

Оригинальная статья / Original article
<https://doi.org/10.31429/20785836-15-2-25-31>



ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО С ЭЛЕМЕНТАМИ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА КАК ПРЕДМЕТ СОСТАВА АДМИНИСТРАТИВНОГО ПРАВОНАРУШЕНИЯ

Жеребцов А.Н.*, Лунев Д.О.

ФГБОУ ВО «Государственный морской университет им. Адмирала Ф.Ф. Ушакова»
(Ленина проспект, д. 93, г. Новороссийск, Россия, 353924)

Ссылка для цитирования: Жеребцов А.Н., Лунев Д.О. Транспортное средство с элементами искусственного интеллекта как предмет состава административного правонарушения. *Юридический вестник Кубанского государственного университета*. 2023;15(2):25–31. <https://doi.org/10.31429/20785836-15-2-25-31>

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

Жеребцов Алексей Николаевич*, доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры «Гражданское и международное право» ФГБОУ ВО «Государственный морской университет им. Адмирала Ф.Ф. Ушакова»; профессор кафедры конституционного и административного права ФГБОУ ВО «Кубанский государственный университет»

Адрес: Ленина проспект, д. 93, г. Новороссийск, Россия, 353924

Тел.: +7 (918) 632-74-76

E-mail: admgan2066@yandex.ru

Конфликт интересов. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Финансирование. Исследование не имело спонсорской поддержки (собственные ресурсы).

Статья поступила в редакцию: 27.04.2023

Статья принята к печати: 29.05.2023

Дата публикации: 26.06.2023

Аннотация: Целью исследования является обоснование транспортного средства с элементами искусственного интеллекта как предмета состава административного правонарушения, определение дефиниции данного предмета, выделение субъектов административной ответственности за правонарушения, совершенные с использованием транспортного средства с элементами искусственного интеллекта, потребность определения их административно-правового статуса как участника производства по делам об административных правонарушениях в сфере транспорта и дорожного движения.

В результате исследования проведен анализ существующих подходов по проблемам транспортного средства с элементами искусственного интеллекта и административной ответственности за правонарушения в сфере функционирования транспорта и дорожного движения с участием данного вида транспортных средств, предложены перспективы дальнейшего развития административно-деликтного законодательства.

Вывод: сформирована правовая дефиниция «транспортное средство с элементами искусственного интеллекта» как предмета состава административного правонарушения, предложены пути формирования в рамках действующего КоАП РФ или разрабатываемого проекта КоАП РФ, норм об административной ответственности транспортного средства с элементами искусственного интеллекта, с использованием которого совершено административное правонарушение в сфере функционирования транспорта и дорожного движения.

Ключевые слова: транспортное средство с элементами искусственного интеллекта, административное правонарушение, владелец или собственник ТС, изготовитель ТС, разработчик программного обеспечения, эксплуатанты транспортного пути, лица, осуществившие несанкционированное вмешательство в деятельности ТС ИИ, состав административного правонарушения.

A VEHICLE WITH ELEMENTS OF ARTIFICIAL INTELLIGENCE AS THE SUBJECT OF AN ADMINISTRATIVE OFFENSE

Alexey N. Zherebtsov*, Dmitry O. Lunev
Admiral F.F. Ushakov State Maritime University
(Lenin Avenue, 93, Novorossiysk, Russia, 353924)

Link for citation: Zherebtsov A.N., Lunev D.O. A vehicle with elements of artificial intelligence as the subject of an administrative offense. *Legal Bulletin of the Kuban State University*. 2022;15(2):25–31. <https://doi.org/10.31429/20785836-15-2-25-31>

CONTACT INFORMATION:

Alexey N. Zherebtsov*, Dr. of Sci. (Law), Associate Professor, Professor of the Department of Civil and International Law, Admiral F.F. Ushakov State Maritime University; Professor of the Department of Constitutional and Administrative Law the FGBOU VO "Kuban State University"

Address: Lenin Avenue, 93, Novorossiysk, Russia, 353924

Tel.: +7 (918) 632-74-76

E-mail: admgan2066@yandex.ru

Conflict of interest. The authors declare that they have no conflicts of interest.

Financing. The study had no sponsorship (own resources).

The article was submitted to the editorial office: 27.04.2023

The article has been accepted for publication: 29.05.2023

Date of publication: 26.06.2023

Annotation: The purpose of the study is to substantiate a vehicle with elements of artificial intelligence as a subject of an administrative offense, to determine the definition of this subject, to identify the subjects of administrative responsibility for offenses committed using a vehicle with elements of artificial intelligence, the need to determine their administrative and legal status as a participant in administrative proceedings offences in the field of transport and traffic.

As a result of the study, an analysis of existing approaches to the problems of a vehicle with elements of artificial intelligence and administrative responsibility for offenses in the field of functioning of transport and road traffic with the participation of this type of vehicle was carried out, and prospects for further development of administrative and tort legislation were proposed.

Conclusion: the legal definition of "vehicle with elements of artificial intelligence" as the subject of an administrative offense has been formed, ways of forming within the framework of the current Code of Administrative Offenses of the Russian Federation or the draft of the Code of Administrative Offenses of the Russian Federation, norms on the administrative responsibility of a vehicle with elements of artificial intelligence, with the use of which an administrative offense was committed in the field of functioning of transport and road traffic, have been proposed.

Keywords: vehicle with elements of artificial intelligence, administrative offense, owner or owner of the vehicle, vehicle manufacturer, software developer, transport route operators, persons who have carried out unauthorized interference in the activities of the AI vehicle, administrative offense.

Введение

Происходящие процессы расширения использования технологий искусственного интеллекта (далее – ИИ) в различных сферах социально-экономической деятельности общества является объективной закономерностью, обусловленной четвертой технологической революцией, происходящей в современном мире. Как метко заметил Ю.А. Тихомиров: «Достижения науки и техники, экономический рост и высокий уровень развития социальной сферы способствуют созданию необходимых для этого условий. Отсюда и прогресс культуры, и совершенствование информационных технологий, и появление новых технических устройств – все это меняет соотношение «человеческого» и «технического» в регулировании жизнедеятельности общества» [14, с. 5]. Все это актуализирует потребность научно-теоретического юридического обоснования целого комплекса вопросов правового обеспечения использования ИИ, выработку адекватных

инструментов позитивного и охранительного правового воздействия на активно развивающиеся социально-экономические отношения в информационном (цифровом) обществе с учетом баланса частных и публичных интересов, потребности защиты прав и свобод личности [14, с. 7]. Особенно актуальными является решение проблем поддержания баланса публичных и частных интересов, защиты прав и свобод человека в рамках охранительных отношений административной ответственности, где предметом административного правонарушения выступает транспортное средство с элементами ИИ (далее – ТС ИИ). Расширение видов транспортных средств требует серьезной корректировки действующего законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, что отражено, например, в Постановлении Правительства РФ от 06 октября 2022 № 1769 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации»¹, которым было определено, что электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сегвеи, моноколеса и их аналоги получили особый статус – средств индивидуальной мобильности. Это позволило определить их режим как предмета правоотношений, возникающих в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Задача расширения использования ТС ИИ, по мнению некоторых экспертов, «будет решен на обычном для обывателя уровне через 1–2 года за рубежом и через 3–5 лет в России...» [11, с. 169] и эти процессы весьма активно реализуются как в Российской Федерации, так и за рубежом [8, с. 117–132]. Это обстоятельство объективно порождает потребность в расширении использования ТС ИИ как предмета указанных общественных отношений, а также охранительных правоотношений административной ответственности в сфере функционирования транспорта и дорожного движения.

Методы исследования

Исследование актуальных проблем ТС ИИ как предмета состава административного правонарушения основывается на диалектической мировоззренческой парадигме с использованием классических общенаучных методов анализа, синтеза, восхождения от общего к частному и специальных юридических методов различения сущего и должного в праве, сравнительно-правового анализа, правового моделирования.

Результаты исследования

Объективные процессы информатизации многих сторон жизни общества, обусловленные четвертой технологической революцией, ставит перед юридической наукой комплекс проблемных вопросов использования ИИ, в том числе, в сфере безопасного функционирования транспорта. Одной из таких правовых проблем выступает потребность дальнейшего совершенствования административной ответственности за правонарушения с использованием ТС ИИ в сфере функционирования транспорта и дорожного движения. Анализ существующих научных подходов вряд ли позволяет признать ТС ИИ субъектом административной ответственности. ТС ИИ выступает в качестве предмета состава административного правонарушения в сфере функционирования транспорта и дорожного движения. Субъектами такой ответственности должны выступать владелец или собственник ТС ИИ, изготовитель ТС ИИ, разработчик программного обеспечения, эксплуатанты транспортного пути, лица, осуществившие несанкционированное вмешательство в деятельности ТС ИИ. Это обстоятельство требует формирования административно-правового статуса указанных субъектов как субъектов производства по делам об административных правонарушениях.

ТС ИИ, как предмет состава административного правонарушения, следует определить как автономное транспортное средство, действующее на основе специального программного информационного продукта, способное выполнять комплекс функций и различные манипуляции, взаимодействующее с окружающей средой без помощи человека и осуществляющее его предназначение без воздействия на этот процесс водителя-человека.

Научная дискуссия

В настоящее время в современной юридической науке является дискуссионным вопрос об отнесении ТС ИИ к числу предмета или субъекта правонарушения. Как известно ТС в российском административно-деликтном законодательстве традиционно признается предметом или орудием совершения административного правонарушения. Традиционно в административно-правовой науке предметом административного правонарушения выступают вещи и иные блага и ценности материального и иного характера, по поводу которых возникают правоотношения, составляющие объект правонарушения, и воздействуя на которые правонарушитель причиняет вред этому

¹ Собрание законодательства РФ. 2022. № 41. Ст. 7100.

отношению¹ [7, с. 58]. ТС как предмет административного правонарушения в большей степени присущ составам административных правонарушений, закрепленных в гл. 11 и 12 КоАП РФ. Следует констатировать, что в настоящее время ТС ИИ специально не выделяются в качестве предмета административного правонарушения в области функционирования транспорта и дорожного движения. Между тем следует констатировать, что развитие IT-технологий все больше распространяется в сфере создания, так называемого, беспилотного транспорта. При этом следует признать, что степень использования ИИ в сфере функционирования транспортного комплекса и, в частности, ТС, различна. В настоящее время активно тестируются беспилотные ТС, такие компании как General Motors, Tesla, BMW и Ford планируют производить беспилотные машины различного вида и назначения, запускаются «умные» системы управления дорожным и иного вида движением [12, с. 48]. И эти процессы будут неуклонно расширяться и углубляться. Однако следует признать, что использование ИИ на ТС выполняет различные функции как по виду, так и содержанию. Если говорить о функциональном назначении ИИ ТС, то можно говорить о том, что ИИ выполняет лишь отдельные функции в процессе функционирования ТС. Что касается содержательного использования ИИ ТС может носить частичный и полный характер, т.е. используется частично на ТС или полностью подменяет водителя ТС, действуя как человек. В этой связи мы определяем ТС и элементами ИИ.

В науке ИИ интерпретируется как «способ сделать компьютер, компьютер-контролируемого робота или программу, способную так же разумно мыслить, как человек»². Из указанных положений видно, что формируется подход к созданию ИИ в техническом устройстве, сходного с человеческим. Данное обстоятельство предопределило вектор разработки ИИ, что требует исследования мыслительных способностей индивида и использование этих результатов для разработки различных информационных программ ИИ, способных мыслить и вести себя как человек, обладать способностью к самообучению. В этой связи стоит две серьезные проблемы этического и технического характера. Во-первых, сам человек весьма несовершенный и создание ИИ, копирующего человеческое поведение по образу и подобию человека, не всегда уместно. Во-вторых, ученые признают проблемность существующих технологических решений «считывания» информации об окружающей среде, где «наряду с высокой точностью распознавания образов в среднем, иногда нейросети делают неожиданные ошибки на примерах, которые никогда бы не допустил человек» [6, с. 52]. Все эти обстоятельства необходимо учитывать при формировании норм об административной ответственности за правонарушения в области транспорта и дорожного движения с использованием ТС ИИ.

В основе формирования нормативного административно-правового регулирования административной ответственности в сфере функционирования транспорта и дорожного движения ТС ИИ лежит вопрос определения предмета данного вида административного правонарушения, каковым выступает ТС ИИ. Здесь возникает вопрос о признании или непризнании ИИ субъектом или квазисубъектом права. Данная дискуссия весьма активно ведется в современной отечественной и зарубежной литературе [5, с. 303; 9]. Мы солидарны с позицией С.Е. Чаннова, который признает, что в настоящее время об ИИ как субъекте права говорить преждевременно, однако развитие ИИ может на определенном этапе быть введен в правовой оборот в качестве квазисубъекта [13]. Основным доводом, исключающим субъектность ИИ, по мнению данного автора выступает отсутствие у ИИ свободной воли. Это утверждение справедливо, но стоит добавить, что у ИИ отсутствует не только свободная воля, но и публичный или частный интерес как основание возникновения любого правоотношения. В настоящее время ряд ли уместно утверждать о какой-либо правосубъектности ТС ИИ. Его следует в рамках нашего исследования определять как предмет административного правонарушения в области транспорта и дорожного движения. В этом контексте целесообразно коснуться проблемы нормативного определения ТС ИИ.

Анализ зарубежного опыта определения ТС ИИ свидетельствует о синонимичности понятий «driverless car» (машина без водителя), «autonomous car» (автономная машина), «robotic car» (роботизированная машина) и «self-driving car» (самодвижущаяся машина или самоуправляемая машина). По мнению А.Ж. Степаняна эти термины при всей их синонимичности «отличаются по

¹ Макарейко Н.В. Административное право: конспект лекций [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://textbook.news/pravo-administrativnoe/administrativnoe-pravo-konspekt.html> (дата обращения: 04.04.2023).

² Поспелов Д.А. Искусственный интеллект [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/wiki/> (дата обращения: 04.04.2023).

смыслу, по действиям, по возможностям ИИ и человека. Различие в стилистике словосочетания подчеркивает эти отличия. Само по себе слово «автономия» уже говорит о степени свободы «воли машины» (этот вопрос неоднократно поднимался и будет подниматься в литературе)» [11, с. 170]. Вполне справедливые утверждения данного автора, однако вызывает сомнение утверждение автора о том, что «автономия» ИИ не равна его «автономной воли» [10]. Никакой воли, а тем более автономной у ИИ быть не может. Воля ИИ есть воля, сформированная в рамках лежащего в его основе программного продукта, даже если этот программный продукт саморазвивающийся. Ведь саморазвитие весьма ограничено возможностями ИИ получать информацию от внешней среды. Поэтому утверждение, что существует автономная машина или самоуправляемая машина с точки зрения права является сомнительным. В этой связи является весьма справедливым определение ИИ, данное П.П. Барановым, который отмечает, что ИИ есть «программируемое автономное автоматическое устройство, способное выполнять различные манипуляции и взаимодействовать с окружающей средой без помощи человека и заменять его труд» [4, с. 41]. Ключевым здесь выступает программируемое устройство, т.е. созданное человеком. Опять же возникает проблема характеристики ИИ как саморазвивающейся и самообучающейся системы. ИИ все же является формальной программной системой и в рамках этой системы в любой момент может возникнуть вопрос, который не может быть разрешен в рамках данной формальной системы. Как и у людей возникают ситуации, когда человек себя ведет весьма не в соответствии с сформированным сознанием, комплексом идеологических, мировоззренческих и культурных установок.

Некоторые специалисты утверждают, что в целом «робот» можно определить как телесный искусственный объект или систему, обладающую способностью физически проявлять себя, в том числе чувствовать, обрабатывать и воздействовать на окружающий мир в некоторой степени [15; 16]. Да, безусловно, ИИ не может не обладать чувствами иначе, он бы не обладал свойствами саморазвития (самообразования). При этом справедливо отмечается, что существуют многообразные основания классификации систем с ИИ (роботов) по различным основаниям [10]. Важным, на наш взгляд, является дифференцировать ИИ по критерию функциональности его предназначения. Особенно это важно в контексте использования ИИ в ТС. Какова степень функциональности ИИ, используемого в ТС. Это с безусловностью должно влиять на характер совершенного административного правонарушения ТС ИИ [1, с. 31–32] и требует дифференциации составов административных правонарушений в административно-деликтном законодательстве.

ТС ИИ как предмет административного правонарушения может выполнять различные функции в процесс эксплуатации ТС. Во-первых, ИИ может выполнять функции контроля за работой отдельных или всех агрегатов ТС, но управление ТС осуществляет человек. Во-вторых, ИИ полностью самостоятельно осуществляет процесс эксплуатации ТС без участия человека. Хотя существуют и иные подходы к классификации уровней автоматизации ТС, они в настоящее время принципиально не несут ничего нового и отличного от предлагаемого нами [2, с. 63]. В этой связи ТС является автономным, является транспортным роботом. Если в первом случае административная ответственность за нарушение правил эксплуатации ТС и правил безопасности дорожного движения возлагается на водителя в соответствии с нормами действующих гл. 11 и 12 КоАП РФ, то во втором случае субъект административной ответственности конкретно не персонифицирован. Им может быть владелец или собственник ТС, изготовитель ТС, разработчик программного обеспечения, эксплуатанты транспортного пути, лица, осуществившие несанкционированное вмешательство в деятельности ТС ИИ. В науке справедливо признается, что эти виды субъектов нуждаются в нормативном определении их административно-правового статуса, в том числе в качестве субъектов административно-деликтного процесса [3; 9]. В этом случае предопределяющим в рамках данных составов может стать объективная сторона этих состава, т.е. содержание противоправного деяния (действия или бездействия) приведенных видов субъектов. Эти обстоятельства позволяют утверждать необходимость установления в действующем административном законодательстве Российской Федерации (либо в проекте законодательстве об административных правонарушениях, разрабатываемых в рамках административной реформы законодательства об административной ответственности). При этом необходимо дифференцировать нормы об административной ответственности за нарушения в области эксплуатации транспорта или правил дорожного движения с использованием ТС ИИ по субъектному признаку. При этом, лица, осуществившие несанкционированное вмешательство в деятельности ТС ИИ, должны нести как административную, так и уголовную ответственность, а разграничение составов административного правонарушения и

преступления могло бы осуществляться противоправных последствий, т.е. состав административного правонарушения должен быть формальным, а состав преступления материальным.

Определяя ТС ИИ как предмет административного правонарушения в области эксплуатации транспорта или правил дорожного движения, необходимо дать его правовую дефиницию: ТС ИИ есть автономное транспортное средство, действующее на основе специального программного информационного продукта, способное выполнять комплекс функций и различные манипуляции, взаимодействующее с окружающей средой без помощи человека и осуществляющее его предназначение без воздействия на этот процесс водителя-человека.

Список использованной литературы:

1. Александров О.П., Казахбаева Г.У. Роботы и искусственный интеллект. *Наука, техника и образование*. 2016;(12):31–32. DOI: 10.20861/2312-8267-2016-30-004.
2. Амеличкин А.В. К вопросу о правовых проблемах использования высокоавтоматизированных транспортных средств в дорожном движении. *Административное и муниципальное право*. 2021;(3):59–73. DOI: 10.7256/2454-0595.2021.3.35319.
3. Баранов П.П. Правовое регулирование робототехники и искусственного интеллекта в России: некоторые подходы к решению проблемы. *Северо-Кавказский юридический вестник*. 2018;(1):39–45.
4. Беликов А.П. Применение беспилотных технологий как объект административно-правового регулирования. *Правовая политика и правовая жизнь*. 2021;(4):198–206.
5. Добробаба М.Б. Искусственный интеллект: объект или субъект права? *Новеллы Конституции Российской Федерации и задачи юридической науки*. Материалы конференций в рамках X Московской юридической недели: в 5 ч. М., 2021.
6. Душкин Р.В., Андронов М.Г. Использование методов искусственного интеллекта для организации беспилотного движения. *Тренды и управление*. 2020;(1):51–58. DOI: 10.7256/2454-0730.2020.1.30722.
7. Жильцов А.В., Димитрова Е.А. К вопросу об объекте и предмете административного правонарушения, предусмотренного статьей 6.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. *Вестник Сибирского юридического института ФСКН России*. 2016;(4(25)):55–62.
8. Коробеев А.И., Чучаев А.И. Беспилотные транспортные средства, оснащенные системами искусственного интеллекта: проблемы правового регулирования. *Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика и право*. 2018;(3):117–132. DOI dx.doi.org/10.24866/1813-3274/2018-3/117-132.
9. Любимов Л.В. К вопросу о возможности применения мер административного принуждения в отношении беспилотного автомобиля, его водителя и производителя. *Вестник Воронежского института МВД России*. 2019;(4):221–227.

References:

1. Aleksandrov O.P., Kazakhbaeva G.U. [Robots and artificial intelligence]. *Nauka, tekhnika i obrazovanie = Science, technology and education*. 2016;(12):31–32. DOI: 10.20861/2312-8267-2016-30-004 (In Russ.)]
2. Amelichkin A.V. [On the issue of legal problems of the use of highly automated vehicles in road traffic]. *Administrativnoe i munitsipal'noe pravo = Administrative and municipal law*. 2021;(3):59–73. DOI: 10.7256/2454-0595.2021.3.35319 (In Russ.)]
3. Baranov P.P. [Legal regulation of robotics and artificial intelligence in Russia: some approaches to solving the problem]. *Severo-Kavkazskii yuridicheskii vestnik = North Caucasian Legal Bulletin*. 2018;(1):39–45. (In Russ.)]
4. Belikov A.P. [The use of unmanned technologies as an object of administrative and legal regulation]. *Pravovaya politika i pravovaya zhizn' = Legal policy and legal life*. 2021;(4):198–206. (In Russ.)]
5. Dobrobaba M.B. [Artificial intelligence: an object or a subject of law?] *Novelly Konstitutsii Rossiiskoi Federatsii i zadachi yuridicheskoi nauki = Novelties of the Constitution of the Russian Federation and the tasks of legal science*. Materials of conferences within the framework of the X Moscow Legal Week: at 5 a.m., 2021. (In Russ.)]
6. Dushkin R.V., Andronov M.G. [The use of artificial intelligence methods for the organization of unmanned traffic]. *Trendy i upravlenie = Trends and management*. 2020;(1):51–58. DOI: 10.7256/2454-0730.2020.1.30722 (In Russ.)]
7. Жильцов А.В., Димитрова Е.А. [To the question of the object and subject of an administrative offense provided for in Article 6.8 of the Code of the Russian Federation on Administrative Offenses]. *Vestnik Sibirskogo yuridicheskogo instituta FSKN Rossii = Bulletin of the Siberian Law Institute of the Federal Drug Control Service of Russia*. 2016;(4(25)):55–62. (In Russ.)]
8. Korobeev A.I., Chuchaev A.I. [Unmanned vehicles equipped with artificial intelligence systems: problems of legal regulation]. *Aziatsko-Tikhookeanskii region: ehkonomika, politika i parvo = Asia-Pacific region: Economics, Politics and Law*. 2018;(3):117–132. DOI dx.doi.org/10.24866/1813-3274/2018-3/117-132 (In Russ.)]
9. Lyubimov L.V. [On the question of the possibility of applying administrative enforcement measures against an unmanned vehicle, its driver and manufacturer]. *Vestnik Voronezhskogo instituta MVD Rossii = Bulletin of the Voronezh Institute of the Ministry of Internal Affairs of*

10. Регулирование робототехники: введение в «робоправо». Правовые аспекты развития робототехники и технологий искусственного интеллекта (монография) / под ред. А.В. Незнамова. М.: Инфотропик Медиа; 2018.
11. Степанян А.Ж. Проблемы регулирования беспилотных транспортных средств. *Вестник Университета имени О.Е. Кутафина*. 2019;(4):169–174. DOI: 10.17803/2311-5998.2019.56.4.169-174.
12. Солнцева О.Г. Аспекты применения технологий искусственного интеллекта. *E-Management*. 2018;1(1):43–51. DOI: 10.26425/2658-3445-2018-1-43-51.
13. Чаннов С.Е. Робот (система искусственного интеллекта) как субъект (квазисубъект) права. *Актуальные проблемы российского права*. 2022;17(12(145)):94–109. DOI: 10.17803/1994-1471.2022.145.12.094-109.
14. Юридическая концепция роботизации (монография) / Н.В. Антонова, С.Б. Бальхаева, Ж.А. Гаунова и др.; отв. ред. Ю.А. Тихомиров, С.Б. Нанба. М.: Проспект; 2019.
15. Calo R. Robotics and the New Cyberlaw. *Californian Law Review*. 2015;103(3):513-63.
16. Kok J.N., Boers E. J. W., Kusters W.A., Van der Putten P., Poel M. *Artificial intelligence: definition, trends, techniques, and cases. Encyclopedia of Life Support Systems, Artificial Intelligence*. Paris: Eolss Publishers; 2009.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Жеребцов Алексей Николаевич*

доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры «Гражданское и международное право» ФГБОУ ВО «Государственный морской университет им. Адмирала Ф.Ф. Ушакова»; профессор кафедры конституционного и административного права ФГБОУ ВО «Кубанский государственный университет»

ORCID: 0000-0002-7392-279X

Author ID: 681537

Лунев Дмитрий Олегович

аспирант ФГБОУ ВО «Государственный морской университет им. Адмирала Ф.Ф. Ушакова»

Russia. 2019;(4):221–227. (In Russ.)]

10. [Regulation of robotics: an introduction to "robopravo". Legal aspects of the development of robotics and artificial intelligence technologies] / edited by A.V. Neznamova. M.: Infotropik Media; 2018. (In Russ.)]

11. Stepanyan A.Zh. [Problems of regulation of unmanned vehicles]. *Vestnik Universiteta imeni O.E. Kutafina = Bulletin of the O.E. Kutafin University*. 2019;(4):169–174. DOI: 10.17803/2311-5998.2019.56.4.169-174 (In Russ.)]

12. Solntseva O.G. [Aspects of the application of artificial intelligence technologies]. *E-Management = E-Management*. 2018;1(1):43–51. DOI: 10.26425/2658-3445-2018-1-43-51 (In Russ.)]

13. Channov S.E. [Robot (artificial intelligence system) as a subject (quasi-subject) of law]. *Aktual'nye problemy rossiiskogo prava = Actual problems of Russian law*. 2022;17(12(145)):94–109. DOI: 10.17803/1994-1471.2022.145.12.094-109 (In Russ.)]

14. [The legal concept of robotization] / N.V. Antonova, S.B. Balkhaeva, Zh.A. Glazunova et al.; ed. Yu.A. Tikhomirov, S.B. Nanba. M.: Prospect; 2019. (In Russ.)]

15. Calo R. Robotics and the New Cyberlaw. *Californian Law Review*. 2015;103(3):513-63.

16. Kok J.N., Boers E. J. W., Kusters W.A., Van der Putten P., Poel M. *Artificial intelligence: definition, trends, techniques, and cases. Encyclopedia of Life Support Systems, Artificial Intelligence*. Paris: Eolss Publishers; 2009.

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Alexei N. Zherebtsov*

Dr. of Sci. (Law), Associate Professor, Professor of the Department of Civil and International Law, Admiral F.F. Ushakov State Maritime University; Professor of the Department of Constitutional and Administrative Law the FGBOU VO "Kuban State University"

ORCID: 0000-0002-7392-279X

Author ID: 681537

Dmitry O. Lunev

Postgraduate student of the Admiral F.F. Ushakov State Maritime University