория и практика. 2022. № 10 (214). С. 146-150. https://doi.org/10.47643/1815-1337_2022_10_146, <https://elibrary.ru/dcrkjh>
9. Землин А.И. Проблемные вопросы правового обеспечения использования высокоавтоматизированных транспортных средств // Транспортное право. 2022. № 4. С. 13-20. <https://doi.org/10.18572/1812-3937-2022-4-13-20>, <https://elibrary.ru/ynlwls>
10. Землин А.И., Торишин А.А. «Система помощи водителю» или «автоматизированная система управления»: вопросы определения границ для публично-правового и частноправового регулирования // Современное право. 2022. № 8. С. 52-58. <https://doi.org/10.25799/NI.2022.33.57.009>, <https://elibrary.ru/cltisu>
11. Холиков И.В., Сазонова К.Л. Международно-правовая ответственность в контексте правовой регламентации военного использования беспилотных летательных аппаратов // Военное право. 2017. № 4 (44). С. 217-226. <https://elibrary.ru/zflytf>
12. Ли Ч., Менг С. Внедоговорная ответственность за вред, причиненный высокоавтоматизированными транспортными средствами // Закон. 2020. № 3. С. 49-56. <https://elibrary.ru/nsvjtr>
13. Бубновская Т.А. Гражданско-правовая ответственность при использовании «высокоавтоматизированных» автомобилей // Транспортное право. 2019. № 3. С. 6-9. <https://elibrary.ru/hafxab>
14. Лантев В.А. Ответственность «будущего»: правовое существо и вопрос оценки доказательств // Гражданское право. 2017. № 3. С. 32-35. <https://doi.org/10.18572/2070-2140-2017-3-32-35>, <https://elibrary.ru/yrrmsl>
15. Чучаев А.И., Маликов С.В. Ответственность за причинение ущерба высокоавтоматизированным транспортом: состояние и перспективы // Актуальные проблемы российского права. 2019. № 6 (103). С. 117-124. <https://doi.org/10.17803/1994-1471.2019.103.6.117-124>, <https://elibrary.ru/bdtmmg>
16. Чурилов А.Ю. Ответственность за вред, причиненный при эксплуатации автономного (высокоавтоматизированного) автомобиля // Интеллектуальные права: вызовы 21-го века: материалы Международной конференции. Томск: Изд. Дом Томск. гос. ун-та, 2019. С. 127-132. <https://doi.org/10.17223/9785946218559/17>, <https://elibrary.ru/genjnz>
17. Федоров Д.В. Безвиновная ответственность за причинение вреда при эксплуатации высокоавтоматизированного и полностью автоматизированного транспортного средства как источника повышенной опасности // Вестник гражданского права. 2020. Т. 20. № 6. С. 191-211. <https://doi.org/10.24031/1992-2043-2020-20-6-191-211>, <https://elibrary.ru/bphnmt>
18. Cabral T.S. Liability and artificial intelligence in the EU: assessing the adequacy of the current product liability directive // Maastricht Journal of European and Comparative Law. 2020. Vol. 27. Issue 5. P. 615-635. <https://doi.org/10.1177/1023263X20948689>
19. Borges G. New liability concepts: the potential of insurance and compensation funds // Liability for artificial intelligence and the internet of things. Baden-Baden: Nomos, 2019. P. 145-163.
20. Петров Ю.И., Землин А.И., Землина О.М. Зарождение системы управления путями сообщения и транспортного законодательства России в IX–XVIII веках // Мир транспорта. 2019. Т. 17. № 3 (82). С. 260-277. <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2019-17-3-260-277>, <https://elibrary.ru/kblagq>
21. Землин А.И., Петров Ю.И., Харламова Ю.А. Актуальные проблемы развития транспортного законодательства и транспортного права России. М.: ООО «Изд-во «КноРус», 2019. 126 с.

22. Евстигнеев Э.А. Вопросы соотношения вины и причинно-следственной связи в деликтном праве // Вестник гражданского права. 2020. Т. 20. № 1. С. 33-59. <https://doi.org/10.24031/1992-2043-2020-20-1-33-59>, <https://elibrary.ru/cnfqxl>
23. Toke M.J. Restatement (third) of torts and design defectiveness in American products liability law // Cornell Journal of Law and Public Policy. 1996. Vol. 5. № 2. P. 239-287.
24. Fairgrieve D. Product liability in comparative perspective. Cambridge: Cambridge University Press, 2005. 363 p. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511493850>
25. Zerres T.B. Bürgerliches Recht. Eine Einführung in das Zivilrecht und die Grundzüge des Zivilprozessrechts. Berlin: Springer Open, 2010. 492 p.
26. Gasser T.M. Grundlegende und spezielle Rechtsfragen für autonome Fahrzeuge // Autonomes Fahren. Technische, rechtliche und gesellschaftliche Aspekten. Berlin: Springer Open, 2015. P. 543-574.

References

1. Damaskin O.V., Kholikov I.V. (2018). Key issues of legal support of defence and security assets of Russia in modern armed conflicts. *Vestnik Akademii voennykh nauk* [Bulletin of the Academy of Military Sciences], no. 4 (65), pp. 121-128. (In Russ.) <https://elibrary.ru/apxxib>
2. Damaskin O.V., Kholikov I.V. (2017). Current problems of protection of the Russian state system and national sovereignty in modern conditions. *Predstavitel'naya vlast' – XXI vek: zakonodatel'stvo, kommentarii, problem = Representative Power – 21st Century: Legislation, Commentary Problems*, no. 4 (155), pp. 1-5. (In Russ.) <https://elibrary.ru/yzkccv>
3. Zemlin A.I., Matveeva M.A., Gots E.V., Torshin A.A. (2022). *Aktual'nye problemy pravovogo regulirovaniya otnoshenii, vznikayushchikh v svyazi s ispol'zovaniem vysokoavtomatizirovannykh avtomobilei* [Current Problems of Legal Regulation of Relations Arising in Connection with the Use of Highly Automated Vehicles]. Moscow, LLC “Knorus” Publishing”, 172 p. (In Russ.)
4. Zemlin A.I. (2022). Issues of legal regulation of relations related to the use of highly automated vehicles. *Zhurnal rossiiskogo prava = Journal of Russian Law*, no. 26, no. 12, pp. 58-69. (In Russ.) <https://doi.org/10.12737/jrl.2022.128>, <https://elibrary.ru/bsmkwa>
5. Zemlin A., Kholikov I., Mamedova I., Zemlina O. (2021). Problems of ensuring security of transport infrastructure facilities. *International Science and Technology Conference “Earth Science” – Chapter 3*. Vladivostok, IOP Publishing Ltd, vol. 666, art. 042002. (In Russ.) <https://doi.org/10.1088/1755-1315/666/4/042002>, <https://elibrary.ru/apnndt>
6. Zemlin A.I., Gots E.V., Matveeva M.A., Torshin A.A. (2022). Countering the spread of the pandemic of Coronavirus infection COVID-19 in mega cities with the use of driving cars: experience, legal and organizational aspects. *Siberian Journal of Life Sciences and Agriculture*, vol. 14, no. 6, pp. 455-483. (In Russ.) <https://doi.org/10.12731/2658-6649-2022-14-6-455-483>, <https://elibrary.ru/vomtke>
7. Kholikov I.V. (2018). International legal aspects of the Transport Strategy of the Russian Federation in the field of medical support for transport. *Transportnoe pravo i bezopasnost' = Transport Law and Security*, no. 4 (28), pp. 93-99. (In Russ.) <https://elibrary.ru/tytdzb>
8. Zemlin A.I., Gots E.V., Matveeva M.A., Torshin A.A. (2022). The legal status of a driver of a highly automated car in the context of administrative and civil law regulation. *Pravo i gosudarstvo: teoriya i praktika = Law and State: The Theory and Practice*, no. 10 (214), pp. 146-150. (In Russ.) https://doi.org/10.47643/1815-1337_2022_10_146, <https://elibrary.ru/dcrkjh>
9. Zemlin A.I. (2022). Challenging issues of the legal support of use of highly-automated transport vehicles. *Transportnoe pravo = Transportation Law*, no. 4, pp. 13-20. (In Russ.) <https://doi.org/10.18572/1812-3937-2022-4-13-20>, <https://elibrary.ru/ynlwls>
10. Zemlin A.I., Torshin A.A. (2022). “Driver assistance system” or “automated control system”: boundary issues for public and private law regulation. *Sovremennoe pravo = Modern Law*, no. 8, pp. 52-58. (In Russ.) <https://doi.org/10.25799/NI.2022.33.57.009>, <https://elibrary.ru/cltltsu>
11. Kholikov I.V., Sazonova K.L. (2017). International legal responsibility in the context of the legal regulation of the military use of unmanned aerial vehicles. *Voennoe pravo = Military Law*, no. 4 (44), pp. 217-226. (In Russ.) <https://elibrary.ru/zflytf>
12. Li Ch., Meng S. (2020). Delictual liability for harm arising from autonomous vehicles. *Zakon = Statute*, no. 3, pp. 49-56. (In Russ.) <https://elibrary.ru/nsvjtr>
13. Bubnovskaya T.A. (2019). Civil law liability when using “self-driving” cars. *Transportnoe pravo = Transportation Law*, no. 3, pp. 6-9. (In Russ.) <https://elibrary.ru/hafxab>

14. Laptev V.A. (2017). Responsibility of the “future”: legal essence and evidence evaluation issue. *Grazhdanskoe pravo = Civil Law*, no. 3, pp. 32-35. (In Russ.) <https://doi.org/10.18572/2070-2140-2017-3-32-35>, <https://elibrary.ru/yrrmsl>
15. Chuchaev A.I., Malikov S.V. (2019). Responsibility for causing harm by a highly automated vehicle: state and perspectives. *Aktual'nye problemy rossiiskogo prava = Actual Problems of Russian Law*, no. 6 (103), pp. 117-124. (In Russ.) <https://doi.org/10.17803/1994-1471.2019.103.6.117-124>, <https://elibrary.ru/bdtmmg>
16. Churilov A.Yu. (2019). Otvetstvennost' za vred, prichinenny pri ehkspluatatsii avtonomnogo (vysokoavtomatizirovannogo) avtomobilya [Liability for harm caused during the operation of an autonomous (highly automated) vehicle]. *Materialy Mezhdunarodnoi konferentsii «Intellectual'nye prava: vyzovy 21-go veka»* [Proceedings of the International Conference “Intellectual Rights: Challenges of the 21st Century”]. Tomsk, Tomsk State University Publishing House, pp. 127-132. (In Russ.) [HTTPS://DOI.ORG/10.17223/9785946218559/17](https://doi.org/10.17223/9785946218559/17), <https://elibrary.ru/genjnz>
17. Fedorov D.V. (2020). Strict liability for damages caused highly automated and fully automated vehicles as sources of danger. *Vestnik grazhdanskogo prava = Civil Law Review*, vol. 20, no. 6, pp. 191-211. (In Russ.) <https://doi.org/10.24031/1992-2043-2020-20-6-191-211>, <https://elibrary.ru/bphnmt>
18. Cabral T.S. (2020). Liability and artificial intelligence in the EU: assessing the adequacy of the current product liability directive. *Maastricht Journal of European and Comparative Law*, vol. 27, issue 5, pp. 615-635. <https://doi.org/10.1177/1023263X20948689>
19. Borges G. (2019). New liability concepts: the potential of insurance and compensation funds. *Liability for Artificial Intelligence and the Internet of Things*. Baden-Baden: Nomos Publ., pp. 145-163.
20. Petrov Yu.I., Zemlin A.I., Zemlina O.M. (2019). The genesis of the system of administration of the transport routes and of the transport law in Russia (9th to 18th centuries). *Mir transporta = World of Transport and Transportation*, vol. 17, no. 3 (82), pp. 260-277. (In Russ.) <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2019-17-3-260-277>, <https://elibrary.ru/kblagq>
21. Zemlin A.I., Petrov Yu.I., Kharlamova Yu.A. (2019). *Aktual'nye problemy razvitiya transportnogo zakonodatel'stva i transportnogo prava Rossii* [Current Issues in the Development of Transport Legislation and Transport Law in Russia]. Moscow, LLC “Knorus” Publishing”, 126 p. (In Russ.)
22. Evstigneev Eh.A. (2020). Problems of relation between fault and causation in tort law. *Vestnik grazhdanskogo prava = Civil Law Review*, vol. 20, no. 1, pp. 33-59. (In Russ.) <https://doi.org/10.24031/1992-2043-2020-20-1-33-59>, <https://elibrary.ru/cnfqxl>
23. Toke M.J. (1996). Restatement (third) of torts and design defectiveness in American products liability law. *Cornell Journal of Law and Public Policy*, vol. 5, no. 2, pp. 239-287.
24. Fairgrieve D. (2005). *Product Liability in Comparative Perspective*. Cambridge, Cambridge University Press, 363 p. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511493850>
25. Zerres T.B. (2010). *Bürgerliches Recht. Eine Einführung in das Zivilrecht und die Grundzüge des Zivilprozessrechts*. Berlin, Springer Open Publ., 492 S. (In Ger.)
26. Gasser T.M. (2015). Grundlegende und spezielle Rechtsfragen für autonome Fahrzeuge. *Autonomes Fahren. Technische, rechtliche und gesellschaftliche Aspekte*. Berlin, Springer Open Publ., S. 543-574. (In Ger.)

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов. / Authors declare no conflict of interests.

Поступила в редакцию / Received 30.09.2023

Поступила после рецензирования / Revised 12.11.2023

Принята к публикации / Accepted 17.11.2023



Работа доступна по лицензии [Creative Commons Attribution \(«Атрибуция»\) 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) Всемирная