

УДК 340  
DOI: 10.26140/bgz3-2021-1002-0099



## НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

© Автор(ы) 2021  
SPIN: 1169-8296  
AuthorID: 1025634

**СЕРОВЯН Гагик Ашотович**, специалист центра НТИ по нейротехнологиям, технологиям  
виртуальной и дополненной реальности

SPIN: 8003-0674  
AuthorID: 1014170  
ORCID: 0000-0003-0337-8298

**ЯКОВЕНКО Андрей Александрович**, специалист центра НТИ по нейротехнологиям, технологиям  
виртуальной и дополненной реальности  
*Дальневосточный федеральный университет*  
(690091, Россия, Владивосток, ул. Суханова, 8, e-mail: iakovenko.aa@dvfu.ru)

**Аннотация.** Глобальная цифровизация задает новые требования, в частности, сочетания юридических и технических регуляторов, без которых не получится добиться адекватного правового регулирования в цифровую эпоху. В настоящей статье, авторы рассматривают высокоавтоматизированные транспортные средства и уровни их автоматизации с последующим соотношением высокоавтоматизированных транспортных средств с технологией искусственного интеллекта. Анализируется, вопрос о возможности и необходимости применения института юридической ответственности к технологии искусственного интеллекта, являющейся основой функционирования транспортного средства с наивысшей степенью автоматизации. Исследование вопроса применения института ответственности порождает и вопросы необходимости создания юридической конструкции правосубъектности искусственного интеллекта. Предметом исследования является отечественная и зарубежная юридическая доктрина, посвященная вопросам цифровизации и практики применения информационных технологий в юридической деятельности, а также институтов юридической ответственности. В работе были использованы следующие методы научного исследования: статистический; догматический; сравнительно-правовой; синергетический, а также логический, функциональный, системный. Новизна исследования обусловлена необходимостью сближения правовой и информационной системы в период стремительного процесса цифровизации всех сфер общества. Авторы приходят к выводу, что новые технологические решения безусловно могут и будут становиться неотъемлемыми вспомогательными решениями в повседневной общественной деятельности, однако, на сегодняшний день уровень развития технологий не позволяет с помощью простого механического заимствования традиционных юридических конструкций использовать их в цифровой сфере.

**Ключевые слова:** цифровизация, интеграция, искусственный интеллект, высокоавтоматизированные транспортные средства, принципы права, ответственность, степень автономности, цифровая экономика, правовая система, регулятивные песочницы, правосубъектность.

## SOME ANSWERS TO QUESTIONS ABOUT THE RESPONSIBILITY OF HIGHLY AUTOMATED VEHICLES

© The Author(s) 2021

**SEROBYAN Gagik Ashotovich**, STI Center Specialist in Neurotechnologies,  
Virtual and Augmented Reality Technologies,  
**YAKOVENKO Andrey Alexandrovich**, STI Center Specialist in Neurotechnologies,  
Virtual and Augmented Reality Technologies,  
*Far Eastern Federal University*  
(690091, Russia, Vladivostok, 8 Sukhanov Street, e-mail: iakovenko.aa@dvfu.ru)

**Abstract.** Global digitalization is creating new requirements, in particular a combination of legal and technical regulators, without which adequate legal regulation in the digital age will not be achieved. In this article, the authors consider highly automated vehicles and their levels of automation, followed by a ratio of highly automated vehicles to artificial intelligence technology. Analyzed, the question of the possibility and need to apply the institute of legal responsibility for the technology of artificial intelligence, which is the basis for the functioning of vehicles with the highest degree of automation. The study of the application of the Institute of Responsibility raises the questions of the necessity to create a legal structure of the legal personality of artificial intelligence. The subject of the research is the domestic and foreign legal doctrine dedicated to the issues of digitalization and practice of application of information technologies in legal activity, as well as the institutes of legal liability. In the work were used the following methods of scientific research: statistical; dogmatic; comparative-legal; synergetic, as well as logical, functional, systemic. The novelty of the research is conditioned by the necessity of convergence of legal and information system in the period of rapid process of digitalization of all spheres of society. The authors conclude that new technological solutions can and will certainly become indispensable auxiliary solutions in everyday social activities, but today the level of technology development does not allow through mechanical borrowing to use traditional legal structures in the digital sphere.

**Keywords:** digitalization, integration, artificial intelligence, highly automated vehicles, legal principles, liability, degree of autonomy, digital economy, legal system, regulatory sandboxes, legal personality.

### ВВЕДЕНИЕ.

Общемировые тенденции цифрового развития поставили перед юридической наукой ряд сложных теоретических и практических задач, от решения которых будет, во многом, зависеть развитие человеческой цивилизации. Одновременно с открывающимися для человечества ранее невиданными возможностями появляются новые риски и потенциальные угрозы. Потому процесс цифровизации приводит к возрастанию интереса юридического сообщества ко всем сферам высоких технологий

[1].

В частности, развитие технологий беспилотного (автономного) автотранспорта является одним из стратегических приоритетов Российской Федерации. Несмотря на большое внимание к данной области вряд ли можно говорить о значимых успехах России во внедрении использования автономного автотранспорта на дорогах общего пользования. В основе данного исследования лежит предположение, что правовой режим является катализатором развития цифровых технологий.

## МЕТОДОЛОГИЯ.

Используемый в статье комплекс методов обусловлен целью исследовательской деятельности. В процессе написания работы авторы применяли как общенаучные, так специальные методы: диалектический, системный, логический, формально-юридический и другие.

## РЕЗУЛЬТАТЫ.

Ключевыми глобальными трендами, обладающими наибольшим потенциалом влияния на развитие российского автомобильного рынка и отрасли в целом, являются: повышение автономности транспортных средств [2].

Развитие технологий беспилотного автотранспорта является одним из приоритетов Российской Федерации. Как предполагается в Плане мероприятий Национальной технологической инициативы Автонет «пик развития технологий автономности придется на 2020 - 2030 гг. Наиболее быстрое развитие технологий автономного вождения можно ожидать в сегментах люксовых персональных автомобилей, общественного транспорта, а также караванного (движения транспортных средств в колонне) вождения при перевозке грузов». Беспилотный транспорт высокой степени автономности (когда автомобиль может сам выбирать маршрут и управлять своим движением) – это инновация, которая выгодна и государству и обществу одновременно [3].

Согласно Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования высоко и полностью автоматизированные транспортные средства, функционирующие в беспилотном режиме, должны поэтапно включаться в уже сложившуюся транспортную систему, не подвергая опасности других участников дорожного движения и обеспечивая полное соблюдение установленных правил дорожного движения. При этом необходимо предусмотреть дифференциацию уровня ответственности участников дорожного движения в зависимости от уровня автономности транспортных средств [4].

В этой связи, необходимо указать, что под уровнем автоматизации подразумевается оценка способности автоматизированной системы вождения самостоятельно справляться с задачами динамического управления в различных дорожно-транспортных ситуациях, являющаяся характеристикой возможностей транспортного средства осуществлять в беспилотном режиме бесперебойное и безопасное движение в транспортном потоке.

На сегодняшний день выделяются пять уровней автоматизации. При первом уровне автоматизации предполагается лишь некоторая помощь водителю в управлении транспортным средством. Пятый уровень предполагает, что автоматизированная система вождения способна справиться с любыми ситуациями на дорогах всех категорий, во всех диапазонах скоростей и условиях окружающей среды, а также в отсутствии необходимости участия водителя в управлении транспортным средством [5].

Обозначенное выше позволяет говорить о том, что вопросы ответственности высоко автоматизированного транспортного средства сводятся к вопросу о степени автоматизации транспортного средства. Высокая степень автоматизации предполагает наличие системы искусственного интеллекта [6], задействованной в управлении транспортным средством. В итоге, частично вопрос юридической ответственности сводится к вопросу о правосубъектности искусственного интеллекта и его ответственности.

Вопрос возможности или невозможности наделения правосубъектностью искусственного интеллекта ставится в зависимость от конкретной правовой системы, поскольку не существует четких критериев признания или непризнания в качестве субъекта права чего-либо. Необходимо отметить важный факт, что концепция правосубъектности – это искусственно созданная юридическая фикция. Искусственный интеллект пред-

лагается наделить специальным правовым статусом. Предполагается, что определение специального правового положения создаст возможность разрешить проблемы ответственности, с которыми могут столкнуться некоторые страны с континентальной правовой моделью.

Полагаем, что правовое положение искусственного интеллекта необходимо определять с формальной точки зрения. Юридическая конструкция правосубъектности построена с помощью искусственных правовых средств и отождествлять человека с правовым субъектом ошибочно. Отрицание правовой реальности за субъектами права, не совпадающая с биологическим началом человека признаваемо как «узореалистическое» понимание права. В будущем не обязательно экстраполировать и сопоставлять искусственный интеллект с существующими юридическими конструкциями правосубъектности физического или юридического лица поскольку юридическое лицо поставлено в зависимость от действий физического лица. Юридическое лицо существует лишь в виде «фикции», с помощью которого люди объединены в целях осуществления общей деятельности.

В этой связи, вопрос ответственности стоит крайне остро, поскольку подобная перспектива снимает ответственность с производителя и пользователя подобных систем. Один из вариантов в качестве решения проблемы возмещения причиненного вреда искусственным интеллектом является следующее: «введение обязательной системы регистрации роботов и обязательного страхования их ответственности» [7].

Другой альтернативой могла бы стать доктрина, согласно которой за действия искусственного интеллекта всегда бы отвечал тот, кто контролирует действия подобной системы [8]. Мы соглашались с данным тезисом, поскольку распределение гражданско-правовой (имущественной) ответственности способно найти решение не только экономической, но и собственно правовой проблемы с обеспечением баланса интересов и адаптации права к цифровых преобразованиям, которые в настоящее время происходят во всем мире.

Во многих случаях предполагается, что разработка правил регулирования систем искусственного интеллекта недостаточна, поскольку риски, которые в настоящее время существуют необходимо решать посредством разработок норм, которые будут направлены в первую очередь на защиту данных, которые обрабатываются системами искусственного интеллекта, то есть – это личные данные физических лиц [9].

Другим же подходом является – разработка правовых инструментов, которые можно использовать в качестве перспективной оценки воздействия технологии в сфере применения технологий искусственного интеллекта, к примеру перед обработкой персональных данных [10]. Данная мера может применяться в качестве защиты персональных данных.

Поскольку дальнейшее развитие и темпы изменений программного обеспечения искусственного интеллекта часто непредсказуемы, особенно в обучающих алгоритмических системах, также необходим постоянный мониторинг, а также ретроспективные оценки воздействия, выполняемые посредством внешнего мониторинга со стороны уполномоченных органов в данной сфере.

Следующий подход – это налагать обязанности по маркировке используемых данных и вести журналы о применении и использовании программ обучения, а также об обязанностях по составлению отчетов и информации. В частности, в системах искусственного интеллекта особенно трудно создавать меры, обеспечивающие надлежащую прозрачность, подотчетность, ответственность и, при необходимости, возможность вносить изменения.

Необходимо также предпринять шаги для обеспечения постоянной разработки стандартов для оценки тенденций, таких как:

1. адаптации этических требований к новым обла-

стям применения и,

2. рискам, особенно в отношении ограничений, связанных с признанием и контролем последствий.

Кроме того, императивное право может быть также необходимым в использовании с целью предотвращения дискриминации и для обеспечения защиты кибербезопасности, что особенно важно в будущем с учетом цифровизации экономики. Также необходимо отметить, что области применения технологий будут значительно расширяться, особенно в эпоху развития электронного правительства. Тем не менее, можно ожидать, что области применения искусственного интеллекта будут значительно расширяться, особенно по мере того, как электронное правительство становится все более распространенным явлением, и, прежде всего, этот новый опыт, порождает различные ограничения, которые несомненно будут вводиться в будущем.

#### ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

Резюмируя, можно заключить, что вопрос возможности или невозможности наделения правосубъектностью искусственного интеллекта ставится в зависимости от конкретной правовой системы, поскольку не существует четких критериев признания или непризнания в качестве субъекта права чего-либо [11]. Необходимо отметить важный факт, что концепция правосубъектности – это искусственно созданная юридическая фикция. Искусственный интеллект предлагается наделить специальным правовым статусом. Предполагается, что определение специального правового положения создаст возможность разрешить пробелы ответственности, с которыми могут столкнуться некоторые страны с континентальной правовой моделью [12].

Полагаем, что правовое положение искусственного интеллекта необходимо определять с формальной точки зрения. Юридическая конструкция правосубъектности построена с помощью искусственных правовых средств и отождествлять даже человека с правовым субъектом ошибочно. Отрицание правовой реальности за субъектами права, не совпадающая с биологическим началом человека признаваемо как «узореалистическое» понимание права. В будущем не обязательно экстраполировать и сопоставлять искусственным интеллектом с существующими юридическими конструкциями правосубъектности физического или юридического лица, поскольку юридическое лицо поставлено в зависимость от действий физических лиц. Стоит помнить, что юридическое лицо существует лишь в виде «фикции», с помощью которого люди объединены в целях осуществления общей деятельности.

Говоря о Российской Федерации, можно отметить, что наша национальная правовая система претерпевает модернизацию в сфере регулирования ИТ-технологий. На сегодняшний день можно видеть, что развивается сектор законов административно-правового характера и сфера подзаконных актов – Указы Президента РФ и правительственных актов, которые формируют массив актов, с целью создания правовых условий для развития инновационных технологий.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года: указ Президента РФ от 07.05.2018 № 204 [Электронный ресурс] СПС «КонсультантПлюс». URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_297432/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_297432/).

2. Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года: Распоряжение Правительства РФ от 28.04.2018 N 831-р (ред. от 22.02.2019).

3. Дремлюга Р. И., Крипакова А. В., Яковенко А. А. Регулирование тестирования и использования беспилотного автотранспорта: опыт США // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. 2020. № 3. С. 68–85. DOI: 10.12737/jfcl.2020.020.

4. Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования: распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р. [Электронный ресурс] СПС «КонсультантПлюс». URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&ts=408868111024809144031801555&cacheid=5760E2BCB10BCFA6C3CD01EAF9B8D6B3&mode=splus&bas>

e=LAW&n=348679&rnd=0.35002161246309405#1y0u2k6fsd.

5. План мероприятий («дорожная карта») Национальной технологической инициативы Автонет (приложение № 2 к протоколу заседания президиума Совета при Президенте РФ по модернизации экономики и инновационному развитию России от 24 апреля 2018 г. № 1).

6. О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации (вместе с «Национальной стратегией развития искусственного интеллекта на период до 2030 года»): указ Президента РФ от 10.10.2019 № 490 [Электронный ресурс] СПС «КонсультантПлюс». URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_335184/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_335184/) (дата обращения: 10.05.2020).

7. Гаджиев Г.А., Войничанис Е.А. Может ли робот быть субъектом права (поиск правовых норм для регулирования цифровой экономики)? // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2018. № 4. С. 24–48.

8. Хисамова З.И., Бегиев И.Р. Уголовная ответственность и искусственный интеллект: теоретические и прикладные аспекты // Всероссийский криминологический журнал. 2019. №4. С. 566.

9. Савельев А.И. Гражданско-правовые аспекты регулирования оборота данных в условиях попыток формирования цифровой экономики // Вестник гражданского права. 2020. №1. С. 61.

10. Савельев А.И. На пути к концепции регулирования данных в условиях цифровой экономики // Закон. 2019. №4. С. 177.

11. Дурнева П.Н. Искусственный интеллект: анализ с точки зрения классической теории правосубъектности // Гражданское право. 2019. № 5. С. 31.

12. Андреев В.К. Динамика правового регулирования применения искусственного интеллекта // Журнал российского права. 2020. № 3. С. 60.

**Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 18-29-16129.**

Статья поступила в редакцию 12.08.2020

Статья принята к публикации 27.05.2021