

**БЕСПИЛОТНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ
СРЕДСТВА И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА
НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ**

**DRIVING VEHICLES AND LIABILITY FOR
VIOLATION OF TRAFFIC RULES**

Аннотация

В статье исследуются вопросы терминологии, связанные с определением межотраслевого, универсального понятия беспилотного транспортного средства. Кроме того, исходя из того, что использование беспилотных транспортных средств имеет высокую вероятность причинения реального ущерба объектам, находящимся под уголовно-правовой защитой, в работе высказаны предложения во внесении соответствующих изменений в Уголовный кодекс РФ.

Ключевые слова:

беспилотное транспортное средство, дорожно-транспортное происшествие, транспортное преступление, искусственный интеллект

Abstract

The article examines the issues of terminology related to the definition of an interdisciplinary, universal concept of an unmanned vehicle. In addition, based on the fact that the use of unmanned vehicles has a high probability of causing real damage to objects under criminal law protection, proposals are made in the work on making appropriate changes to the Criminal Code of the Russian Federation.

Keywords:

unmanned vehicle, traffic accident, traffic crime, artificial intelligence

В Российской Федерации приняты и находятся в стадии реализации крупные программы по развитию и вводу в эксплуатацию беспилотных мобильных средств [5] (далее – беспилотник, беспилотный автомобиль, беспилотное транспортное средство и т.д.), под которыми в научной литературе принято понимать «искусственный мобильный объект многоразового или условно-многоразового использования, не имеющий на борту экипажа (человека-пилота) и способный самостоятельно целенаправленно перемещаться в пространстве для выполнения различных функций в автономном режиме (с помощью собственной управляющей программы) или посредством дистанционного управления (осуществляемого человеком-оператором или диспетчерским центром)» [16]. Следовательно, термин «беспилотное мобильное средство» нужно трактовать как понятие, объединяющее беспилотные автотранспортные средства, беспилотные летательные аппараты, беспилотные воздушные суда и т.д.

Области использования беспилотников ничем не ограничены. В частности, в целях развития отечественного оборонно-промышленного комплекса Президентом и Правительством РФ [2] заявляется о необходимости разработки беспилотных летательных аппаратов, а также воздушных маршрутов движения, предназначенных для массовой эксплуатации беспилотных воздушных судов в качестве транспорта [6].

Вместе с тем в большинстве своём под беспилотными аппаратами понимаются транспортные средства, а в первую очередь автомобили.

В действующем законодательстве Российской Федерации не имеется общей дефиниции «беспилотного транспортного средства», однако в отраслевых нормативных правовых актах содержатся определения их отдельных типов. Так, например, в пунктах 5 и 6 статьи 32 Воздушного кодекса РФ, имеются легальные дефиниции, соответственно, беспилотного воздушного судна и беспилотной авиационной системой. В силу приведённой нормы под беспилотным воздушным судном понимается воздушное судно, управляемое, контролируемое в полете пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна.

Кроме того в Постановлении Правительства РФ от 26 ноября 2018 года № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» [3] содержится определение высокоавтоматизированного транспортного средства, в соответствии с которым таковым является транспортное средство, допущенное к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации, в конструкцию которого внесены изменения, связанные с его оснащением автоматизированной системой вождения, и не подлежащее отчуждению в период проведения эксперимента.

Естественно, что активное внедрение беспилотных транспортных средств, в первую очередь, направлено на достижение перспективных целей развития экономики. В частности, прогнозируется, что в России темпы роста количества электрических и беспилотных автомобилей должны достигать 40-50% в годовом выражении [3].

Но главным положительным фактором, связанным использованием беспилотного транспорта, должны стать социально-экономические последствия от снижения количества аварий.

К примеру, за период 2004-2011 годов реальный экономический ущерб, образовавшийся в результате дорожно-транспортных происшествий был сопоставим с доходами консолидированных бюджетов субъектов России за 2012 год.

При этом предполагается, что, с увеличением доли беспилотного транспорта, на сотни миллиардов рублей будет предотвращён ущерб, возникший по причине дорожно-транспортных происшествий [4]. Данное обстоятельство также должно оказать позитивное влияние на показатели экономической эффективности автомобильной отрасли народного хозяйства.

Если полезный эффект от использования беспилотных транспортных средств в различных сферах жизнедеятельности не подвергается каким-либо сомнениям, то проблема терминологии стоит остро и вызывает споры.

Применительно к этому вопросу представляется правильным следующее заключение, содержащееся в Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования (Концепция) [8]: «Вопросы внедрения беспилотных транспортных средств носят межведомственный характер, в связи с чем определение ключевых терминов и их использование в нормативных правовых документах и актах технического регулирования имеют важное значение для безопасного развёртывания систем беспилотного вождения транспортных средств».

При этом в названной выше Концепции для примера приведено 7 терминов, применяемых для определения различных типов автономных наземных транспортных средств, которые не являются общепризнанными и закреплёнными на законодательном уровне.

Вместе с тем, несмотря на разнообразие содержащийся в Концепции понятий, более приоритетным по отношению к термину «беспилотное транспортное средство» является термин «высокоавтоматизированное транспортное средство». Такой подход обуславливается тем, что термин «беспилотный» подразумевает то, что транспортное средство будет управляться автономно, то есть без нахождения в нём водителя или пилота. Однако такой способ управления, учитывая уровень технического развития, не во всех случаях может быть применён.

Кроме того, содержание термина «беспилотный» не охватывает существующие промежуточные уровни автоматизации управления, а также возможность управления

беспилотником удалённо – внешним оператором. При таких обстоятельствах автоматизация отсутствует вовсе.

С учётом изложенных выше факторов, в Концепции, как наиболее правильная и полная, предложена следующая дефиниция беспилотного транспортного средства – это транспортное средство, оснащённое автоматизированной системой вождения, которая действует в пределах конкретной среды штатной эксплуатации применительно к некоторым или всем поездкам без необходимости вмешательства человека в качестве запасного варианта обеспечения безопасности дорожного движения.

Видится, что содержащаяся в Концепции дефиниция является универсальной и может применяться в различных сферах деятельности, в частности в целях квалификации преступлений.

Таким образом, разработка отдельной уголовно-правовой дефиниции беспилотного транспортного средства является не целесообразной и излишней.

В качестве аналогии в данном случае нужно привести использование в уголовном праве понятия «имущество» со ссылкой на гражданское законодательство [1].

Следовательно, применительно к беспилотнику юридически оправдано применять ту его дефиницию, которая имеется в отраслевом законодательстве, регулирующем правоотношения в транспортной сфере. К таковому следует отнести приведённую выше формулировку из Концепции.

В продолжение рассматриваемого вопроса нужно обратить внимание на то, что использование беспилотных транспортных средств имеет высокую вероятность причинения реального ущерба объектам, находящимся под уголовно-правовой защитой. Так, беспилотное транспортное средство, как и иные механические средства передвижения, является элементом дорожно-транспортной системы, и находится в тесном взаимодействии с иными элементами этой системы, например, человеком. При взаимодействии между собой дорожные элементы создают риск возникновения дорожно-транспортных происшествий, в том числе влекущих уголовно-правовые последствия.

В этой связи в Концепции приведены принципы взаимодействия элементов дорожной системы, к которым, помимо принципа максимального снижения вероятности совершения дорожно-транспортного происшествия, ещё отнесён и

принцип обеспечения защиты от террористических актов с применением высокоавтоматизированного транспорта.

Названные принципы призваны противодействовать посягательствам, несущим угрозу транспортной безопасности.

Если рассуждать о возможности интеграции норм о беспилотных транспортных средствах в уголовный закон, то в юридической доктрине превалирует позиция о необходимости ужесточения или введения уголовной ответственности за преступления, с применением таких аппаратов [14].

Однако некоторые высказывания, касающиеся изменений, не отличаются конкретикой. В частности, по мнению Е.А. Маслаковой и Н.Ю. Приходько «ужесточение ответственности заключается в отражении уголовном законодательстве (статьи 263, 263.1, 264, 271.1 УК РФ) путём включения в отдельные составы преступлений соответствующих квалифицирующих признаков» [14]. При этом они не уточняют, какими именно признаками и в какие составы нужно дополнять.

А.И. Коробеев и А.И. Чучаев полагают, что [12]: «Диспозиция нормы с неизбежностью будет носить бланкетный характер, поэтому состав преступления нужно сконструировать по типу материального, взяв за основу те признаки объективной стороны, которые фигурируют в частях 1-3 статьи 263 УК РФ». Однако из данного предложения не видно, что этой бланкетной нормой будет фактически предусмотрено.

В.Е. Трофимов также полагает, что вновь вводимая норма *a priori* должна быть бланкетной. При этом соглашается с тем, что в настоящее время положений, на которые нужно будет ссылаться, в законодательстве, в том числе уголовном, не имеется [15].

Вместе с тем, наряду с не конкретизированными суждениями о применении уголовной репрессии к действиям, связанным с эксплуатацией беспилотных аппаратов, встречаются и в целом правильные инициативы. В данном случае отдельного внимания заслуживают предложения о необходимости введения уголовной ответственности за внешнее вмешательство в функционирование беспилотного транспортного средства либо за незаконное его использование. Также, предлагается отнести к разряду уголовно-правовых деликтов нарушение

установленного порядка, проектирования, производства и разработки программного обеспечения беспилотников [10].

При этом юристами не подвергается сомнению то, что наступление общественно опасных последствий, например, в виде причинения тяжкого вреда здоровью человека или ущерба в соответствующем размере, является обязательным элементом анализируемых преступных деяний.

Одновременно с этим высказываются мнения не только о новых составах преступных деяний, но и о дополнении уж имеющихся квалифицирующим признаком – «с использованием беспилотного транспортного средства», однако с уточнением, если возрастёт количество преступлений такого рода [13].

Другая группа авторов считает необходимым дополнить уголовный закон отдельной статьёй, устанавливающей ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, эксплуатирующим беспилотное транспортное средство [13].

Практическое выполнение предложенных изменений, как полагают юристы-теоретики, актуализирует как вопрос определения объекта вновь появившихся преступных деяний, так и их место среди норм Особенной части УК РФ [15]. С точки зрения других авторов, первоочередной задачей является определение круга лиц, которые могут быть привлечены к уголовной ответственности за совершение исследуемых правонарушений [10].

Является очевидным, что предполагающиеся изменения уголовного закона, связанные с включением в него составов, касающихся функционирования беспилотных аппаратов, могут повлечь за собой и изменения некоторых положений Общей части УК РФ.

Так, представляется, что возникнет вопрос о трактовке обоснованного риска и крайней необходимости при применении устройств – источников повышенной опасности, управляемых искусственным интеллектом, использование которых сопряжено с рискованной деятельностью. Также не стоит забывать и том, что существует вероятность соответствующей корректировки нормы об ответственности за вред, причинённый беспилотником.

Вместе с тем видится, что в рассматриваемой проблеме уголовно-правовых рисков, которые влечёт использование беспилотных устройств, ключевым является вопрос отнесения таковых к категории транспортных средств, и, следовательно, к предмету преступного посягательства.

По нашему мнению, данный вопрос заслуживает утвердительного ответа, поскольку беспилотник фактически, являясь одним из элементов дорожно-транспортного происшествия, соответственно, является и предметом преступления.

Из этого следует, что предложенные изменения и дополнения относительно преступлений с участием беспилотных транспортных средств, целесообразно произвести в рамках главы 27 УК РФ. Следовательно, именно нормы этой главы нуждаются в корректировке. Так, в частности, примечание 1 к статье 264 УК РФ после фразы «а также транспортные средства» надлежит дополнить фразой «в том числе беспилотные транспортные средства». Аналогичные изменения необходимо внести и в Постановление Пленума Верховного Суда РФ «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».

Из изложенного также следует, что каких-либо объективных оснований для введения в уголовный закон отдельной нормы, криминализирующей действия (бездействие) с использованием беспилотников, в настоящее время не усматривается.

Кроме того, существует потребность в том, что беспилотное транспортное средство должно быть указано также и в статье 263 УК РФ, как один из предметов предусмотренного этой нормой преступного деяния.

Более того, события, происходящие в настоящее время, показали, что использование летательных и иных беспилотных аппаратов значительно облегчает доставку, например, взрывных устройств к месту атаки или наркотических средств адресату, чем значительно повышается общественная опасность соответствующих тяжких и особо тяжких преступных деяний.

Данные вызовы требуют от законодателя ответа, соразмерного возросшим угрозам. Исходя из этого использование беспилотного средства для облегчения совершаемого преступления нужно рассматривать как обстоятельство отягчающее наказание, в связи с чем дополнить статью 63 УК РФ соответствующим положением, дающим суду право признавать его таковым.

В заключение следует обратить внимание на то, что активное распространение в повседневной жизни современных достижений научно-технического прогресса влечёт за собой возникновение, помимо прочего,

криминальных рисков. Вместе с тем это обстоятельство не должно стать препятствием для поступательного развития, одним из условий которого и являются такие достижения.

Наряду с этим, нужно не забывать о требованиях разумности и достаточности, несоблюдение которых принести вред. При этом уголовно-правовые запреты не должны препятствовать прогрессу, а напротив способствовать ему. Именно на этой задаче должны быть сфокусированы законодательные изменения и дополнения, связанные с использованием беспилотных транспортных средств.

Список использованных источников

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая): федер. закон [от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ (с посл. изм. и доп.)] // Российская газета. – № 238-239. – 1994.

2. Указ Президента РФ от 7 мая 2012 г. № 603 «О реализации планов (программ) строительства и развития Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов и модернизации оборонно-промышленного комплекса» // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2012. – № 19. – Ст. 2340.

3. Постановление Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» (вместе с «Положением о проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств») // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2018. – № 49 (часть VI). – Ст. 7619.

4. Постановление Правительства РФ от 3 октября 2013 г. № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2013. – № 41. – Ст. 5183.

5. Распоряжение Правительства РФ от 21 декабря 2021 года № 3744-р «Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2022. – № 1 (часть IV). – Ст. 264.

6. Распоряжение Правительства РФ от 19 августа 2020 года № 2129-р «Об утверждении Концепции развития регулирования отношений в сфере технологий искусственного интеллекта и робототехники до 2024 года» // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2020. – № 35. – Ст. 5593.

7. Распоряжение Правительства РФ от 6 июля 2020 г. № 1512-р «Об утверждении Сводной стратегии развития обрабатывающей промышленности Российской Федерации до 2024 года и на период до 2035 года» // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2020. – № 24. – Ст. 3843

8. Распоряжение Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2020. – № 13. – Ст. 1995.

9. Ананенко А.О. Основные направления совершенствования правового регулирования использования беспилотных транспортных средств // Транспортное право и безопасность. – 2020. – № 2 (34). – С. 76-83;

10. Каух П.В., Шишкин Н.Д., Дидковский Е.В. Проблемы правового регулирования использования беспилотных транспортных средств в уголовном праве // Colloquium-Journal. – 2019. – № 13-13 (37). – С. 8-10.

11. Коробеев А.И., Чучаев А.И. Новый вид транспортного преступления как модифицированный вариант хорошо забытого старого // Lex russica. 2015. – № 4. – С. 71-80.

12. Грачева Ю.В., Коробеев А.И., Маликов С.В., Чучаев А.И. Высокоавтоматизированные транспортные средства: угрозы информационной системе безопасности и правовая ответственность // Государственная власть и местное самоуправление. – 2020. – № 12. – С. 3-9;

13. 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 (1 - 4). – № 3. – С. 335-342.

14. Маслакова Е.А., Приходько Н.Ю. Уголовно-правовая регламентация неправомерного использования беспилотных летательных аппаратов (беспилотных воздушных судов) как потенциальной угрозы транспортной безопасности в национальном и зарубежном законодательстве // Российский следователь. – 2020. – № 6. – С. 67-71;

15. Трофимов В.Е. Беспилотные транспортные средства как потенциальный предмет уголовных правоотношений // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. – 2020. – № 1 (3). – С. 422-430.

16. Фетисов В.С., Неугодникова Л.М., Адамовский В.В., Красноперов Р.А. Беспилотная авиация: терминология, классификация, современное состояние / под ред. В.С. Фетисова. Уфа: Фотон, 2014. – С. 3-10.

17. Фокин М.С., Рязанов Н.С. Актуальные проблемы уголовно-правовой регламентации противоправного использования беспилотных мобильных средств // Актуальные проблемы российского права. – 2018. – № 1. – С. 103-110.