

# АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ УГОЛОВНО-ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТА

*Рязанов Никита Сергеевич,  
Прокуратура Архангельской области,  
г. Архангельск  
e-mail: rns87@yandex.ru*

**Аннотация.** Статья посвящена проблемам уголовно-правового обеспечения безопасной эксплуатации беспилотных транспортных средств и систем. Рассмотрены перспективы развития отношений в сфере функционирования робокаров, а также правового регулирования таких отношений. Предложены пути оптимизации уголовного закона, нацеленные на профилактику причинения при использовании беспилотного транспорта вреда жизни, здоровью человека, имущественного ущерба.

**Ключевые слова:** беспилотный транспорт, автопилот, искусственный интеллект, уголовная ответственность.

## CURRENT ISSUES OF CRIMINAL LAW ENSURING THE SAFE USE OF UNMANNED VEHICLES

*Ryazanov N. S.  
Prosecutor's office of the Arkhangelsk region  
Arkhangelsk  
e-mail: rns87@yandex.ru*

**Summary.** The article is devoted to the problem of criminal law ensuring the safe operation of unmanned vehicles and systems. The prospects for the development of relations in the field of functioning of robotic vehicles, as well as the legal regulation of such relations are considered. Methods of optimization of criminal legislation are proposed, aimed at preventing accidents of unmanned vehicles, causing harm to life, people's health, material damage.

**Keywords:** unmanned vehicles, autopilot, artificial intelligence, criminal liability.

Современному человеку повезло жить в период стремительного развития высоких технологий. Интенсивно совершенствуется искусственный интеллект, повсеместно внедряется робототехника, которая призвана не только стать подспорьем человеку при осуществлении им производственных функций, но и полностью заменить его в определенных технологических процессах, осуществляя их гораздо оперативнее и результативнее.

Роботизация и автоматизация процессов не обходит стороной и транспортную сферу, где внедряются новые технологии автопилотирования, минимизируя степень участия человека в перевозочном процессе [5, с. 44–45].

Вместе с тем эксплуатация беспилотного транспорта (как и имеющего ручное управление) сопровождается определенными угрозами причинения вреда здоровью человека и ущерба имуществу.

Так, еще в мае 2016 г. произошло дорожно-транспортное происшествие с участием беспилотного автомобиля Tesla, который врезался в заднюю часть грузовой машины, не распознав ее как препятствие. Находящийся внутри робокара человек погиб на месте [10]. В июле 2016 г. беспилотник Tesla Model X въехал в ограждение дороги [1].

Возникновению аварий при использовании беспилотных транспортных средств могут способствовать как внешние факторы (электромагнитные излучения [13], плохие метеоусловия (осадки, туман) [6], ненадлежащее состояние объектов транспортной инфраструктуры), не позволяющие искусственному интеллекту автопилота оперативно визуализировать и распознать нештатную ситуацию, так и внутренние сбои в его программном обеспечении, приводящие к дорожно-транспортному происшествию.

Государство начинает прорабатывать вопросы нормативного регулирования отношений, возникающих при эксплуатации беспилотных транспортных средств.

В частности, распоряжением Правительства Российской Федерации от 28.07.2017 № 1632-р утверждена программа «Цифровая экономика Российской Федерации», определяющая стратегию правового регулирования использования робототехники, инструментов искусственного интеллекта [8], который является в том числе основой систем автопилотирования современными транспортными средствами.

Позитивной оценки заслуживает утверждение 25.03.2020 Правительством Российской Федерации Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования. В документе содержатся рекомендации по безопасному функционированию высокоавтоматизированных транспортных средств (ВАТС) – в частности, предложены требования к автоматизированным системам вождения, правила допуска к эксплуатации и методы проверки параметров ВАТС. Отдельные положения касаются системы взаимодействия между транспортным средством и водителем, кибернетической безопасности ВАТС, среды штатной эксплуатации. Некоторые разделы посвящены дорожно-транспортной инфраструктуре, порядку обучения и подготовки пользователей ВАТС [9].

Однако действующее федеральное законодательство еще не в полной мере готово сопровождать развитие инфраструктуры инноваций, несмотря на реальную опасность для жизни, здоровья людей и имущества при эксплуатации беспилотников [14].

Нерешенным остается вопрос об ответственности за причинение вреда вследствие сбоя контроля в искусственном интеллекте, пилотирующем транспортное средство или управляющем определенными процессами на объектах транспортной инфраструктуры.

В странах Европы разработка законов, регламентирующих вопросы безопасной эксплуатации беспилотных транспортных средств с искусственным интеллектом, ведется активнее.

Например, в Германии в 2017 году издан закон, допускающий движение беспилотников по дорогам общего пользования, но при соблюдении определенных требований – нахождение за рулем человека, способного взять в нештатной ситуации управление на себя, и установка в беспилотном автомобиле бортового самописца, фиксирующего процесс передвижения. По задумке разработчика документа такие требования позволят установить виновника дорожно-транспортного происшествия, которым может стать как водитель, так и производитель, в случае сбоя в программе автопилота [2].

Вместе с тем в будущем не исключается использование беспилотного транспорта (такси, автобусы, грузовики) без присутствия на борту человека-оператора. Вопрос о том, кто в случае причинения вреда при их использовании будет нести ответственность и в какой степени, также остается открытым.

В перспективе не должны исключать настороженность ситуации, когда развитый искусственный интеллект, управляющий транспортным средством, вследствие сбоя в контроле решит «умышленно» причинить вред человеку. Это может быть свойственно сильному искусственному интеллекту (обобщенному искусственному разуму), который теоретически будет иметь возможность производить мыслительные операции (в том числе негативного характера), аналогичные человеческим [11].

Президент группы компаний, разрабатывающих искусственный интеллект, О. Ускова справедливо отметила, что мы должны быть готовы к ситуации, когда искусственный интеллект воспримет нас как враждебный элемент. Для предотвращения этого необходимо заложить в его программное обеспечение ряд ограничений, в том числе юридического и нравственного характера. Также на уровне мирового сообщества необходимо издание кодифицированного акта, регулирующего вопросы производства оборудования и программного обеспечения искусственного интеллекта [3].

В национальном уголовном законе специальной нормы, предусматривающей ответственность за причинение вреда охраняемым законом интересам вследствие сбоя в искусственном интеллекте автопилота, нет [14].

Это в определенной степени способствует неуделению разработчиками, производителями, продавцами и сервисными центрами должного внимания качеству и безопасности реализуемого программного обеспечения беспилотного транспорта и необоснованному освобождению от ответственности лиц, виновных в причинении вреда при эксплуатации такого транспорта.

В этой связи необходимо заблаговременно проработать вопрос о включении в УК РФ нормы, предусматривающей ответственность за причинение вреда вследствие сбоя в программном обеспечении робота.

Для этого в первую очередь следует разработать требования, предусматривающие права, обязанности и четкий алгоритм действий субъектов при разработке, производстве, установке, реализации, обслуживании, обеспечении функционирования и эксплуатации автопилота (обратив особое внимание на установление определенных ограничений в функционировании его искусственного интеллекта).

Также следует определиться с субъектами деликта. Действующий уголовный закон предусматривает в качестве субъектов преступлений только физическое лицо.

Как отметил В. Н. Некрасов, «...любая инновационная разработка является результатом интеллектуальной деятельности человека, следовательно, в преступлениях, совершенных с использованием результатов инновационной деятельности, подлежит установлению вина человека» [7].

Применительно к роботам должна применяться идентичная модель правового регулирования. В любой нештатной ситуации с участием беспилотного автомобиля должна действовать презумпция виновности человека [4].

Представляется, что в круг субъектов причинения вреда в случае сбоя в программном обеспечении автопилота попадают те, кто участвует в технологическом процессе их разработки и производства (ученые, инженеры, программисты и т. д.), задействован в их установке, реализации (дистрибьюторы), обслуживании и обеспечении функционирования (специалисты сервисных центров, операторы удаленного доступа и т. д.), а также эксплуатанты транспортных средств в случае нарушения ими соответствующих правил использования автопилота, повлекшего причинение вреда охраняемым законом интересам (например, непрохождение или несвоевременное прохождение необходимой диагностики, подключение сторонних устройств, самовольная прошивка программного обеспечения и т. д.).

О необходимости проработки вопроса об уголовной ответственности за причинение вреда при эксплуатации беспилотного транспорта пишут также профессора А. И. Коробеев и А. И. Чучаев. Они предлагают при разработке соответствующей нормы брать за основу ст. 263 УК РФ (в части преступных последствий), с чем необходимо согласиться [4].

В то же время, хотя автопилот и является конструктивным элементом системы управления транспортом, в основу его функционирования закладывается искусственный интеллект, который является компьютерной программой. Исходя из этого, при построении нормы об ответственности за общественно опасные деяния, связанные с использованием роботов, предлагается использовать и конструкции диспозиций статей о преступлениях в сфере компьютерной информации (глава 28 УК РФ).

Таким образом, с целью уголовно-правовой профилактики причинения при эксплуатации беспилотных транспортных средств вреда жизни, здоровью человека, имущественного ущерба предлагается дополнить главу 27 УК РФ следующей нормой:

«Статья 263<sup>2</sup>. Нарушение правил производства, установки, реализации, обслуживания, обеспечения функционирования и эксплуатации аппаратного и программного обеспечения высокоавтоматизированного транспортного средства и (или) интеллектуальной транспортной системы.

1. Нарушение правил разработки, производства, установки, реализации, обслуживания, обеспечения функционирования и эксплуатации аппаратного и программного обеспечения высокоавтоматизированного транспортного средства и (или) интеллектуальной транспортной системы, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба...

2. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть человека...

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц...

Примечание. Крупным ущербом в настоящей статье признается ущерб, сумма которого превышает один миллион рублей».

## Литература

1. Автопилот Tesla вновь попал в аварию. – URL: <https://lenta.ru/news/2016/07/06/tesla/> (дата обращения: 11.09.2019).
2. В Германии приняли закон о беспилотных автомобилях. – URL: <https://tehnot.com/v-germanii-prinyali-zakon-o-bespilotnyh-avtomobilyah/> (дата обращения: 11.09.2019).
3. Искусственный интеллект сможет убивать. – URL: <http://www.rosbalt.ru/russia/2017/12/09/1666911.html> (дата обращения: 22.02.2019).
4. Коробеев А. И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности / А. И. Коробеев, А. И. Чучаев // *Lex russica*. – 2019. – № 2. – С. 9–28.
5. Кульпин Ф. Джазовые рапсодии и «муферы»... кто победит? (Интервью с В. Музыченко) // *Управление персоналом*. – 2011. – № 22. – С. 44–54.
6. Кулябко Л. Это не шутки – беспилотные маршрутки // *Московский комсомолец*. – 2018. – 30 августа.
7. Некрасов В. Н. Актуальные вопросы уголовно-правовой охраны инновационной деятельности в России // *Актуальные проблемы российского права*. – 2017. – № 7. – С. 108–114.
8. Об утверждении программы «Цифровая экономика Российской Федерации»: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.07.2017 № 1632-р // *Собрание законодательства Российской Федерации*. – 2017. – № 32. – Ст. 5138.
9. О Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 25.03.2020 № 724р // *Собрание законодательства Российской Федерации*. – 2020. – № 13. – Ст. 1995.
10. Первая жертва автопилота. – URL: [https://www.gazeta.ru/auto/2016/07/01\\_a\\_8351963.shtml](https://www.gazeta.ru/auto/2016/07/01_a_8351963.shtml) (дата обращения: 11.09.2019).
11. План мероприятий («дорожная карта») Национальной технологической инициативы «Автонет» (приложение № 2 к протоколу заседания президиума Совета при Президенте Российской Федерации по модернизации экономики и инновационному развитию России от 24.04.2018 № 1) (документ официально опубликован не был). – Доступ из СПС «Консультант Плюс».
12. Разработана Концепция обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств. – URL: <https://www.garant.ru/news/1288032/> (дата обращения: 22.02.2019).
13. Строкер М. Солнечный удар // *Московский комсомолец*. – 2018. – 23 марта.
14. Фокин М. С. Актуальные проблемы уголовно-правовой регламентации противоправного использования беспилотных мобильных средств / М. С. Фокин, Н. С. Рязанов // *Актуальные проблемы российского права*. – 2018. – № 1. – С. 103–110.