

Дата поступления рукописи в редакцию: 09.02.2026 г.

DOI: 10.24412/2076-1503-2026-2-519-523

Дата принятия рукописи в печать: 10.03.2026 г.

КУКИНА Татьяна Евгеньевна,
кандидат юридических наук,
доцент кафедры тактико-специальной подготовки
Волгоградской академии МВД России,
e-mail: tkukina2012@yandex.ru

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ВОЗМЕЩЕНИЯ ВРЕДА, ПРИЧИНЕННОГО В РЕЗУЛЬТАТЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Аннотация. Институт возмещения вреда, причиненного в результате эксплуатации беспилотного транспортного средства, находится в стадии становления, не имеет сформированной научной базы; этапы его развития и инициации нормативного регулирования обусловлены и во многом определены ростом технического прогресса. В научной статье автор исследует проблематику правового регулирования данных правоотношений в Российской Федерации.

Ключевые слова: беспилотное транспортное средство, высокоавтоматизированное транспортное средство, диспетчерский контроль, субъекты права, навигационная информация, источник повышенной опасности.

KUKINA Tatiana Ewgenievna,
PHD in Law, associate Professor
of the Department of tactical and special training
Volgograd Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia

CIVIL LAW ASPECTS OF COMPENSATION FOR DAMAGES CAUSED BY THE OPERATION OF AN UNMANNED VEHICLE

Annotation. The institution of compensation for damage caused by the operation of an unmanned vehicle is in the process of formation and does not have a well-developed scientific base; its development and the initiation of regulatory measures are largely determined by the growth of technological progress. In this article, the author explores the legal regulation of these legal relations in the Russian Federation.

Key words: the unmanned vehicle, the highly automated vehicle, dispatch control, the legal entities, the navigation information, source of increased danger.

В сфере цифровых и технологических инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств совокупность норм о возмещении ущерба от их использования и теоретические подходы к определению ответственности за вред, причиненный беспилотными автомобилями, принято считать новым институтом гражданского права. Вопрос о том, кто несет ответственность за ущерб, причиненный беспилотными транспортными средствами, может быть рассмотрен с точки зрения традиционных концепций гражданско-правовой ответственности. К ним относятся: деликтная ответственность (возникшая вне договорных отношений), договорная ответственность (связанная с выполнением условий договора) и специальные

режимы ответственности, основанные на принципе риска (то есть, ответственность независимо от вины). По общему правилу, если кто-то причинил вред, он обязан возместить ущерб, но только при условии доказанной вины (согласно статье 1064 Гражданского кодекса РФ). Однако, когда речь идет об источниках повышенной опасности, таких как автомобили, закон предусматривает ответственность владельца даже без доказательства его вины. Владелец такого транспортного средства обязан возместить причиненный вред, если только не будет доказано, что причиной ущерба стало непреодолимое обстоятельство (форс-мажор) или умысел самого пострадавшего. Повышенный риск причинения вреда не исчезает при оснащении автомобиля системой автомати-

ческого вождения. Беспилотный автомобиль, даже без водителя за рулем, по-прежнему является источником повышенной опасности. В некоторых ситуациях вред может быть связан с договорными отношениями. Например, если беспилотное такси оказывает услугу перевозки, перевозчик несет ответственность перед пассажиром как сторона договора перевозки. Требования к безопасности могут быть регламентированы в договоре, и пострадавший имеет право ссылаться как на факт причинения вреда источником повышенной опасности (деликт), так и на нарушение обязательства по безопасной перевозке, закрепленного в договоре. Ответственность, основанная на принципе риска (алеаторная ответственность): законодательство устанавливает специальные режимы ответственности для определенных видов рисков. Помимо статьи 1079 Гражданского кодекса РФ, касающейся повышенной опасности, существует институт ответственности за вред, причиненный дефектами товара (продукции). Производитель или продавец товара несет ответственность за ущерб, возникший из-за конструктивных или программных недостатков, независимо от наличия его вины (статьи 1095–1098 Гражданского кодекса РФ). Этот режим фактически применяется и в случаях, когда причиной дорожно-транспортного происшествия стал дефект системы автономного управления. Пострадавший имеет право требовать возмещения ущерба от производителя или продавца техники, даже если они действовали добросовестно. На практике это дополняет общую без вины ответственность владельца: владелец возмещает ущерб пострадавшим, а затем может предъявить регрессное требование к производителю, если будет доказан дефект системы. Существуют разные методики определения, кто несет неблагоприятные юридические риски за ущерб, причиненный беспилотным транспортом. Владелец или производитель беспилотного транспортного средства может быть принужден к возмещению ущерба, даже если он не признан виновным. Если вред возник из-за невыполнения условий договора, то ответственность будет возложена на сторону, нарушившую обязательства. Под «владельцем» в данном контексте понимается любое лицо (физическое или юридическое), которое имеет транспортное средство в собственности или на законных основаниях (например, по договору лизинга, аренды или по доверенности). Ответственность производителя, продавца: гражданское законодательство предусматривает ответственность производителя или продавца за вред, причиненный из-за недостатков товара (статья 1095 ГК РФ). Эта норма может применяться, если авария произо-

шла из-за дефекта в конструкции или программном обеспечении беспилотного транспортного средства. Российское законодательство, касающееся автономных транспортных средств, находится на стадии разработки. Нормативно закреплено, что владелец беспилотника несет ответственность за его действия, даже если он управляется автопилотом. Для обеспечения безопасности, каждый автоматизированный транспорт без водителя в рамках эксперимента должен быть застрахован на сумму не менее 10 миллионов рублей, что значительно выше стандартных лимитов ОСАГО, гарантируя возмещение ущерба всем пострадавшим. В 2020 году Правительство утвердило Концепцию безопасности дорожного движения с беспилотными механизмами, признав необходимость скорейшего развития законодательства и разделения ответственности в зависимости от уровня автоматизации. Это означало отход от традиционной модели ответственности, ориентированной на управляющего водителя. На основе Федерального закона № 258-ФЗ были запущены новые экспериментальные правовые режимы для беспилотного транспорта и введен обширный метод для эксплуатации беспилотных автомобилей в ряде регионов, включая Москву. Этот принцип предлагает классификацию на два вида: с инженером-испытателем на борту (1-я категория) и без человека в салоне, но с дистанционным оператором (2-я категория). В рамках данного испытания ответственность распределяется между владельцем, оператором и лицом, ответственным за техническое состояние, в зависимости от категории и обстоятельств. Например, при ДТП с беспилотником 2-й категории, ответственность может лечь на оператора (за недостаточный контроль), владельца или ответственного за техсостояние, в зависимости от причины аварии. Таким образом, уже на уровне подзаконных актов формируется модель распределенной ответственности. В настоящее время в России отсутствует нормативная база, регулирующая использование беспилотных транспортных средств. До 1 апреля 2028 года продлен режим эксперимента, который налагает особые условия на допуск беспилотников на дороги. К таким условиям относятся: обязательное наличие специального опознавательного знака «Автономное управление» и соответствующей маркировки на кузове автомобиля. Обсуждается введение специальных дорожных знаков, информирующих водителей о движении беспилотных транспортных средств впереди (хотя эти знаки пока не утверждены). Действующие Правила дорожного движения напрямую не упоминают «беспилотный автомобиль», но фактически требуют присутствия води-

теля. Россия является участником Венской конвенции о дорожном движении 1968 года, согласно которой каждое движущееся транспортное средство должно иметь водителя. Пока эта норма международного права не изменена, в рамках нового правового опыта Российская Федерация требует наличия ответственного оператора, который может находиться как в салоне, так и управлять транспортным средством дистанционно. Тем не менее, планируется постепенное снятие этого ограничения. Уже разработаны проекты изменений в правила, которые позволяют в отдельных случаях отказаться от присутствия человека в салоне, при условии наличия функционирующей системы дистанционного мониторинга и возможности экстренной остановки транспортного средства.

По заявлениям Минтранса, законопроект впервые на законодательном уровне закрепит следующие понятия:

- определения беспилотного транспорта;
- права и обязанности всех участников процесса: производителей, владельцев, операторов дистанционной поддержки, сервисных центров и других;
- проект закона также определяет условия допуска ВАС на дороги;
- обязательное наличие «бортового устройства регистрации событий»;
- наличие системы удаленного перевода машины в «режим минимального риска» (автоматическая безопасная остановка);
- обязательный регулярный технический осмотр и обновление программного обеспечения.

В ближайшее время планируется ввести ряд ограничений для эксплуатации беспилотных транспортных средств. В частности, будет запрещено использовать дроны, чье программное обеспечение морально и технически устарело. Также будет ограничено их применение на участках дорог, где осуществляется перевозка опасных грузов, и в районах, не имеющих актуальных цифровых карт местности. Законодательная инициатива также предусматривает изменения в законе об ОСАГО. Предполагается, что все дорожно-транспортные происшествия с участием новых автоматизированных средств будут оформляться исключительно с вызовом сотрудников ГИБДД. Это означает, что «европротокол» (упрощенное оформление ДТП без полиции) будет недоступен для таких случаев. Такая мера обусловлена необходимостью детального расследования причин аварий с участием новых технологий и извлечения данных с бортовых регистраторов. Кроме того, страховым компаниям хотят предоставить право требовать возмещения убытков с вла-

дельца беспилотника, если будет установлено, что он своевременно не установил критически важное обновление программного обеспечения. Ключевым аспектом законопроекта является четкое определение того, кто несет ответственность в случае ДТП с участием беспилотных автомобилей. Министерство транспорта предлагает возложить основную гражданско-правовую ответственность на владельца данного средства, по аналогии с ответственностью за владение источником повышенной опасности. Однако, в зависимости от причины аварии, к ответственности могут быть привлечены и другие стороны. Если авария произошла из-за производственных дефектов системы управления или самого автомобиля, ответственность ляжет на производителя. Если дорожно-транспортное событие стало следствием сбоя в удаленном мониторинге (диспетчерском контроле), негативные правовые последствия возникнут у оператора-диспетчера. Если причиной аварии стала неисправность, возникшая в результате некачественного технического обслуживания, ответственным будет признан сервисный центр или дилер, проводивший ремонт. Во всех остальных случаях, по умолчанию, ответственность несет владелец беспилотного автомобиля, если только он не сможет доказать, что причиной аварии стало воздействие непреодолимой силы или умышленное действие пострадавшего. Эта норма фактически повторяет общий принцип, закрепленный в Гражданском кодексе РФ. Формирование судебной практики по беспилотным автомобилям в России: первые прецеденты и тенденции. В связи с тем, что полностью автономные транспортные средства еще не получили широкого распространения, российская судебная практика в этой области находится в стадии формирования. Большинство инцидентов с участием БПТС происходят в рамках тестовых программ и, как правило, разрешаются в досудебном порядке, посредством страховых выплат или соглашений между сторонами. Тем не менее, уже появились знаковые прецеденты, привлекающие внимание юристов. Ключевой прецедент возник с беспилотным такси, принадлежащем компании «Яндекс». Осенью 2019 года в Москве произошло дорожно-транспортное происшествие с участием экспериментального беспилотного такси «Яндекса». Столкновение произошло из-за того, что автомобиль не успел затормозить. Важным обстоятельством стало то, что инженер-испытатель, находившийся в салоне, незадолго до аварии перевел управление в ручной режим. В результате, ответственность за инцидент была возложена на водителя-испытателя, который был признан виновным в аварии, поскольку именно он управлял транс-

портным средством непосредственно перед столкновением. Компания временно отстранила данного сотрудника от дальнейших испытаний. Этот случай подтвердил тенденцию: при наличии субъекта за рулем судебные и правоохранительные органы склонны рассматривать его как причинителя вреда.

Ответственность производителя за некачественную продукцию и безопасность беспилотных автомобилей. Производитель товара, не соответствующего установленным стандартам качества, может быть привлечен к административной ответственности согласно статье 14.4 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. В более серьезных ситуациях, когда некачественная продукция привела к гибели людей, ответственные лица компании могут столкнуться с уголовным преследованием по статье 238 Уголовного кодекса РФ, предусматривающей ответственность за производство или продажу небезопасных товаров. Например, если из-за производственного дефекта по неосторожности погибли два или более человека, должностным лицам производителя может грозить наказание в виде лишения свободы на срок до десяти лет. Хотя в России пока не было подобных случаев, законодательная база для такого рода ответственности уже существует. В настоящее время в рамках тестирования беспилотных моделей разработчикам предписывается самостоятельно расследовать инциденты и взаимодействовать с государственными органами. В некоторых единичных случаях организации добровольно брали на себя ответственность за фактические случаи причинения вреда. Практика показывает, что при возникновении аварий с участием беспилотных механизмов виновным, как правило, признается участник «традиционного» дорожного движения: водитель другого автомобиля, инженер-испытателя или обслуживающий персонал. Если же очевидно, что причиной ДТП стала работа самой автономной системы, дело, скорее всего, будет рассматриваться в рамках гражданского и административного права, включая выплату страхового возмещения и возможные штрафы для производителя оборудования. При этом, до появления четких законодательных норм, будет предпринята попытка избежать уголовного преследования ответственных лиц. В Российской Федерации в настоящее время отсутствуют показательные прецеденты с участием беспилотных такси, которые привели бы к гибели людей или серьезным травмам. В связи с этим судебная практика в основном ограничивается возмещением материального ущерба. Большинство таких споров решаются страховыми компаниями: полис ОСАГО покрывает ущерб пострадавшим, после чего стра-

ховщик, при необходимости, предъявляет регрессное требование к виновному лицу. Если виновным признается владелец (компания-оператор автоматизированного средства), регресс не применяется, поскольку ОСАГО уже покрывает его ответственность. Если же виновным оказывается инженер-испытатель, компания (как страхователь) может взыскать с него сумму, выплаченную страховщиком по регрессному иску. Рассмотрим, кто несет ответственность за вред, причиненный беспилотным транспортным средством, и как эта ответственность распределяется. Владелец транспортного средства как основной субъект и потенциальный ответчик. Согласно действующим нормам, главным лицом, ответственным за ущерб, причиненный автомобилем, является его владелец (собственник). В контексте беспилотных автомобилей, владельцем чаще всего выступает компания-разработчик или оператор сервиса. Ответственность возлагается на владельца источника повышенной опасности, которым в случае с беспилотным объектом является компания-разработчик. Следовательно, если беспилотный летательный аппарат принадлежит юридическому лицу, именно оно обязано возместить причиненный вред. Владелец беспилотного летательного аппарата несет объективную ответственность перед пострадавшими. Однако это не исключает возможности внутреннего перераспределения ответственности. Если в эксплуатации участвовал наемный водитель-испытатель или оператор, владелец (компания) после выплаты компенсации может попытаться взыскать убытки с этого сотрудника, если докажет его вину (например, несоблюдение инструкций). В случае, когда транспортное средство находится в собственности юридического лица, потенциальные иски будут предъявлены к нему как обязанному субъекту. Тем не менее, юридическое лицо имеет право требовать от водителя возмещения части убытков, если будет установлено, что его действия стали причиной аварии. В традиционном праве они отвечают за дефекты своей продукции. Ответственность производителя возникает, когда авария вызвана конструктивными, программными или иными техническими недостатками самого автопилота или автомобиля. Предложение законодателя четко указывает: если ДТП произошло по вине автономного транспортного средства, нарушившего правила дорожного движения (из-за сбоя системы управления), то ответственность несет изготовитель. Вопрос о возмещении ущерба от беспилотных автомобилей – это сложная, междисциплинарная проблема, но правовая основа для ее решения уже закладывается в юридических системах страны. Российское законодательство активно развивается в сторону создания ком-

плексного механизма, призванного обеспечить защиту всех пострадавших, независимо от наличия или отсутствия водителя в момент происшествия. Ответственность будет распределяться между различными участниками процесса создания и эксплуатации беспилотных технологий. Несмотря на то, что судебная практика по таким делам находится на начальной стадии, она уже опирается на проверенные временем принципы: возмещение вреда владельцем источника повышенной опасности, ответственность производителя за дефекты товара и ответственность оператора за допущенные ошибки. Экспертное сообщество поддерживает эту многоуровневую модель, ожидая, что она будет способствовать повышению безопасности и укреплению доверия к беспилотным транспортным средствам. Международный опыт подтверждает правильность выбранного пути: схожие подходы формируются в ведущих странах, таких как Китай, хотя и с использованием разных методик рассмотрения данной категории дел. В ближайшие годы мы станем свидетелями как законодательного оформления этих принципов, так и их практического применения в судебных разбирательствах по первым делам, связанным с полностью автономными автомобилями.

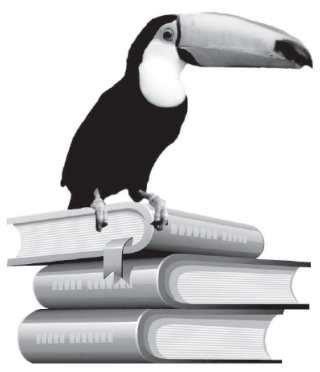
Список литературы:

- [1] Андриухин Н.Г., Ледовская К.Р. Проблемные аспекты нормативно-правового регулирования в сфере эксплуатации беспилотных транспортных средств// Административное право и процесс.- 2022.- № 12.- С.35-38.
- [2] Нестеров Е.А., Чеботарев В.Е. Беспилотные такси: векторы правового регулирования в вопросах распределения ответственности при ДТП//Транспортное право.- 2025. - № 2.- С.16-24.
- [3] Скучаев А.А. К вопросу о правосубъектности беспилотного автотранспорта и субъектах ответственности// Транспортное право.- 2025.- № 1.- С.28-33.

References:

- [1] Andryukhin N.G., Ledovskaya K.R. Problematic aspects of regulatory regulation in the field of operation of unmanned vehicles//Administrative law and process. - 2022.- No. 12.- S.35-38.
- [2] Nesterov E.A., Chebotarev V.E. Unmanned taxis: vectors of legal regulation in matters of distribution of responsibility in case of road accidents//Transport law. - 2025. - No. 2.- S.16-24.
- [3] Borozev A.A. On the issue of legal personality of unmanned vehicles and subjects of responsibility//Transport law.- 2025.- No. 1.- S.28-33.





Юридическое издательство
«ЮРКОМПАНИ»

Издание учебников,
 учебных и методических
 пособий, монографий,
 научных статей.

Профессионально.

В максимально
 короткие сроки.

Размещаем
 в РИНЦ, Е-Library.

ЮРКОМПАНИ

www.law-books.ru