

ШАТИЛОВИЧ СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВИЧ

*Доцент кафедры уголовно-правовых дисциплин
Тюменского государственного университета,
кандидат юридических наук, доцент
s.n.shatilovich@utmn.ru*

**НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ ОЦЕНКИ
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ
СИСТЕМ «АВТОМАТИЗИРОВАННОГО ВОЖДЕНИЯ»
И ТЕХНОЛОГИЙ «ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА»**

Аннотация. В статье рассмотрены современные подходы к уголовно-правовой оценке дорожно-транспортных происшествий при использовании систем «автоматизированного вождения» и технологий «искусственного интеллекта» с позиции российского и зарубежного уголовного законодательства. Анализ публикаций свидетельствует о том, что вопрос, связанный с криминализацией процессов использования систем «автоматизированного вождения» и технологий «искусственного интеллекта», приобретает все большую остроту. Исследуя различные аспекты систем «автоматизированного вождения» и технологий искусственного интеллекта, предпринимается попытка систематизировать отдельные случаи наступления уголовной ответственности за ряд деяний, совершенных с применением указанных выше достижений науки и техники.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, транспортное средство, искусственный интеллект, автоматизированное вождение, уголовная ответственность.

SHATILOVICH SERGEY NIKOLAEVICH

*Associate Professor of the Department of Criminal Law Disciplines
Tyumen State University,
Candidate of Law, Associate Professor*

**SOME ISSUES OF CRIMINAL LAW ASSESSMENT
OF TRAFFIC ACCIDENTS WHEN USING "AUTOMATED DRIVING" SYSTEMS
AND "ARTIFICIAL INTELLIGENCE" TECHNOLOGIES**

Abstract. The article considers modern approaches to the criminal legal assessment of road accidents using "automated driving" systems and "artificial intelligence" technologies from the perspective of Russian and foreign criminal legislation. The analysis of publications indicates that the issue related to the criminalization of the processes of using "automated driving" systems and "artificial intelligence" technologies is becoming increasingly acute. Exploring various aspects of "automated driving" systems and artificial intelligence technologies, an attempt is being made to systematize individual cases of criminal liability for a number of acts committed using the above-mentioned achievements of science and technology.

Key words: traffic accident, vehicle, artificial intelligence, automated driving, criminal liability.

Информационные технологии постоянно совершенствуются и способствуют появлению искусственных интеллектуальных систем, которые в настоящее время активно внедряются в различные сферы социума. Подтверждение изложенному можно найти, обратившись к прогнозу научно-технологического развития Российской Федерации до 2030 года, согласно которому перспективными рынками и продуктовыми группами определены, помимо прочего, автоматизированные транспортные средства (беспилотники).

Современное общество уже невозможно представить без робототехники и искусственного интеллекта. Искусственный интеллект — область научных знаний и технологий создания интеллектуальных машин и интеллектуального программного обеспечения. Кроме того, искусственным интеллектом называют свойство интеллектуальных систем выполнять творческие функции, которые традиционно считаются прерогативой человека. Одна из особенностей искусственного интеллекта — это его способность к самообучению, результаты которого не всегда под силу предсказать разработчикам, что также может порождать риски причинения вреда охраняемым законом общественным отношениям.

Искусственный интеллект, используемый для автономного управления транспортными средствами, широко используется не только в зарубежных государствах, но и в России, что обуславливает необходимость принятия соответствующих уголовно-правовых мер.

В ближайшем будущем у российских правоприменителей могут возникнуть трудности при квалификации действий водителя, использующих системы «автоматизированного вождения». В ходе 74-й сессии Всемирного форума (Рабочей группы) по безопасности дорожного движения Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН (20-25 марта 2017 г., Женева, Швейцария) обсуждались вопросы глобальной деятельности по вопросам обеспечения дорожного движения. При этом наиболее продолжительная дискуссия развернулась по вопросу правового регулирования так называемого «автоматизированного вождения». По результатам обсуждения была достигнута договоренность о продолжении работы в двух направлениях:

1) необходима юридическая проработка правового статуса систем, позволяющих частично автоматизировать процесс вождения. Речь идет как об уже существующих в настоящее время системах (система удержания транспортного средства в полосе движения, система автоматической смены полосы движения и пр.), так и о системах, которые появятся на рынке в самое ближайшее время (например, система дистанционной парковки). Отмечено, что в этом контексте, в частности, необходимо принять решение о том, насколько данные системы охватываются положениями действующей редакции статьи 8 Конвенции о дорожном движении 1968 г., налагающей на водителя обязанность, с одной стороны, «быть всегда в состоянии управлять своим транспортным средством»;

2) «избегать любых действий, которые не связаны с вождением» [1, с. 7].

Действующий Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ¹ не содержит единое обобщающее понятие относительно различных технических средств, робототехники и искусственного интеллекта, которое дает возможность охарактеризовать различные элементы данного множества в их совокупности [2, с. 55].

Обратившись к статье 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств», можно обнаружить, что уголовной ответственности за предусмотренное ей преступление подлежит лицо, непосредственно управляющее автомобилем либо иным механическим транспортным средством. Учитывая сущность беспилотных транспортных средств, которая состоит в исключении человека (полностью или частично) из процесса управления транспортным средством, остается открытым вопрос о том, кто будет признаваться субъектом преступления, совершенного с участием такого рода транспортного средства.

Для того чтобы деяния с применением робототехники и искусственного интеллекта могли получить уголовно-правовую оценку, по мнению А. И. Коробеева и А. И. Чучаева, необходимо «учитывать целый ряд факторов, к которым, прежде всего, относятся уровень его общественной опасности, степень распространенности, неблагоприятная динамика развития, а также возможность правового воздействия средствами уголовного права и отсутствие иных менее репрессивных средств» [3, с. 9-10]. Ученые предлагают разработать соответствующий уголовно-правовой аппарат, на основе которого появится возможность выявить криминологические риски указанных выше отношений.

Следует понимать, что существует множество уровней автоматизации транспортных средств (от управляемых человеком до беспилотных автомобилей), однако в самом общем виде их можно охарактеризовать как транспортные средства с элементами автономности (системы помощи движения автомобиля по полосе) и полностью автономные транспортные средства. Разграничение представленных видов транспортных средств имеет непосредственное отношение к определению субъекта соответствующего преступления и, как следствие, назначению справедливого уголовного наказания за его совершение.

¹ Далее — УК РФ.

Субъективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, характеризуется виной в форме неосторожности. В данном контексте причинение потерпевшему тяжкого вреда здоровью либо смерти в результате дорожно-транспортного происшествия¹ с участием транспортного средства при использовании систем «автоматизированного вождения» и (или) технологий «искусственного интеллекта» водитель соответствующего транспортного средства будет подлежать уголовной ответственности по ч. 1 ст. 264 УК РФ, поскольку он, хотя и предвидел абстрактную возможность причинения физического вреда, но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывал на предотвращение ДТП и не взял управление транспортным средством на себя, либо же не предвидел возможности причинения физического вреда, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должен был и мог предвидеть эти последствия. Говоря иначе, такой водитель будет нести ответственность наравне с обычным водителем, который самостоятельно управляет автомобилем.

Аналогичный подход к уголовно-правовой оценке содеянного можно обнаружить, обратившись к зарубежному опыту. Так, например, в 2016 году житель Флориды Джошуа Браун на своем беспилотнике Tesla совершил столкновение с грузовым автомобилем с полуприцепом. ДТП произошло, когда грузовой автомобиль резко повернул налево, а легковой автомобиль на автопилоте не успела затормозить. В последнем случае расследование установило, что происшествие вызвано игнорированием водителем требования системы держаться за рулевое колесо во время управления высокоавтоматизированным автомобилем. Национальный совет по безопасности на транспорте (NTSB) опубликовал выводы расследования смерти американца Джошуа Брауна, погибшего в мае прошлого года. Браун находился за рулем автомобиля Tesla Model S, ехал в режиме автопилота и столкнулся с грузовиком. В ходе расследования выяснилось, что Браун не взял на себя управление автомобилем, несмотря на предупреждения автоматической системы, которые были сделаны семь раз. За 37-минутную поездку он взял руль в свои руки всего на 25 секунд. Перед ДТП Браун не тормозил: его последним действием было выставление круиз-контроля на скорость 119 км в час, что выше предельной разрешенной скорости. Это произошло менее чем за две минуты до аварии. При этом вероятной причиной происшествия, согласно проведенному расследованию, явилось то, что ни водитель, ни система автопилота на фоне яркого солнечного освещения не заметили прицеп, окрашенный в белый цвет [4].

В свете изложенного любопытно обратиться к опыту США, где предлагаются две модели урегулирования рассматриваемого вопроса.

Первая модель предполагает признание искусственного интеллекта полноценным субъектом права и возникновение прямой, непосредственной ответственности. При такой модели за противоправные деяния, совершенные искусственным интеллектом, на него возлагается непосредственная ответственность. В данном случае можно рассуждать о приобретении искусственным интеллектом волевой составляющей. Такая составляющая проявляется, к примеру, при самостоятельном отклонении от заданного алгоритма действий либо же таком действии на основе самостоятельно выработанного алгоритма, которое повлекло общественно опасные последствия.

Вторая модель, которая, на наш взгляд, является предпочтительной, заключается в возложении уголовной ответственности на лицо, которое допустило автономное транспортное средство, имеющее какие-либо недостатки, к эксплуатации или создало недоброкачественное программное обеспечение. Таковым может выступать программист, который написал код, изначально нацеленный на совершение социально опасных действий (бездействия) искусственным интеллектом. Соответственно здесь можно говорить о наличии прямого умысла на причинение смерти или тяжкого вреда здоровью другому человеку (в России это ст. 105 УК РФ «Убийство» или ст. 111 УК РФ «Умышленное причинение тяжкого вреда здоровью») путем внесения в программное обеспечение алгоритмов, направленных на совершение ДТП. Данные действия должны быть совершены умышленно, поскольку лицо осознает, что написание и последующее использование вредоносного программного кода может привести к наступлению общественно опасных последствий,

¹ Далее — ДТП.

предвидит возможность наступления данных последствий и желает их наступления, либо не желает, но сознательно допускает или относится к ним безразлично. При этом в том случае, когда лицо использует вредоносное программное обеспечение, которое предназначено для несанкционированного уничтожения, блокирования и модификации информации (т.е. использует вирусную программу), его действия следует квалифицировать по совокупности с преступлением против компьютерной информации (в России это ст. 273 УК РФ «Создание, использование и распространение вредоносных компьютерных программ»¹) [5, с. 149].

Необходимо также рассмотреть ситуацию, когда автовладелец не выполнил указания производителя, например в том случае, если он вовремя не обновил программное обеспечение, что стало причиной ДТП, поскольку не были устранены выявленные производителем недостатки. В данном случае, в соответствии с законопроектом «Vehicle Technology and Aviation Bill», разработанным в Великобритании, владелец полностью автономного транспортного средства должен будет отвечать за причиненный по неосторожности вред. Соответственно, можно говорить о нарушении правил эксплуатации транспортного средства (в России это ст. 264 УК РФ). При этом требуется соблюдение обязательного условия — владелец был предупрежден производителем о возможных неблагоприятных последствиях невыполнения указаний, но не стал их учитывать и принимать необходимые меры.

Сложнее обстоят дела с определением субъекта преступления в ситуации, когда ДТП произошло при участии автономного транспортного средства. Необходимо понимать, что в настоящее время не только активно разрабатываются, но и внедряются в повседневную жизнь беспилотники, которые вообще не имеют руля и педалей. Поэтому при преступном нарушении правил дорожного движения следует принимать во внимание два аспекта: 1) в автомобиле такого класса все решения принимает исключительно искусственный интеллект; 2) даже если оператор находится в салоне автомобиля, он будет лишен какой-либо возможности предотвратить ДТП, а соответственно его действия не будут образовывать состав преступления, предусмотренный ст. 264 УК РФ.

Следует обратиться к отечественному опыту. В апреле 2024 года в г. Санкт-Петербург произошло необычное ДТП — двухсекционный трамвай «Довлатов», оснащенный системой искусственного интеллекта, сбил трех пешеходов. Предварительная версия причины ДТП указывает на отказ тормозов. Женщина, пострадавшая в результате этого ДТП, была госпитализирована в тяжелом состоянии, в то время как двое мужчин получили ранения средней тяжести. Важно отметить, что технология искусственного интеллекта Cognitive Pilot, включая систему контроля за состоянием водителя, предполагает остановку трамвая в случае, если водитель потеряет концентрацию или на путях возникнет препятствие. Однако, в пресс-службе Cognitive Pilot подтвердили, что на момент аварии система «Умный трамвай» не была активирована, так как трамвай находился в ручном режиме управления. По данным суда, водитель Борщевский при выезде из депо не проверил действие всех видов тормозов, из-за чего своевременно не обнаружил неисправность тормозной системы трамвая. Кроме того, он выбрал скорость движения порядка 63,5 км/ч, которая превышала установленное ограничение. В результате в момент, когда водитель попытался затормозить перед перекрестком, система экстренного торможения не сработала. В итоге суд признал водителя трамвая Борщевского виновным в нарушении правил дорожного движения, повлекшем по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека (ч. 3 ст. 264 УК РФ), и назначил наказание в виде лишения свободы сроком на 2 года условно с испытательным сроком 2 года. Также мужчине на 1,5 года запрещено управлять транспортными средствами [6].

¹ В статье 273 УК РФ не имеется указания на «охраняемость законом» компьютерной информации, которой компьютерная программа причиняет соответствующий вред. Это означает, что оборот вредоносных компьютерных программ опасен сам по себе без привязки к конкретной компьютерной информации. В ст. 273 УК РФ вместо «охраняемости законом» законодатель использует термин «несанкционированности» доступа к компьютерной информации и средствам защиты компьютерной информации. «Несанкционированность» представляет собой отсутствие разрешения со стороны законного пользователя компьютерной информацией (см.: Противодействие преступлениям в цифровом пространстве: учебное пособие / А. Ф. Абдулвалиев [и др.]; под науч. ред. Е. В. Смахина, Р. Д. Шарапова; отв. ред. В. И. Морозов. Тюмень: ТюмГУ-Press, 2023. С. 149).

Уголовно-правовая оценка ДТП, произошедших при участии полностью автономных транспортных средств, делает необходимым определение субъекта такого преступления. В связи с этим следует определить основные принципы работы всех беспилотников: сенсоры (камеры и радары), которыми оснащен автомобиль, собирают всю необходимую информацию об окружающей обстановке, после чего передают ее в компонент системы управления, осуществляющий планирование действий на основе этой информации. При этом руководство всеми процессами возложено на программное обеспечение, включающее в себя заложенные алгоритмы действий транспортного средства в определенных ситуациях.

Стоит также принять во внимание то, что при возникновении так называемых «этических проблем беспилотников» огромную роль будет играть заложенный в программное обеспечение алгоритм. Так, например, если беспилотный автомобиль обнаружит пешехода, переходящего дорогу, вполне возможно применение алгоритма искусственного интеллекта для определения наилучшего варианта действий — замедление или полная остановка. Примечательно, что Комиссия по этике автономного и подключенного вождения Германии закрепляет следующий фундаментальный принцип — безопасность человека ставится выше ущерба собственности и животным, а при аварийной ситуации автомобиль не должен ставить кого-либо в приоритет. Кроме того, ученые из Германии сформулировали алгоритм, в соответствии с которым: 1) материальный вред приоритетнее, чем вред, нанесенный физическому лицу; 2) исключается всякая классификация людей; 3) ответственность за вред несет производитель.

Исходя из сказанного, на наш взгляд, в Российской Федерации вопрос об уголовной ответственности за вред, который был причинен эксплуатацией автономного транспортного средства, следует разрешить следующим образом: установить необходимость присутствия оператора в автономном транспортном средстве, который и будет нести ответственность за дорожно-транспортное происшествие с участием транспортного средства с элементами автономности, в салоне которого он находится.

Следует урегулировать вопрос об ответственности производителя автономного транспортного средства в случаях, когда в результате дорожно-транспортного происшествия с участием автономного транспортного средства произошло причинение вреда здоровью либо смерти, если это стало следствием наличия каких-либо технических неисправностей. В данном случае должно быть доказано, что компания проявила небрежность в отношении дефектов, рисков и потенциальных опасностей, связанных с использованием своей продукции. Однако в этом случае необходимо определить квалификацию данного деяния. Наиболее эффективным способом решения данной проблемы являлось бы введение самостоятельного состава преступления, предусматривающего ответственность юридического лица за несоблюдение требований к качеству продукции, если это повлекло причинение тяжкого вреда здоровью или иные тяжкие последствия.

Таким образом, на основании вышеизложенного, можно сделать следующие выводы:

1) лицо, находящееся в салоне транспортного средства с элементами автономности либо полностью автономного транспортного средства и имеющее возможность воздействовать на системы управления автомобилем, считается лицом, управляющим соответствующим транспортным средством. В данном случае оно подлежит уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ;

2) лицо — владелец транспортного средства, не выполнившее указания производителя транспортного средства либо программного обеспечения, в случае если владелец был предупрежден о возможных неблагоприятных последствиях невыполнения обозначенных указаний, отвечает за вред и ущерб, причиненные полностью автономным транспортным средством. Вред и ущерб должны быть обусловлены пренебрежением указаниями производителя о необходимости проведения каких-либо операций с транспортным средством. Владелец соответствующего транспортного средства также будет подлежать уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ;

3) лицо, создавшее заведомо недоброкачественное программное обеспечение, считается виновным, если указанные действия, совершенные при наличии прямого или косвенного умысла, повлекли причинение тяжкого вреда здоровью, смерти или иных тяжких последствий вследствие

преступного нарушения полностью автономным транспортным средством правил дорожного движения. Его действия следует квалифицировать в зависимости от фактически наступивших общественно опасных последствий (например, ст. 105 УК РФ или ст. 111 УК РФ);

4) действия лица, которое использует вредоносное программное обеспечение, предназначенное для несанкционированного уничтожения, блокирования и модификации информации (т.е. использование вирусной программы), следует квалифицировать в зависимости от фактически наступивших общественно опасных последствий по совокупности с преступлением, предусмотренным ст. 273 УК РФ.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Обзорная информация. Зарубежный опыт. Выпуск № 2 «Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения» / под общ. ред. П. А. Важева. — Москва: ГИАЦ МВД России, 2017. — 30 с.
2. Ефремова, М. А. Робототехника в уголовном законодательстве Российской Федерации / М. А. Ефремова, Т. М. Лопатина // Российский следователь. — 2021. — № 11. — С. 55–58.
3. Коробеев, А. И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности / А. И. Коробеев, А. И. Чучаев // Lex Russica. — 2019. — № 2. — С. 9-28.
4. Погибший водитель Tesla не стал тормозить перед столкновением. — URL: <https://rg.ru/2017/06/21/pogibshij-voditel-tesla-ne-stal-tormozit-pered-stolknoveniem.html> (дата обращения: 15 октября 2024 г.).
5. Противодействие преступлениям в цифровом пространстве: учебное пособие / А. Ф. Абдулвалиев [и др.]; под науч. ред. Е. В. Смахина, Р. Д. Шарапова; отв. ред. В. И. Морозов. — Тюмень: ТюмГУ-Press, 2023. — 404 с.
6. В Петербурге вынесли приговор водителю «умного» трамвая после аварии. — URL: https://www.rbc.ru/spb_sz/17/10/2024/6710dac79a794726eb48c1d9 (дата обращения: 15 октября 2024 г.).