

УДК 347

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В СЛУЧАЯХ АВТОНОМНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РОБОТОВ

А.Д. СИНКЕВИЧ

(Представлено: К.Д. САВИЦКАЯ)

В настоящее время развитием искусственного интеллекта обусловлено достаточно обширное применение роботов в многочисленных сферах человеческой жизнедеятельности. В связи с этим появляются проблемы взаимодействия между людьми и роботами, роботами и роботами. В исследовании рассматриваются отдельные случаи причинения вреда роботами, а также выдвигаются некоторые предположения о лицах, которые могут нести ответственность за вред, причиненный искусственным интеллектом.

Роботы в своем развитии прошли длительный путь, начало которого было положено простейшими механизмами, а действия выполнялись по элементарным образцам. Однако современные роботы не требуют постоянного контроля и являются более сложными по своей конструкции. Такие роботы являются не чем иным, как автономными роботами. Автономные роботы – это роботы, которые совершают поступки или выполняют поставленные задачи с высокой степенью самостоятельности. То есть автономные роботы – это роботы, запрограммированные на самостоятельные действия без участия человека.

Считается, что полностью автономный робот должен обладать следующими способностями:

- Самостоятельно получать и самостоятельно обрабатывать информацию, поступающую из окружающего мира;
- Работать длительный период времени без какого-либо вмешательства человека в его действия;
- Самостоятельно перемещаться в пространстве без помощи человека;
- Избегать создания опасных ситуаций для человека, имущества или самого робота (кроме случаев, предусмотренных самими характеристиками робота) [1].

В будущем будет полностью роботизирован общественный транспорт, управление которым будет осуществляться без помощи человека-водителя. Однако уже сейчас делаются попытки по использованию искусственного интеллекта в качестве самостоятельно передвигающегося транспорта.

В США беспилотникам разрешили передвигаться по общественным дорогам без присмотра людей. Однако данное мероприятие будет осуществляться не по всей территории страны, а только в штате Флорида, местный губернатор которого подписал закон об устранении на пути технологических компаний. В его планах вывести действительно автономные транспортные средства в реальные дорожные условия, а не на испытательные полигоны. Необходимо отметить, что в данном законе четко прописывается, что система беспилотного управления, даже при ее активации, будет считаться оператором. Здесь наблюдается повышенная ответственность на самого производителя системы в случае аварии [2].

Касательно с примером беспилотного автомобиля Uber, сбившего насмерть велосипедистку, никто не понес ответственности. Позже было сообщено, что тестирование машин Uber временно прекратиться в некоторых крупных городах [3].

В июне 2015 года стартовал проект EasyMile, в соответствии с которым было реализован запуск шести автобусов EZ10. Данный беспилотный транспорт движется по маршруту равному 2,5 километра, перемещая студентов и преподавателей от метро к корпусам университетов.

В 2019 году в Российской Федерации первые самоуправляемые авто были выпущены на дороги. На данный момент, это тестирование, но тем не менее это небольшой шаг к началу использования автономных автомобилей в Российской Федерации.

В случае причинения вреда автономным роботом человеку, его имуществу, логичным является вопрос: кто же будет нести ответственность за роботов? Для ответа на поставленный вопрос, считаем правильным обратиться к трем законам робототехники, сформулированные американским писателем-фантастом в 1942 году, которые в рамках художественной реальности должны были стать не чем иным, как регулятором поведения роботов среди человеческого общества. Данные три закона (правила) робототехники выглядят следующим образом:

- Робот не может причинить вреда человеку или своим бездействием допустить, чтобы человеку был причинен вред;
- Робот должен выполнять приказы человека, кроме приказов, противоречащих Первому закону;
- Робот должен заботиться о своей безопасности, если это не противоречит Первому и Второму законам [4].

Приведенный выше пример с автомобилем Uber показывают опасность, которую несет в себе развитие робототехники и искусственного интеллекта, а, следовательно, и возможность нарушения данных правил робототехники. Так как робот – это устройство, запрограммированное на совершение определенных действий, то в случае сбоя в программе, реакция искусственного интеллекта не будет такой же, как и у человека: быстрой, точной. Разумное устройство не воспримет последствия, причиной которых стали его действия, продолжая выполнять функции, согласно заложенной программе.

В работах исследователей, занимающихся ответами на вопросы в данной сфере, можно выделить два основных направления. Часть исследователей предлагает возложить всю ответственность за любое причинение действиями роботов на страховые компании. Другая часть исследователей предлагает обратиться к Римскому частному праву и провести всевозможные аналогии между правовым положением рабов и роботов:

- Робот, как и раб, не имеет прав и обязанностей;
- Робот, как и раб, может принимать решения, имеющие правовые последствия, в том числе для собственника;
- Рабы были наделены имуществом (пекулий), следовательно, необходимо наделять роботов имуществом;
- Рабы и роботы способны причинять вред.

Необходимо отметить, что сравнение роботов с рабами считаем не целесообразным, поскольку здесь наблюдается непосредственное сравнение человека и робота, что ставит их на одну ступень, наделяя их равными правами. Такое сравнение не считаем верным в силу современности и отсутствием рабов как таковых.

Среди лиц, которые могут понести ответственность за причиненный роботом ущерб можно выделить:

1. Создателя (изобретателя) робота, как физическое лицо;
2. Программиста (как работника юридического лица).;
3. Завод-изготовитель (как юридическое лицо), но здесь видится существенный минус признания завода-изготовителя в качестве ответственного, поскольку, если он будет отвечать по всем искам, всем пострадавшим от роботов, то у завода не останется средств на совершенствование самих роботов и исправление уже имеющихся в них ошибок;
4. Пользователя робота или собственника робота.
5. Третье лицо – лицо, завладевшее роботом неправомерно и запрограммировавшее его на причинение вреда другим людям в интересах данного третьего лица

На данный момент вопрос об ответственности роботов решается на примере самоуправляемого автомобиля. Так, в Калифорнии пришли к решению, что следует признать водителя тем лицом, которое непосредственно понесет ответственность [5].

Таким образом, следует сделать вывод, что роботизация может приносить не только пользу в различных сферах деятельности общества, но и также нанести значительный вред человечеству, причиной которого может стать незапланированный сбой в программе робота.

Предлагается в качестве ответственных лиц пять категорий, в зависимости от той или иной ситуации: изобретатель, завод-изготовитель, программист, собственник (пользователь) робота и третье лицо, завладевшее роботом неправомерно и настроившим его на причинение вреда окружающим.

ЛИТЕРАТУРА

1. Автономные мобильные роботы – навигация и управление [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.cyberleninka.ru/article/n/avtonomnye-mobilnye-roboty-navigatsiya-i-upravlenie>. — Режим доступа: 28.08.2019.
2. Беспилотники в США [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://hi-news.ru/technology/v-sshs-besplotnikam-razreshili-peredvigatsya-po-obshhestvennym-dorogam-bez-prismotra-lyudej.html>. — Дата доступа: 28.08.2019.
3. Беспилотный автомобиль Uber сбил человека [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://hi-news.ru>. — Дата доступа: 28.08.2019.
4. Три закона робототехники Айзека Азимова — проблемы будущего [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.sciencedebate2008.com/three-laws-of-robotics/>. — Дата доступа: 28.08.2019.
5. Правовые аспекты гражданско-правовой ответственности за причинение вреда действиями робота как квазисубъекта гражданско-правовых отношений [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://cyberleninka.ru>. — Дата доступа: 28.08.2019.