Европарламент решил, что робототехника регулируется недостаточно, и в прошлый четверг принял резолюцию для Еврокомиссии (готовит законопроекты по решениям Европарламента). Европарламент предлагает подумать над специальным правовым статусом электронной личности для сложных роботов, принимающих самостоятельные решения, – тогда на них можно будет возложить ответственность за возмещение причиненного ими ущерба. Наиболее срочно в регулировании нуждается сектор беспилотных автомобилей, говорится в резолюции Европарламента.

Одно из предложений евродепутатов – по аналогии с автострахованием создать специальный фонд, из которого бы возмещался ущерб, когда нет привычного страхового покрытия. Европарламент призвал страховые компании разрабатывать новые продукты, соответствующие развитию робототехники. Сейчас автостраховка покрывает лишь человеческие действия и ошибки, а система страхования для роботов должна учитывать всю возможную ответственность.

В пояснительной записке Европарламента к заседанию Еврокомиссии отдельно оговаривается страховая схема и фонд для беспилотных автомобилей, но предложение касается не только автомобилей: страховать стоит деятельность автономных роботов в принципе. Предстоит решить, делать ли общий страховой фонд для всех автономных роботов или выделить индивидуальные фонды для каждой категории роботов; нужно определить также, как собирать страховую премию: сразу всю при введении робота в строй или периодическими платежами за все время его работы. Взносы в фонд смогут снижать ответственность производителей, программистов, владельцев или пользователей роботов, пишет Европарламент.

Беспилотник Ford

Ford Motor обещает представить первый полностью самоуправляемый автомобиль к 2021 г. Предполагается, что сначала Ford предоставит такие машины в распоряжение таксопарков и компаний типа Uber и Lyft. В разработку искусственного интеллекта автоконцерн вложит $1 млрд.

Предложение Европарламента страховать ущерб от действий роботов не будет распространяться на промышленных роботов на заводах, объясняет вице-президент Национальной ассоциации участников рынка робототехники Алиса Конюховская: они много лет работают по четко определенным процедурам и вопросов с ответственностью не возникает. Автономные же роботы работают в непредсказуемой среде, поэтому появление такой страховки Конюховская считает оправданным.

Беспилотные автомобили открывают новый юридический мир, уверена президент Cognitive Technologies Ольга Ускова. В случае с обычными автомобилями ответственность за инцидент, скорее всего, будет нести сидящий внутри машины. Но беспилотный автомобиль – программно-аппаратный комплекс, на принятие решений которым влияет множество сторон, объясняет Ускова: и производитель самого

автомобиля или специального оборудования, и разработчик системы искусственного интеллекта для него, и сервис, которым он обслуживается, и владелец автопарка, к которому он приписан. По мнению Усковой, найти среди них виновника будет непросто, поэтому страхование ответственности за решения беспилотника целесообразно как минимум до того, как наработается прецедентная база – а это займет не менее 10 лет. В России над созданием беспилотного автомобиля одновременно трудятся несколько групп. В феврале 2015 г. «Камаз» анонсировал партнерство с IT-компанией Cognitive Technologies, которая должна была создать систему искусственного интеллекта, а «Камаз» бы доработал для нее автомобиль. Партнеры сообщали, что выпустят беспилотник к 2025 г. Западные аналоги рассчитаны на идеальные дороги, Cognitive Technologies обещала, что научит беспилотный «Камаз» ориентироваться на дороге и без разметки. «Яндекс» в партнерстве с тем же «Камазом» и ФГУП «Научно-исследовательский автомобильный институт» с лета 2016 г. работает над проектом городского микроавтобуса без водителя – беспилотного транспортного средства для перевозки 10–12 человек, которое можно будет использовать и в индивидуальном порядке как такси.

Источник: Ведомости, 20.02.2017