

ГУМАНИТАРНЫЕ НАУКИ



УДК 34.03

Ответственность за искусственный интеллект: сравнительный анализ подходов России и Франции

И.А. Ильчишин, Ю.С. Карагодская

Донской государственный технический университет, г. Ростов-на-Дону, Российская Федерация

Аннотация

Проведено исследование в области регулирования ответственности за ИИ. Проанализировано регулирование ответственности за ИИ в случаях, когда он стал причиной причинённого вреда в составе системы управления беспилотным транспортным средством. Выполнено сопоставление с французским законодательством, которое адаптировало подходы к идентификации виновника такого ущерба. Рассмотрен опыт Российской Федерации, которая в настоящее время готовит правовую базу в сфере регулирования использования искусственного интеллекта.

Ключевые слова: искусственный интеллект, правовое регулирование искусственного интеллекта, внедрение, беспилотный автомобиль, автоматизированное транспортное средство, дорожно-транспортные происшествия, ИИ, ответственность за ИИ, ответственность за причинение вреда

Для цитирования. Ильчишин И.А., Карагодская Ю.С. Ответственность за искусственный интеллект: сравнительный анализ подходов России и Франции. *Молодой исследователь Дона*. 2025;10(5):102–104.

Liability for Artificial Intelligence: A Comparative Analysis of Approaches Implemented in Russia and France

Ilya A. Ilchishin, Yulia S. Karagodskaya

Don State Technical University, Rostov-on-Don, Russian Federation

Abstract

A study on regulating liability for AI has been conducted. The problem of regulating liability for AI in cases when it causes harm being a part of the self-drive vehicle control system has been analysed. Comparative analysis against the French legislation, which has adapted approaches to identification of a guilty party for causing such harm, has been conducted. The experience of the Russian Federation, where development of the legal framework for regulating the use of artificial intelligence is underway, has been investigated.

Keywords: Artificial Intelligence, legal regulation of artificial intelligence, implementation, self-drive car, automated vehicle, road accidents, AI, liability for AI, liability for causing harm

For Citation. Ilchishin IA, Karagodskaya YuS. Liability for Artificial Intelligence: A Comparative Analysis of Approaches Implemented in Russia and France. *Young Researcher of Don*. 2025;10(5):102–104.

Введение. Быстрое развитие и широкое внедрение искусственного интеллекта охватывает как повседневную жизнь, так и масштабные отрасли экономики и здравоохранения. ИИ внедряют в бизнес-процессы, сферу услуг и медицину: он сокращает затраты на обучение и адаптацию сотрудников, берёт на себя повторяющиеся задачи и освобождает время персонала для более сложной работы. В медицине ИИ применяется для помощи при выполнении сложных процедур под контролем человека, а в экономике — для обработки больших объёмов данных, построения прогнозов и выработки стратегий, влияющих на экономические тренды. Вместе с тем повсеместное использование ИИ порождает многочисленные правовые вопросы, связанные с ответственностью за его действия — включая причинение вреда, сбои программного обеспечения и сопутствующие правовые последствия. Целью данного исследования является сравнительный анализ подходов России и Франции к правовой ответственности за действия искусственного интеллекта, с акцентом на регулирование в сфере самоуправляемого автотранспорта.

Основная часть. Наиболее нерешенными с юридической точки зрения являются вопросы ответственности ИИ при причинении вреда здоровью человека или лишении его жизни. Законодатель физически не может предусмотреть все возможные ситуации, чтобы однозначно регламентировать, кто несет юридическую ответственность за действия ИИ в каждой конкретной ситуации. Трудно не согласиться с тем, что вовлечение ИИ в происшествие, негативно повлиявшее на жизнь и здоровье человека, может быть полным и относительно полноценным, а также вспомогательным.

Под полным вовлечением понимаются ситуации, когда ИИ выполняет определенные действия полностью самостоятельно, действуя в соответствии с алгоритмом и не требуя вмешательства человека при выполнении возложенных на него задач. Обычно такие ситуации встречаются на крупных промышленных объектах — часто на фабриках, где большая часть производственного процесса автоматизирована и управляет с помощью ИИ. Относительно полная вовлеченность предполагает ситуации, когда человек может выполнять функции сам или передать их ИИ. Такой тип чаще встречается в авиаперевозках — например, когда пилот при выполнении обязанностей при необходимости передает управление ИИ. Вспомогательный характер вовлеченности относится к процессам, где ИИ не может действовать самостоятельно без прямого вмешательства человека и где большую часть работы по-прежнему выполняют люди — это наиболее актуально в хирургии.

Этот обзор форм участия ИИ подчёркивает необходимость незамедлительных действий со стороны законодателя: в противном случае причинение ИИ вреда жизни и здоровью людей надолго останется без надлежащего правового разрешения.

Чтобы более объективно разобраться в подходах к регулированию ответственности за ИИ, обратимся к теоретическому опыту Российской Федерации и Франции, принимая во внимание, что у французских властей были амбиции сделать Францию мировым центром развития ИИ. Для наглядного сравнения предлагается рассмотреть ответственность, связанную с управлением самоуправляемыми автотранспортными средствами. Сравнение теоретического опыта правового регулирования двух стран выбрано в связи с тем, что практическая статистика по таким случаям во Франции пока невелика, а в Российской Федерации практический опыт почти отсутствует.

Если обратиться к теоретическому опыту Франции, стоит отметить, что страна продвигает правовое регулирование использования автоматизированных транспортных средств, которое уточняет квалификацию причиненного ущерба и наступивших последствий. Новые поправки в «Правила дорожного движения» и «Транспортный кодекс» допускали возможность использования высокоавтоматизированных транспортных средств (ВАТ) на дорогах общего пользования с сентября 2022 года [1]. Это нововведение содержит элементы декриминализации действий водителя в случае ДТП, произошедшего при управлении транспортным средством с использованием искусственного интеллекта, при условии надлежащего использования транспортного средства. Подчеркнутый характер этого нюанса способствует объективному рассмотрению ситуаций, когда недобросовестный водитель мог бы попытаться снять с себя ответственность, ссылаясь на ошибку ИИ, хотя сам неправильно эксплуатировал автоматизированные системы.

Согласно приказу Министерства внутренних дел Франции, производитель таких транспортных средств несет ответственность за аварии с участием самоуправляемых автомобилей [2]. При этом при определении вины учитывается и поведение водителя — надлежащее или ненадлежащее.

Регулирование подобных вопросов в Российской Федерации планируется начать в 2025 году. Законопроект «О высокоавтоматизированных транспортных средствах» создаёт фундаментальную основу, на базе которой в будущем будут приниматься иные нормативные акты, регулирующие ситуации на автомобильных дорогах, где субъекты передвижения будут частично или полностью автоматизированы.

Эта нормативная инициатива напрямую связана с Указом Президента № 490 от 10 октября 2019 года «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации» [3]. Указ направлен на развитие ИИ, а его реализация предполагает внедрение соответствующих решений, что позволяет предположить — после принятия законопроекта Министерством транспорта к 2030 году начнутся активные нормативно-правовые дополнения в этой области, способствующие внедрению автоматизированных систем управления транспортными средствами.

По прогнозам Министерства транспорта РФ, с 1 сентября 2025 года должен вступить в силу закон, который будет служить ориентиром при рассмотрении случаев, когда элементом ДТП становится транспортное средство с автоматизированным управлением. Документ также содержит положение об определении виновника аварии — по данным Министерства транспорта, виновником аварии будет считаться владелец, с возможностью в рамках законопроекта переложить вину на производителя, диспетчера или дилера. Такое положение может создать более гуманную и объективную оценку инцидентов, позволяя изолировать роль ИИ и перераспределять ответственность на лиц, косвенно или прямо связанных с функционированием ИИ, вызвавшего аварию.

Заключение. Рассмотрев специфику ответственности за действия ИИ в двух странах на примере регулирования беспилотного и автоматизированного транспорта, можно сделать следующие выводы. Во французском законодательном опыте прослеживается чёткая теоретическая позиция: при добросовестном использовании автоматизированного транспортного средства с применением ИИ ответственность за ДТП в ряде случаев возлагается на производителя. В Российской Федерации пока не сложился устойчивый теоретико-практический опыт регулирования ответственности за ДТП с участием ИИ и беспилотного транспорта — есть лишь первые разработки в этой области, тогда как западные страны в последние годы активнее внедряют законодательные механизмы, касающиеся применения ИИ во многих сферах общественной жизни.

Тем не менее, несмотря на отсутствие обширной практики, Российская Федерация обладает солидной фундаментальной базой, сформированной на основе различных цифровых экспериментов и пилотных проектов в сфере внедрения ИИ. Эти наработки в будущем могут привести к практическим и эффективным решениям, благодаря которым Россия имеет шансы занять одно из ведущих мест в области правового регулирования искусственного интеллекта.

Список литературы

1. *France First EU Country to Adapt Its Highway Code for Self-Drive Cars.* (Франция стала первой страной ЕС, адаптировавшей свои правила дорожного движения для самоуправляемых автомобилей). URL: <https://www.connexionfrance.com/article/French-news/France-first-EU-country-to-adapt-its-highway-code-for-selfdrive> (accessed: 28.02.2025).
2. *Франция: Ответственность за аварии беспилотных транспортных средств будет нести производитель.* URL: <https://noi.md/ru/v-mire/franciya-otvetstvennosti-za-avarii-bespilotnyh-avtomobilej-poneset-proizvoditeli> (дата обращения 28.02.2025).
3. *О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации.* Указ Президента Российской Федерации № 490 от 10 октября 2019 года. URL: <https://base.garant.ru/72838946/?ysclid=m7orpfvqwc227606881> (дата обращения 28.02.2025).

Об авторах:

Илья Александрович Ильчишин, магистрант кафедры «Теория и история государства и права» Донского государственного технического университета (344003, Российская Федерация, г. Ростов-на-Дону пл. Гагарина, 1), ilya_ilch17191719@mail.ru

Юлия Сергеевна Карагодская, кандидат филологических наук, доцент кафедры «Иностранный язык в сфере социогуманитарных наук» Донского государственного технического университета (344003, Российская Федерация, г. Ростов-на-Дону, пл. Гагарина, 1), ykaragodskaya@donstu.ru

Конфликт интересов: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Все авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.

About the Authors:

Ilya A. Ilchishin, Master's Degree Student of the Theory and History of State and Law Department, Don State Technical University (1, Gagarin Sq., Rostov-on-Don, 344003, Russian Federation), ilya_ilch17191719@mail.ru

Yulia S. Karagodskaya, Cand.Sci.(Philology), Associate Professor of the Foreign Languages in the Social Sciences and Humanities Department, Don State Technical University (1, Gagarin Sq., Rostov-on-Don, 344003, Russian Federation), ykaragodskaya@donstu.ru

Conflict of Interest Statement: the authors declare no conflict of interest.

All authors have read and approved the final manuscript.