УДК 343

DOI 10.33184/pravgos-2021.1.12

НАУМОВА Юлия Николаевна

кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры

уголовно-процессуального права и криминалистики

Всероссийского государственного университета юстиции

(РПА Минюста России), г. Москва, Россия.

E-mail: naumyn73@mail.ru

**ОСОБЕННОСТИ КВАЛИФИКАЦИИ И ПРЕДМЕТА
ДОКАЗЫВАНИЯ ПРИ НАРУШЕНИИ ПРАВИЛ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ
СИСТЕМ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА**

В статье рассматривается проблема уголовной ответственности за причинение вреда при использовании искусственного интеллекта в ходе беспилотного управления автотранспортным средством и взаимосвязанные с ней уголовно-правовые, уголовно-процессуальные и криминалистические проблемы, предлагаются авторские подходы к их решению. **Цель:** установить особенности квалификации, предмета доказывания и криминалистической характеристики преступлений применительно к нарушению правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в ходе беспилотного управления с использованием искусственного интеллекта. **Методы:** диалектический, формально-логический, частнонаучные методы уголовного, уголовно-процессуального, административного права, криминалистической теории в связи со спецификой их отраслевого содержания при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств с использованием систем искусственного интеллекта. **Результаты:** обосновывается, что при сборе доказательственной базы по предмету доказывания главным является установление такого элемента события преступления, как способ совершения преступления (управление беспилотным автомобилем), он выступает на первый план и в криминалистической характеристике совершаемого преступления, от него будут зависеть и остальные ее элементы (компоненты).

Ключевые слова: квалификация преступлений; предмет доказывания; криминалистическая характеристика преступления; нарушение правил дорожного движения; искусственный интеллект.

Проблема уголовной ответственности в связи с использованием систем искусственного интеллекта перестала быть уделом фантастической литературы и превратилась в одну из актуальнейших проблем теории уголовного права. Можно констатировать, что в последние годы в юридической литературе появился вал публикаций, посвященных этой тематике. Можно даже говорить об определенной моде на такие публикации. Но это тот случай, когда спрос вызван практическими соображениями. Проблема «стучится» в самые различные сферы жизни человека, общества и государства. Это и здравоохранение (подключение искусственного интеллекта к процессу дистанционной диагностики и назначения лечения), и финансовые услуги (например, в области консалтинга и аудита), и машинное обучение (в самых различных направлениях), и, наконец, использование носителей искусственного интеллекта в качестве средств и методов ведения войны (применение, например, дронов в армяно-азербайджанском вооруженном конфликте в 2020 г.), в их числе и область применения транспортных средств с использованием искусственного интеллекта. Остановимся на последнем аспекте, так как представления об этом становятся былью.

В сентябре 2020 г. в отечественных СМИ появилось следующее сообщение. Беспилотная «Газель» доставила тонну овощей из Владимира в Москву. Автомобиль проделал путь в 240 километров без участия водителя. За рулем находился инженер, который следил за дорогой, но не должен был вмешиваться в управление автомобилем (хотя один раз ему все-таки пришлось вмешаться в работу автопилота). Эксперимент проходил при содействии Ковровской технологической академии им. В.А. Дегтярева и межправительственной рабочей группы НТП «Автонет»¹. Никто не будет спорить о перспективе перевозок с использованием искусственного интеллекта. Об их очевидных преимуществах говорят даже представители ГИБДД, по мнению которых, новые технологии позволят сократить количество ДТП (хотя бы в связи с исключением фактора усталости водителя), а «через 20 лет автономные автомобили вытеснят традиционные машины». При этом было обращено внимание на необходимость правового регулирования проблемы и установления ответственности за управление беспилотником в случае нарушения соответствующих правил².

¹ ПроВладимир : сайт информ. агентства [Электронный ресурс]. URL: <https://provladimir.ru/2020/09/21/bspilotnaja-gazel-vpervye-dostavila-tonnu-ovoshhej-iz-vladimira-v-moskvu> (дата обращения: 28.01.2021).

² Индустрия безопасности : сайт информ. агентства [Электронный ресурс]. URL: https://www.securitymedia.ru/news_one_4290.html (дата обращения: 28.01.2021).

Разумеется, человечество (в том числе и юристов) на этом пути ждут не только «розы», но и определенные трудности («шипы»). Как бы то ни было, беспилотный автомобиль – это транспортное средство, характеризующееся повышенной опасностью. Первое смертельное ДТП с участием автомобиля, который двигался на автопилоте, было зарегистрировано в США. По мнению специалистов компании Tesla, причина ДТП заключалась в том, что автоматика, под управлением которой находилось транспортное средство, не успела распознать опасность из-за белого цвета прицепа на фоне яркого неба. По этой же причине не среагировал вовремя и сам водитель, который мог бы взять управление машиной на себя: яркое солнце могло ослепить его. Возможно также и то, что автопилот мог дать сбой из-за длинного свеса прицепа фуры и большого дорожного просвета, что помешало радарам «увидеть» препятствие¹. И таких трагических последствий использования беспилотного автомобиля, к сожалению, может быть сколько угодно. В связи с этим необходимо научное обоснование привлечения (или непривлечения) к уголовной ответственности за допущенное ДТП в связи с применением беспилотного автомобиля.

Первый и самый основной вопрос заключается в конкретизации для данной ситуации формулировки основания уголовной ответственности за причинение вреда конкретным ДТП в диспозиции соответствующей нормы УК РФ. Применительно к обсуждаемому вопросу это ст. 264. Естественно, что в таких случаях и ст. 8 является определяющей. Но в рамках формулы «состав преступления» основополагающим является определение такого его элемента, как *субъект преступления*. Он же и самый сложный. Очевидно, что в точном соответствии с уголовным законом субъект указанного преступления – это лицо, управляющее транспортным средством, в обычной ситуации – водитель. Это следует из п. 1.2. Правил дорожного движения, утвержденных постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 (в редакции от 31 декабря 2020 г. № 244), где указано: «Водитель – лицо, управляющее каким-либо транспортным средством... К водителю приравнивается обучающий вождению». Но дело в том, что в рассматриваемом случае водитель отсутствует. Специалист, находящийся в кабине беспилотного автомобиля, водителем не является. Не может им быть и инструктор по вождению. У последнего есть функция обязательного участия в управлении машиной в определенных ситуациях – в случае предупреждения угрозы невыполнения своих функ-

¹ Рамблер/новости : сайт [Электронный ресурс]. URL: https://news.rambler.ru/articles/34074171-pervaya-zhertva-avtopilota/?article_index=1&updated (дата обращения: 28.01.2021).

ций водителем-учеником, отчего «учитель» и превращается в субъекта данного преступления.

Тем не менее представляется, что законное разрешение ситуации все же имеется. В Правилах дорожного движения есть понятие «участник дорожного движения», им признается «лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства». То есть нужно определить, кто из физических лиц, способных нести уголовную ответственность (разумеется, с учетом возраста и вменяемости), может считаться «лицом, принимающим непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя». В современной уголовно-правовой литературе этот вопрос обсуждается достаточно часто. Например, И.Н. Мосечкин выделяет ряд субъектов, «деятельность которых, в сочетании с использованием системы искусственного интеллекта, способна быть основанием для привлечения их к уголовной ответственности», относя к их числу:

1) производителя искусственного интеллекта. Так, если причиной нарушения беспилотным автомобилем Правил дорожного движения, повлекшего причинение смерти человеку, послужило несовершенство программного обеспечения, то ответственность следует возложить на разработчика программы. Однако автор предлагаемого перечня возможных субъектов преступления квалификацию по ст. 264 УК РФ исключает в силу того, что разработчик не управлял транспортным средством, и считает, что содеянное следует квалифицировать по п. «в» ч. 2 ст. 238 УК РФ, то есть как выполнение работ или оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни или здоровья потребителей, если они повлекли по неосторожности причинение смерти человека;

2) производителя или продавца продукции, оснащенной искусственным интеллектом;

3) пользователя продукции, оснащенной искусственным интеллектом;

4) иных лиц, например киберпреступника, осуществившего вмешательство в код компьютерной программы [1, с. 468–470].

Представляется, что все четыре варианта вполне пригодны для практического применения. Кстати, некоторые из них могут и не противоречить друг другу. И здесь может пойти речь о своеобразном «совиновничестве» или «соисполнительстве». Важно иметь в виду (опять-таки в соответствии с Правилами дорожного движения), что все будет зависеть от признания тех или иных физических лиц участниками дорожного движения в их специфическом «облачении» – как лица, принимающего «непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя». То

есть субъектом преступления будет тот, кто, хотя и дистанционно, все-таки управлял беспилотным автомобилем.

Изложенное требует некоторого переосмысления не только уголовно-правового, но и уголовно-процессуального и криминалистического соотношения указанных аспектов уголовной ответственности за автотранспортные преступления, совершаемые «вкуче» с искусственным интеллектом. В первую очередь речь идет о конкретизации в таких случаях понятий *обстоятельств, подлежащих доказыванию, и криминалистической характеристики преступления*. В уголовном праве эта ситуация напоминает случаи так называемого «посредственного исполнительства», когда объективную сторону преступления, например кражу чужого имущества, совершает взрослый преступник, использовавший подростка как своеобразное орудие преступления. Но к рассматриваемым случаям это не имеет отношения. В транспортных преступлениях, совершаемых в связи с эксплуатацией беспилотного автомобиля, нет даже «непосредственного» соучастия, так как нет и второго (пусть и негодного в уголовно-правовом смысле) исполнителя преступления – водителя. Беспилотный автомобиль выступает не в виде субъекта (не годного), а в качестве характеристики собственно *события* преступления.

В связи с этим требуют конкретизации обстоятельства, подлежащие доказыванию при производстве по уголовному делу (ст. 73 УПК РФ). Представляется, что в составе такого обстоятельства, как *событие преступления*, на первое место (для определения виновника содеянного) выступает *способ* совершения преступления, в качестве которого следует признать использование беспилотного автомобиля (управление им). Более сложной является трактовка второго (после события преступления) обстоятельства, подлежащего доказыванию, предусмотренного п. 2 ст. 73 УПК РФ. Уголовно-процессуальный закон определяет его как «виновность лица в совершении преступления, формы его вины и мотивы». И если в уголовно-правовом смысле виновность лица и форма его вины являются почти что однозначно-тождественными (виновным в преступлении согласно ч. 1 ст. 24 УК РФ признается лицо, совершившее деяние умышленно или по неосторожности), то при расследовании и судебном рассмотрении дел об автотранспортных преступлениях с использованием беспилотного автомобиля решение вопроса о виновности и формах вины на такой тождественности основываться не может. Виновность здесь связывается с установлением факта совершения преступления обвиняемым. Последнее вытекает, например, из содержания перечня вопросов присяжным заседателям, установленного ст. 339 УПК РФ. Пунктом 2 данной

статьи допускается постановка в вопросном листе не всех трех вопросов, указанных в п. 1 (доказано ли, что деяние имело место; доказано ли, что это деяние совершил подсудимый; виновен ли подсудимый в совершении этого деяния), а одного основного вопроса о виновности подсудимого, являющегося соединением вопросов, указанных в ч. 1 данной статьи. То есть виновность предполагается как составляющая часть доказанности совершения подсудимым преступления.

Уголовно-процессуальный аспект предмета доказывания по названным делам предполагает и специфическое, отличное от уголовно-правового, его содержание. Если субъективная сторона обычного преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, предполагает единственную форму вины – неосторожность (как в виде самонадеянности, так и в виде небрежности), то вина в случае ДТП при управлении беспилотным автомобилем является сложной – административно-правовой и уголовно-правовой. Специфика здесь заключается в том, что составляющей уголовно-правовой формы вины (неосторожность) как атрибута состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является и умышленная вина – административно-правовая. Рассматриваемый состав преступления состоит из нарушений Правил дорожного движения, которые в соответствии со ст. 2.2 КоАП РФ могут совершаться не только неосторожно, но и умышленно. Содержание же обеих форм вины (в том же КоАП РФ) полностью соответствует их уголовно-правовому содержанию.

Соответствующая конкретизация требуется и для определения элементов криминалистической характеристики преступления как одного из основополагающих понятий криминалистики. В теории криминалистики понятие криминалистической характеристики является достаточно дискуссионным: от отрицания его криминалистического значения до чрезмерного его расширения [2, с. 221]. Представляется, что при определении криминалистической характеристики любой разновидности преступлений за основу можно принять, пожалуй, наиболее распространенную в теории схему криминалистической характеристики, в которой к числу наиболее значимых в криминалистическом отношении особенностей преступлений определенных видов (элементов или компонентов их криминалистической характеристики) относятся:

- предмет преступного посягательства;
- способ совершения и сокрытия преступления;
- обстоятельства, при которых готовилось и было совершено преступление (время, место и т. д.);

- особенности оставляемых преступником следов (механизм слеодообразования в широком смысле);
- личность преступника и потерпевшего [3, с. 89].

Конечно же, в преступлениях с использованием искусственного интеллекта на первый план выступает, как уже отмечалось, такой элемент события преступления (по ст. 73 УПК РФ), как способ совершения (управление беспилотным автомобилем). От него будет зависеть и остальная расшифровка криминалистической характеристики совершаемого преступления (вытекающая из особенностей автомобиля, в том числе направленных на выполнение предписанной ему «команды» интеллектуального программирования).

Разумеется, все изложенное предполагает принятие законодательства, регламентирующего эксплуатацию автомобилей с автопилотом. Например, ГИБДД предлагает называть беспилотным «транспортное средство, управляемое без участия человека по маршруту, заданному заказчиком». Европейский союз уже представил проект правил в области искусственного интеллекта. Он включает стратегию цифрового развития, регулирования системы распознавания лиц, а также беспилотных автомобилей¹. В отечественной юридической литературе уже есть публикации, авторы которых предлагают внести соответствующие изменения и дополнения в Правила дорожного движения и в Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», устанавливающие порядок управления беспилотным транспортным средством и его эксплуатации, а также обосновывают целесообразность дополнения УК РФ новыми статьями, в частности предусматривающими уголовную ответственность за нарушение правил эксплуатации беспилотного транспортного средства, за производство, сбыт и выпуск в эксплуатацию систем управления беспилотным транспортным средством с техническими неисправностями и за подделку, уничтожение или незаконное внесение изменений в черный ящик беспилотного транспортного средства [4, с. 340–341].

Библиографический список

1. Мосечкин И.Н. Искусственный интеллект и уголовная ответственность: проблемы становления нового вида субъекта преступления // Вестник Санкт-Петербургск. ун-та. Сер.: Право. 2019. Т. 10, вып. 3. С. 461–476.

¹ Российская газета. 2020. 27 апр.

2. Белкин Р.С. Криминалистика: проблемы сегодняшнего дня. Злободневные вопросы российской криминалистики. М., 2001. 240 с.

3. Филиппов А.Г. Проблемы криминалистики: избранные статьи. М. : Юрлитинформ, 2007. 352 с.

4. Куфлева В.Н., Соболев Д.В., Фирсов В.В. Проблемные аспекты квалификации преступлений с использованием беспилотного транспортного средства // Человек: преступление и наказание. 2019. Т. 27, № 3. С. 335–342.

Дата поступления: 01.03.2021

NAUMOVA Yulia Nikolaevna

Candidate of Sciences (Law), Associate Professor of the Department of Criminal Procedure Law and Criminalistics of the All-Russian State University of Justice, Moscow, Russia.

E-mail: naumyn73@mail.ru

FEATURES OF THE QUALIFICATION AND FACT OF PROOF IN THE VIOLATION OF TRAFFIC RULES AND OPERATION OF VEHICLES USING ARTIFICIAL INTELLIGENCE SYSTEMS

The article addresses the problem of criminal liability for harm caused by the use of artificial intelligence in unmanned driving of a motor vehicle and related criminal, criminal procedure and forensic problems, it proposes the author's approaches to their solution. The **purpose** of the article is to establish the features of the qualification, fact of proof and forensic character of the offences in relation to traffic violations and the operation of vehicles in unmanned control using artificial intelligence.

Methods: the author uses dialectical, formal methods, as well as specific scientific methods of criminal law, criminal procedure, administrative law, forensic theory in connection with the specificity of their sectoral content in violation of traffic rules and operation of vehicles using artificial intelligence systems. **Results:** It is substantiated that when collecting the evidence base on the fact of proof, the principal element of the nature of the crime, such as a method of committing a crime (unmanned driving), is central to the forensics process. The characteristics of the crime committed will determine the other elements of the crime (components).

Keywords: qualification of crimes; fact of proof; forensic characteristics of a crime; violation of traffic rules; artificial intelligence.

References

1. Mosechkin I.N. Artificial intelligence and criminal liability: problems of becoming a new type of crime subject. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Seriya: Pravo = Vestnik of Saint Petersburg University. Series: Law*, 2019, vol. 10, iss. 3, pp. 461–476. (In Russian).
2. Belkin R.S. *Kriminalistika: problemy segodnyashnego dnya. Zlobodnevnye voprosy rossijskoj kriminalistiki* [Forensic Science: Problems of today. Topical issues of Russian forensic science]. Moscow, 2001. 240 p.
3. Filippov A.G. *Problemy kriminalistiki: izbrannye stat'i* [Problems of Forensic Science: Selected Articles]. Moscow, YUritinform Publ., 2007. 352 p.
4. Kufleva V.N., Sobolev D.V., Firsov V.V. Problematic aspects of crimes qualification of crimes with the use of unmanned vehicle. *CHelovek: prestuplenie i nakazanie = Man: crime and punishment*, 2019, vol. 27, no. 3, pp. 335–342. (In Russian).

Received: 01.03.2021