

Научная статья

УДК 343.9.018
EDN: WZZHSN

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ РИСКИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

**Дмитрий Владимирович Никитин¹, Александр Сергеевич Логозинский²,
Станислав Александрович Бахарев³**^{1, 2} Нижегородская академия МВД России, Нижний Новгород, Россия³ Тверской филиал Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, Тверь, Россия¹ aibechi@yandex.ru² logozinski.sasha@icloud.com³ ustass73@yandex.ru

Аннотация. В статье рассматриваются риски, которые могут возникнуть при применении беспилотных транспортных средств, также анализируется нормативно-правовая база, регулирующая использование беспилотников, и вносятся предложения по совершенствованию уголовного законодательства.

Ключевые слова: беспилотники, беспилотные транспортные средства, дорожно-транспортные происшествия, преступления, совершаемые с использованием беспилотников

Для цитирования: Никитин Д.В., Логозинский А.С., Бахарев С.А. Уголовно-правовые риски использования беспилотных транспортных средств // Вестник Санкт-Петербургского военного института войск национальной гвардии. 2022. № 3 (20). С. 37–40. URL: <https://vestnik-spvi.ru/2022/09/007.pdf>. EDN: WZZHSN.

Original article

CRIMINAL AND LEGAL RISKS OF THE USE OF UNMANNED VEHICLES

Dmitry V. Nikitin¹, Alexander S. Logozinsky², Stanislav A. Bakharev³^{1, 2} Nizhny Novgorod academy of the Ministry of the Interior of Russia, Nizhny Novgorod, Russia³ Tver Branch of the Kikot Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Tver, Russia¹ aibechi@yandex.ru² logozinski.sasha@icloud.com³ ustass73@yandex.ru

Abstract. The article discusses the risks that may arise when using unmanned vehicles, also analyzes the regulatory framework governing the use of drones, and makes proposals to improve criminal legislation.

Keywords: drones, unmanned vehicles, traffic accidents, crimes committed using drones

For citation: Nikitin D.V., Logozinsky A.S., Bakharev S.A. Criminal and legal risks of the use of unmanned vehicles. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo voennogo instituta vojsk nacional'noj gvardii*. 2022;3(20): 37–40. (In Russ.). Available from: <https://vestnik-spvi.ru/2022/09/007.pdf>. EDN: WZZHSN.

© Никитин Д.В., Логозинский А.С., Бахарев С.А., 2022

Введение

Транспортная безопасность и безопасность дорожного движения всегда была приоритетной задачей государственного регулирования. Начиная с момента использования первых механических транспортных средств, законодательство постоянно претерпевает различные изменения. Нацелен-

ные на защиту безопасности всех лиц, участвующих в дорожном движении: водителей, пассажиров и пешеходов.

Основные положения

Своевременное Обусловленность появления таких специальных составов, как преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных

средств, вызвана техническим развитием средств передвижения и их распространением (что в свою очередь выступило причиной необходимости урегулирования порядка движения (правил дорожного движения), что доказывает и история развития правового регулирования ответственности за указанные преступления в России. Как известно, первым транспортным средством была лошадь, однако ни Русская правда, ни иные нормативно-правовые акты не выделяли такого рода преступления в специальные составы вплоть до 1649 года, когда Соборное уложение установило ответственность за наезд на женщину. С развитием технического прогресса в начале XIX века мы встречаем первое регулирование преступлений, совершенный в сфере транспорта, но пока не касающееся автомобильного транспорта.

Вместе с развитием и ростом популярности использования автомобильного передвижения законодательство стало предусматривать специальные составы преступлений за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, однако в части беспилотных транспортных средств (БТС) специальных норм предусмотрено не было.

Внедрение беспилотников перспективно скажется на развитии государства. Во-первых, это выгодно с экономической точки зрения, во-вторых, с экологической и безопасной. В последнее время БТС все чаще используются компаниями по доставке своей продукции. Так, например, Яндекс при доставке еды применяют опцию «беспилотных роботов», которых все чаще можно встретить в больших городах. Также многие транспортные компании в целях транспортировки пассажиров используют беспилотники.

С нашей точки зрения, рассматривая вопрос о трансформации уголовно-правовых норм, нужно выяснить, можно ли относить БТС к транспортным средствам и соответственно к предмету транспортных преступлений.

Безусловно, на это нужно дать утвердительный ответ, несмотря на то, что беспилотник в административном и уголовном законодательстве в качестве предмета не выделяется, но он не перестает входить в механизм транспортного происшествия. Отсюда можно сделать вывод, что в 27 главу Уголовного кодекса Российской Федерации (УК РФ) следует внести изменения. Соответственно и редактировать нормы нужно из этой главы. Так, полагаем, что в примечании 1 к ст. 264 УК РФ после слов «а также транспортные средства», следует указать «включая БТС», Соответствующие изменения нужно

внести и в постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 09.12.2008 г. № 25 (в ред. от 24.05.2016 г.) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»¹.

Не стоит забывать о находящейся в общей части УК РФ отдельной статье о крайней необходимости. Важно распространить ее действие и на БТС, выделив отдельную норму о крайней необходимости с использованием искусственного интеллекта. В процессе цифровизации и развития робототехники человеку необходимо помнить, что высшей ценностью является жизнь и здоровье человека, поэтому программное обеспечение обязательно должно предусматривать запрет на причинение вреда. Однако существуют ситуации, когда искусственный интеллект должен нарушить установленные ограничения в силу крайней необходимости.

Например, ситуация предотвращения дорожно-транспортного происшествия (ДТП) автопилотом Tesla. Когда на дорогу резко выбежал дикий кабан, водитель не успел среагировать, а автопилот совершил ловкий маневр и смог разминуться с кабаном буквально в сантиметрах. Но что, если перед Теслой стал бы выбор спасти животное или водителя с пассажирами. А бывают ситуации, когда на дорогу выскакивает и человек.

Безусловно, использование многих достижений научно-технического прогресса содержит в себе риски, в том числе и уголовно-правовые. Очевидно, что уголовное преследование должно осуществляться тогда, когда не соблюдаются разумные требования, призывающие к недопущению причинения вреда. УК РФ призван как минимум не мешать прогрессу, а как максимум способствовать ему. Именно этой цели должны служить рассмотренные в работе предложения о дополнении УК РФ новыми нормами о беспилотниках.

Отнесение преступлений, связанных с несоблюдением правил дорожного движения (ПДД), к той или иной статье УК РФ вызывает немало сложностей, для решения которых законодатель не раз вносил изменения в соответствующие статьи УК РФ.

Прежде всего, проблемным аспектом в уголовно-правовой квалификации является понимание предмета транспортных преступлений. В УК РФ определены следующие предметы преступления:

¹ Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2009. № 2.

- автомобиль;
- трамвай;
- другое механическое транспортное средство.

В соответствии с п. 1.2 ПДД механическое транспортное средство – это транспортное средство, приводимое в движение двигателем, а также любые тракторы и самоходные машины².

Уголовное законодательство трактует другие механические ТС как трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также ТС, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право³.

Особый интерес в теме предмета преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, представляет вопрос отнесения к нему БТС). Подобный вопрос в своей статье поднимали Чучаев А. И. и Маликов С. В. [1], где они постарались смоделировать механизм ДТП с участием БТС в криминологических, уголовно-правовых и криминалистических целях. Указанные авторы, рассматривая систему транспорта и место человека в этой системе (влияние на управление), приходят к выводу, что при моделировании конструкции ответственности за причинение вреда при движении БТС, она не может входить в норму, предусмотренную ст. 264 УК РФ; ответственность в таком случае возможна либо лиц, ответственных за создание и работоспособность программного обеспечения (системы, управляющей таким средством) (ПО), либо лица (собственника или иного пользователя), ответственного за своевременное обновление и контроль за эксплуатацией такой системы.

Мы отчасти согласны с такой позицией, однако хотели бы рассмотреть вопрос квалификации нарушений ПДД и эксплуатации транспортных средств (с причинением вреда жизни и здоровью) при участии БТС в рамках действующей правовой конструкции ст. 264 УК РФ. Как уже отмечалось выше, непосредственный объект состава ст. 264 УК РФ определяется именно через признак управления, который в случае с БТС отсутствует. Однако, продолжая мысль указанных авторов об ответственности пользователя транспортного средства за ненадлежащую эксплуатацию внедренного ПО (например,

несвоевременное обновление ПО, несанкционированное изменение ПО его пользователем, либо, при наличии такой технической возможности – изменение порядка управления непосредственно человеком (частичное управление пилотом), можно прийти к выводу о том, что при эксплуатации БТС все равно могут оставаться случаи, за которые будет ответственен человек, обладающий возможностью управления или изменения автоматического управления таким средством. Исходя из вышеизложенного, ответственность за нарушение ПДД (в том числе уголовная) будет разделена на две составляющие: ответственность производителя (обслуживающей организации) по аналогии со ст. 263.1, 266 УК РФ за нарушение правил безопасности и выпуск БТС с нарушениями ПО, создающими угрозу безопасности, и ответственность пользователя, под которым будет подразумеваться лицо, которое может управлять или вмешиваться в управление транспортным средством по аналогии со ст. 264 УК РФ.

Рассматривая историю развития уголовного законодательства, можно отметить, что законодательно ответственность за причинение вреда при управлении транспортным средством очень долго не была надлежащим образом регламентирована в российском законодательстве. Учитывая технические особенности применения БТС, а также вероятность того, что при внедрении БТС какое-то время все равно будет сохраняться движение механических средств, управляемых человеком, наравне с движением БТС, изъятие конструкции ст. 264 УК РФ или дополнительная регламентации правоотношений, связанных с нарушением ПДД БТС, без учета вышеуказанных особенностей и объекта состава, предусмотренного ст. 264 УК РФ, обосновано ни с точки зрения унификации законодательства, ни с позиций достижения цели эффективного правоприменения. Именно поэтому, мы считаем, что при внедрении БТС, должен быть изменен объект состава ст. 264 УК РФ, который должен подразумевать не только безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств при их управлении, но и при их опосредованном управлении, под которым будут подразумеваться все возможные случаи вмешательства пользователя транспортного средства в его управление.

Особый интерес в признаках объективной стороны состава, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является вопрос отнесения к предмету преступления беспилотных транспортных средств.

8 июня был представлен законопроект,

² Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» (в ред. от 26 марта 2020 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2019. № 52, ст. 7984.

³ Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (в ред. от 27 октября 2020 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2020. № 44. ст. 6894.

подготовленный Министерством транспорта Российской Федерации «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»⁴. Он закрепляет правила эксплуатации для беспилотных автомобилей, передвигающихся по дорогам без участия водителя. Данный нормативный акт раскрывает особенности.

Заключение

Таким образом, искусственный интеллект, безусловно, поведет себя надежней в

⁴Проект Федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (ID проекта 02/04/06-21/00116763, подготовлен Минтранс России 10.06.2021) // Доступ из справ.-правовой системы «Гарант». URL: <https://base.garant.ru/56880575/> (дата обращения: 14.08.2022).

экстремальной ситуации. Как показывает практика, он помог предотвратить большинство ДТП, поступив холодно и расчётливо, с наименьшим вредом охраняемым общественным отношениям. Главное – не допустить небрежного использования данного достижения научно-технического прогресса, предусмотрев все возможные уголовно-правовые риски, которые могут возникнуть в результате его использования. Начать предлагаем с рассмотренных в настоящей работе проблем, продолжая совершенствовать как уголовное законодательство, в частности, 27 главы УК РФ, так и в других отраслях права, затрагивающих работу транспортных средств.

Список источников

1. Чучаев А. И., Маликов С. В. Механизм дорожно-транспортного происшествия с участием беспилотника: постановка проблемы // Актуальные проблемы российского права. 2020. № 6. С. 160–168.

References

1. Chuchaev A. I., Malikov S. V. Mechanism of a traffic accident involving a drone: problem statement. *Actual problems of Russian law*. 2020;6: 160–168. (In Russ.).

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Contribution of the authors: the authors contributed equally to this article. The authors declare no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 06.09.2022; одобрена после рецензирования 16.09.2022; принята к публикации 22.09.2022.

The article was submitted 06.09.2022; approved after reviewing 16.09.2022; accepted for publication 22.09.2022.