

**Девятовская К.В.**  
**НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ В**  
**АДМИНИСТРАТИВНОМ ПРОЦЕССЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

*УО «Полоцкий государственный университет»,  
ул. Мирная, 4а, г. Новополоцк, 211440  
ассистент кафедры уголовного права и криминалистики,  
магистр юридических наук,  
[k.devyatovskaya@pdu.by](mailto:k.devyatovskaya@pdu.by), +375298180212*

Технологическое развитие в 21 веке определяет структуру общественных и экономических отношений, трансформируя при этом аспекты человеческой жизнедеятельности на различных уровнях. Развитие передовых и современных технологий касается наиболее важных сфер общества: медицина, государственное управление, кадровая политика, образование, экономика, сфера банковских услуг, бизнес и туризм. В современном мире невозможно представить отрасль, которую бы не пронизывали ИТ- технологии, в которой нет места научно-техническому прогрессу, повседневная жизнь не обходится без Интернета, «умного дома», робототехники, смартфона.

Согласно изданию *Measuring digital development 2020*, в 2019 г. численность населения планеты, использующего интернет, составила 4,1 млрд. человек. По сравнению с 2018 г. показатель вырос на 5,3% (3,9 млрд. человек). Во всем мире в 2019 г. около 72% домашних хозяйств в городских районах имели доступ к интернету дома, что почти вдвое больше, чем в сельской местности (почти 38%) [1].

Отчет *We Are Social* и *Hootsuite* наглядно демонстрирует, что цифровые, мобильные и социальные медиа стали неотъемлемой частью повседневной жизни людей во всем мире [2].

На начало 2020 г. население мира составило 7,7 млрд. человек. Более половины (4,5 млрд. человек, или 58,4%) пользуются интернетом. Примерно 3,2 млрд. человек по-прежнему не подключены к интернету. Из них более 1 млрд. проживают в Южной Азии (31%). На страны Африки приходится 27% – 870 млн. человек еще не подключены к интернету по всему континенту.

Нормативное регулирование вопросов цифровой трансформации сводится к следующим основным документам: Декрет Президента Республики Беларусь от 21.12.2017 г. № 8 «О развитии цифровой экономики», Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 23 марта 2016 г. № 235 «Об утверждении Государственной программы развития цифровой экономики и информационного общества на 2016–2020 годы», Указ Президента Республики Беларусь от 31 января 2017 г. № 31 «О Государственной программе инновационного развития Республики Беларусь на 2016-2020 годы», Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 31 октября 2018 г. № 774 «Об утверждении Программы деятельности Правительства Республики Беларусь на 2018-2020 годы», Постановление Министерства финансов Республики Беларусь от 6 марта 2018 г. № 16 «Об

утверждении Национального стандарта бухгалтерского учета и отчетности «Цифровые знаки (токены)» и внесении дополнений и изменений в некоторые постановления Министерства финансов Республики Беларусь», Указ Президента Республики Беларусь от 30.09.2010 № 515 (ред. от 18.09.2019) «О некоторых мерах по развитию сети передачи данных в Республике Беларусь», Указ Президента Республики Беларусь от 01.02.2010 № 60 (ред. от 18.09.2019) «О мерах по совершенствованию использования национального сегмента сети Интернет», Указ Президента Республики Беларусь от 1 декабря 2015 г. № 478 «О развитии цифровых банковских технологий», Указ Президента Республики Беларусь от 18.04.2019 № 148 «О цифровых банковских технологиях», Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 02.02.2021 г. № 66 «Об утверждении Государственной программы «Цифровое развитие Беларуси на 2021-2025 годы» и ряд других.

Вопросы цифровой трансформации, реализуемые в рамках административного процесса можно представить по ряду направлений, таких как электронное дело об административном правонарушении, и соответственно создание единой автоматизированной базы данных (содержащую характеристики лица, протоколы опросов и иных процессуальных документов, а также возможность их дистанционного заполнения, дачи показаний удаленно), доступ граждан через идентификационный номер ко всем процессуальным документам, составленным по делу об административном правонарушении в отношении него. Отдельное место занимают вопросы административной ответственности за нарушение ПДД беспилотными транспортными средствами, а также фиксация факта совершения административного правонарушения беспилотными летательными аппаратами (правонарушения против порядка таможенного регулирования, нарушение правил рыболовного хозяйства и рыболовства).

Рассмотрим вопрос привлечения к административной ответственности за ДТП с участием беспилотного транспортного средства. В Великобритании активно обсуждают тему ответственности и рассматривают проект «Vehicle Technology and Aviation Bill», в котором определены основные постулаты будущих правовых норм в отношении беспилотного транспорта:

- Если в момент оформления страхового полиса страховая компания была проинформирована о том, что транспортное средство будет использоваться в режиме автопилота, тогда она несет полную ответственность по застрахованному авто,
- Если беспилотный автомобиль не застрахован, тогда в случае аварии ответственность будет нести автовладелец,
- Если аварийная ситуация возникла по причине сбоя в программном обеспечении или оборудовании, тогда вина ложится на плечи компании-производителя,

- Если авария стала следствием вмешательства автовладельца в ПО или собственник не выполнил указания производителя (например, не провел обновление программного обеспечения вовремя), тогда страховщик может взыскать страховую выплату с автовладельца.

Автоконцерн Volvo заявил о том, что примет на себя всю ответственность за ДТП с участием своих беспилотников. Такой поступок сегодня кажется весьма смелым, а в долгосрочной перспективе – нереальным. Пока точно неизвестно, как человек сможет вмешиваться в работу интеллектуальной машины, и каков будущий алгоритм перехода на ручное управление с автопилота. Своим заявлением Volvo снимает ответственность с автовладельца и берет всю вину в аварии с участием беспилотника на себя, как на производителя.

Главный вице-президент Intel предложил ведущим компания отрасли совместно работать над определением стандартов, согласно которым виновник в ДТП будет устанавливаться однозначно. Все современные правила дорожного движения основываются на том, что человек единолично управляет транспортным средством. Внедрение искусственного интеллекта требует серьезного пересмотра ПДД и введения новых норм права.

Водитель будет однозначно виновен в аварии, если он заснул за рулем, находился в состоянии алкогольного опьянения, показал плохие навыки вождения или незнание правил дорожного движения. А вот в случае с автономным робокаром дело обстоит сложнее. Автопилот разрабатывается и используется именно для того, чтобы у водителя была возможность и заснуть за рулем, и выпить алкоголь при желании. Иначе он просто бесполезен.

Весьма сложным представляется необходимость определить степень вины человека, который просто решил расслабиться и воспользоваться функцией автопилота, ради которой он и купил подобное транспортное средство.

Глава корпорации SoftBank Масасеи Сон представил данные, согласно которым в 2017 году количество кибернетических атак на объекты с подключением к сети выросло на 400%, по сравнению с прошлым годом.

Беспилотные технологии находятся в особой зоне риска, так как в результате действий кибер-террористов будут гибнуть люди. Генеральный директор General Motors называет киберугрозы главной проблемой автопроизводителей и вопросом международной безопасности на сегодняшний день. Некоторые компании, например, Tesla, Fiat Chrysler и GM специально поощряют лиц, которые находят уязвимые места в системах безопасности автоматизированных машин. Увеличивается количество стартапов, цель которых – создание новейших технологий киберзащиты для авто.

В Германии был разработан и одобрен закон, определяющий использование беспилотного автомобиля. Там также закреплено обязательное 465 нахождение за рулем водителя, который должен быть готов взять управление на себя, а в каждом беспилотном автомобиле должен быть

установлен черный ящик (для фиксации хода поездки и установления виновного) [3, с. 19].

В марте 2018 года беспилотный автомобиль компании Uber сбил насмерть женщину, которая переходила дорогу вне пешеходного перехода. Судя по видеозаписи, женщина внезапно вышла из неосвещенной области на проезжую часть перед автомобилем. Беспилотник нарушил ограничение по скорости (двигался со скоростью 38 миль в час вместо 35 миль в час), не пытался затормозить самостоятельно [4]. Женщина скончалась в больнице от полученных травм. Компанию Uber не стали привлекать к уголовной ответственности, и одним из доводов послужило то обстоятельство, что видеозапись происшествия может неточно отражать произошедшее [5].

Таким образом, с участием беспилотного транспортного средства в дорожном движении возникает множество проблем правового характера, а именно вопрос привлечения к ответственности за нарушением правил дорожного движения, вопрос возмещения материального вреда, вреда, причиненного жизни и здоровью. Ряд европейских стран не только активно разрабатывает подобные транспортные средства, тестирует их способность оценивать дорожную ситуацию и принимать решения при аварийной ситуации, но и занимается разработкой системы законодательства в данной области.

#### **Библиографический список**

1. Official web resource of Measuring digital development: Facts and figures 2020 [Electronic resource]. – Mode of access: [www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/](http://www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/). – Date of access: 23.04.2021.
2. Digital 2020: ежегодное глобальное исследование от We Are Social и Hootsuite [Electronic resource]. – Mode of access: <https://wearesocial.com/blog/>. – Date of access: 23.04.2021.
3. Коробеев А.И., Чучаев А.И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности // *Lex russica (Русский закон). Совершенствование законодательства.* – 2019. - № 2. - С. 9-28.
4. Робот не виноват: беспилотник Uber не мог избежать летального ДТП // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://hitech.vesti.ru/article>. – Дата доступа: 23.04.2021.
5. Uber освободили от уголовной ответственности за ДТП, когда беспилотник насмерть сбил женщину // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.fontanka.ru>. – Дата доступа: 23.04.2021.