

## **Тенденции и проблемы регулирования ответственности искусственного интеллекта в романо-германской правовой семье**

**Научный руководитель – Зуева Анна Сергеевна**

*Новоселова Н.Ю.<sup>1</sup>, Ветрова А.Д.<sup>2</sup>*

1 - Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Юридический факультет, Кафедра гражданского права, Москва, Россия, *E-mail: ninanov1501@gmail.com*; 2 - Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Юридический факультет, Кафедра криминалистики, Москва, Россия, *E-mail: a.d.vetrova@mail.ru*

Проблема искусственного интеллекта (ИИ) становится все более острой в современном мире. При этом правовое регулирование ответственности ИИ остается несовершенным и нуждается в дальнейшей разработке и доработке.

Представители романо-германской правовой семьи предлагают на законодательном уровне закрепление интеллектуальных систем как инструмента человеческой деятельности. Интересен в данном случае опыт Франции – в 2016 году был принят Закон «О цифровой Республике» [№2]. Данный акт представляет из себя дополнение к Конституции, нацеленное на законодательное закрепление цифровых прав личности. Предлагается на конституционном уровне внедрить идею, что ответственность за действия искусственного интеллекта несет разработчик либо пользователь, такая мысль проводится и в законопроекте депутата А.А. Рафана, предложенного в январе 2020 года Национальному собранию Франции. Информационные технологии, опираясь на данный документ, представляют собой продолжение мышления человека, следовательно, возможность автономной деятельности интеллектуальных систем отрицается.

В Германии отсутствует единый закон об ИИ. При этом в 2021 году там был принят Закон об автономном вождении [№3], в соответствии с которым ответственность за эксплуатацию транспортного средства с функциями автономного вождения разделяется между владельцем транспортного средства и его производителем. Владелец несет ответственность за поддержание безопасности автомобиля и его техническое обслуживание, а производитель за безопасность, целостность и функциональность электронной и цифровой архитектуры автомобиля, которая может быть уязвима для кибератак.

Особого внимания требует вопрос ответственности искусственного интеллекта. В России уже давно обсуждается проблема внесения в Уголовный кодекс нового состава преступления с применением возможностей искусственного интеллекта. Если ИИ продолжит совершенствоваться, то может возникнуть вопрос признания его субъектом преступной деятельности. Пока что он рассматривается только как способ совершения деяния, но не как лицо, что специалисты на данном этапе находят достаточным. Данный новый состав предполагается внести в главу 28 УК РФ «Преступления в сфере компьютерной информации» [№1].

Для целей регулирования цифровой среды в РФ был принят Федеральный закон от 31.07.2020 № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации», в соответствии с которым к участникам экспериментального правового режима в течение определенного периода времени применяется специальное регулирование по направлениям разработки, апробации и внедрения цифровых инноваций. Наиболее интересными являются экспериментальные правовые режимы в сфере беспилотного транспорта [№4]. В случае ДТП с беспилотником ответственность распределяется следующим образом: водитель-испытатель отвечает, если не предотвратил происшествие, хотя мог; оператор, контролирующий авто удаленно, - если ошибка в построении

маршрута привела к ДТП; владелец и специалист по вопросам безопасности несет ответственность, если будут обнаружены технические недоработки и неполадки.

Кроме того, Министерство транспорта РФ завершает подготовку закона о высокоавтоматизированных транспортных средствах (ВАТС) [№5]. Предполагается, что с 2025 года беспилотные автомобили смогут ездить без водителя в салоне, что является новшеством по сравнению с регулированием беспилотных автомобилей в рамках экспериментальных правовых режимов, когда в авто должен был обязательно находиться водитель.

Ответственность за вред, причиненный третьим лицам или среде, будет нести владелец ВАТС. Если доказано, что возникновение вреда связано с «конструктивными особенностями (недостатками) системы управления или ВАТС в целом» отвечать будет производитель автомобиля. Если же к ДТП привело «неосуществление диспетчерского контроля», - диспетчер.

Таким образом, многие правовые вопросы озабочены вопросом ответственности ИИ. Например, израильский правовед Габриэль Халлеви говорит, что необходима разработка специальной теории, которая будет сводиться к тому, что вред, причиненный ИИ, корреспондирует с солидарной ответственностью разработчиков данной системы и его пользователей в конкретном случае [№2]. Стоит отметить, что ответственность разработчиков логична, так как именно они заложили в систему возможность ее совершенствования до автономного мышления, следовательно, создали условия для возможной преступной деятельности ИИ благодаря перспективам самообучения. Тем не менее, единых критериев по вопросу оценки субъекта преступления с искусственным интеллектом до сих пор нет.

#### Источники и литература

- 1) Уголовный кодекс Российской Федерации (от 13.06.1996 №63-ФЗ) // «Российская газета», №113, 18.06.1996, №114, 19.06.1996, №115, 20.06.1996, №118, 25.06.1996.
- 2) Павлов И.С. Сравнительно-правовой анализ регулирования отношений с участием интеллектуальных систем в отдельных правовых семьях // Юридическая наука. Номер 10. 2020 (ЮН). С. 28-31.
- 3) Act amending the Road Traffic Act and the Compulsory Insurance Act – Act on Autonomous Driving. URL: [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/gesetz-aenderung-strassenverkehrsgesetz-pflichtversicherungsgesetz-autonomes-fahren.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/gesetz-aenderung-strassenverkehrsgesetz-pflichtversicherungsgesetz-autonomes-fahren.pdf?__blob=publicationFile).
- 4) Постановление Правительства РФ от 09.03.2022 № 309; Постановление Правительства РФ от 17.10.2022 № 1849.
- 5) Проект Федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» (ID проекта 02/04/06-21/00116763).