



**Ирина Зориктуевна
АЮШЕЕВА,**

доцент кафедры
гражданского права
Университета имени
О.Е. Кутафина (МГЮА),
кандидат юридических
наук, доцент
izayusheeva@msal.ru
125993, Россия, г. Москва,
ул. Садовая-Кудринская, д. 9

Интеллектуальные транспортные системы: проблемы определения гражданско-правового режима¹

Аннотация. Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) объединяют современные информационные, коммуникационные и телематические технологии, предназначены для автоматизированного поиска и принятия к реализации эффективных сценариев управления транспортным комплексом, конкретными транспортными средствами или их группой. Интеллектуальная транспортная система имеет сложный состав, разноуровневую структуру, при этом работа ИТС основывается на обработке больших объемов информации в режиме реального времени. Интеллектуальная транспортная система по своим характеристикам в большой степени подпадает под определение сложного результата интеллектуальной деятельности. Однако, если рассматривать ИТС как информационную систему, то надо учитывать, что в состав последней входят также технические средства, к которым относятся в том числе и оборудование, устройства, приборы и т.п., необходимые для хранения и обработки информации. Сегодня правовой режим ИТС не определен однозначно, хотя уже проводится работа по внедрению и дальнейшему развитию ИТС. Актуальным является решение указанного вопроса, в том числе в связи с необходимостью определения структуры договорных связей, а также ответственности участников возникающих по поводу ИТС или в связи с ее использованием правоотношений.

Ключевые слова: интеллектуальная транспортная система, цифровая платформа, информационная система, результат интеллектуальной деятельности, база данных, искусственный интеллект, большие данные

DOI: 10.17803/2311-5998.2024.123.11.078-087

Irina Z. AYUSHEEVA,

Associate professor of the Department of Civil Law of the Kutafin Moscow
State Law University (MSAL), Cand. Sci. (Law), Associate professor

izayusheeva@msal.ru

9, ul. Sadovaya-Kudrinskaya, Moscow, Russia, 125993

Intelligent Transport Systems: Problems of Defining the Civil Law Regime

Abstract. *Intelligent transport systems (ITS) combine modern information, communication and telematics technologies, are designed for automated search and adoption of effective scenarios for managing a transport complex, a specific vehicle or a group of them. The intelligent transport system has a complex composition, a multi-level structure, while ITS work is based on processing large amounts of information in real time. In this regard, the intelligent transport system, according to its characteristics, falls more under the definition of a complex result of intellectual activity. However, if we consider ITS as an information system, then the latter also includes technical means, which include equipment, devices, devices, etc., necessary for storing and processing information. Today, the legal regime of ITS is not clearly defined, although work is already underway on their implementation and further development, in connection with which the solution of this issue is relevant, including in connection with the need to determine the structure of contractual relations, as well as the responsibility of participants arising from ITS or in connection with its use of legal relations.*

Keywords: *intelligent transport system, digital platform, information system, result of intellectual activity, database, artificial intelligence, big data*

В сфере транспортной инфраструктуры наметились основные пути цифровизации отрасли. Существенным образом цифровизация повлияла и на способ организации экономических отношений, что обусловлено повсеместным внедрением и применением платформенных решений.

Между тем в действующем отечественном законодательстве не сформирован единый правовой режим платформы, цифровой платформы. Нет однозначного понимания юридической природы интеллектуальной транспортной системы (ИТС) как объекта гражданских прав, а также ее гражданско-правового режима.

Возникает вопрос о том, можно ли рассматривать интеллектуальные транспортные системы в качестве разновидности платформ, цифровых или технологических платформ? Могут ли они быть отнесены к объектам гражданских правоотношений?

Правительственная комиссия по высоким технологиям и инновациям дает определение технологической платформы². При этом используемое понятие отра-

² Порядок формирования перечня технологических платформ (утв. решением Правительственной комиссии по высоким технологиям и инновациям от 03.08.2010, протокол № 4) // СПС «КонсультантПлюс». Документ опубликован не был.



жает экономическую сущность технологической платформы, однако не позволяет определить ее правовой режим и особенности как объекта правоотношений.

Интеллектуальные транспортные системы по своей сути также являются платформой, предназначенной для обеспечения коммуникации и взаимосвязи всех пользователей транспортных средств, владельцев транспортной инфраструктуры, а также органов и организаций, наделенных полномочиями в сфере управления транспортной отраслью. При этом ИТС нельзя отнести к технологической платформе в том смысле, который придается этому понятию на современном этапе: ИТС необходимы для обеспечения функционирования транспортного комплекса в условиях цифровизации. Интеллектуальную транспортную систему можно считать цифровой платформой, которая функционирует в условиях развития цифровой среды и призвана обеспечить взаимодействие участников правоотношений с использованием современных технологий.

Попытки определить понятие коммуникационных площадок и платформ предпринимаются в доктрине³. Цифровую платформу рассматривают в качестве гибридной структуры, создающей ценность через обеспечение прямого взаимодействия между разными лицами⁴.

Пока не выработаны единые подходы к определению правового режима цифровых платформ, однако предусмотрены особенности правового регулирования отдельных сфер цифровой платформенной экономики, в связи с чем возникает вопрос о возможности выработки общих принципов. При развитии платформенной экономики важно также достижение социально-значимых целей. Не является исключением в этом смысле и транспортная отрасль.

К настоящему моменту законодателем предпринят ряд мер, направленных на регулирование отношений с использованием цифровых платформ (например, в транспортной отрасли отдельно были урегулированы отношения с участием так называемых служб заказа легкового такси)⁵. В законодательстве о защите прав потребителей определен правовой статус владельцев агрегаторов информации о товарах (работах, услугах)⁶.

Безусловно, транспортная отрасль неоднородна, что также влияет на особенности правового регулирования рассматриваемых отношений различными транспортными уставами и кодексами. Использование платформенных решений также не ограничивается только сферой поиска заказов для заключения

³ Масланов Е. В. Коммуникационные площадки в сети Интернет как зоны обмена: возможности и ограничения // *Философия и культура*. 2020. № 2. С. 1—11.

⁴ Гелисханов И. З., Юдина Т. Н., Бабкин А. В. Цифровые платформы в экономике: сущность, модели, тенденции развития // *Научно-технические ведомости СПбГПУ. Экономические науки*. 2018. Т. 11. № 6. С. 22—25.

⁵ Федеральный закон от 29.12.2022 № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» // *СЗ РФ*. 2023. № 1 (ч. I). Ст. 27.

⁶ Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 (ред. от 04.08.2023) «О защите прав потребителей» // *СЗ РФ*. 1996. № 3. Ст. 140.

договоров перевозки. Цифровизация существенным образом трансформирует сам подход к управлению транспортным комплексом.

В условиях цифровой трансформации транспортной отрасли создается цифровая транспортная инфраструктура, неотъемлемой частью которой являются в том числе интеллектуальные транспортные системы. К ним отнесены системы городских агломераций, цифровые двойники объектов транспортной инфраструктуры⁷. Сегодня интеллектуальные транспортные системы формируются в различных сферах, к ним относятся системы управления на транспорте, в том числе обеспечивающие безопасность⁸, системы диспетчерского управления наземным городским пассажирским транспортом⁹, системы формирования исходных данных о транспортных потоках с использованием данных от зондовых транспортных средств¹⁰, автоматизированные системы парковки¹¹, ИТС в сфере коммерческих перевозок¹² и т.п.

⁷ Постановление Правительства РФ от 20.12.2017 № 1596 (ред. от 01.04.2024) «Об утверждении государственной программы Российской Федерации “Развитие транспортной системы”» // СЗ РФ. 2018. № 1 (ч. II). Ст. 340.

⁸ См., например: ГОСТ Р ИСО 15623-2017 «Национальный стандарт Российской Федерации. Интеллектуальные транспортные системы. Системы предупреждения столкновений с движущимся впереди транспортным средством. Требования к эксплуатационным характеристикам и методы испытания» (утв. и введен в действие приказом Росстандарта от 07.11.2017 № 1673-ст). М. : Стандартинформ, 2018.

⁹ ПНСТ 895-2023 «Предварительный национальный стандарт Российской Федерации. Интеллектуальные транспортные системы. Системы диспетчерского управления городским наземным пассажирским транспортом. Требования к составу и содержанию отчетных данных транспортных предприятий, работающих в условиях брутто-контракта» (утв. и введен в действие приказом Росстандарта от 21.12.2023 № 101-пнст). М. : Институт стандартизации, 2024.

¹⁰ ПНСТ 881-2023 (ИСО 19414:2020) «Предварительный национальный стандарт Российской Федерации. Интеллектуальные транспортные системы. Сервисная архитектура систем формирования исходных данных о транспортных потоках с использованием данных от зондовых транспортных средств» (утв. и введен в действие приказом Росстандарта от 05.12.2023 № 78-пнст). М. : Институт стандартизации, 2023.

¹¹ ПНСТ 637-2022 «Предварительный национальный стандарт Российской Федерации. Интеллектуальные транспортные системы. Частично автоматизированные системы парковки. Требования к эксплуатационным характеристикам и методы испытания» (утв. и введен в действие приказом Росстандарта от 01.02.2022 № 11-пнст). М. : РСТ, 2022.

¹² ПНСТ 636-2022 «Предварительный национальный стандарт Российской Федерации. Интеллектуальные транспортные системы. Коммерческие перевозки. Контроль автомобильных перевозок в цепочке поставок. Часть 1. Архитектура и определения данных» (утв. и введен в действие приказом Росстандарта от 01.02.2022 № 10-пнст). М. : РСТ, 2022 ; ПНСТ 638-2022 «Предварительный национальный стандарт Российской Федерации. Интеллектуальные транспортные системы. Идентификация и передача информации о содержимом грузов наземных перевозок. Часть 3. Мониторинг информации о состоянии груза во время перевозки» (утв. и введен в действие приказом Росстандарта от 18.02.2022 № 14-пнст). М. : РСТ, 2022 ; ПНСТ 635-2022 «Предварительный нацио-



В целом основной задачей современных интеллектуальных транспортных систем является навигация при движении по заданному маршруту, осуществляемая передачей информационных сообщений от устройств придорожной связи на бортовые устройства транспортных средств для информирования водителей¹³. Эти системы внедряются в транспортную среду для улучшения качества вождения, безопасности водителей, пассажиров и пешеходов, повышения эффективности транспортных процессов, снижения затрат энергии, затрат на транспорт и уменьшения загрязнения окружающей среды¹⁴.

Развитие интеллектуальных транспортных систем занимает важное место в перечне мероприятий, направленных на реализацию скоординированной транспортной политики государств — членов ЕАЭС в сфере автомобильного транспорта¹⁵.

Сферой, в которой внедрение интеллектуальных транспортных систем имеет главенствующее значение, является использование беспилотного транспорта. В Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования приведено понятие интеллектуальной транспортной системы¹⁶. Указанное определение также было включено Минтрансом РФ в законопроект о высокоавтоматизированных и полностью автоматизированных транспортных средствах¹⁷.

нальный стандарт Российской Федерации. Интеллектуальные транспортные системы. Идентификация и передача информации о содержимом грузов наземных перевозок. Часть 1. Контекст, архитектура и ссылочные стандарты» (утв. и введен в действие приказом Росстандарта от 01.02.2022 № 9-пнст). М. : РСТ, 2022.

¹³ ПНСТ 882-2023 (ИСО 15075:2003) «Предварительный национальный стандарт Российской Федерации. Интеллектуальные транспортные системы. Системы информирования и управления на транспорте. Требования к набору сообщений бортовых навигационных систем транспортных средств» (утв. и введен в действие приказом Росстандарта от 05.12.2023 № 79-пнст). М. : Институт стандартизации, 2023.

¹⁴ ПНСТ 878-2023 (ИСО 14813-5:2020). Предварительный национальный стандарт Российской Федерации. Интеллектуальные транспортные системы. Архитектура эталонной модели для интеллектуальных транспортных систем. Часть 5. Требования к описанию архитектуры в стандартах на интеллектуальные транспортные системы» (утв. и введен в действие Приказом Росстандарта от 29.11.2023 № 74-пнст). М. : Институт стандартизации, 2023.

¹⁵ Распоряжение Евразийского межправительственного совета от 20.08.2021 № 15 «О плане мероприятий (“дорожной карте”) по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств — членов Евразийского экономического союза на 2021—2023 годы» // Официальный сайт Евразийского экономического союза. URL: <http://www.eaeunion.org/>, 23.08.2021.

¹⁶ Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // СЗ РФ. 2020. № 13. Ст. 1995 ; ГОСТ Р 56829-2015 «Национальный стандарт Российской Федерации. Интеллектуальные транспортные системы. Термины и определения» (утв. и введен в действие приказом Росстандарта от 10.12.2015 № 2150-ст). М. : Стандартинформ, 2018.

¹⁷ Проект Федерального закона (доработанный текст) «О высокоавтоматизированных и полностью автоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в

В указанной Концепции приведено понятие кооперативной интеллектуальной транспортной системы. Основным их свойством является обмен данными между разными приложениями, предоставляющими пользователям разные услуги¹⁸. К кооперативным ИТС относится также система кооперативного адаптивного круиз-контроля¹⁹.

В соответствии с утвержденными стандартными требованиями ИТС определяются в качестве систем, интегрирующих современные информационные, коммуникационные и телематические технологии, технологии управления, предназначенные для решения целого ряда задач²⁰.

В нормативных актах содержится незначительное количество определений интеллектуальных транспортных систем, они отличаются друг от друга и при этом не дают ответа на вопрос о юридической природе ИТС в качестве объекта правоотношений, прежде всего в качестве объекта гражданских правоотношений. В связи с указанным не вполне ясными остаются особенности гражданско-правового режима ИТС: нет ясности в вопросах о субъектном составе, содержании возникающих в связи с ее использованием правоотношений, о содержании прав на соответствующие объекты, об особенностях, юридической характеристике, содержании договоров, которые могут опосредовать соответствующие отношения, а также об условиях и объеме ответственности лиц, которые являются ее владельцами, эксплуатантами или производителями оборудования.

Следует отметить, что в научной литературе в связи с относительной новизной рассматриваемого явления также не выработаны подходы к определению особенностей правового режима ИТС. Интеллектуальные транспортные системы как объекты права являются малоизученными. В целом сегодня указанная сфера регламентирована на уровне подзаконных нормативных правовых актов, которые носят либо программный характер, либо содержат стандартные, в основном технические, требования к различным ИТС.

Между тем ИТС постепенно внедряются для использования, в частности в сфере беспилотного транспорта, поэтому для правильного формирования практики применения действующих норм, а также для дальнейшего их совершенствования

отдельные законодательные акты Российской Федерации» (подготовлен Минтрансом России, ID проекта 02/04/06-21/00116763) (не внесен в Государственную Думу, текст по состоянию на 31.12.2021) // СПС «КонсультантПлюс».

¹⁸ ПНСТ 634-2022 «Предварительный национальный стандарт Российской Федерации. Интеллектуальные транспортные системы. Кооперативные интеллектуальные транспортные системы. Локальная динамическая карта» (утв. и введен в действие приказом Росстандарта от 01.02.2022 № 8-пнст). М. : РСТ, 2022.

¹⁹ ПНСТ 633-2022 «Предварительный национальный стандарт Российской Федерации. Интеллектуальные транспортные системы. Кооперативные адаптивные системы круиз-контроля. Требования к эксплуатационным характеристикам и методы испытания» (утв. и введен в действие приказом Росстандарта от 01.02.2022 № 7-пнст). М. : РСТ, 2022.

²⁰ ГОСТ Р 56294-2014 «Национальный стандарт Российской Федерации. Интеллектуальные транспортные системы. Требования к функциональной и физической архитектурам интеллектуальных транспортных систем» (утв. и введен в действие приказом Росстандарта от 11.12.2014 № 1966-ст). М. : Стандартинформ, 2018.



требуется определение основополагающих теоретических основ правового регулирования изучаемой сферы общественных отношений, возникающих в связи с использованием интеллектуальных транспортных систем.

В юридической литературе исследований, посвященных изучению правового регулирования рассматриваемых отношений, совсем немного. Например, М. А. Бажина и В. Д. Туктамышев²¹ на основе анализа иностранного опыта правового регулирования выделяют четыре основных подхода, применяемых при разработке правового регулирования ИТС за рубежом:

- во-первых, закрепление в программных документах основных требований к ИТС, ее понятия²²;
- во-вторых, разработка специального закона, регулирующего соответствующие отношения;
- в-третьих, упоминание в законодательстве (в том числе в программных документах) без раскрытия его содержания;
- в-четвертых, использование термина ИТС в программных и иных нормативных правовых актах.

Росавтодор называет основой для формирования архитектуры ИТС перечень пользовательских услуг ИТС, в ней выделяются три уровня: нижний — организационный; основной — транспортный уровень; коммуникационный уровень²³. В некоторых источниках выделяют четыре уровня: помимо организационного и коммуникационного называют также функциональный уровень, а также физический уровень (физические объекты, которые обеспечивают функциональность ИТС)²⁴.

Итак, ИТС в действующих программных документах и в соответствии со стандартными требованиями представляет собой сложную систему, состоящую из множества уровней и элементов. В ее состав входят различные технологии, в том числе технологии, позволяющие обработать большой объем данных, технологии искусственного интеллекта, технологии, позволяющие обеспечить коммуникацию между различными эксплуатантами ИТС, связь с техническими средствами сбора и фиксации информации, а также непосредственно с транспортным средством, которое присоединено к системе. Кроме того, неотъемлемой частью самой системы являются физические объекты, обеспечивающие функциональность ИТС.

²¹ Бажина М. А., Туктамышев В. Д. Правовое регулирование применения интеллектуальной транспортной системы как основы осуществления транспортной деятельности: сравнительно-правовое исследование // Транспортное право. 2022. № 1. С. 3—7.

²² См., например: Директива 2010/40/ЕС Европейского парламента и Совета Европейского союза «Об общих рамках для размещения ITS (Intelligent Transport Systems) в сфере дорожного транспорта и взаимодействия с другими видами транспорта» [рус., англ.] (вместе с Приоритетными направлениями и первоочередными мерами, Принципами принятия технических правил...) (принята в г. Страсбурге 07.07.2010) // СПС «КонсультантПлюс».

²³ Федеральное казенное учреждение «Дороги России». URL: <https://dr.rosavtodor.gov.ru/department/deyatelnost-dr/intellektualnye-transportnye-sistemy/mirovoj-opyt-vnedreniya-i-razvitiya-its> (дата обращения: 04.07.2024).

²⁴ Интеллектуальные транспортные системы // URL: <https://www.itu.int/en/itu-d/regional-presence/cis/documents/publications/tr%20intelligent%20transport%20systems%20%28its%29.pdf> (дата обращения: 05.07.2024).

Таким образом, интеллектуальные транспортные системы неоднородны, они могут включать в себя различные объекты: компьютерные программы, способы хранения, обработки, передачи информации, базы данных и т.п. — все это представляет собой различные результаты интеллектуальной деятельности, уже поименованные в гражданском законодательстве объекты гражданских прав. Причем возможности современных интеллектуальных транспортных систем, безусловно, связываются с внедрением технологий искусственного интеллекта, а также больших данных, гражданско-правовой режим которых до настоящего времени однозначно не решен в науке гражданского права. Кроме того, функционирование ИТС невозможно без использования физических объектов — транспортных средств и иных материальных объектов транспортной инфраструктуры, а также объектов, позволяющих обеспечить хранение информации.

Возможности использования ИТС могут зависеть от индивидуальных потребностей пользователей. Сами ИТС прежде всего используются для осуществления публичных функций управления транспортным комплексом. В то же время использование ИТС и подключение к ней может осуществляться частными лицами как в личных целях, так и для ведения предпринимательской деятельности, в связи с чем было бы неверным полностью исключать возможность признания ее объектом гражданских правоотношений.

Очевидно, интеллектуальная транспортная система как цифровая платформа, по сути, может представлять собой информационную систему²⁵. Информационная система сама по себе не является самостоятельным объектом гражданских прав, она не поименована в действующем гражданском законодательстве, как, собственно, и информация. Согласно легальному определению информационной системы, она состоит из базы данных, технологий, обеспечивающих обработку информации, и технических средств.

В нормах гражданского права, регулирующих отношения по поводу интеллектуальной собственности, имеется упоминание объектов — результатов интеллектуальной деятельности, не являющихся однородными и состоящих из целого ряда иных объектов. Речь идет о сложных объектах (ст. 1240 ГК РФ) и о составных произведениях (ст. 1260 ГК РФ).

Следует отметить, что в научной литературе встречаются различные подходы к отнесению тех или иных объектов творческой деятельности к сложным или к составным объектам²⁶. При этом критикуется позиция, изложенная в литературе, о том, что ст. 1240 ГК РФ можно толковать расширительно, включив в состав сложных объектов интернет-сайт²⁷, поскольку интернет-сайты

²⁵ См.: Федеральный закон от 27.07.2006 № 149-ФЗ (ред. от 12.12.2023) «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» // СЗ РФ. 2006. № 31 (ч. I). Ст. 3448.

²⁶ Братусь Д. В. Организационные авторские права / под общ. ред. Б. М. Гонгало. М. : Статут, 2022.

²⁷ Право интеллектуальной собственности : учебник / Е. В. Бадулина, Д. А. Гаврилов, Е. С. Гринь [и др.] ; под общ. ред. Л. А. Новоселовой. М. : Статут, 2017. Т. 1 : Общие положения (автор главы — Н. А. Новикова) ; Заключение Исследовательского центра частного права по вопросам толкования и возможного применения отдельных положений



отнесены к составным произведениям²⁸. В законе понятие сложного объекта не раскрывается.

Очевидно, наиболее близким по правовому режиму к ИТС можно было бы считать мультимедийный продукт²⁹. Следует отметить, что прежде всего мультимедийный продукт определяется в качестве объекта авторского права, не охватывая возможность использования в его составе иных результатов интеллектуальной деятельности. Специалисты отмечают, что сложным объектом может быть только такой мультимедийный продукт, который, с одной стороны, представляет собой единое целое (единый объект), а с другой — имеет сложный состав (структуру)³⁰.

Интеллектуальная транспортная система имеет сложный состав, разнородную структуру, она объединяет базы данных, компьютерные программы, лежащие в основе технологий сбора и обработки информации, при этом работа ИТС основывается на обработке больших объемов информации в режиме реального времени, т.е. такая система должна быть интерактивной и взаимодействовать с пользователями. В связи с указанным интеллектуальная транспортная система по своим характеристикам в большей степени подпадает под определение сложного результата интеллектуальной деятельности.

Однако если рассматривать ИТС как информационную систему, то в состав последней надо включить также технические средства, к которым относятся оборудование, устройства, приборы и т.п., необходимые для хранения и обработки информации. В данном случае информационная система может рассматриваться как имущественный комплекс, который включает в себя различные по своей юридической природе объекты гражданских прав.

В соответствии с действующим законодательством по общему правилу оператором информационной системы признается именно собственник используемых для обработки содержащейся в базах данных информации технических средств, который правомерно пользуется такими базами данных, или лицо, с которым этот собственник заключил договор об эксплуатации информационной системы (ст. 13 Закона «Об информации, информационных технологиях и о защите информации»).

Следует разграничивать правовой статус авторов, организаторов создания результата интеллектуальной деятельности как сложного объекта, обладателей исключительного права использования таких результатов, а также собственника тех вещей, в которых воплощены соответствующие технические средства обработки информации, причем, как правило, именно последний приобретает статус оператора информационной системы в целом.

Информационные системы в соответствии со ст. 13 указанного Закона подразделяются на государственные, муниципальные и иные. Поскольку основная цель

части четвертой Гражданского кодекса Российской Федерации // Вестник гражданского права. 2007. № 3.

²⁸ Право интеллектуальной собственности : учебник / Е. С. Гринь, В. О. Калятин, С. В. Михайлов [и др.] ; под общ. ред. Л. А. Новоселовой. М. : Статут, 2017. Т. 2 : Авторское право.

²⁹ Котенко Е. С. Мультимедийный продукт как объект авторских прав : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2012. С. 9.

³⁰ Заключение Исследовательского центра частного права по вопросам толкования...

создания ИТС сегодня — управление транспортным комплексом, постольку организация создания ИТС, как правило, осуществляется на уровне уполномоченных органов государственной власти или органов местного самоуправления. Тем не менее актуальной является проблема определения гражданско-правовых основ взаимодействия между соответствующим оператором информационной системы и иными участниками правоотношений, в том числе при использовании технических средств, принадлежащих частным лицам, для сбора и передачи информации, при подключении указанных субъектов к системе, при объединении различных ИТС в единую кооперативную интеллектуальную транспортную систему.

Таким образом, общественные отношения по поводу интеллектуальных транспортных систем, внедрение которых в эксплуатацию проводится на современном этапе, требуют выработки адекватного механизма правового регулирования, в том числе гражданско-правового. Важно определить особенности ИТС в качестве объектов права. Указанная проблема неразрывно связана с проблемами определения правового режима искусственного интеллекта, больших данных, информационных систем и цифровых платформ.

Кроме того, большое значение имеет определение структуры договорных связей между всеми участниками отношений в транспортной отрасли в связи с использованием в их деятельности ИТС, обеспечением к ним доступа. Также особого внимания требуют условия привлечения к ответственности в случае сбоев в работе интеллектуальных транспортных систем, которые могут привести к негативным последствиям, в том числе к причинению вреда жизни, здоровью граждан, имуществу участников гражданского оборота.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. *Бажина М. А., Туктамышев В. Д.* Правовое регулирование применения интеллектуальной транспортной системы как основы осуществления транспортной деятельности: сравнительно-правовое исследование // *Транспортное право*. — 2022. — № 1. — С. 3—7.
2. *Братусь Д. В.* Организационные авторские права / под общ. ред. Б. М. Гонгало. — М. : Статут, 2022. — 236 с.
3. *Гелисханов И. З., Юдина Т. Н., Бабкин А. В.* Цифровые платформы в экономике: сущность, модели, тенденции развития // *Научно-технические ведомости СПбГПУ. — Экономические науки*. — 2018. — Т. 11. — № 6. — С. 22—25.
4. *Котенко Е. С.* Мультимедийный продукт как объект авторских прав : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — М., 2012.
5. *Масланов Е. В.* Коммуникационные площадки в сети интернет как зоны обмена: возможности и ограничения // *Философия и культура*. — 2020. — № 2. — С. 1—11.
6. *Право интеллектуальной собственности : учебник / Е. В. Бадулина, Д. А. Гаврилов, Е. С. Гринь [и др.] ; под общ. ред. Л. А. Новоселовой*. — М. : Статут, 2017. — Т. 1 : Общие положения. — 512 с.
7. *Право интеллектуальной собственности : учебник / Е. С. Гринь, В. О. Калятин, С. В. Михайлов [и др.] ; под общ. ред. Л. А. Новоселовой*. — М. : Статут, 2017. — Т. 2 : Авторское право. — 367 с.