5. Мусабиров Д.А. Категория «разумность» в законодательстве об удовлетворении государственных и муниципальных нужд в контрактной системе России и США / Л.Н. Хасимова, Н.А. Ющенко // Инновационное развитие науки и образования. - 2018. - С. 157-163.
6. О внесении изменений в Федеральный закон «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»: федер. закон от 27 декабря 2018 г. № 502-ФЗ: [в ред. от 27.12.2018 г.] // Рос.газета. - 2018 - № 295.
7. Корякин В.М., Чекмарев Г.Ф. Гражданско-правовая ответственность сторон государственного контракта: монография / В.М. Корякин, Г.Ф. Чекмарев - М.: Изд-во МИЭП. - 2017. - 164 с.
8. Мусабиров Д.А. Категория «недобросовестность» в законодательстве о размещении заказов на поставку товаров, выполнении работ, оказании услуг для государственных и муниципальных нужд / Д.А. Мусабиров // Финансовое право. - 2014. - № 5. - С. 3 - 8.

Зайнуллина Э.Ф.

**Особенность понимания вины в отношениях гражданско-правовой
ответственности с участием беспилотных транспортных средств**

*Набережночелнинский институт (филиал) ФГАОУ ВО «Казанский (Приволжский)
федеральный университет»
(Россия, Набережные Челны)*

doi: 10.18411/lj-02-2019-75

idsp: ljjournal-02-2019-75

Аннотация

Статья посвящена рассмотрению вопроса о целесообразности выделения вины в качестве обязательного условия наступления гражданско-правовой ответственности в отношениях с участием беспилотных транспортных средств. Резюмируется необходимость разработки законодательного массива, регулирующего вопросы гражданско-правовой ответственности вины в отношениях с участием беспилотных транспортных средств.

Ключевые слова: гражданско-правовая ответственность, вина, субъекты гражданско-правовой ответственности, беспилотные транспортные средства, роботизированные транспортные средства.

Abstract

The article focuses on the consideration of the issue of the expediency of the mandatory allocation of civil liability in relations with the participation of unmanned vehicles. It is summarized about the need to develop a legislative array governing civil liability in relations with the participation of unmanned vehicles.

Keywords: civil liability, legal responsibility, guilt liability, liability without guilt, subjects of civil liability, unmanned vehicles, robotic vehicle

Чрезвычайно актуальной на сегодняшний день является проблема, находящаяся на стыке нескольких отраслей права, в частности - гражданского и транспортного права, касающаяся аспектов нескольких регуляторов общественных отношений, таких как право и мораль, приобретающая особую значимость в условиях технического прогресса – проблема понимания вины в отношении беспилотных транспортных средств. Создание автомобилей с возможностью автономного движения, обусловлено разными целями, одной из которых является минимизация количества дорожно-транспортных происшествий. Остается открытым и недостаточно отрегулированным законодательно вопрос о том, кто будет нести гражданско-правовую ответственность за причинение вреда посредством или с участием беспилотного транспортного средства - создатель, разработчик, изготовитель, пользователь, собственник, третье лицо...

На сегодняшний день остро проявляется необходимость разработки полноценной нормативно-правовой базы использования роботизированных транспортных средств на дорогах общего пользования, в том числе регламентации вопроса о понимании вины и распределения бремени несения гражданско-правовой ответственности в деликтных отношениях с участием таких транспортных средств. Считаем абсолютно верной

позицию о необходимости в отражении в Концепции развития законодательства в сфере использования роботизированных транспортных средств на дорогах общего пользования, разработка которой является острой потребностью российского общества, определения мер юридической ответственности, разграничения правил ответственности между разными лицами в сфере использования роботизированных транспортных средств на дорогах общего пользования [8, С. 565].

Отсутствие законодательного массива, регулирующего должным образом отношения гражданско-правовой ответственности с участием беспилотных транспортных средств можно обусловить более активной динамикой данных отношений по сравнению с относительной консервативностью права в целом, однако умышленное умалчивание законодателя, отсылающее к судебному усмотрению в данной сфере, представляется недопустимым.

Стоит обратить внимание на то, что вопрос о том, является ли вина необходимым и обязательным условием гражданско-правовой ответственности всегда волновал исследователей. Некоторые придерживаются постулата о том, что без вины нет ответственности, и в таком случае применению подлежат меры защиты, преследующие праввосстановительные цели, но не сопровождающиеся осуждением поведения причинителя вреда [2, С. 109]. Наибольшее распространение получила теория, признающая в качестве общего правила для наступления ответственности наличие вины, однако из этого правила имеются достаточно многочисленные исключения, допускающие наступление ответственности независимо от вины и даже без вины [3, С. 74].

В правовой литературе вину рассматривают как субъективное психическое отношение лица к своему противоправному поведению и его последствиям. Однако такое определение вины, имеющее значение в публичных отраслях права, в гражданском праве может применяться в ограниченных пределах в случаях, предусмотренных законом, когда необходимо разграничить формы вины. Категория вины в гражданском праве предстает в несколько ином свете. По точному замечанию Е.А. Суханова, вина переводится из области труднодоказуемых субъективных психических ощущений конкретного человека в область объективно возможного поведения участников имущественных отношений с определенным масштабом должного поведения [4, С. 487]. Должник, проявивший достаточную степень заботливости и осмотрительности, требующихся от него по характеру обязательства и условиям оборота, признается невиновным. Повышенные стандарты поведения сторон обязательств могут предъявляться к ним только тогда, когда это специально установлено в законе или в соглашении сторон обязательства.

В научном сообществе выдвигается предложение о внесении в статью 1079 Гражданского кодекса Российской Федерации формулировки, приравнивающую беспилотный транспорт к понятиям «автомобиль» и «транспортное средство» для дальнейшей возможности применения к беспилотному транспорту правил об ответственности за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих [5, С. 127].

Другие правоведы предлагают возложить бремя ответственности на лицо, выявленное по предложенной ими классификации исходя из объекта деликтного обязательства, из степени ущерба, из отрасли, в которой совершено действие и причинен вред [6, С. 69]. Наиболее справедливой видится идея о распределении ответственности между участниками транспортных отношений в зависимости от автоматизации беспилотных транспортных средств. Специалисты отмечают, что достаточно трех уровней, исходя из которых, определялась бы степень вовлеченности водителя или оператора в процесс управления транспортным средством: нулевой уровень - полное отсутствие автоматизации, водитель несет полную ответственность; первый уровень - автономность процессов управления «беспилотниками», но под контролем водителя - водитель делит ответственность с разработчиками транспортного средства; второй уровень - полная автоматизация процесса управления транспортным средством - ответственность, находящегося в таком транспортном средстве лица, исключается и его статус следует уже рассматривать как «пассажира» [7, С. 1073].

Таким образом, наличие вины - общий и общепризнанный принцип юридической ответственности, однако всякое исключение из этого принципа в обязательном порядке должно закрепляться непосредственно в законе. Отсутствие легальной законодательной базы, определяющей использования роботизированных транспортных средств, в числе которых и нормы, регламентирующие состав гражданско-правового деликта, вопросы вины и ответственности, является одним из факторов, тормозящим развитие экономики.

В разных случаях, исходя из социально-экономических условий жизни, уровня развития общества, задач законодателя, могут выделяться неодинаковые условия привлечения к гражданско-правовой ответственности. Вред, причиненный беспилотными транспортными средствами не всегда находится в зоне ответственности их владельцев или пользователей. Традиционные подходы в этой сфере необходимо пересмотреть и, исходя из преимущественно компенсационной цели юридической ответственности в гражданском праве, считаем, что в настоящее время, ответственность, хоть и безвиновная, должна возлагаться на производителя роботизированного транспортного средства, риски которого в дальнейшем смогут брать на себя страховые компании. Наличие такой ответственности без вины является следствием законодательного ограничения прав и свобод одних лиц в интересах других лиц, с целью достижения баланса конституционно защищаемых ценностей.

1. Хохлов В.А. Общие положения об обязательствах: учебное пособие / В.А.Хохлов. - М.: Статут. - 2015. - 288 с.
2. Гонгало Б.М. Гражданское право: учебник в 2 томах Т.1 / Б.М. Гонгало. - М.: Статут - 2018. - 511 с.
3. Шевченко Г.Н. Вина как условие гражданско-правовой ответственности в российском гражданском праве / Г. Н. Шевченко // Современное право. - 2017. - № 3. - С. 67 - 74.
4. Суханов Е.А. Российское гражданское право: учебник в 2 томах. Т. 1 / Е.А. Суханов. - М.: Статут. - 2011. - 960 с.
5. Воронин Д.А. Проблемы правового регулирования автономного транспорта / Д.А. Воронин, М.Л. Макаревич // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. - 2018. - №7 (33). - С. 123 - 128.
6. Ирискина Е.Н. Правовые аспекты гражданско-правовой ответственности за причинение вреда действиями Робота как квазисубъекта гражданско-правовых отношений / Е.Н. Ирискина, К.О. Беляков // Гуманитарная информатика. - 2016. - № 10. - С. 63 - 72.
7. Musabirova D.A. Autonomous vehicles as a category of transport law: Definition and classification / D.N. Demyanov, M.V. Krivenkova D.A. Musabirova // International Journal of Engineering and Technology(UAE). - 2018. - Vol.7, Is.4.36 Special Issue 36. - P. 1072 - 1074.
8. Musabirova D. A. To the Question of Development need for the concept of the legislation in the sphere of Robotic Vehicles use on public roads / D. A. Musabirova, D. N. Demyanov // REVISTA PUBLICANDO. - 2017. - Vol.4, Is.13. - P. 560 - 567.

Клипка Е.П.

Способ идентификации человека в судебной медицине и криминалистике

*ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет им. И.Т. Трубилина»
(Россия, Краснодар)*

doi: 10.18411/lj-02-2019-76

idsp: ljjournal-02-2019-76

Аннотация

Предложен новый метод идентификации человека - проба сердечно-дыхательного синхронизма (СДС), обладающая надежностью, простотой и быстротой исполнения, отсутствием субъективного интеллектуально-волевого вмешательства испытуемого в результат исследования и возможности «доэкспертной» тренировки.

Ключевые слова: проба СДС, идентификация человека, биометрические параметры.