

УДК 343.346

DOI 10.33463/2687-1238.2021.29(1-4).4.460-473

ВАЛЕРИЙ ФЕДОРОВИЧ ЛАПШИН,
доктор юридических наук,
доцент, проректор по научной работе,
Югорский государственный университет,
г. Ханты-Мансийск, Российская Федерация,
ORCID 0000-0001-8549-6305,
e-mail: kapitan-44@yandex.ru

СУБЪЕКТ СОСТАВОВ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, ПРИЧИНЯЮЩИХ ВРЕД ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И СОВЕРШАЕМЫХ В УСЛОВИЯХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Для цитирования

Лапшин, В. Ф. Субъект составов преступлений, причиняющих вред транспортной безопасности и совершаемых в условиях использования высокоавтоматизированных транспортных средств / В. Ф. Лапшин // Человек: преступление и наказание. – 2021. – Т. 29(1–4), № 4. – С. 460–473. – DOI : 10.33463/2687-1238.2021.29(1-4).4.460-473.

Аннотация. Современные технологии, используемые при создании различных видов транспортных средств, существенно меняют представление о функциях лица, ответственного за обеспечение транспортной безопасности. Интегрированный в систему управления транспортным средством искусственный интеллект значительно упростил задачи, которые решает водитель автомобиля, поезда, воздушного судна и иных механических средств передвижения. Беспилотные транспортные средства в перспективе вообще не будут нуждаться в водителе, поскольку его полностью заменит интеллектуальная система управления. Однако ни отечественные, ни зарубежные производители высокотехнологичных транспортных средств не гарантируют полную безопасность их эксплуатации. По имеющимся прогнозам, количество транспортных аварий будет возрастать по мере увеличения числа эксплуатируемых беспилотников. Это потребует определить лицо, привлекаемое к ответственности за нарушение транспортной безопасности, совершенное посредством беспилотного транспорта. Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие при определении лица, подлежащего уголовной ответственности за нарушение правил безопасного движения и эксплуатации беспилотных транспортных средств, целью – установление юридически значимых признаков лица, которое признается субъектом соответствующим

© Лапшин В. Ф., 2021



Статья лицензируется в соответствии с лицензией [Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/)

щих составов транспортных преступлений. По итогам проведенного исследования сформулированы выводы об отсутствии в настоящее время необходимости радикального пересмотра подходов к определению юридически значимых признаков специального субъекта транспортного преступления. Современные беспилотные транспортные средства еще не имеют системы автоматизированного управления, которая полностью исключала бы необходимость непосредственного или дистанционного присутствия водителя с целью контроля над процессом движения. В силу этого обязанность соблюдения соответствующих правил по-прежнему возлагается на водителя – физическое лицо, которое несет ответственность за уголовно наказуемые посягательства на транспортную безопасность. В основу данного вывода положена и критика результатов новейших исследований, авторы которых настаивают на необходимости распространения ответственности за указанные общественно опасные деяния как на водителей, так и на разработчиков программного обеспечения для беспилотных транспортных средств и элементов высокотехнологичной транспортной инфраструктуры; собственников высокоавтоматизированных транспортных средств; транспортные средства, в систему управления которыми интегрирована технология искусственного интеллекта.

Ключевые слова: транспортная безопасность, специальный субъект транспортного преступления, уголовная ответственность, высокоавтоматизированное транспортное средство, технологии искусственного интеллекта в сфере транспорта, источник повышенной опасности.

Введение

Отечественная уголовно-правовая доктрина, равно как и следственно-судебная практика, признает субъектом транспортного преступления только достигшее определенного уголовным законом возраста физическое лицо, которое в момент совершения преступления осознанно управляет транспортным средством. Осознанность в данном случае не только констатирует факт вменяемости указанного лица, но и свидетельствует о наличии у него неограниченной возможности контролировать движение транспортного средства, в котором оно находится. В связи с этим к уголовной ответственности за совершение транспортных преступлений привлекаются прежде всего водители и водители-инструкторы.

Существенное повышение технологичности современных транспортных средств приводит к устранению необходимости непосредственного и даже опосредованного (в перспективе) участия человека в управлении транспортным средством. Человек становится не непосредственным водителем, а оператором, управляющим транспортным средством на расстоянии. В недалеком будущем технический прогресс обеспечит полностью бесконтрольное со стороны человека движение транспортного средства. Внедренная в систему управления технология искусственного интеллекта будет определять необходимый маршрут следования, оперативно решать задачи по устранению нестандартных ситуаций, возникающих в процессе движения: преодоление препятствия, действия в условиях аварийной ситуации, непредвиденная угроза причинения физического вреда и (или) имущественного ущерба и др. Однако устранение человека из процесса управления высокоавтоматизированным транспортным средством (BATS) отнюдь не исключает всех перечисленных негативных последствий нарушения транспортной безопасности: от материального ущерба до катастроф, сопровождающихся

причинением смерти нескольким лицам. В этих условиях неизбежно возникает вопрос об установлении виновного для последующего привлечения к ответственности за совершение транспортного преступления.

В законодательстве различных государств неоднозначно решается вопрос об уголовной ответственности лица за совершение им общественно опасных деяний, в которых непосредственным причинителем физического вреда или имущественного ущерба является деятельность высокотехнологичных средств и иных источников повышенной опасности. Однако ни один из предложенных для таких случаев вариантов реализации уголовно-правового воздействия не соответствует требованиям отечественного права, касающимся правил квалификации преступлений в процессе установления основания уголовной ответственности (ст. 8 УК РФ).

Решение вопроса об ответственности за совершение транспортного преступления с использованием беспилотников обладает высокой степенью актуальности. Наличие и в отечественном, и в международном праве указанного пробела создает правовые препятствия для развития высокотехнологичного транспорта и его использования для роста благосостояния населения и повышения уровня комфорта жизни на территории любого государства. Кроме того, отсутствие правовых возможностей реализации ответственности за транспортные преступления, совершаемые с использованием ВАС, влечет за собой безнаказанность, что, в свою очередь, создает условия для роста преступности в сфере разработки и использования высоких технологий.

Изучение складывающихся общественных отношений в области использования ВАС предполагает установление юридически значимых признаков лица, привлекаемого к уголовной ответственности за совершение посягательств на транспортную безопасность. Для достижения данной цели необходимо последовательное решение задач: по определению перспектив развития ВАС и их использования в национальной и международной транспортной системе; оценке состояния нормативно-правового регулирования применения технологий искусственного интеллекта при создании беспилотных транспортных средств и их последующего использования; установлению лица (лиц), подлежащего уголовной ответственности за вред, причиненный в процессе деятельности ВАС.

Методология исследования

Достижение поставленной цели и успешное решение перечисленных задач обеспечивается сбалансированным использованием общих и частных методов научного исследования. Так, диалектический метод и метод дедукции применялись в процессе всего исследования, в том числе при обосновании выводов и предложений по определению субъекта уголовной ответственности в составах транспортных преступлений, которые совершаются с использованием ВАС. Для обеспечения достаточности эмпирической базы был использован метод опроса представителей российских компаний-резидентов Инновационного центра «Сколково», осуществляющих разработку продуктов с использованием технологий искусственного интеллекта. При выявлении пробела в правовом определении субъекта состава транспортного преступления с использованием ВАС применялся метод контент-анализа соответствующих норм российского уголовного закона. Сравнительно-правовой метод обеспечивал сопоставление содержания положений отечественного, зарубежного и международного права о применении технологий искусственного интеллекта в сфере транспорта, а также об ответственности за причинение вреда техническими средствами, функционирующими без непосредственного участия человека или контроля с его стороны.

Материалы исследования

Создание и изучение возможностей безопасного применения ВАС представляются собой разновидности более масштабного технологического явления современного мира – искусственного интеллекта. Переоценить значение этой технологии для человечества невозможно, поскольку многие государства рассматривают национальное лидерство в области искусственного интеллекта в качестве средства обеспечения не только экономической, но и национальной безопасности в целом. Так, Президент России заявил, что государство-монополист в сфере искусственного интеллекта может стать властелином мира (URL : <https://tass.ru/ekonomika/6489864>). В распоряжении Президента США от 11 февраля 2019 г. № 13859 указывается: «Искусственный интеллект обещает стимулировать рост экономики Соединенных Штатов, укреплять нашу экономическую и национальную безопасность и улучшать качество нашей жизни... Неизменное лидерство Америки в области искусственного интеллекта имеет первостепенное значение для поддержания экономической и национальной безопасности Соединенных Штатов и для формирования глобальной эволюции искусственного интеллекта в соответствии с ценностями, политикой и приоритетами нашей страны» (URL : <https://www.federalregister.gov/documents/2019/02/14/2019-02544/maintaining-american-leadership-in-artificial-intelligence>). Власти КНР указывают, что технология искусственного интеллекта до 2030 г. включительно будет рассматриваться в качестве основного направления национальной экономики, что позволит Китаю получить уникальные преимущества при покорении новых рынков в глобальном разделении труда [1].

Эти и иные заявления политических деятелей различных государств о важности развития и повсеместного внедрения искусственного интеллекта полностью соответствуют показателям ежегодного роста финансовых вложений в те компании, которые осуществляют разработку технологий искусственного интеллекта для различных отраслей экономики. Согласно отчету AllIndex Report 2021, подготовленному представителями Стэнфордского университета, общий объем инвестиций в технологии искусственного интеллекта в 2020 г. составил 67,9 млрд долларов США, что превышает аналогичный показатель 2019 г. на 40 % (URL : <https://tass.ru/ekonomika/10835935>). Прогнозируется также кратный рост доходов компаний, осуществляющих свою деятельность в сегменте искусственного интеллекта [2, с. 27]. Учитывая данные факты, можно предположить, что технологии искусственного интеллекта станут определяющим направлением не только для экономического, но и для политического развития крупнейших держав мирового сообщества. Напротив, отставание в области искусственного интеллекта создаст угрозу возникновения, по меньшей мере, экономической зависимости государства-аутсайдера от стран – поставщиков данных технологий.

Искусственный интеллект и транспортное право

Несмотря на универсальность применения технологии искусственного интеллекта, наибольшую востребованность она получила в нескольких отраслях экономики, в том числе в сфере транспорта. Прогнозируется, что уже в 2022 г. продажи транспортных средств, движение которых обеспечивается различными системами автоматизированного управления, в США, Евросоюзе и Японии превысят половину от всех продаж транспортных средств, что в ближайшем будущем существенно изменит всю транспортную инфраструктуру. Ориентировочно к 2030 г. беспилотные грузовые и легковые автомобили, а также летательные аппараты полностью обновят парк современных транспортных средств [2, с. 29–30].

Техническое совершенствование транспортных средств, которое приведет к отсутствию необходимости прямого управления ими со стороны человека, не гарантирует безопасность такой автоматизированной эксплуатации. Катастрофы, которые уже случаются [3, с. 114], к сожалению, будут учащаться пропорционально увеличению количества эксплуатируемых беспилотников. По этой причине возникает потребность пересмотра нормативных актов, которые не только регламентируют особенности производства и эксплуатации ВАТС, но и определяют основания и условия уголовной ответственности лиц, нарушивших посредством применения ВАТС безопасность движения и эксплуатации транспорта. Качественное нормативно-правовое регулирование и должная охрана отношений в области безопасности движения и эксплуатации беспилотных транспортных средств обеспечат в обществе понимание правил создания и пределов использования ВАТС. Разумеется, потребность в соответствующих нормативных актах довольно высокая. Действующее законодательство как России, так и зарубежных стран пока не предлагает каких-либо решений в этой части, что составляет явный правовой пробел относительно создания и использования данных транспортных средств нового поколения. В то же время и в международном праве, и в отечественном законодательстве наблюдается тенденция к установлению базовых начал и гуманитарных принципов (приоритетов) использования искусственного интеллекта в любой сфере деятельности человека. Исходя из этого можно сделать вывод о формировании юридических основ использования технологий искусственного интеллекта, а также определения юридического статуса субъекта ответственности за вред, причиненный деятельностью технического устройства с искусственным интеллектом.

Основным источником международного права, определяющим принципы осуществления дорожного движения автотранспортных средств, является Венская конвенция от 8 ноября 1968 г. «О дорожном движении». На ее основе разработаны правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств во многих государствах, но по объективным причинам Конвенция не предусматривает особенностей использования ВАТС, равно как и требований к транспортной инфраструктуре, обеспечивающей их безопасную эксплуатацию. В то же время международное сообщество связывает большие надежды с развитием технологий искусственного интеллекта, применяемых и в сфере транспорта. Так, по итогам конференции «Права человека в эпоху искусственного интеллекта: Европа как созидатель международных стандартов в области искусственного интеллекта» (Берлин, 20 января 2021 г.) принята резолюция, в соответствии с которой искусственный интеллект признан универсальной возможностью для развития и человека, и общества (п. 1). Участники конференции признали необходимость развития правовой базы, формирующей основы для любого применения искусственного интеллекта (п. 7). Каких-либо специальных заявлений по использованию технологий искусственного интеллекта в области автомобилестроения и транспортной инфраструктуры участники конференции не сделали.

Отечественное законодательство также не располагает детально проработанными механизмами правового регулирования производства и эксплуатации ВАТС. Тем не менее оно выгодно отличается как от международного права, так и от права многих зарубежных стран установлением базовых понятий и фрагментарной регламентацией особенностей использования ВАТС, их дифференциацией по степени автономности управления во время движения по заданному маршруту, а также выработкой направленных решения вопросов о безопасной эксплуатации беспилотных транспортных средств, включая автомобили с искусственным интеллектом.

Так, Федеральным законом от 30 декабря 2015 г. № 462-ФЗ внесены дополнения в Воздушный кодекс РФ (п. 5 ст. 32), в соответствии с которыми была определена категория «беспилотное воздушное судно» – воздушное судно, управляемое в полете пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна (внешний пилот). Пока это единственное официальное определение транспортного средства, управление которым осуществляется на расстоянии. Конечно, недопустимо отождествление понятий «беспилотное транспортное средство», «ВАТС» и «транспортное средство, управляемое с помощью технологий искусственного интеллекта». Однако неоспоримая значимость приведенного определения, содержащегося в п. 5 ст. 32 Воздушного кодекса РФ, заключается в обозначении юридических признаков, которые, как представляется, свойственны для всех перечисленных видов транспортных средств, а именно:

1) транспортное средство является управляемым. От начала до конца пути своего следования транспортное средство находится под контролем водителя, а потому не может принимать самостоятельных решений относительно выбора скоростного режима, особенностей управления и иных существенных условий движения;

2) присутствие водителя в процессе движения является обязательным. В связи с этим признание транспортного средства беспилотным носит сугубо формальный характер, поскольку указывает лишь на особенность дистанционного управления, предполагающего отсутствие водителя непосредственно на борту воздушного судна, автомобиля, движущегося по заданному маршруту.

Законодательно закрепленные признаки беспилотника имеют большое значение и для последующего установления лица, подлежащего ответственности за вред объектам уголовно-правовой охраны, причиненный в результате аварий (крушений, столкновений и т. п.) беспилотных и иных ВАТС. Законодатель не оставляет возможности признания беспилотного воздушного судна (думается, что и любого ВАТС) субъектом юридической ответственности, поскольку контроль со стороны человека над транспортным средством презюмируется на протяжении всего полета.

Принято также несколько подзаконных нормативных актов, составляющих базу источников отечественного транспортного права. Основным из них является Стратегия развития автомобильной промышленности до 2025 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 28 апреля 2018 г. № 831-р. В соответствии с данным документом новые виды высокотехнологичной продукции отечественной автомобильной промышленности имеют критическое значение в среднесрочной перспективе. Технологии искусственного интеллекта признаются одним из основных направлений совершенствования указанных транспортных средств. Использование искусственного интеллекта в автомобилестроении предполагает создание транспортного средства беспилотного вождения. Стратегия формирует комплексный подход, заключающийся в создании не только беспилотных автомобилей, но и соответствующей дорожной и телекоммуникационной инфраструктуры, обеспечивающей ВАТС необходимыми сервисами и информацией. Все это позволяет предположить, что в ближайшем будущем в России будет создана новая или модернизирована существующая транспортная инфраструктура, предоставляющая самые широкие возможности использования беспилотных автомобилей и иных ВАТС.

В части технологических и иных особенностей беспилотных автомобилей Стратегия определяет, что в действительности они не предполагают отсутствие водителя в салоне транспортного средства во время движения (исключением являются автономные беспилотные транспортные средства 4-го и 5-го уровней). Автомобиль уже будет соответствовать виду беспилотных транспортных средств при наличии в нем систем

помощи водителю. Такие системы интегрированы в дополнительное оборудование, устанавливаемое на транспортном средстве: камеры, радары, компоненты технического зрения, роботизированные системы рулевого управления, тормозной системы и др. Таким образом, управление беспилотными автомобилями, которые в краткосрочной и среднесрочной перспективе будут введены в эксплуатацию, по-прежнему будет осуществляться водителем, находящимся в салоне автомобиля и контролирующим процесс движения.

Отдельное внимание в Стратегии уделяется перспективам развития нормативно-правовой регламентации использования беспилотных транспортных средств. В частности, в качестве возможных мер нормативного регулирования называются следующие:

- разработка стандартов эксплуатации беспилотных транспортных средств;
- определение ответственности оператора, действия которого влияют на процесс управления указанным транспортным средством;
- определение ответственности за дорожно-транспортное происшествие и его последствия производителя автономных беспилотных транспортных средств 4-го и 5-го уровней, а также лиц, использующих данные транспортные средства.

Таким образом, можно предположить, что в ближайшей перспективе законодателю придется решать вопрос о расширении круга субъектов составов транспортных преступлений и (или) предлагать принципиально новые меры юридической ответственности за вред, причиненный охраняемым уголовным законом общественным отношениям в результате использования автомобиля-беспилотника или иного ВАТС. Отчасти перспективные направления по решению данных вопросов определены в постановлении Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств». Данный эксперимент по апробации ВАТС на дорогах общего пользования проводится в период с 1 декабря 2018 г. по 1 марта 2022 г. на территории 11 субъектов России. Несмотря на экспериментальность использования ВАТС на дорогах общего пользования, в постановлении достаточно подробно для подзаконного нормативного акта фиксируются юридически значимые признаки лиц, принимающих непосредственное участие в эксперименте и потенциально ответственных за вред, причиненный в результате аварии или автокатастрофы (пп. 3, 18 постановления). Так, в п. 3 постановления даются основные понятия, в том числе собственника и водителя ВАТС. Первый может быть представлен только юридическим лицом, которому принадлежит участвующее в эксперименте ВАТС. Водитель характеризуется следующими юридически значимыми признаками:

- является физическим лицом;
- находится на месте водителя транспортного средства;
- активирует автоматизированную систему вождения ВАТС;
- контролирует движение ВАТС;
- при необходимости переводит управление ВАТС в ручной режим.

Юридический статус водителя, который участвует в эксперименте, не предполагает принципиальных отличий от обязанностей, возложенных на водителя транспортного средства в соответствии с постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения». С учетом того что юридическое лицо – собственник ВАТС в соответствии с действующим законодательством не может привлекаться к уголовной ответственности, водитель данного транспортного средства пока остается единственным лицом, которое обладает всеми признаками субъекта составов соответствующих преступлений.

На основании полученных результатов эксперимента Правительство РФ распоряжением от 25 марта 2020 г. № 724-р утвердило Концепцию обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования. Разумеется, что одной из ключевых целей реализации данной Концепции является обеспечение безопасности дорожного движения и создание безопасной транспортной среды, а средством ее достижения признается «снижение роли человеческого фактора». Данное заявление, зафиксированное в программном нормативном акте, указывает на то, что вне зависимости от результатов проведения испытаний беспилотные транспортные средства, оснащенные технологией искусственного интеллекта (4-й и 5-й уровни автоматизации), вытеснят из транспортной инфраструктуры традиционные автомобили (1-й и 3-й уровни автоматизации), управление которыми предполагает непосредственное участие человека. Это вновь ставит перед законодателем вопрос о пересмотре статуса лица, виновного в совершении транспортного преступления. На это обращается внимание и в Концепции: «Необходимо предусмотреть дифференциацию уровня ответственности участников дорожного движения в зависимости от *уровня автономности* (курсив наш. – В. Л.) транспортных средств».

Указывая на возможные варианты определения источников угрозы для транспортной безопасности, формируемой с применением высокоавтоматизированных систем и высокотехнологичных средств, а также лиц, ответственных за соответствующие общественно опасные посягательства, авторы Концепции косвенно обозначают и возможные направления решения данных проблем. В Концепции указывается: «Право самостоятельного принятия решения автоматизированной системой вождения может быть ограничено в установленном законом случае при наличии соответствующей технической возможности со стороны интеллектуальной транспортной системы». Обращается также внимание на необходимость обеспечения информационной безопасности ВАТС и безопасности всех компонентов транспортной инфраструктуры от возможных кибератак.

Таким образом, при буквальном толковании приведенных положений рассматриваемой Концепции нельзя исключать в будущем возможность признания субъектом составов транспортных преступлений не только физических лиц, задействованных в прямом или опосредованном управлении ВАТС, но и лиц, обеспечивающих информационную безопасность ВАТС, обслуживающих высокотехнологичные объекты транспортной инфраструктуры, с помощью которых движущееся ВАТС ориентируется в пространстве. Кроме того, указывая на «право принятия решения», принадлежащее «автоматизированной системе вождения», которое может быть ограничено «в установленном законом случае», нельзя исключать вариант реализации уголовной квазиответственности. Она может распространяться и на юридическое лицо – собственника ВАТС, и на само ВАТС, поскольку праву на принятие решений должна корреспондировать и обязанность нести ответственность за выполненные действия или бездействие.

Одним из первых примеров нормативной реализации установок, предусмотренных в рассмотренных программных документах, является утвержденный приказом Росстандарта от 11 марта 2021 г. № 135-ст «Национальный стандарт Российской Федерации. Средства мониторинга проведения и прогнозирования намерений людей. Аппаратно-программные средства с применением технологий искусственного интеллекта для колесных транспортных средств. Классификация, назначение, состав и характеристики средств фото- и видеофиксации». Стандарт разработан ООО «Яндекс такси» и предназначен для использования в серийном производстве колесных транспортных средств, оснащенных аппаратно-программными средствами с применением технологий искус-

ственного интеллекта. Однако в действительности требования Стандарта относятся исключительно к оборудованию, которое позволяет спрогнозировать поведение водителя транспортного средства, а также обеспечить ему информационную поддержку во время движения для предотвращения нарушения правил безопасности дорожного движения, гибели людей, уничтожения имущества, причинения вреда окружающей среде. По этой причине Стандарт не распространяет свое действие на ВАТС, управление которыми осуществляется или может осуществляться без непосредственного участия физического лица – водителя.

Лицо, подлежащее уголовной ответственности за вред, причиненный деятельностью ВАТС

Отечественная следственно-судебная практика еще не знает случаев признания виновным в совершении транспортного преступления лиц, непосредственно не находившихся в автомобиле и не управлявших им в момент возникновения дорожно-транспортного происшествия. Однако факты, когда ВАТС, управление которого осуществляется с использованием технологий искусственного интеллекта, причиняет смерть человеку, к сожалению, уже неединичны. Первая авария с участием беспилотного транспортного средства произошла 7 мая 2016 г. в г. Уиллистон (Северная Дакота, США). Система беспилотного управления автомобиля Tesla Model S не смогла идентифицировать в качестве препятствия осуществляющий разворот грузовой автомобиль-длинномер. В результате столкновения погиб пассажир, находившийся в ВАТС (URL : <https://vseonauke.com/1856429379365636698/roboty-ubijtsy-10-realnyh-sluchaev>). В 2018 г. автомобиль-беспилотник компании Uber Technologies Inc допустил столкновение с пешеходом в одном из городов штата Аризона (США). От полученных травм потерпевшая скончалась. В ходе расследования данного инцидента установлено, что в соответствии с программным обеспечением, используемым для управления ВАТС, данная ситуация была штатной [3, с. 114]. Представляется, что число ДТП с участием ВАТС будет только возрастать по мере увеличения количества таких транспортных средств на автодорогах общего пользования. То же самое можно сказать и об иных видах беспилотных транспортных средств. Возможно, что, исключив полностью или существенно сократив человеческий фактор, движение единиц высокотехнологичного транспорта действительно станет более безопасным, но полное исключение аварий и катастроф вряд ли будет возможным.

Отдельные исследователи не без оснований заявляют, что первопричиной современных аварий, вызванных отказом технических систем, является не только некомпетентность пользователей, но и конструктивные недоработки как программного обеспечения, так и готовой высокотехнологичной продукции. Их невысокое качество объясняется в научной литературе преимущественно двумя причинами. Во-первых, это общемировые тенденции повышения скорости разработки и размещения на рынке принципиально нового продукта с целью получения экономических преимуществ перед конкурентами. В силу этого нередко готовый высокотехнологичный товар дорабатывается производителем в процессе гарантийного обслуживания, а не в рамках проведения испытаний, предшествующих серийному производству. Учитывая незначительный жизненный цикл многих высокотехнологичных продуктов, определяемый периодом в 2–3 года, подобный подход к производству в большей степени адаптирован к современным рыночным отношениям. Во-вторых, современные высокотехнологичные товары представляют собой итог комплексного производства. Каждый компонент технически сложного продукта разрабатывается, а возможно, и производится различными хозяйствующими субъектами.

Единого разработчика, который представляет проект целиком и осуществляет контроль на всех стадиях производственного процесса, как правило, не имеется. Отсутствие понимания общей цели проекта хотя бы на уровне функциональной схемы существенно повышает риск скрытых недоработок, выявление которых происходит в процессе эксплуатации готового продукта [4, с. 19–20].

Общеизвестно, что для реализации уголовной ответственности требуется установить конкретное лицо, которое является виновным в совершении преступления. Составы общественно опасных посягательств на транспортную безопасность исключением из этого правила не являются. С учетом положений действующих нормативных актов стратегического значения в совокупности с существующими особенностями производства и эксплуатации высокотехнологичных продуктов, объединяющих в себе не только конструкционные решения, но и сложное программное обеспечение, становится очевидным невозможность использования традиционного алгоритма определения субъекта состава транспортного преступления в случаях, когда авария или катастрофа происходит с участием беспилотников и иных ВАС. На основании анализа возможных вариантов развития причинно-следственной связи полагаем, что круг субъектов уголовной ответственности гипотетически может быть представлен следующими лицами:

– водитель, находящийся на борту ВАС, который в случае возникновения угрозы дорожно-транспортного происшествия обязан перевести транспортное средство в режим ручного управления и предотвратить причинение вреда объектам уголовно-правовой охраны;

– водитель, который управляет ВАС дистанционно;

– собственник ВАС;

– производитель ВАС;

– разработчик технологии искусственного интеллекта и иного программного обеспечения, внедренного в систему управления ВАС;

– лицо, осуществившее несанкционированные изменения в программном обеспечении ВАС и (или) информационно-телекоммуникационных средствах транспортной инфраструктуры.

В теории уголовного права высказаны различные мнения относительно решения данной проблемы. Так, А. И. Коробеев и А. И. Чучаев полагают, что субъектом транспортного преступления, совершенного с использованием беспилотного транспортного средства, могут признаваться лица, обладающие специальными юридически значимыми признаками. К таковым авторы относят: а) разработчиков программного обеспечения – персонифицированных разработчиков, конкретной компьютерной программы, для конкретного БСТ; б) лиц, контролирующих безопасную эксплуатацию указанных в п. 1 программ; в) владельцев беспилотных транспортных средств, на которых возложены обязанности осуществления текущего контроля за безопасными условиями эксплуатации данных единиц транспорта; г) лиц, непосредственно находящихся в беспилотном транспортном средстве и осуществляющих контроль за безопасностью его эксплуатации [5, с. 128].

Рассуждая о субъекте состава транспортного преступления, совершенного в условиях эксплуатации ВАС, И. Н. Мосечкин полагает, что в зависимости от фактических обстоятельств происшествия таковыми можно будет признать: 1) действовавшего умышленно или по неосторожности производителя программного обеспечения, если соответствующая программа приняла неправильное решение, в результате которого причиняется вред охраняемым уголовным законом общественным отношениям; 2) про-

изводитель или продавец ВАТС, оснащенного искусственным интеллектом, при условии их осведомленности о наличии технических, программных и иных дефектов в производимом (реализуемом) транспортном средстве; 3) водитель, оператор и иной пользователь ВАТС, но с учетом степени автоматизации транспортного средства; 4) иные лица, осуществляющие несанкционированное вмешательство в работу программного обеспечения ВАТС [6, с. 48–51].

Не дифференцируя юридическую ответственность за вред, причиняемый «роботами с искусственным интеллектом», В. А. Лаптев предлагает решение данной проблемы с учетом степени зависимости действий робота от человека. На этом основании автор выделяет три этапа формирования ответственности, а именно: 1) ответственность за действия робота несет оператор или производитель (ближайшая перспектива); 2) производитель будет нести субсидиарную ответственность вместе с роботом, действиями которого причинен вред (среднесрочная перспектива, которая характеризуется надеждением робота правосубъектностью); 3) робот за свои действия будет нести «киберфизическую юридическую ответственность», которая будет выполнять и регулятивную, и охранительную функцию (долгосрочная перспектива) [7, с. 99].

Некоторые исследователи более радикально ставят вопрос об ответственности за причинение вреда, наступившего в результате ДТП или иного чрезвычайного происшествия с беспилотным транспортным средством. Например, Hin-Yan Liu в одной из своих научных работ задается вопросом о принципиальной возможности в таких случаях вести речь как об уголовной, так и об иных видах ответственности. Характеризуя ответственность как неизбежную реакцию общества и государства на причинение вреда от действия, которое совершается в условиях существования свободы выбора у субъекта, автор обращает внимание на то, что в указанных ситуациях такая свобода исключается. Человек, выполняющий функции традиционного водителя, при управлении беспилотным транспортным средством отсутствует, а программист, разработавший цифровое обеспечение для беспилотного управления транспортным средством, по объективным причинам лишен возможности влияния на функционирование программного обеспечения при движении ВАТС. Идея о признании беспилотного транспортного средства субъектом ответственности воспринимается критически, поскольку последнее действовало в соответствии с узаконенными алгоритмами движения, которые были ранее прописаны в бортовом программном обеспечении. Следовательно, и действия ВАТС, повлекшие за собой причинение вреда, не могут рассматриваться в качестве незаконных. Все это приводит к необходимости смириться с мыслью о неизбежности аварий и катастроф с участием ВАТС, за которые никто не может быть привлечен к ответственности [8].

Таким образом, мнения ученых о субъекте ответственности за транспортные преступления, средством совершения которых является ВАТС и (или) искусственный интеллект, существенно различаются. Получить эмпирические данные по данному предмету исследования невозможно, поскольку отечественная следственно-судебная практика еще не имеет прецедентов по вопросам определения лица, подлежащего ответственности за транспортное преступление, которое совершено в условиях использования высокотехнологичного автомобиля или иного транспортного (беспилотного) средства. Для решения указанной проблемы будет полезным узнать мнение представителей предприятий, которые осуществляют разработку высоких технологий и их внедрение в производственную сферу.

Так, топ-менеджеры компаний-резидентов Инновационного центра «Сколково» по-разному видят возможности реализации ответственности за вред, причиненный тех-

ническим средством, действия которого определяются технологиями искусственного интеллекта. Руководитель направления технопарка «Сколково» С. Ф. Поплавский считает, что технические средства, способные осуществлять «интеллектуальную деятельность», в основу которой положена предиктивная аналитика (аналитика, результатом которой является указание на события, которые произойдут в будущем), не способны в принципе совершать действия, не подконтрольные человеку. Эти нейросетевые технические средства и устройства не являются самообучаемыми, а потому предлагают итоговые решения на основе предиктивного анализа только в соответствии с правилами и алгоритмами, прописанными в программном обеспечении, которое используется при работе с входными данными [9; 10, с. 136]. Таким образом, машинное обучение основано на использовании различных разделов Data Science, а «умное» техническое устройство принимает решение так, как его обучили «Дата Сентисты», то есть разработчики специального программного обеспечения. Отсюда, по мнению С. Ф. Поплавского, некорректно ставить вопрос о возложении ответственности за действия, совершаемые неодоушевленным высокотехнологичным средством. За причинение вреда действиями последнего должен нести ответственность только человек – автор специализированного программного обеспечения.

Данное мнение в целом разделяет генеральный директор ANP Ceges Technology Г. С. Цедилкин, осуществляющий руководство разработками в области «Цифрового зрения» и предоставлением комплексных услуг по информационной безопасности. Нейронная сеть, интегрированная в любое техническое устройство, является новым алгоритмом (средством), обеспечивающим принятие решения, прогнозирование которого становится возможным на основе полученной указанным устройством информации. В связи с этим можно заключить, что машина принимает решение, но не думает. В случае причинения вреда в результате использования высокотехнологичного средства ответственность за наступление негативных последствий должен нести производитель, нарушивший в процессе производства правила техники безопасности и (или) не исключивший все негативные варианты развития событий при функционировании своей продукции.

Несколько иначе видит решение данной проблемы генеральный директор ООО «Интеллоджик» С. Ю. Сорокин. Производимые компанией изделия медицинского назначения могут быть использованы только при условии получения Регистрационного удостоверения Росздравнадзора. Получение официальных документов, на основании которых высокотехнологичный продукт, включающий в себя и программное обеспечение, признается безопасным для использования в соответствии с заявленным назначением, снимает ответственность производителя за вред, который в действительности может быть причинен не в результате использования медицинского изделия, на которое получено регистрационное удостоверение, а в результате неправильного обращения работника медучреждения с этим изделием. В связи с этим ответственность за подобный вред следует возлагать исключительно на пользователя высокотехнологичных продуктов, прошедших все необходимые процедуры допуска к эксплуатации.

Наконец, по мнению генерального директора компаний «ОКБ «АТМ Грузовые дроны» и «Hoversurf» А. В. Атаманова, ответственность за вред, причиненный при использовании транспортного средства, оснащенного технологиями искусственного интеллекта, должны нести в равной степени и производитель, и эксплуатант. В каждом конкретном случае необходимо устанавливать как факт причинения вреда, так и причину, по которой произошла авария или катастрофа. В современных условиях производства и эксплуатации беспилотных транспортных средств вполне возможно установить не только причину, но и конкретных лиц, которые изготавливали соответствующий узел ВАС или

писали определенный фрагмент программного обеспечения, сбой работы которых привел к наступлению тяжких последствий. Аналогичным образом можно установить и вину пользователя беспилотного транспортного средства, если авария произошла вследствие нарушения им правил эксплуатации. При учете тяжести наступивших последствий уголовную ответственность при определенных условиях можно распространить не только на отдельное физическое лицо, но и в целом на компанию – разработчика ВАТС.

Выводы

По итогам проведенного исследования оказалось невозможным установить общепризнанное или разделяемое большинством исследователей мнение о лице, которое подлежит ответственности за транспортное преступление, совершенное с использованием ВАТС, а также точно определить направление, по которому пойдет российский и зарубежный законодатель, решая проблему ответственности за негативные результаты деятельности искусственного интеллекта в сфере транспорта. Спрогнозировать наилучшее решение данной проблемы достаточно трудно, поскольку беспилотные транспортные средства, равно как и иные ВАТС, управление которыми осуществляется при помощи технологии искусственного интеллекта, эксплуатируются только в экспериментальном формате.

В настоящее время требуется определить юридические особенности субъекта транспортного преступления будущего хотя бы для обозначения пределов ответственности лиц, чей непрофессионализм может поставить под угрозу транспортную безопасность. Принципиальный пересмотр подхода к определению субъекта транспортного преступления, совершенного с использованием беспилотного или иного высокотехнологичного транспортного средства, ни в данный момент, ни в ближайшем будущем не потребуется.

Во-первых, в соответствии с официальной пятиуровневой классификацией всех автоматизированных транспортных средств, которые имеются сейчас и появятся в будущем, только транспортные средства пятого уровня будут обладать такой автоматизированной системой вождения, которая полностью устранил необходимость участия водителя в управлении транспортным средством (распоряжение Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р). При аварии с участием транспортного средства, относящегося к пятому уровню автоматизации, возникнет необходимость кардинально пересматривать вопросы квалификации транспортного преступления в части определения субъекта его состава. Во всех остальных случаях системы беспилотного управления транспортным средством, технологии искусственного интеллекта, интегрированные в системы ВАТС, призваны не заменить водителя (пилота, машиниста), а только обеспечить ему дополнительный комфорт и содействие в процессе управления транспортным средством.

Возможное отсутствие водителя внутри управляемого им транспортного средства значения для квалификации не имеет. Технологические особенности ВАТС, позволяющие управлять им дистанционно, не снимают с лица, контролирующего движение транспортного средства на расстоянии, обязанностей по соблюдению установленных правил и безопасной эксплуатации. По указанным причинам водитель, даже в случае своего отказа от непосредственного (ручного) управления транспортным средством, движущимся в режиме автопилота, при прочих равных условиях остается лицом, несущим уголовную ответственность за совершение транспортного преступления.

Во-вторых, широкое толкование понятия «лицо, управляющее транспортным средством» в процессе квалификации нецелесообразно, поскольку это может привести к непреодолимым трудностям при разграничении смежных составов транспортных преступлений. Недопустимо признавать лицо, которое является разработчиком программного

обеспечения для системы управления ВАТС, а также лицо, которое непосредственно участвовало в производстве беспилотного транспортного средства, субъектами составов преступлений, предусмотренных ст. 263, 264, 264.1 и 271.1 УК РФ. При совершении ими общественно опасных деяний, посягающих на транспортную безопасность и причиняющих физический и (или) имущественный вред, следует рассматривать вопрос о привлечении к ответственности по ст. 263.1, 266–267.1 УК РФ.

В-третьих, сама постановка вопроса об уголовной ответственности лица только на том основании, что оно является собственником или иным законным владельцем ВАТС, некорректна. При аварии или катастрофе с участием ВАТС данное лицо может привлекаться к иным видам юридической ответственности за вред, причиненный деятельностью источника повышенной опасности, к разновидности которого относится беспилотное транспортное средство.

Библиографический список

1. Ковачич Л. Китайский опыт развития отрасли искусственного интеллекта: стратегический подход // Московский центр Карнеги. 2020. 20 июля. URL : <https://carnegieendowment.org/2020/07/07/ru-pub-82172> (дата обращения: 31.07.2021).
2. Аксенова Е. И. Экспертный обзор развития технологий искусственного интеллекта в России и мире. Выбор приоритетных направлений развития искусственного интеллекта в России. М. : НИИОЗММ ДЗМ, 2019. 38 с.
3. Бегишев И. Р., Хисамова З. И. Искусственный интеллект и уголовный закон : монография. М. : Проспект, 2021. 192 с.
4. Ковалев В. Почему техника ломается, или что такое забытое понятие «надежность» // Компоненты и технологии. 2008. № 4. С. 19–22.
5. 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. С. 117–132.
6. Мосечкин И. Н. Искусственный интеллект в уголовном праве: перспективы совершенствования охраны и регулирования : монография. Киров : Изд-во Вят. гос. ун-та, 2020. 111 с.
7. Лаптев В. А. Понятие искусственного интеллекта и юридическая ответственность за его работу // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2019. № 2. С. 79–102.
8. Liu Hin-Yan, 2017, 'Irresponsibilities, inequalities and injustice for autonomous vehicles', *Ethics and Information Technology*, iss. 19(3), viewed 21 August 2021, URL : https://www.researchgate.net/publication/319239390_Irresponsibilities_inequalities_and_injustice_for_autonomous_vehicles.
9. Бояркин А. Предиктивная аналитика: польза, инструменты и примеры. URL : <https://sales-generator.ru/blog/prediktivnaya-analitika/#3> (дата обращения: 21.08.2021).
10. Брускин С. Н. Модели и инструменты предиктивной аналитики для цифровой корпорации // Вестник Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова. 2017. № 5. С. 135–139.