

результатом нового сложного компромисса, параметры которого вырабатываются в судебной практике разных стран. Эта граница по-прежнему должна определяться исходя исключительно из наличия творческого вклада. Все длительные сроки действия авторских прав, установленные сегодня как на национальном, так и на международном уровне должны относиться только к произведениям, созданным с применением творческого усилия. Результаты применения нейросетей, созданные без творческого усилия пользователя, не должны использоваться и охраняться в режиме произведений. Только в этом случае может быть сохранён весь достигнутый за последние 400 лет потенциал авторского права.

Список использованных источников:

1. Антонян, А.С. Право на результат интеллектуальной деятельности, созданный с применением нейросетей / А.С. Антонян // Скиф. – 2023. – № 6 (82). – С. 512-516.
2. Беллос, Д., Монтегю, А. Кто владеет словом? Авторское право и бесправие / Д. Беллос, А. Монтегю, пер. с англ. – Москва: КоЛибри, 2025. – 400 с.
3. Калятин, В.О. Определение субъекта прав на результаты интеллектуальной деятельности, созданные с использованием искусственного интеллекта и его влияние на развитие гражданского законодательства / В.О. Калятин // Право. Журнал Высшей школы экономики. – 2022. – Т. 15. – С. 24-50.
4. Овсепян, Т.Р. Искусственный интеллект: правообладатель или исполнитель произведения искусства? / Т.Р. Овсепян // Государственная служба и кадры. – 2023. – № 5. – С. 149-153.

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ С УЧАСТИЕМ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Сухарев А.А.,

*доцент кафедры истории и теории права учреждения образования
«Витебский государственный университет имени П.М. Машерова»,
кандидат педагогических наук, доцент*

Янч В.В.,

*доцент кафедры истории и теории права учреждения образования
«Витебский государственный университет имени П.М. Машерова»,
кандидат философских наук, доцент*

Автономные транспортные технологии знаменуют собой не эволюционное, а революционное изменение в системе передвижения. Их внедрение создаёт разрыв между сложившимися правовыми институтами и новыми фактическими составами, порождая как неопределённость в правоприменении, так и потенциал для позитивной трансформации общественных отношений. Интеграция искусственного интеллекта, мультимодальных сенсорных систем и алгоритмов машинного обучения формирует у транспортного средства способность к перцепции среды и автономному

целестижению в реальном времени – причём по ряду параметров результаты такой деятельности сопоставимы с человеческими или превосходят их.

Спрос на беспилотный транспорт растет во многих регионах мира. Например, ожидается, что рынок автономных автомобилей в Китае достигнет прогнозируемой выручки в 21521,8 миллиона долларов США к 2030 году, а годовой темп роста на рынке автономных транспортных средств составит 21,5% с 2025 по 2030 год [1]. Эти экономические показатели отражают не просто рост рынка, но и сигнализируют о парадигматическом сдвиге в том, как общество понимает мобильность, ответственность и взаимосвязь между человеческой деятельностью и технологической автоматизацией.

Классификационная шкала, разработанная Международным обществом автомобильных инженеров (SAE) и инкорпорированная в национальные стандарты, дифференцирует шесть уровней автоматизации (L0–L5). Уровни L0–L3 квалифицируются как системы ассистирования водителю, тогда как L4–L5 переходят в режим полностью автономного управления. Каждый последующий уровень изменяет конфигурацию деликтной ответственности, перераспределяя контроль и, соответственно, юридически значимый статус оператора между человеком и автоматизированной системой.

Это порождает сценарии, в которых традиционные институты деликтного права – представительство, халатность (*negligence*) и причинно-следственная связь (*causation*) – демонстрируют свою недостаточность для атрибуции ответственности при дорожно-транспортных происшествиях с участием высокоавтоматизированных транспортных средств.

Ключевая проблема заключается в том, что классическая модель ответственности, привязанная к фигуре владельца источника повышенной опасности, не учитывает ситуацию, когда управленческие решения принимаются не человеком, а программным обеспечением, разработанным третьим лицом. Традиционные правовые доктрины исходят из прямой атрибуции деяния: конкретное лицо связывается с конкретным водительским поведением через установление фактов неосторожности, нарушения ПДД или иных форм виновного поведения, предполагающих осознанный, рефлексивный процесс принятия решений.

Автономные транспортные средства фундаментально изменяют юридическую парадигму ответственности, вводя алгоритмический способ волеобразования. Алгоритм действует не на основе рефлексии и осознанного выбора, а в режиме статистической оптимизации целевой функции. В результате возникает разрыв в причинно-следственной цепочке: между событием вреда (ДТП) и субъектом, потенциально способным нести ответственность, отсутствует прямая связь, опосредованная человеческим волеизъявлением.

Существующие методы установления причинности (*causation in fact* и *proximate causation*) оказываются неприменимыми или, по крайней мере, недостаточными для анализа сложных взаимодействий между:

- запрограммированным поведением системы (*design choices*);

- переменными внешней среды (дорожные условия, погода, действия иных участников);
- системными ограничениями (технические характеристики сенсоров, вычислительная мощность).

Идентификация субъекта ответственности становится особенно проблематичной ввиду эрозии традиционных юридических фигур: понятия «водитель», «оператор», «лицо, управляющее транспортным средством» утрачивают свою определенность в тот момент, когда автоматизированная система принимает на себя функцию управления и навигационного целеполагания. Формируется ситуация нормативного вакуума: правовая система оказывается не готовой ответить на вопрос, кто именно — владелец, разработчик ПО, производитель сенсорного оборудования или оператор удаленного мониторинга — должен нести деликтную ответственность за вред, причиненный действиями автономного транспортного средства.

Возникает множество потенциальных субъектов ответственности, включая владельцев транспортных средств, использующих автоматизированные системы, пассажиров с различными возможностями управления, производителей, разрабатывающих алгоритмические процессы, разработчиков программного обеспечения, создающих операционные параметры, и операторов систем, поддерживающих технологическую инфраструктуру, обеспечивающую функции связи транспортных средств [2].

Неспособность правовой системы установить четкую иерархию ответственности между этими участниками подрывает предсказуемость, необходимую для эффективного функционирования деликтного права, в результате чего жертвы аварий могут сталкиваться с трудностями в определении соответствующих ответчиков, а потенциальные субъекты ответственности — с неопределенностью в отношении уровней риска и требований к страхованию.

В современных условиях традиционные принципы ответственности демонстрируют систематическую неадекватность при рассмотрении эксплуатационных характеристик автономных транспортных средств, которые принципиально отличаются от поведения человека за рулем и процессов принятия решений. Анализ халатности предполагает, что разумные люди могут предвидеть потенциальный вред и соответствующим образом корректировать свое поведение, создавая сдерживающий эффект за счет привлечения к ответственности, что стимулирует осторожное поведение и стратегии снижения рисков. Концепция «разумной осторожности» становится проблематичной применительно к алгоритмическому принятию решений, которое может приводить к статистически оптимальным результатам, но при этом вызывать отдельные аварии, которых водители-люди могли бы избежать благодаря интуитивным реакциям или склонности к избеганию риска, которые алгоритмы не могут воспроизвести [3].

В Республике Беларусь технологии беспилотного управления транспортными средствами привлекают внимание не только потребителей, но и производителей. Например, в 2022 году Минский тракторный завод

представил беспилотный трактор BELARUS-A3523i, в настоящее время БелАЗ тестирует беспилотные грузовики для горнодобывающей промышленности. Готова ли наша страна к вызовам, связанным с новыми технологиями беспилотного вождения? В юридическом аспекте рассматриваемой темы ключевая проблема заключается в статье 948 Гражданского кодекса Республики Беларусь («Ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих»).

Считаем целесообразным дополнить статью 948 Гражданского кодекса Республики Беларусь (далее – ГК) частью в следующей редакции: «В случае причинения вреда транспортным средством, оснащенным автоматизированной системой управления, находящимся в режиме автономного движения (без непосредственного контроля со стороны человека), ответственность перед потерпевшим несет владелец транспортного средства. Однако владелец имеет право регресса к производителю транспортного средства или разработчику программного обеспечения в полном объеме, если будет доказано, что причиной вреда стал дефект автоматизированной системы, сбой программного обеспечения или кибернетическое вмешательство третьих лиц.

Если транспортное средство находилось в режиме автономного движения в рамках экспериментального правового режима или коммерческой эксплуатации без водителя (уровни автоматизации 4–5), ответственность перед потерпевшим несет оператор беспилотного транспортного средства (юридическое лицо, эксплуатирующее парк), если иное не предусмотрено законодательством об экспериментальных правовых режимах». Реализация данного предложения считается целесообразной по следующим основаниям.

1. Сохраняется принцип быстрой компенсации для потерпевшего (иск к владельцу/оператору, у которого есть страховка).

2. Вводится механизм регресса, стимулирующий производителей повышать безопасность ПО.

3. Вводится понятие «оператор» для коммерческих беспилотников (такси, грузоперевозки), где собственником может быть лизинговая компания, а эксплуатантом – сервисная служба.

Также в ГК можно ввести статью 948-1 «Ответственность за вред, причиненный в результате действия искусственного интеллекта в транспортных средствах»: «При причинении вреда в период функционирования автоматизированной системы управления транспортным средством предполагается, что вред возник вследствие недостатков системы, если владелец или производитель не докажут, что система функционировала исправно в соответствии с технической документацией, а причиной ДТП стало противоправное поведение потерпевшего или непреодолимая сила».

Это обеспечит перекладывание бремени доказывания на производителя (как наиболее сильную сторону), обладающего доступом и к логам системы. Наряду с изменениями ГК потребуются изменения Правил дорожного движения, страхового законодательства. Очевидно, все изменения должны происходить синхронно с Российской Федерацией в рамках Союзного государства.

Таким образом, внедрение беспилотных автомобилей неизбежно ведет к трансформации института деликтной ответственности. Традиционная модель, основанная на вине человека-водителя, становится недостаточно эффективной в условиях автономности. Правовой анализ показывает, что наиболее сбалансированным подходом является смешанная модель ответственности: владелец (или оператор) несет ответственность перед потерпевшим для обеспечения быстрой компенсации, однако законодательство должно предоставлять ему широкие возможности для регресса к производителю в случае доказательства технического сбоя.

Республика Беларусь находится на этапе формирования правового поля для новых технологий. Ключевой задачей на ближайшую перспективу является создание прозрачных правил игры, которые, с одной стороны, гарантируют защиту прав граждан на безопасность, а с другой – не будут сдерживать технологический суверенитет и инновационное развитие отрасли. Только комплексный подход, включающий изменения в гражданском, административном и страховом праве, позволит обеспечить безопасную интеграцию беспилотного транспорта в жизнь общества.

Список использованных источников:

1. Размер и перспективы рынка автономных транспортных средств в Китае на 2030 год. – URL: <https://www.grandviewresearch.com/horizon/outlook/autonomous-vehicle-market/china> (дата обращения: 09.04.2026).
2. Atilla Kasap. Autonomous Vehicles: Tracing the Locus of Regulation and Liability 45-67 (Edward Elgar Publishing, 2022). – URL: <https://lawcat.berkeley.edu/record/1247345> (дата обращения: 08.04.2026).
3. Koopman, Philip and Widen, William H. Liability Rules for Automated Vehicles: Definitions & Details (May 10, 2023) / University of Miami Legal Studies Research Paper No. 4444848. – URL: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4444848 (дата обращения: 04.04.2026).

К ВОПРОСУ О ЗАЩИТЕ НЕМАТЕРИАЛЬНЫХ БЛАГ В ЭПОХУ ЦИФРОВИЗАЦИИ

Сучкова Т.Е.,

доцент кафедры трудового и социального права ФГБОУ ВО «Вятский государственный университет», г. Киров, кандидат юридических наук

Ломоносова Е.С.,

студент 5 курса ФГБОУ ВО «Вятский государственный университет», г. Киров

Стремительное развитие высоких компьютерных технологий, а также активная информатизация привели к формированию цифрового общества и электронной культуры. Повсеместно началась трансформация общественных институтов и социальных отношений, а взаимодействие между людьми постепенно перешло в онлайн-формат. Конечно,