

УДК 343.346

DOI 10.33463/1999-9917.2019.27(1-4).3.335-342

ВАЛЕНТИНА НИКОЛАЕВНА КУФЛЕВА,

кандидат юридических наук,
доцент кафедры уголовного права и криминологии,
Кубанский государственный университет,
г. Краснодар, Российская Федерация,
e-mail: val_swatch@mail.ru;

ДАНИИЛ ВЛАДИМИРОВИЧ СОБОЛЕВ,

студент юридического факультета,
Кубанский государственный университет, г. Краснодар, Российская Федерация;

ВЛАДИСЛАВ ВАЛЕРЬЕВИЧ ФИРСОВ,

студент юридического факультета,
Кубанский государственный университет, г. Краснодар, Российская Федерация

ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ КВАЛИФИКАЦИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Для цитирования

Куфлева, В. Н. Проблемные аспекты квалификации преступлений с использованием беспилотного транспортного средства / В. Н. Куфлева, Д. В. Соболев, В. В. Фирсов // Человек: преступление и наказание. – 2019. – Т. 27(1–4), № 3. – С. 335–342. – DOI : 10.33463/1999-9917.2019.27(1-4).3.335-342.

*Ручное управление в будущем станет незаконным,
так как глупо доверять человеку
управление двухтонной машиной смерти.*

Илон Маск

Аннотация. Беспилотные транспортные средства имеют значительное число недостатков и технологических брешей, нередко создающих опасность для общества. Однако становится очевидно, что за этой технологией будущее. Ее концептуальные аспекты позволяют перестроить целую сферу общественной жизни, не стоит забывать, что транспортная инфраструктура на сегодняшний день является эпицентром человеческой коммуникации и основой международной миграции. Новые стандарты безопасности способны сократить в разы число дорожно-транспортных происшествий, а слаженная, единая система управления дорожными потоками создаст совершенно новые условия продуктивности и экономической эффективности государств, ее использующих. Несмотря на достаточно короткий временной промежуток массового использования беспилотных транспортных

© Куфлева В. Н., Соболев Д. В., Фирсов В. В., 2019



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

средств, уже сформировались тенденции будущей статистики, которая в скором времени станет лейтмотивом политики интеграции автопилотов в нашу жизнь.

В статье рассмотрены проблемные вопросы квалификации преступлений и определения ответственного лица за дорожно-транспортное происшествие с использованием беспилотного транспортного средства. Осуществлен обзор случаев с летальным исходом, а также приведены потенциально возможные способы применения беспилотных транспортных средств в качестве орудия и средства преступления, сделан акцент на коллизионных моментах. Указаны пути возможного решения сложившихся проблем посредством внесения изменений в уголовное законодательство Российской Федерации.

Ключевые слова: беспилотное транспортное средство, автопилот, дорожно-транспортное происшествие, искусственный интеллект, Tesla, Автонет, автоматизация, роботизация.

Введение

Поколению нынешнего миллениума посчастливилось оказаться в эпицентре бушующего информационно-технологического прогресса, неустанно меняющего и перекраивающего окружающую действительность. Авангардом данного процесса по праву является всеобъемлющая информатизация, внедряющая цифровую инфраструктуру во все сферы жизни общества. Одними из значимых ответвлений информатизации становятся автоматизация и роботизация, развитие которых непосредственно влияет на нашу повседневность, делая ее бытовую часть проще, а профессиональную – эффективнее.

Электронно-вычислительные машины (ЭВМ) во многих их формах уже давно стали неотделимой частью жизни общества, а также ее профессиональной сферы, в связи с чем компании-разработчики, стараясь удовлетворить максимальный объем потребностей, конструируют и внедряют все более новые и современные проекты. Некоторые из них настолько новаторские, что создают брешь в рамочной структуре нормативно-правового регулирования, побуждая законодательную ветвь к активным правотворческим действиям, а иногда создают «юридические развилки» без единственно правильного решения.

К технологиям такого формата можно отнести уже давно нашумевшую и постепенно захватывающую рынок систему автоматического управления автомобильным транспортом.

Основная часть

Для детального разбора указанного феномена прежде всего стоит разобраться с его дефиницией.

Беспилотным автомобилем принято считать самоуправляемое транспортное средство, ориентирующееся в пространстве с помощью радаров, систем стереозрения, спутниковой навигации, гиросtabilизатора, камер, дальномеров оптического распознавания и других технических средств, информацию от которых получает и обрабатывает искусственный интеллект, принимающий на основании указанных данных решение о наиболее правильном в конкретном месте и времени действии, в соответствии с заложенной программой.

Сегодня началась масштабная интеграция беспилотных автомобилей в общественную жизнь, основные концерны «Tesla», «Mercedes», «BMW» и «Toyota» запустили полномасштабное серийное производство, привлекая миллиардные инвестиции в дальней-

шее развитие технологии. По прогнозам, суммарный объем рынка должен достигнуть 1 триллиона долларов США.

Несмотря на радужные перспективы и многолетний опыт тестирования и разработки автопилота, к сожалению, имеются случаи летального исхода.

В январе 2016 г. в провинции Хэбэй (Китай) автомобиль Tesla на большой скорости врезался в мусороуборочную машину. 23-летний Гао Янинг получил ранения, несовместимые с жизнью, и скончался на месте. Местные правоохранительные органы признали виновным в ДТП водителя, однако его отец не согласился с таким решением и обратился с иском к «Tesla» в суд. Разбирательства шли около двух лет. Так как повреждения транспортного средства оказались слишком критичными, бортовой аппарат не подлежал восстановлению, поэтому извлечение всей информации оказалось невозможным. Неизвестно, был ли включен автопилот или осуществлялось ручное управление. Сама компания в ходе расследования не отрицала возможности сбоя системы из-за густого тумана, возможно, ставшего причиной аварии, так как датчики могли не распознать имеющееся препятствие. Однако, исследовав все материалы дела, суд пришел к выводу о том, что на прямой трассе, препятствие должно было стать заметным в среднем за 30 секунд до столкновения, что предполагает вероятное нахождение водителя в состоянии сна. Это, в свою очередь, прямо противоречит правилам эксплуатации автомобиля «Tesla» [1].

Следующим случаем стала авария со смертельным исходом, произошедшая 7 мая 2016 г. в штате Флорида (США). Автомобиль Tesla взрезался на перекрестке трассы в прицеп фуры. Согласно материалам дела, водитель с нарушением скоростного режима двигался по трассе. Примерно в 250 м впереди грузовая фура начала поворот из дальнего ряда. Автопилот не среагировал, так как белый окрас прицепа и высокий просвет над дорогой слились на фоне яркого неба. Автоматические тормозные системы не активировались, и машина прошла под прицепом, после чего слетела с трассы, сбив ограждения, и разбилась о столб линии электропередач [2]. По итогам расследования, Национальная администрация безопасности дорожного движения США, как и в предыдущем случае, признала автопилот невиновным, так как он является (согласно документации) системой оказания содействия и подразумевает контроль со стороны водителя, который, в свою очередь, имел не менее 7 секунд для адекватного реагирования в произошедшей ситуации [3].

18 марта 2018 г. в штате Аризона (США) автомобиль Volvo XC90, двигаясь в автономном режиме со скоростью 60 км/ч сбил женщину, переезжавшую дорогу на велосипеде, она скончалась в больнице. Автомобиль находился под контролем тестового автопилота Uber. В отчетах полиции указано, что гражданка Хецберг осуществляла пересечение трассы вне пешеходного перехода, неожиданно и на крайне малом расстоянии от транспортного средства, вследствие чего среагировать вовремя не успели ни водитель, ни система управления. Однако до недавнего времени спорным фактом оставалось отсутствие следов торможения. Первый анализ бортового аппарата не показал каких-либо попыток затормозить, то есть, сбив человека, автомобиль продолжил движение [4]. В июле 2018 г. были опубликованы новые подробности инцидента. Следствием был установлен факт сбоя технических настроек автопилота. Существует функция распознавания мелких, незначительных помех на трассе, не требующих экстренного торможения, таких как мусор. По непонятным причинам к данной категории система отнесла и сбитую велосипедистку. В компании Uber отказались давать комментарии по этому поводу [5].

Становится очевидным, что технология автопилота до сих пор несовершенна, имеются технические недочеты и возможны аппаратные сбои. Тем не менее правоохранители многих зарубежных стран опасаются не только этого. Пробелы в действующем законодательстве создают предпосылки (благоприятные условия) для совершения с помощью автопилота других правонарушений и преступлений, тем более что концепция данной технологии детерминирует вероятность использования автомобиля не только как средство, но и как орудие или даже предмет совершения преступления.

Убийство. Автомобиль достаточно часто становился орудием преступления в руках преступников. При движении даже на небольшой скорости пешеход становится практически беззащитен во время столкновения. Однако в данной ситуации методы криминалистики позволяют определить виновного, и противоречий в уголовном законодательстве не возникает. При использовании автопилота совершенно иная ситуация. На сегодняшний день не только в уголовном законодательстве РФ отсутствует дифференциация лица, ответственного за ДТП с использованием беспилотного автомобиля. Нет императивного обязательства хранить черный ящик со всей информацией. Такие пробелы создают потенциальную возможность при совершении убийства переложить ответственность на техническое устройство и избежать наказания.

Посягательство на жизнь сотрудника правоохранительных органов. Федеральное бюро расследований США в своем докладе, касающемся беспилотных транспортных средств, сделало акцент не только на их пользу, но и на существенную опасность, определив их как потенциальное «смертоносное оружие». Создавая условия многофункциональности путем освобождения обеих рук, автопилот позволяет преступникам отстреливаться во время погони, в разы повышая опасность для преследующего их эскорта [6].

Кража и неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения (угон). Так как управление всеми системами транспортного средства осуществляется через бортовой компьютер, подверженный программному вмешательству, как и любое другое цифровое устройство, возникает возможность удаленного перехвата управления автомобилем, внесение в его программный код пагубных изменений и других неправомерных вмешательств со стороны злоумышленников. Это, в свою очередь, создает риск использования транспортного средства для совершения общественно опасных деяний.

Террористический акт. Возможности минирования автомобиля и программирование маршрута до цели также нашли отражение в указанном выше докладе ФБР. Технология беспилотного управления уже неоднократно использовалась террористическими группировками и не только. Сирийские боевики активно применяют самодельные беспилотные летательные аппараты (БПЛА), начиненные взрывчаткой. В августе 2018 г. произошло покушение на президента Венесуэлы с использованием БПЛА, впоследствии было ранено 7 человек. Не обошли стороной события такого рода и РФ. В 2017 г. был предотвращен террористический акт с использованием БПЛА, целью которого должны были стать здания регионального управления МВД и ФСБ Республики Ингушетия [7]. Такие же возможности открывает технология автопилота с той лишь разницей, что во многих странах уже запрещены полеты дронов над территориями городов и существуют специальные отряды по контролю воздушного пространства, а в случае автопилотируемого транспортного средства такой сценарий априори невозможен.

Похищение человека. Как и в случае с угонем, возможна ситуация, когда с помощью дистанционного вмешательства двери будут заблокированы, а в силу физических или технических характеристик находящийся внутри водитель или пассажир не сможет раз-

бить окна и выбраться наружу. Получив контроль над движением автомобиля, человека можно доставить в любое удобное место.

Шпионаж и нарушение неприкосновенности частной жизни. Современные бортовые компьютеры практически всех автомобилей класса Е и выше оснащены аудио- и видео записывающими устройствами как для голосовых команд, так и для бесконтактного общения по телефону. Получив доступ к этим устройствам, преступники могут собирать конфиденциальную информацию о водителе и его пассажирах.

Следующие преступления вытекают из предыдущего пункта. Это *вымогательство (шантаж)*. Завладев указанной выше информацией, злоумышленники могут осуществлять давление на человека с целью получения выгоды имущественного характера либо навязывания объекту посягательства своей воли.

Умышленное уничтожение или повреждение имущества. На почве ненависти, вражды, из мести либо с целью ухудшения положения конкурирующей стороны возможно направление запрограммированного беспилотного транспортного средства в витрины магазинов, киоски, на рыночные площади, в другие автомобили и т. д. Возникает ситуация, когда преступник может переложить ответственность на программное обеспечение и его неисправность.

Кроме того, остается неизвестным поведение искусственного интеллекта в условиях крайней необходимости, например, в безвыходной ситуации, когда каждое действие сопряжено со 100 %-м риском. Рассмотрим ситуацию. Двухсторонняя трасса, две полосы, металлические ограждения и остановка по стороне движения беспилотного автомобиля. Человек на остановке выбегает прямо перед машиной, времени затормозить нет, по встречной полосе сплошной трафик. Какое решение примет автопилот? Попытается обойти по правой стороне и с большой вероятностью собьет людей на остановке? Сделает более крутой поворот вправо и разобьется об ограждения с риском для водителя? Выйдет на встречную полосу и попадет в аварию со встречным автомобилем или по заданным правилам дорожного движения продолжит путь и собьет виновного пешехода? Таких ситуаций может быть огромное количество. Заложить их все в программу практически невозможно, то есть рамки области действия остаются открытыми, а устанавливая на борт автомобиля искусственный интеллект, мы преднамеренно даем возможность самообучения автопилоту, после чего предвидеть его действия становится крайне затруднительно.

Следовательно, несмотря на огромное число положительных качеств, у этой технологии имеются и свои недостатки, которые на данный момент не устранены: ненадежность программного обеспечения; потеря приватности; исчезновение рабочих мест; проблемы с установлением ответственного лица. Последний из перечисленных недостатков сохраняет статус дискуссионного вопроса по сей день. Законодатели разных стран не могут сойтись в едином мнении относительно определения виновного в дорожно-транспортном происшествии с участием беспилотного автомобиля: компания-разработчик программного обеспечения, производитель самого транспортного средства или водитель. Прогрессивнее всех предложение ученого-юриста из Йельского университета Йинга Ху, выдвинувшего идею об уголовной ответственности искусственного интеллекта. По его мнению, наказание может включать в себя деактивацию, перепрограммирование или просто объявление робота преступником [8].

Государственная Дума РФ в ходе заседания круглого стола пришла к выводу о том, что ответственности должен подлежать только водитель, а каждый автомобиль должен быть оснащен бортовым ящиком, записывающим всю информацию. Однако пока

эти обсуждения остаются на уровне полемики, хотя параллельно идет масштабная интеграция автопилотируемых транспортных средств в нашу жизнь. Принимаются соответствующие административные акты, например постановление Правительства РФ от 29 марта 2018 г. № 535-р, которым утвержден план мероприятий по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы по направлению «Автонет».

Многие зарубежные законодатели склоняются в сторону подхода, подразумевающего объединение автопилота и роботов в одну категорию, что не лишено смысла. Внутри этого подхода имеются расхождения, касающиеся правовой природы роботов. Судебная практика США показывает, что роботы отождествляются с техническим устройством, всецело зависящим от воли человека, поэтому за любым действием машины стоит управляющее лицо. Комиссия Европейского Парламента пошла дальше и сфокусировалась на необходимости дифференцировать роботов по степени автономности, однако на сегодняшний день вопрос такой классификации остается открытым.

Какое бы решение на сегодняшний день ни было принято, стоит признать, что мы не можем в полной мере отделить автопилотируемое средство от человека, ведь это не в последнюю очередь создаст коллизии в гражданском праве, а именно в том же вопросе, который обозначен в рамках уголовно-правового исследования: кто является субъектом юридической ответственности?

Выводы и заключение

Таким образом, единственно верное решение в данном случае отсутствует. С одной стороны, невозможно обособить неодушевленный предмет от человека, с другой – этот предмет наделен возможностью самостоятельно принимать решения. Разработка классификации автономности также не приведет к желаемому результату и не поможет в решении вопроса, так как техническое устройство не может быть субъектом уголовной ответственности. Очевидна бесперспективность однополярного подхода, так как он в любом случае не позволит в полной мере справедливо урегулировать все потенциальные случаи. Однако, базирясь на принципах уголовного права, считаем необходимым создать правовую «канву» для дальнейшего поэтапного реформирования целого пласта законодательства, которое позволит максимально безболезненно имплантировать технологию автопилотирования транспортных средств в правовое поле Российской Федерации. В связи с этим необходимо:

1. Дополнить постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения»:

п. 1.2 следующими терминами: «беспилотное транспортное средство»; «ответственное лицо беспилотного транспортного средства»; «черный ящик беспилотного транспортного средства»; «управление беспилотным транспортным средством»; «система управления беспилотным транспортным средством»;

п. 2.3 подпунктом 2.3.5 следующего содержания: «В случае использования системы управления беспилотным транспортным средством обязан осуществлять контроль за движением беспилотного транспортного средства»;

приложение к постановлению «Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств» п. 8 «Система управления беспилотным транспортным средством».

2. Внести изменения в Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» касательно правил эксплуатации беспилотного транспортного средства.

3. Изложить ст. 264.2 «Нарушение правил эксплуатации беспилотного транспортного средства» в следующей редакции: «Нарушение лицом, управляющим беспилотным автомобилем либо другим беспилотным транспортным средством, правил эксплуатации беспилотных транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью либо смерть человека, – наказывается...». Дополнить статью следующим примечанием: «Под лицом, управляющим беспилотным автомобилем, в настоящей статье понимается лицо, осуществляющее управление как непосредственно из салона автомобиля, так и дистанционно, находясь за его пределами».

4. Дополнить УК РФ ст. 266.1 «Производство, сбыт и выпуск в эксплуатацию систем управления беспилотным транспортным средством с техническими неисправностями» следующего содержания:

«1. Производство, сбыт и выпуск в эксплуатацию технически неисправных систем управления беспилотным транспортным средством лицом, ответственным за техническое состояние систем управления беспилотным транспортным средством, – наказывается...

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью либо смерть человека, – наказываются...».

5. Дополнить УК РФ ст. 326.1 «Подделка, уничтожение или незаконное внесение изменений в черный ящик беспилотного транспортного средства», изложив ее в следующей редакции: «Подделка или уничтожение черного ящика беспилотного транспортного средства, а также незаконное внесение изменений в черный ящик беспилотного транспортного средства в целях совершения преступления либо облегчения его совершения или сокрытия, – наказывается...».

Таким образом, технология беспилотного транспортного средства имеет значительное число недостатков и технологических брешей, создающих опасность для общества, а также серьезные препоны в деятельности правоохранительных органов. Однако, взглянув со стороны контрполярного по отношению к указанному выше подходу, понимаем, что за этой технологией, как и многими другими, будущее. Ее концептуальные аспекты позволяют перестроить целую сферу общественной жизни, не стоит забывать, что транспортная инфраструктура на сегодняшний день является эпицентром человеческой коммуникации и основой международной миграции. Новые стандарты безопасности способны сократить в разы число дорожно-транспортных происшествий, а слаженная, единая система управления дорожными потоками создаст совершенно новые условия продуктивности и экономической эффективности государств, ее использующих. Несмотря на короткий временной промежуток массового использования беспилотных транспортных средств, уже сформировались тенденции будущей статистики, которая в скором времени станет лейтмотивом политики интеграции автопилотов в нашу жизнь. По данным Всемирной организации здравоохранения, ежегодно в результате ДТП погибает 1,35 млн человек. В период с 2016 по 2018 год суммарное количество ДТП с летальным исходом составило более 2 500 000 случаев [9]. Нельзя отрицать, что обычных автомобилей в разы больше, однако (по примерным подсчетам) в указанный временной период соотношение беспилотных и обыкновенных автомобилей колебалось в районе 1 к 10 000. Следовательно, на каждые 250 ДТП приходится лишь 3 с использованием автопилота, что означает снижение риска в 83 раза. Так как прогресс не стоит на месте, то вполне очевидно, что в ближайшее время общество сможет получить новое и современное средство передвижения, что приведет к значительному сокращению числа аварий и установлению нового стандарта дорожной безопасности.

Библиографический список

1. Смертельное ДТП Tesla в Китае – и вновь Autopilot. URL : <https://www.2000.ua/novosti/za-rulem/smertelnoe-dtp-tesla-v-kitae---i-vnov-autopilot.htm> (дата обращения: 10.01.2019).
2. Китаец два года судится с Tesla из-за смерти сына // Популярная механика. URL : https://www.popmech.ru/vehicles/412602-kitaec-dva-goda-suditsya-s-tesla-iz-za-smerti-syna/?utm_source=twitter&utm_medium=social&utm_campaign=targetings-PopMechanics&utm_content=rssnewsvehicles&utm_term=20180301-412602-tw#0_8_4122_14149_705_182894591 (дата обращения: 10.01.2019).
3. Автопилот Tesla признан невиновным в ДТП со смертельным исходом // 3DNews Daily Digital Digest. URL : <https://3dnews.ru/946196> (дата обращения: 10.01.2018).
4. Это было неизбежно: беспилотник настиг новую жертву // Газета.ру. URL : https://www.gazeta.ru/auto/2018/03/20_a_11689327.shtml (дата обращения: 12.01.2019).
5. Беспилотный Uber сбил женщину в Аризоне из-за особенностей программы. Автопилот заметил ее, но продолжил движение // Медуза. URL : <https://meduza.io/news/2018/05/08/bespilotnyy-uber-sbil-zhenschinu-v-arizone-iz-za-osobennostey-programmy-avtopilot-zametil-ee-no-prodolzhil-dvizhenie> (дата обращения: 14.01.2019).
6. FBI warns driverless cars could be used as «lethal weapons» // The Guardian. URL : <https://www.theguardian.com/technology/2014/jul/16/google-fbi-driverless-cars-leathal-weapons-autonomous> (дата обращения: 14.01.2019).
7. Террокоптер: как бандиты с помощью дрона хотели взорвать МВД и ФСБ // РИА-новости. URL : <https://ria.ru/incidents/20180207/1514160209.html> (дата обращения: 16.01.2019).
8. Роботы должны нести уголовную ответственность // Хайтек. URL : <https://hightech.fm/2017/04/04/intelligence-systems> (дата обращения: 10.01.2019).
9. Дорожно-транспортные травмы // Всемирная организация здравоохранения ООН. URL : <http://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries> (дата обращения: 10.01.2019).