

Информационное общество и право

ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА: КРИМИНАЛЬНЫЕ РИСКИ И ПРАВОВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ

Статья рекомендована к публикации членом редакционного совета Т.В. Ершовой 22.03.2022.

Бегишев Ильдар Рустамович

Доктор юридических наук

*Казанский инновационный университет имени В.Г. Тимирязова, главный научный сотрудник,
профессор кафедры уголовного права и процесса*

Казань, Российская Федерация

begishev@mail.ru

Аннотация

В настоящей работе рассматривается существующее состояние процессов использования транспортных средств, снабженных автоматизированной системой вождения. Приводится анализ имеющихся дефиниций таких средств, и формулируется вывод о возможности их именования робототехническим транспортным средством. После чего анализируются риски и угрозы, возникающие в процессе их использования. Формулируется вывод о том, что ответственность водителя транспортного средства, снабженного автоматизированной системой управления и способного функционировать при деактивированном состоянии такой системы, тождественна ответственности водителя транспортного средства, не снабженного соответствующей системой. Транспортные средства, в которых такая система не может быть отключена, создают существенные риски и могут быть нормативно запрещены.

Ключевые слова

автоматизированная система вождения; автоматизированный режим управления; автономное транспортное средство; беспилотное транспортное средство; высокоавтоматизированное транспортное средство; искусственный интеллект; компьютерная информация; ответственность; правовое регулирование; преступление; вред; робот; робототехника; субъект преступления; цифровая экономика; цифровые технологии

Введение

Повсеместное внедрение цифровых технологий влечет существенные изменения в привычных общественных отношениях. Одной из активно развивающихся сфер является применение автоматизированных систем в транспортных средствах [1-6]. Особенность данных систем состоит в том, что они, аккумулируя информацию с различных датчиков и используя команды управления водителем, способны поддерживать движение транспортного средства без участия человека.

Цель работы – провести исследование типовой ситуации причинения вреда, опосредованного использованием высокоавтоматизированных транспортных средств.

Основными задачами исследования являются проведение анализа подходов к раскрытию значения термина «высокоавтоматизированное транспортное средство» и определение механизмов и условий привлечения к ответственности владельца (водителя) высокоавтоматизированного транспортного средства в случае причинения им вреда.

Материалами для работы послужили положения федерального законодательства о регулировании отношений в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, а также разработки ведущих отечественных и зарубежных ученых-правоведов.

© Бегишев И.Р., 2022.

Производство и хостинг журнала «Информационное общество» осуществляется Институтом развития информационного общества.

Данная статья распространяется на условиях международной лицензии Creative Commons «Атрибуция — Некоммерческое использование — На тех же условиях» Всемирная 4.0 (Creative Commons Attribution – NonCommercial – ShareAlike 4.0 International; CC BY-NC-SA 4.0). См. <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/legalcode.ru>

https://doi.org/10.52605/16059921_2022_04_45

Достоверность полученных результатов обеспечена использованием современных методов исследования правовых установлений: логического, формально-юридического, системно-структурного и иных методов научного познания.

1 Обзор научной литературы по проблемам правового регулирования высокоавтоматизированных транспортных средств

В российской научной литературе отмечается, что «появление на дорогах общего пользования беспилотных транспортных средств ставит ряд вопросов, связанных с их безопасностью, в частности с определением субъектов ответственности за возможные дорожно-транспортные происшествия с участием таких автомобилей» [15]. Это актуализирует выявление, анализ и разрешение криминальных рисков и правовых последствий применения высокоавтоматизированных транспортных средств.

В 2019-2021 гг. опубликован ряд исследований по вопросам нормативного регулирования общественных отношений, связанных с эксплуатацией высокоавтоматизированных (беспилотных) транспортных средств [25, 26, 30, 36] и создания правовой среды для цифрового развития [28, 38], определения беспилотных транспортных средств как источников повышенной опасности [24], как новых вызовов общественной безопасности [29], как элементов транспортной системы России [39] и зарубежья [27], установления ответственности за вред, причиненный беспилотными транспортными средствами [31, 32, 33, 34], определения субъектов дорожно-транспортных преступлений в условиях цифровизации общества [37] и субъектов гражданско-правовой ответственности, возникающей вследствие причинения вреда беспилотным транспортным средством [35].

2 Понятие «высокоавтоматизированное транспортное средство»

Как справедливо отмечается, в научной литературе отсутствует консенсус мнений относительно корректной дефиниции таких транспортных средств [1-2]. Некоторые ученые предлагают дефиницию «беспилотные мобильные средства» [3], иные специалисты полагают, что подобные устройства следует именовать «транспортные средства, оборудованные автоматической системой управления, которые могут передвигаться без участия человека» [4]. Положения нормативных правовых актов демонстрируют схожую терминологию, так, согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2018 г. № 1415, высокоавтоматизированным транспортным средством признается транспортное средство, в конструкцию которого внесены изменения, связанные с его оснащением автоматизированной системой вождения [5].

Приведенные определения тождественны в признании «автоматизированного» характера вождения, то есть движения автомобиля. В то же время дефиниция, изложенная в нормативном правовом акте Правительства России, нам представляется наиболее удачной, поскольку она содержит прямое указание на автоматизированную систему вождения, то есть некоторое программно-аппаратное средство, позволяющее выполнять функции управления, в отсутствие такой системы возложенные на водителя. В то же время положения вышеуказанного нормативного акта не связывают рассматриваемый признак с полным устранением человека от процесса управления транспортным средством, ввиду чего утверждения о «беспилотном» характере подобных устройств видятся несостоятельными. Действительно, автоматизированная система способна оказывать только частичную помощь, сохраняя за водителем обязанности по контролю движения, принятию мер по предотвращению дорожно-транспортных происшествий.

3 Компьютерная программа высокоавтоматизированного транспортного средства

Наличие автоматизированной системы вождения не предполагает освобождения лица, допущенного к управлению, от соблюдения правил дорожного движения, что в равной степени означает несение им всей полноты ответственности в случае причинения вреда охраняемым законом интересам. В юридическом аспекте подобное уточнение представляется значимым.

Ключевым техническим элементом в контексте высокоавтоматизированных транспортных средств является упоминаемая выше автоматизированная система. Полагаем, данную систему можно рассматривать как разновидность компьютерных программ, предназначенных для

обеспечения деятельности цифровых устройств, то есть совокупности данных и команд, которыми обеспечивается функционал.

Важно заметить, что определенное программное обеспечение сейчас является элементом множества транспортных средств [6]. В то же время в зависимости от конкретных характеристик технического средства примененное в нем программное обеспечение может отличаться, обуславливая возможность выполнения различных вычислительных процессов – от поддержания скорости движения до автоматического выполнения отдельных парковочных элементов. Думается, названные разновидности программного обеспечения едва ли можно признавать тождественными.

Полагаем возможным утверждать, что для признания транспортного средства автоматизированным его компьютерная программа должна позволять совершать достаточно широкий перечень действий, частично заимствовать функцию управления.

В затронутом контексте выразим мнение, что для признания транспортного средства высокоавтоматизированным вычислительные мощности его программного обеспечения должны обеспечивать возможность устанавливать, поддерживать и изменять скорость и направление движения без участия человека.

4 Робототехническое транспортное средство

В развитие предыдущего тезиса выскажем предположение, что фактически такое транспортное средство подпадает под определение робота в том его понимании, которое является традиционным, устойчиво сложившимся и широко применяемым, то есть такое средство есть программно-аппаратное устройство, оказывающее практическую помощь человеку. В данном случае помощь в перемещении. Мнение о программно-аппаратной природе робота неоднократно рассматривалось в литературе и подтверждено многими изысканиями, в том числе нашими [7-13].

На основании изложенного такого рода транспортные средства видится возможным именовать *робототехническими транспортными средствами* – транспортными средствами, имеющими в своем составе программное обеспечение, возможности которого позволяют поддерживать, устанавливать и изменять скорость и направление движения без участия человека.

Приведем важное уточнение: сам факт выполнения программой вышеуказанных функций без участия человека не означает снятие обязанности по предотвращению происшествий. В целом вопросы привлечения к ответственности в случае причинения вреда в ходе использования описываемых транспортных средств можно отнести к одной из наиболее актуальных проблем современной юридической науки и практики.

По данному поводу выражена позиция некоторых международных инстанций. Так, в Конвенции о дорожном движении предусмотрено, что вне зависимости от тактико-технических характеристик транспортного средства присутствие в нем водителя является обязательным, поскольку человек в экстренной ситуации может принять управление и предотвратить наступление общественно опасных последствий [14]. Думается, вышеуказанное положение может быть истолковано расширительно, и водитель обязан не только принимать меры по предотвращению опасных отклонений в работе автоматизированной системы, но и на всем периоде движения контролировать исправность и корректность ее функционирования.

В п. 18 постановления Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2018 г. № 1415 указано, что «в отсутствие действий иных участников дорожного движения, виновно приведших к дорожно-транспортному или иному происшествию на автомобильной дороге, ответственность за вред, причиненный в результате такого происшествия, несет владелец высокоавтоматизированного транспортного средства» [5].

Совокупно анализируя положения вышеприведенных нормативных правовых актов, подтверждаем вывод о том, что лицо, осуществляющее управление робототехническим транспортным средством, обязано при активизации автоматизированной системы управления контролировать исправность ее работы, а также вне зависимости от состояния данной системы (отключена, функционирует, неисправна) выполнять общие обязанности водителя при выполнении маневров и движении транспортного средства. Формально отсутствует какое-либо дифференцирование между указанными обязанностями, а соответственно, и объемом вины в случае причинения вреда водителем робототехнического транспортного средства и транспортного средства, не снабженного соответствующими программно-аппаратными элементами.

Применительно к изложенному в научной среде высказываются справедливые замечания о недостаточной определенности категории «виновное поведение» водителя [15]. Думается, перечень возможных действий, которые могут виновно привести к противоправному результату, прямо детерминирован тактико-техническими характеристиками робототехнического транспортного средства и возможностями его компьютерной программы. В этой связи представляется важным уточнение: само наличие такой программы не означает, что транспорт может передвигаться только в автоматическом режиме. Представляется, что, поскольку такая автоматизированная система является факультативным средством помощи водителю в ходе движения, нецелесообразно изменять объем его ответственности, однако в случае, если транспортное средство может передвигаться, только когда подобная система активна, решение вопроса об ответственности водителя (оператора) как минимум должно происходить в неизменной тесной корреляции с проверкой исправности функционирования системы.

Таким образом, можно выделить следующее юридически значимое обстоятельство: *возможность робототехнического транспортного средства осуществлять движение с деактивированной автоматизированной системой управления*. В этой связи находим справедливыми утверждения ученых, отмечающих, что в случае, если в управление транспортным средством вовлечен человек, он выступает субъектом уголовной ответственности [9, 16-22].

5 Проблемы эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств с точки зрения уголовного законодательства

Важно обозначить, что с позиции уголовного права робототехническое транспортное средство может выступать не только средством совершения преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Современные возможности компьютерных программ позволяют обоснованно предположить, что те объемы информации, которые в настоящее время хранятся, обрабатываются и передаются средствами вычислительной техники (смартфонами, персональными компьютерами и т. д.), в будущем могут циркулировать и в программных компонентах робототехнических транспортных средств. Иными словами, отсутствуют неустранимые препятствия совмещения функционала компьютера и мультимедийной системы описываемых транспортных средств, поскольку оба устройства в равной степени могут работать с компьютерной информацией.

Резюмируя, выскажем предположение о том, что при помощи *цифровых мультимедийных систем* робототехнических транспортных средств могут быть совершены такие преступления, как неправомерный доступ к охраняемой законом компьютерной информации, нарушение неприкосновенности частной жизни, а также иные противоправные деяния, выполнение объективной стороны которых предполагает неправомерные действия с компьютерной информацией.

Однако в данном случае, как средство совершения преступления, робототехническое транспортное средство не проявляет существенных отличий от иных программно-аппаратных устройств.

Иное положение складывается применительно к нарушениям правил дорожного движения, повлекшим общественно опасные последствия и образовавшим состав преступления. В данном случае автоматизированная система управления транспортным средством может порождать ситуации, при которых решение вопроса о виновности водителя достаточно затруднительно. К примеру, когда в результате сбоя в передаче данных между одним из датчиков и компьютерной программой робоавтомобиль неверно расценил дорожную ситуацию и принял решение об уклонении от препятствия, которого в реальности не существовало (анализатор датчика загрязнился), в результате чего был причинен вред движущемуся попутно транспортному средству. В описанной ситуации вполне возможно, что водитель, даже при проявлении необходимой внимательности и предусмотрительности, надлежащим образом контролируя движение робоавтомобиля и функционирование его системы, вследствие неожиданности маневра не имел физической возможности предпринять достаточных мер по предотвращению вреда.

Обобщая изложенное, ситуации, когда аппаратные устройства робоавтомобиля, движущегося в режиме активной системы управления, неверно идентифицировали транспортное средство, препятствия, пешеходов, в результате чего им был причинен вред, можно обозначить как неверную реакцию автоматизированной системы на возникшие опасности для движения. Отметим,

что большинство случившихся к настоящему моменту происшествий с участием робототехнических транспортных средств можно отнести именно к этой типовой ситуации.

Обратим внимание на п. 10.1 Правил дорожного движения, согласно которому при возникновении опасности для движения, которую водитель был в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства [23]. Буквальное толкование изложенного позволяет прийти к выводу, что нормативное регулирование в описанных ситуациях ставит принятие водителем мер к предотвращению происшествия в зависимости от наличия у него возможности обнаружения опасности движения. Такая возможность неминуемо увязывается с условиями движения – состоянием дорожного покрытия, видимости, метеорологических условий, освещенности, времени суток и т. д. Думается, указанная возможность обнаружения будет наличествовать в отношении тех опасностей, которые водитель, с учетом психофизиологических качеств, соответствующих требованиям, предъявляемым к лицам, допускающимся к управлению транспортными средствами, в данных конкретных условиях мог обнаружить на пространстве, в направлении которого движется автомобиль, при концентрации достаточного внимания на процессе движения автомобиля; пространстве, в направлении которого движется автомобиль, а также на предметах и объектах, которые находятся в непосредственной близости к пространству, в направлении которого движется автомобиль, и могут в это пространство переместиться.

Заключение

Подводя итог нашим рассуждениям, заметим, что нормативное регулирование справедливо не содержит различий между обязанностями водителя в зависимости от того, содержит ли управляемое им транспортное средство автоматизированную систему управления. Однако обязательным условием распространения нормативных требований является возможность транспортного средства, снабженного такой системой, двигаться при ее дезактивированном состоянии. В противном случае, то есть в ситуациях, когда транспортное средство, в силу присущих ему тактико-технических качеств, не способно передвигаться с дезактивированной системой управления и процессы установления, поддержания и изменения скорости и направления движения не могут регулироваться водителем, требуется выработка специального нормативного регулирования, поскольку существующие положения для описанных случаев нерелевантны. Думается, целесообразность создания и выпуска в эксплуатацию подобных транспортных средств в целом неочевидна и может быть подвергнута законодательному запрету.

Литература

1. Беспилотники на дорогах России (уголовно-правовые проблемы) : монография / под ред. А.И. Чучаева. М.: Проспект, 2021. 520 с.
2. Коробеев А.И., Чучаев А.И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности // Lex russica (Русский закон). 2019. № 2(147). С. 9-28. DOI: 10.17803/1729-5920.2019.147.2.009-028.
3. 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. DOI: 10.17803/1994-1471.2018.86.1.103-110
4. Автономная робототехническая система с интеллектуальной диагностикой технического состояния для условий Арктики и Крайнего Севера / Ю.Г. Кабалдин и др.; под ред. Ю.Г. Кабалдина. М.: Инновационное машиностроение, 2018. 144 с.
5. Постановление Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств // Собрание законодательства Российской Федерации от 3 декабря 2018 г. № 49 (часть VI). Ст. 7619.
6. Роботы, автономные робототехнические системы, искусственный интеллект и вопросы трансформации рынка транспортно-логистических услуг в условиях цифровизации экономики / И.А. Соколов, А.С. Мишарин, В.П. Куприяновский [и др.] // International Journal of Open Information Technologies. 2018. Т. 6, № 4. С. 92-108.
7. Gardina D. Social Robot: the Problem of Definition and Classification // Artificial Societies. 2018. Vol. 13, No. 1-2. Pp. 15-30. DOI: 10.18254/S0000115-5-1

8. Wehner M., Truby R.L., Fitzgerald D.J., Mosadegh B., Whitesides G.M., Lewis J.A., Wood R.J. An integrated design and fabrication strategy for entirely soft, autonomous robots // *Nature*. 2016. Vol. 536, No. 7671. Pp. 451-455. DOI: 10.1038/nature19100
9. Чучаев А.И. Робомобили и безопасность личности: уголовно-правовые проблемы // *Криминалистика*. 2019. № 1 (26). С. 94-98.
10. Бегишев И.Р. Цифровая терминология: подходы к определению понятия «робот» и «робототехника» // *Информационное общество*. 2021. № 2. С. 53-66. DOI: 10.52605/16059921_2021_02_53
11. Бегишев И.Р. Криминологическая классификация роботов: риск-ориентированный подход // *Правоприменение*. 2021. Т. 5, № 1. С. 185-201. DOI: 10.52468/2542-1514.2021.5(1).185-201
12. Бегишев И.Р. Сущность робототехники: технолого-правовые аспекты // *Информационное общество*. 2021. № 6. С. 72-83. DOI: 10.52605/16059921_2021_06_72
13. Бегишев И.Р. Пределы уголовно-правового регулирования робототехники // *Вестник Санкт-Петербургского университета. Право*. 2021. Т. 12, № 3. С. 522-543. DOI: 10.21638/spbu14.2021.303
14. Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.). От имени СССР Конвенция подписана 8 ноября 1968 г. и ратифицирована Указом Президиума Верховного Совета СССР от 29 апреля 1974 г. № 5938-VIII с оговорками и заявлениями. Ратификационная грамота СССР сдана на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций 7 июня 1974 г. Конвенция вступила в силу 21 мая 1977 г. // *Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных с иностранными государствами, М., 1979 г., вып. XXXIII, с. 385.*
15. Чучаев А.И., Маликов С.В. Ответственность за причинение ущерба высокоавтоматизированным транспортным средством: состояние и перспективы // *Актуальные проблемы российского права*. 2019. № 6 (103). С. 117-124. DOI: 10.17803/1994-1471.2019.103.6.117-124.
16. Бегишев И.Р. Ответственность за вред, причиненный беспилотными транспортными средствами: комплексно-юридические аспекты // *Транспортное право и безопасность*. 2021. № 2 (38). С. 68-74.
17. 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. DOI: 10.18572/1813-1247-2020-12-3-9.
18. Коробеев А.И., Чучаев А.И. Беспилотные транспортные средства, оснащенные системами искусственного интеллекта: проблемы правового регулирования // *Азиатско-тихоокеанский регион: экономика, политика, право*. 2018. Т. 20. № 3. С. 117-132. DOI: 10.24866/1813-3274/2018-3/117-132.
19. Коробеев А.И. Беспилотные транспортные средства на путях, дорогах России: проблемы уголовной ответственности // *Ученые записки юридического факультета*. 2021. № 2. С. 15-18.
20. Коробеев А.И., Чучаев А.И. Нарушение безопасности робомобилей как самостоятельное общественно опасное деяние // *Уголовное право*. 2019. № 3. С. 37-48.
21. Кочои С.М. Уголовно-правовые риски использования беспилотных транспортных средств // *Актуальные проблемы российского права*. 2021. Т. 16. № 7(128). С. 125-135. DOI: 10.17803/1994-1471.2021.128.7.125-135.
22. Медведев Е.В. Беспилотные (автономные) транспортные средства в уголовно-правовом измерении // *Транспортное право*. 2021. № 4. С. 11-14. DOI: 10.18572/1812-3937-2021-4-11-14.
23. Постановление Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» (в ред. Постановления Правительства РФ от 31 декабря 2020 г. № 2441 «О внесении изменений в приложение 1 к Правилам дорожного движения Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации») (с изм. и доп., вступ. в силу с 1 марта 2021 г.) // *Собрании актов Президента и Правительства Российской Федерации*. 1993. № 47. Ст. 4531. (Собрание законодательства Российской Федерации от 11 января 2021 г. № 2 (часть II). Ст. 465).

24. Антонов А.А. Беспилотные транспортные средства как источники повышенной опасности // Транспортное право. 2021. № 4. С. 7-10. DOI: 10.18572/1812-3937-2021-4-7-10.
25. Бажина М.А. Основные тенденции развития правового регулирования осуществления перевозок грузов в условиях цифровизации // Юрист. 2021. № 11. С. 44-50. DOI: 10.18572/1812-3929-2021-11-44-50.
26. Березина Е.А. Правовые технологии нормативного регулирования общественных отношений, связанных с эксплуатацией автономных (беспилотных) транспортных средств // Евразийский юридический журнал. 2020. № 6 (145). С. 104-109. DOI: 10.46320/2073-4506-2020-6-145-104-109.
27. Благодир А.Л., Воронин В.Н. Перспективные направления использования беспилотных автотранспортных средств в России и за рубежом // Законодательство. 2021. № 9. С. 80-86.
28. Вайпан В.А. Создание новой правовой среды для цифрового развития транспорта // Право и экономика. 2021. № 9 (403). С. 5-12.
29. Голоманчук Э.В., Золочевский Н.Д. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности // Форум. Серия: Гуманитарные и экономические науки. 2019. № 1 (18). С. 65-67.
30. Дремлюга Р.И., Крипакова А.В., Яковенко А.А. Регулирование тестирования и использования беспилотного автотранспорта: опыт США // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. 2020. № 3 (82). С. 68-85. DOI: 10.12737/jflcl.2020.020.
31. Ефремова М.А., Лопатина Т.М. Робототехника в уголовном законодательстве Российской Федерации // Российский следователь. 2021. № 11. С. 55-58. DOI: 10.18572/1812-3783-2021-11-55-58.
32. Иванова Л.В., Калашников Н.А. Пределы уголовной ответственности при причинении вреда беспилотным автомобилем // Законы России: опыт, анализ, практика. 2021. № 6. С. 94-98.
33. Ли Ч., Менг С. Внедоговорная ответственность за вред, причиненный беспилотными транспортными средствами // Закон. 2020. № 3. С. 49-56.
34. 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. DOI: 10.18572/1812-3783-2020-6-67-71.
35. Пешкова А.Е. Субъекты гражданско-правовой ответственности, возникающей вследствие причинения вреда беспилотным транспортным средством // Новый юридический вестник. 2019. № 5 (12). С. 21-24.
36. Полякова Т.А., Химченко А.И. Формирование системы беспилотного транспорта: проблемы реализации государственной политики обеспечения информационной безопасности и правового регулирования // Транспортное право и безопасность. 2020. № 2 (34). С. 118-126.
37. Ситник В.Н. Некоторые проблемы, связанные с определением субъекта дорожно-транспортных преступлений в условиях цифровизации общества // Вопросы российской юстиции. 2021. № 15. С. 573-587.
38. Степанян А.Ж. Проблемы регулирования беспилотных транспортных средств // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2019. № 4 (56). С. 169-174. DOI: 10.17803/2311-5998.2019.56.4.169-174.
39. Усольцева Н.А., Усольцев Ю.М. Проблемы идентификации высокоавтоматизированного транспорта как элемента транспортной системы России // Северный регион: наука, образование, культура. 2021. № 1 (47). С. 35-38. DOI: 10.34822/2312-377X-2021-1-35-38.

HIGHLY AUTOMATED VEHICLES: CRIMINAL RISKS AND LEGAL CONSEQUENCES

Begishev, Ildar Rustamovich

Doctor of law

Kazan Innovative University named after V. G. Timiryasov, chief researcher,

professor of the Department of criminal law and procedure

Kazan, Russian Federation

begishev@mail.ru

Abstract

In this paper, the existing state of the processes of using vehicles equipped with an automated driving system is considered. The analysis of the available definitions of such means is given, and a conclusion is formulated about the possibility of naming them a robotic vehicle. After that, the risks and threats arising in the process of their use are analyzed. The conclusion is formulated that the responsibility of the driver of a vehicle equipped with an automated control system and capable of functioning in the deactivated state of such a system is identical to the responsibility of the driver of a vehicle not equipped with an appropriate system. Vehicles in which such a system cannot be disabled pose significant risks and may be legally prohibited.

Keywords

automated driving system; automated control mode; autonomous vehicle; unmanned vehicle; highly automated vehicle; artificial intelligence; computer information; liability; legal regulation; crime; harm; robot; robotics; subject of crime; digital economy; digital technologies

References

1. Беспилотники на дорогах России (уголовно-правовые проблемы) : монография / под ред. А.И. Чухачева. М.: Проспект, 2021. 520 с.
2. Korobeev A.I., Chuchaev A.I. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности // Lex russica (Russkij zakon). 2019. № 2(147). С. 9-28. DOI: 10.17803/1729-5920.2019.147.2.009-028.
3. Fokin M.S., Ryazanov N.S. Aktual'nye problemy ugovolno-pravovoj reglamentacii protivopravnogo ispol'zovaniya bespilotnyh mobil'nyh sredstv // Aktual'nye problemy rossijskogo prava. 2018. № 1. С. 103-110. DOI: 10.17803/1994-1471.2018.86.1.103-110
4. Avtonomnaya robototekhnicheskaya sistema s intellektual'noj diagnostikoj tekhnicheskogo sostoyaniya dlya uslovij Arktiki i Krajnego Severa / YU.G. Kabaldin i dr.; pod red. YU.G. Kabaldina. M.: Innovacionnoe mashinostroenie, 2018. 144 s.
5. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 26 noyabrya 2018 g. № 1415 «O provedenii eksperimenta po opytnoj ekspluatacii na avtomobil'nyh dorogah obshchego pol'zovaniya vysokoavtomatizirovannyh transportnyh sredstv // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii ot 3 dekabrya 2018 g. № 49 (chast' VI). St. 7619.
6. Roboty, avtonomnye robototekhnicheskie sistemy, iskusstvennyj intellekt i voprosy transformacii rynka transportno-logisticheskikh uslug v usloviyah cifrovizacii ekonomiki / I.A. Sokolov, A.S. Misharin, V.P. Kupriyanovskij [i dr.] // International Journal of Open Information Technologies. 2018. T. 6, № 4. С. 92-108.
7. Gardina D. Social Robot: the Problem of Definition and Classification // Artificial Societies. 2018. Vol. 13, No. 1-2. Pp. 15-30. DOI: 10.18254/S0000115-5-1
8. Wehner M., Truby R.L., Fitzgerald D.J., Mosadegh B., Whitesides G.M., Lewis J.A., Wood R.J. An integrated design and fabrication strategy for entirely soft, autonomous robots // Nature. 2016. Vol. 536, No. 7671. Pp. 451-455. DOI: 10.1038/nature19100
9. Chuchaev A.I. Robomobili i bezopasnost' lichnosti: ugovolno-pravovye problemy // Kriminalist". 2019. № 1 (26). С. 94-98.
10. Begishev I.R. Cifrovaya terminologiya: podhody k opredeleniyu ponyatiya «robot» i «robototekhnika» // Informacionnoe obshchestvo. 2021. № 2. С. 53-66. DOI: 10.52605/16059921_2021_02_53

11. Begishev I.R. Kriminologicheskaya klassifikaciya robotov: risk-orientirovannyj podhod // Pravoprimerenie. 2021. T. 5, № 1. S. 185-201. DOI: 10.52468/2542-1514.2021.5(1).185-201
12. Begishev I.R. Sushchnost' robototekhniki: tekhnologo-pravovye aspekty // Informacionnoe obshchestvo. 2021. № 6. S. 72-83. DOI: 10.52605/16059921_2021_06_72
13. Begishev I.R. Predely ugolovno-pravovogo regulirovaniya robototekhniki // Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Pravo. 2021. T. 12, № 3. S. 522-543. DOI: 10.21638/spbu14.2021.303
14. Konvenciya o dorozhnom dvizhenii (Vena, 8 noyabrya 1968 g.). Ot imeni SSSR Konvenciya podpisana 8 noyabrya 1968 g. i ratificirovana Ukazom Prezidiuma Verhovnogo Soveta SSSR ot 29 aprelya 1974 g. № 5938-VIII s ogovorkami i zayavleniyami. Ratifikacionnaya gramota SSSR sdana na hranenie General'nomu sekretaryu Organizacii Ob"edinennyh Nacij 7 iyunya 1974 g. Konvenciya vstupila v silu 21 maya 1977 g. // Sbornik dejstvuyushchih dogovorov, soglasenij i konvencij, zaklyuchennyh s inostrannymi gosudarstvami, M., 1979 g., vyp. XXXIII, s. 385.
15. CHuchaev A.I., Malikov S.V. Otvetstvennost' za prichinenie ushcherba vysokoavtomatizirovannym transportnym sredstvom: sostoyanie i perspektivy // Aktual'nye problemy rossijskogo prava. 2019. № 6 (103). S. 117-124. DOI: 10.17803/1994-1471.2019.103.6.117-124.
16. Begishev I.R. Otvetstvennost' za vred, prichinennyj bespilotnymi transportnymi sredstvami: kompleksno-yuridicheskie aspekty // Transportnoe pravo i bezopasnost'. 2021. № 2 (38). S. 68-74.
17. Gracheva YU.V., Korobeev A.I., Malikov S.V., CHuchaev A.I. Vysokoavtomatizirovannyye transportnye sredstva: ugrozy informacionnoj sisteme bezopasnosti i pravovaya otvetstvennost' // Gosudarstvennaya vlast' i mestnoe samoupravlenie. 2020. № 12. S. 3-9. DOI: 10.18572/1813-1247-2020-12-3-9.
18. Korobeev A.I., CHuchaev A.I. Bespilotnye transportnye sredstva, osnashchyonnye sistemami iskusstvennogo intellekta: problemy pravovogo regulirovaniya // Aziatsko-tihookeanskij region: ekonomika, politika, pravo. 2018. T. 20. № 3. S. 117-132. DOI: 10.24866/1813-3274/2018-3/117-132.
19. Korobeev A.I. Bespilotnye transportnye sredstva na putyakh, dorogah Rossii: problemy ugolovnoj otvetstvennosti // Uchenye zapiski yuridicheskogo fakul'teta. 2021. № 2. S. 15-18.
20. Korobeev A.I., CHuchaev A.I. Narushenie bezopasnosti robomobilej kak samostoyatel'noe obshchestvenno opasnoe deyanie // Ugolovnoe pravo. 2019. № 3. S. 37-48.
21. Kochoi S.M. Ugolovno-pravovye riski ispol'zovaniya bespilotnyh transportnyh sredstv // Aktual'nye problemy rossijskogo prava. 2021. T. 16. № 7(128). S. 125-135. DOI: 10.17803/1994-1471.2021.128.7.125-135.
22. Medvedev E.V. Bespilotnye (avtonomnye) transportnye sredstva v ugolovno-pravovom izmerenii // Transportnoe pravo. 2021. № 4. S. 11-14. DOI: 10.18572/1812-3937-2021-4-11-14.
23. Postanovlenie Soveta Ministrov – Pravitel'stva RF ot 23 oktyabrya 1993 g. № 1090 «O pravilah dorozhnogo dvizheniya» (v red. Postanovleniya Pravitel'stva RF ot 31 dekabrya 2020 g. № 2441 «O vnesenii izmenenij v prilozhenie 1 k Pravilam dorozhnogo dvizheniya Rossijskoj Federacii i priznanii utrativshimi silu otdel'nyh polozhenij nekotoryh aktov Pravitel'stva Rossijskoj Federacii») (s izm. i dop., vstup. v silu s 1 marta 2021 g.) // Sobranii aktov Prezidenta i Pravitel'stva Rossijskoj Federacii. 1993. № 47. St. 4531. (Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii ot 11 yanvarya 2021 g. № 2 (chast' II). St. 465).
24. Antonov A.A. Bespilotnye transportnye sredstva kak istochniki povyshennoj opasnosti // Transportnoe pravo. 2021. № 4. S. 7-10. DOI: 10.18572/1812-3937-2021-4-7-10.
25. Bazhina M.A. Osnovnye tendencii razvitiya pravovogo regulirovaniya osushchestvleniya perevozok gruzov v usloviyah cifrovizacii // YUrist. 2021. № 11. S. 44-50. DOI: 10.18572/1812-3929-2021-11-44-50.
26. Berezina E.A. Pravovye tekhnologii normativnogo regulirovaniya obshchestvennyh otnoshenij, svyazannyh s ekspluataciej avtonomnyh (bespilotnyh) transportnyh sredstv // Evrazijskij yuridicheskij zhurnal. 2020. № 6 (145). S. 104-109. DOI: 10.46320/2073-4506-2020-6-145-104-109.
27. Blagodir A.L., Voronin V.N. Perspektivnye napravleniya ispol'zovaniya bespilotnyh avtotransportnyh sredstv v Rossii i za rubezhom // Zakonodatel'stvo. 2021. № 9. S. 80-86.
28. Vajpan V.A. Sozdanie novej pravovoj sredy dlya cifrovogo razvitiya transporta // Pravo i ekonomika. 2021. № 9 (403). S. 5-12.
29. Golomanchuk E.V., Zolochevskij N.D. Bespilotnye transportnye sredstva: novye vyzovy obshchestvennoj bezopasnosti // Forum. Seriya: Gumanitarnye i ekonomicheskie nauki. 2019. № 1 (18). S. 65-67.

30. Dremlyuga R.I., Kripakova A.V., YAkovenko A.A. Regulirovanie testirovaniya i ispol'zovaniya bespilotnogo avtotransporta: opyt SSHA // ZHurnal zarubezhnogo zakonodatel'stva i sravnitel'nogo pravovedeniya. 2020. № 3 (82). S. 68-85. DOI: 10.12737/jflcl.2020.020.
31. Efremova M.A., Lopatina T.M. Robototekhnika v ugovnom zakonodatel'stve Rossijskoj Federacii // Rossijskij sledovatel'. 2021. № 11. S. 55-58. DOI: 10.18572/1812-3783-2021-11-55-58.
32. Ivanova L.V., Kalashnikov N.A. Predely ugovnoy otvetstvennosti pri prichinenii vreda bespilotnym avtomobilem // Zakony Rossii: opyt, analiz, praktika. 2021. № 6. S. 94-98.
33. Li CH., Meng S. Vnedogovornaya otvetstvennost' za vred, prichinennyj bespilotnymi transportnymi sredstvami // Zakon. 2020. № 3. S. 49-56.
34. Maslakova E.A., Prihod'ko N.YU. Ugolovno-pravovaya reglamentaciya nepravomernogo ispol'zovaniya bespilotnyh letatel'nyh apparatov (bespilotnyh vozdušnyh sudov) kak potencial'noj ugrozy transportnoj bezopasnosti v nacional'nom i zarubezhnom zakonodatel'stve // Rossijskij sledovatel'. 2020. № 6. S. 67-71. DOI: 10.18572/1812-3783-2020-6-67-71.
35. Peshkova A.E. Sub"ekty grazhdansko-pravovoj otvetstvennosti, vznikayushchej vsledstvie prichineniya vreda bespilotnym transportnym sredstvom // Novyj juridicheskij vestnik. 2019. № 5 (12). S. 21-24.
36. Polyakova T.A., Himchenko A.I. Formirovanie sistemy bespilotnogo transporta: problemy realizacii gosudarstvennoj politiki obespecheniya informacionnoj bezopasnosti i pravovogo regulirovaniya // Transportnoe pravo i bezopasnost'. 2020. № 2 (34). S. 118-126.
37. Sitnik V.N. Nekotorye problemy, svyazannye s opredeleniem sub"ekta dorozhno-transportnyh prestuplenij v usloviyah cifrovizacii obshchestva // Voprosy rossijskoj yusticii. 2021. № 15. S. 573-587.
38. Stepanyan A.ZH. Problemy regulirovaniya bespilotnyh transportnyh sredstv // Vestnik Universiteta imeni O.E. Kutafina (MGYUA). 2019. № 4 (56). S. 169-174. DOI: 10.17803/2311-5998.2019.56.4.169-174.
39. Usol'ceva N.A., Usol'cev YU.M. Problemy identifikacii vysokoavtomatizirovannogo transporta kak elementa transportnoj sistemy Rossii // Severnyj region: nauka, obrazovanie, kul'tura. 2021. № 1 (47). S. 35-38. DOI: 10.34822/2312-377X-2021-1-35-38.