

УДК 343.346.52

DOI: 10.17223/22253513/36/12

Е.О. Яковлева

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ УГОЛОВНОЙ ПОЛИТИКИ В ЭПОХУ МАССОВОЙ РОБОТИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Рассматриваются проблемы обеспечения транспортной безопасности и недопущения необоснованного обвинения личности в условиях развития научно-технического прогресса, связанного с этапной роботизацией источников повышенной опасности. На основе анализа доктринальных источников автором обозначены основные перспективы современных научных исследований при подготовке законодательной «почвы» к меняющимся условиям, вызванным развитием искусственного интеллекта.

Ключевые слова: роботизация, транспорт, преступность, уголовная политика.

Ознаменованные стратегией развития государства задачи по решению перспективных проблем социально-экономического и демографического характера вынуждают законодателя и исследователей научного профиля непрерывно работать над выработкой предложений и практических рекомендаций по наиболее важным вопросам современного общества, продиктованным не только необходимостью обеспечения личной безопасности граждан, но и тенденциями современного развития уголовной политики. К одной из таких проблем, широко освещаемых как в России, так и во всем мире, относится обеспечение транспортной безопасности.

Несмотря на активные «вливания» денежных средств в реализацию профилактических мероприятий по предупреждению автодорожной преступности, степень аварийности на дорогах остается на крайне высоком уровне, о чем свидетельствуют данные статистики. Хотя 2018 г. стал более благополучным для водителей, и количество аварий снизилось на 2,5% в сравнении с предыдущим годом, статистика дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) по-прежнему остается пугающей¹. По данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ; WHO), являющейся направляющей и координирующей инстанцией в области здравоохранения в рамках системы Объединенных Наций, Российская Федерация занимает второе место в мировом рейтинге по показателям смертей, произошедших в результате ДТП на 100 тыс. человек населения [2]. В своем последнем докладе ВОЗ отмечает, что смертность в результате ДТП продолжает расти, составляя 1,35 млн случаев в год, а травмы в результате ДТП являются основной причиной смерти детей и молодых людей в возрасте

¹ Так, за 2018 г. общее число дорожно-транспортных преступлений составило 151 291, а число погибших в них – 16 412 человек [1].

от 5 до 29 лет¹. Проблема безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, приобрела особую остроту в связи с ростом количества автотранспортных средств. «По оценкам специалистов, потери, связанные с аварийностью, в несколько раз превышают ущерб от железнодорожных катастроф, пожаров и других видов несчастных случаев. Каждые сутки на улицах городов и дорогах Российской Федерации совершается более 430 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибают и получают травмы различной тяжести около 600 человек» [4].

Проблематика безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств выдвигает целый ряд сложностей социально-экономического, административно-правового, уголовно-правового характера, которые негативно влияют на последствия автомобилизации общества. «Несомненно, рост автомобилизации облегчает перемещение граждан, сокращает их силы и время, способствует развитию экономики, ее финансовой привлекательности для инвесторов, а также сказывается на имидже страны». [5. С. 3]. Однако, как утверждают некоторые авторы, в России «величина социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий в 2000 г. составила 191,7 млрд руб., за 2004–2010 гг. – 7 326,3 млрд руб., в 2015 г. – 20,0 млрд руб. За последние пять лет совокупные потери экономики от дорожно-транспортных происшествий составляют 5,5 трлн руб., что сопоставимо со всеми расходами на здравоохранение за тот же период и составляет 2,8% валового внутреннего продукта страны» [6. С. 170–174].

Актуализация проблемы неосторожных преступлений связана с насыщением производственной сферы источниками повышенной опасности, возрастанием парка высокоскоростных транспортных средств, увеличением числа участников процесса дорожного движения, выражающих попустительское отношение к требуемым правилам безопасности. «Прогнозные тенденции свидетельствуют о том, что если не будут предприняты меры для снижения количества дорожно-транспортных происшествий и травматизма, то эта причина станет пятой по значимости причиной смерти к 2030 г.» [7. С. 1661–1665].

Действительно, в современных условиях, когда лидерство в научных исследованиях и разработках, ускорение освоения новых знаний и внедрение результатов инновационной деятельности являются ключевыми сегментами, характеризующими конкурентоспособность страны и высокую эффективность стратегии ее национальной безопасности, на первый план выходит проблема несогласованности приоритетов и правовых инструментов будущей поддержки научно-технологического развития.

Научно-технический прогресс, набирающий активные обороты в эпоху современной действительности, выраженный в создании и внедрении новых информационных технологий и процессов, несомненно, призван ре-

¹ «Эти случаи смерти являются недопустимой платой за мобильность, – заявил Генеральный директор ВОЗ д-р Тедрос Адханом Гебрейесус [3].

шать наиболее актуальные социально-экономические задачи общества. Однако вопреки общему предназначению внедряемых результатов интеллектуальной деятельности, в том числе связанных с роботизацией процессов в автомобильной промышленности, появляется и обратный тренд, выраженный в нарастании негативных последствий от использования их человеком или возможности такого использования в будущем. В частности, имеется в виду причиняемый вред имущественным и личным интересам граждан, общества, государства. В том числе приобретает актуальность вопрос преодоления последствий от атак вредоносных программ, которые вызывают серьезные нарушения работы систем диспетчерского управления и сбора данных (SCADA) и других компьютерных систем, используемых для управления технологическими процессами, машинами, механизмами и другим промышленным оборудованием [8. С. 6834]. Как известно, такие вредоносные программы сегодня широко распространены, причем их использование возможно применить к автотранспортным средствам как, к примеру, при их угоне, так и при непосредственном вмешательстве в процесс управления, когда при высокой скорости движения последствия атаки от столкновения будут иметь еще более ужасающий характер. Поэтому доминирующим фактом в юридической доктрине становится обсуждение и решение вопросов, напрямую связанных с правовой оценкой рисков от использования человеком достижений научно-технического прогресса.

Одним из наиболее ярких примеров обозначенной проблематики являются создание и выпуск в эксплуатацию автомобилей, снабженных искусственным интеллектом, позволяющим водителю переходить в режим самоуправления при движении. Польза такого вида транспорта очевидна, однако остается невыясненным и не получившим ныне законодательного оформления ответ на вопрос об уголовной ответственности за совершение автодорожного преступления водителем при использовании роботизированного источника повышенной опасности. Грядущие перемены, связанные с внедрением беспилотных автомобилей на основе искусственного интеллекта, должны уже находить варианты уголовно-правовой реакции законодателя, однако до сих пор рассматриваемые достижения науки находятся в плоскости традиционного понимания механизма преступного поведения и, собственно говоря, самого субъекта преступления.

Не менее важной в такой ситуации является правовая позиция разработчиков алгоритмов действия искусственного интеллекта и компаний-изготовителей автомобилей как возможных предполагаемых носителей ответственности за неправомерные деяния своих «творений». Сегодня не решены проблемы, скорее, сводящиеся к моральной и этической стороне вопроса: Как должна повести себя автоматизированная система при неизбежной аварийной ситуации? Расставит ли машина верные приоритеты между жизнью человека и причинением значительного имущественного вреда или, к примеру, между сохранением жизни водителя или пешехода? Таким образом, предназначение роботизированных авто выходит далеко за границы ожидаемых технических результатов, порождая сомнения о прин-

ципиальных возможностях сочетания в них одновременно понятий справедливости, объективности и разумности.

Пока что современные виды автотранспорта не обеспечивают полного безучастия водителя при осуществлении маневрирования. Поэтому возникают вполне оправданные вопросы доказуемости момента его нахождения за рулем в режиме самоуправления, что, как представляется, может сыграть важную роль при вынесении судом справедливого решения, когда водитель способен своими показаниями вводить следствие в заблуждение. Это суждение подчеркивает особую, не теряющую и сегодня своей значимости роль исследования личности неосторожного преступника, виновного в совершении автодорожного преступления, а также защиты водителя от необоснованного обвинения. Несмотря на огромное число проводимых фундаментальных исследований, до сих пор не найдена «точка соприкосновения» между результатами, полученными в теории криминологии и уголовного права и общей и прикладной (транспортной) психологии, что является следствием «отсутствия в профилактических мероприятиях органов власти необходимых “рычагов” воздействия на причину совершения автодорожного преступления – действия водителя транспортного средства» [9. С. 54–61; 10. С. 115–127]. Поэтому ключевым звеном в цепочке «водитель – транспортное средство – робот – среда – дорога» должно стать раскрытие содержания процесса взаимодействия личности и аварийной ситуации, где роль провоцирующих условий зависит от влияния такой ситуации на личность субъекта преступления. Однако исследования в данной сфере недостаточны и требуют дополнения с учетом тщательного анализа психологии личности водителя, а также определения основных факторов, оказывающих влияние на развитие когнитивных систем. Этот вопрос однозначно носит дискуссионный характер, но он также должен являться приоритетным как для следственной и судебной практики, так и для развития концепции современной уголовной политики государства.

Бесспорно, угроза этапной роботизации состоит в непременной трансформации сложившихся устоев общественного сознания и действующей правовой системы, которая в новых условиях станет малоэффективной или вовсе противоречивой. Поэтому уже сегодня так важна правильная расстановка приоритетов в уголовно-правовой оценке системы взаимодействий «водитель – транспортное средство – робот – среда – дорога». Совершенно оправданно полагать, что для этого необходим тщательный анализ правовой оценки рисков от использования роботизированных автомобилей водителями с последующей выработкой концепции уголовно-правового регулирования и уголовной политики, а также предложений совершенствования действующего законодательства. Для достижения рассматриваемой цели необходимо решить комплекс задач, к которым по праву должны быть отнесены: рассмотрение правовых понятий «транспортное средство», «искусственный интеллект», «робот», определение их особых отличительных характеристик; анализ общественных отношений, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения как объекта уголовно-

правовой охраны; рассмотрение исторического аспекта становления ответственности за преступления в области обеспечения безопасности дорожного движения; анализ действующего нормативно-правового регулирования ответственности за совершение автодорожных преступлений; оценка современного состояния автодорожной преступности в России и мире на основе сравнительного анализа основных показателей аварийности и дорожно-транспортного травматизма; сравнительный анализ норм отечественного уголовного законодательства и законодательства зарубежных государств, предусматривающих ответственность за совершение автодорожных преступлений; анализ современных мировых тенденций по введению ответственности за рассматриваемые преступления, совершенные водителем с использованием роботизированных авто, снабженных искусственным интеллектом; установление особенностей уголовно-правовой оценки объективных и субъективных признаков автодорожных преступлений в эпоху роботизации; выявление потенциально новых общественно опасных деяний в рассматриваемой сфере, оценка уголовно-правовых рисков; рассмотрение уголовно-политических проблем привлечения к ответственности лиц, совершивших автодорожные преступления с использованием роботизированных транспортных средств, снабженных искусственным интеллектом, с точки зрения имеющихся социальных потребностей в применении к ним мер уголовно-правового воздействия; разработка мер уголовно-правового воздействия, специально ориентированных на данную категорию преступников, с учетом исследования эволюции метакогнитивных схем их личности; разработка предложений по совершенствованию законодательства в формате поиска оптимального соотношения степени и видов уголовной ответственности в условиях предстоящего масштабного внедрения роботизированных транспортных средств в эксплуатацию; выработка новых подходов к гармонизации и комплексному регулированию отношений, возникающих в результате научно-технического прогресса автомобильной промышленности, в целях обеспечения благоприятного правового режима развития современных информационных технологий.

Содержанием современных научных исследований, определяющих основной вектор развития уголовной политики России, должен стать поиск концептуальных решений следующих новых проблем обеспечения безопасности дорожного движения в эпоху грядущей массовой роботизации:

1. Полное отсутствие нормативно-правового регулирования и нормативно-технического регулирования основ и условий разработки и запуска в эксплуатацию, контроля за результатом деятельности искусственного интеллекта, а равно созданных на его основе роботизированных транспортных средств.

2. Отсутствие единообразного подхода к разработке правового обеспечения использования и развития систем искусственного интеллекта в автомобильной промышленности, а также ничтожная оценка рисков и неопределенностей, возникающих в условиях автодорожных преступлений,

что имеет существенное значение для формирования уголовного законодательства в этой области.

3. Несбалансированность интересов личности, общества и государства, а также организаций в случае ненадлежащего обеспечения безопасности дорожного движения и защиты отдельных прав, вызванных бурным развитием инновационных процессов.

4. Отсутствие оптимальной модели правового регулирования, определяющей баланс норм права, техники, морали и справедливости, продиктованных серьезными вызовами масштабной автомобилизации в условиях научно-технического прогресса.

5. Возрастающее число угроз трансграничного характера, вызывающих необходимость в переосмыслении новых источников повышенной опасности, что требует более ответственного и декларативного обеспечения международной и национальной безопасности.

6. Невозможность современной уголовно-правовой системы работать «с опережением» или «на перспективу» криминальных замыслов, обуславливающая необходимость выработки концептуальных положений, прогнозистически подкрепленных подходов к формированию системы правового обеспечения в эпоху роботизации.

7. Отсутствие разработки терминологического аппарата (соотношение понятий «робот», «транспортное средство», «искусственный интеллект», их юридическая неполнота).

8. Недостаточная профессиональная подготовка водителей, лишенных навыков оперативного реагирования на стрессовые аварийные ситуации, в том числе при управлении новыми источниками повышенной опасности, снабженными искусственным интеллектом.

9. Невозможность применения традиционных форм уголовной ответственности за автодорожные преступления при расчете рисков к новым деяниям, совершаемым с использованием инновационных источников повышенной опасности, ввиду неспособности такой правовой базы работать в условиях усложнения технических разработок, порождаемых развитием искусственного интеллекта.

10. Законодательно не урегулированный вопрос об ответственности за причинение вреда жизни и здоровью физических лиц роботизированными транспортными средствами, когда они были созданы несколькими разработчиками, ответственными каждый за свою часть работы.

11. Отсутствие оптимального сочетания и эффективного применения научно-технического, интеллектуального и технического потенциала страны в обеспечении безопасности дорожного движения.

В число ожидаемых результатов современных исследований должны входить новые теоретические положения, касающиеся уголовно-правового регулирования ответственности за автодорожные преступления, совершенные с использованием роботизированных транспортных средств, снабженных искусственным интеллектом, а также конкретные предложения по внесению изменений в действующее законодательство. В частности,

вектор развития уголовной политики государства должен быть направлен: на расширение теоретических знаний относительно рисков использования роботизированных транспортных средств в условиях широкомасштабной автомобилизации; получение новых научных данных о современном состоянии автодорожной преступности, социально-демографических чертах личности водителя, виновного в ДТП, а также об оценке общественного интереса к вопросу последствий внедрения современных достижений научно-технического прогресса в автомобильную промышленность; получение новых научных данных о правовой природе, механизме совершения и структуре автодорожной преступности в эпоху роботизации, закономерностях ситуационного подхода к исследованию данной проблематики; теоретическое обоснование модернизации отечественного уголовного законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также современных подходов к профилактическим мероприятиям предупреждения автодорожной преступности в России; открытие новых путей использования результатов исследования при создании разработчиками алгоритмов действия модели этического выбора роботизированных транспортных средств в провоцирующих условиях; разработку новых копинг-стратегий как средств самоконтроля водителя в стрессовых ситуациях на основе открытия новых знаний о процессе эволюции метакогнитивных схем личности автодорожного преступника и средового влияния на них; разработку новой методики профессиональной подготовки водителей наряду с использованием в ней средств информатизации и технического контроля.

Несомненно, это крайне сложная задача, стоящая перед юридической наукой, требующая комплексного научного подхода, сопряженного с правовой оценкой рисков от использования автомобилей, снабженных искусственным интеллектом. А с учетом сложившейся неблагоприятной динамики дорожно-транспортного травматизма в России и недостаточной эффективности проводимых профилактических мероприятий органами власти (вопреки значительным финансовым государственным затратам) решение данной проблемы приобретает особую значимость. Поэтому современные научные исследования должны полностью укладываться в понимание цели обеспечения независимости и конкурентоспособности страны за счет наращивания и наиболее полного использования интеллектуального потенциала нации, обозначенной в Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации [11].

Литература

1. Показатели состояния безопасности дорожного движения. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 04.02.2019).
2. Портал правовой статистики Генеральной Прокуратуры Российской Федерации. URL: http://crimestat.ru/world_ranking_road_traffic_deaths (дата обращения: 04.02.2019).
3. В новом докладе ВОЗ отмечается недостаточный прогресс в области обеспечения безопасности дорожного движения в мире. URL: <https://www.who.int/ru/news->

room/detail/07-12-2018-new-who-report-highlights-insufficient-progress-to-tackle-lack-of-safety-on-the-world's-roads (дата обращения: 04.02.2019).

4. О состоянии безопасности дорожного движения в РФ : государственный доклад МВД РФ. URL: <http://docs.cntd.ru/document/902068002> (дата обращения: 12.06.2017).

5. Яковлева Е.О. Личность водителя и ситуация в механизме совершения дорожно-транспортных преступлений / под ред. Ю.М. Антоняна. М. : Юрлитинформ, 2016. 192 с.

6. Баженова Д.Н. Социально-экономические потери от дорожно-транспортных происшествий // Евразийский научный журнал. 2016. № 4. С. 170–174.

7. Овчаренко М.С. Анализ и прогноз состояния и уровня аварийности на дорогах Российской Федерации и пути по ее снижению // Концепт : науч.-метод. электрон. журнал. 2016. Т. 15. С. 1661–1665. URL: <https://e-koncept.ru/2016/96251.htm> (дата обращения: 04.02.2019).

8. Grebenkov A.A., Yakovleva E.O. The state of modern malicious software: foundations of study on cyber-armaments // International Journal of Applied Engineering Research. 2016. Т. 11, № 9. С. 6832–6834.

9. Байбарин А.А., Ефимова Е.О. Роль личности и ситуации при совершении дорожно-транспортных преступлений // Известия Юго-Западного государственного университета. Сер. История и право. 2013. № 4. С. 54–61.

10. Яковлева Е.О. Необходимость исследований эволюции метакогнитивных схем личности водителей в аварийных условиях // Lex Russica. 2018. № 3 (136). С. 115–127.

11. О Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации : Указ Президента РФ от 01.12.2016 № 642 // СПС «Консультант Плюс».

Yakovleva Elena O., Southwestern State University (Kursk, Russian Federation)

TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF CRIMINAL POLICY IN THE ERA OF MASS ROBOTIZATION OF VEHICLES

Keywords: robotics, transport, crime, criminal policy.

DOI: 10.17223/22253513/36/12

The problem of road safety and vehicle operation raises a number of complexities of a socio-economic, administrative, and criminal nature. Therefore, the provisions considered in this article are mainly aimed at defining the problematic issues facing modern society in the era of active development of scientific and technological progress and ensuring transport security.

The upcoming changes related to the mass introduction of driverless vehicles should already find options for the criminal law reaction of the legislator. However, until now, the scientific achievements under consideration are in the plane of the traditional understanding of the mechanism of criminal behavior. The threat of stage-by-stage robotization consists in the inevitable transformation of the existing foundations of public consciousness and the current legal system, which in the new conditions will become ineffective or even contradictory. It is completely justified to believe that to prevent such a development of events, a comprehensive analysis and legal assessment of the risks from the use of robotic cars is necessary, followed by the development of a unified concept of criminal policy, as well as proposals for improving the current legislation.

The author refers to the main vectors of development of the criminal policy of the state:

- expanding theoretical knowledge about the risks of using robotic vehicles;
- obtaining new scientific data on the current state of road crime, socio-demographic and psychophysiological personality traits of the driver responsible for an accident.
- obtaining new scientific data on the legal nature, mechanism of Commission and structure of road crime in the era of robotization, regularities of situational approach to the study of this problem.
- theoretical justification of the modernization of domestic criminal legislation in the field of road safety, as well as modern approaches to preventive measures to prevent road crime.

- development of new coping strategies as a means of self-control of the driver in stressful situations based on the discovery of new knowledge about the evolution of metacognitive patterns of the road criminal's personality and environmental influence on them.
- development of a new methodology for professional driver training, along with the use of Informatization and technical control tools.
- discovery of new ways to use the results of the research when developers create algorithms for the ethical choice model of robotic vehicles in provocative conditions.

References

1. The State Road Safety Inspection of the Russian Federation. (n.d.) *Pokazateli sostoyaniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya* [Indicators of road safety]. [Online] Available from: <http://stat.gibdd.ru> (Accessed: 4th February 2019).
2. The General Prosecutor's Office of the Russian Federation. (n.d.) *Legal statistics*. [Online] Available from: http://crimestat.ru/world_ranking_road_traffic_deaths (Accessed: 4th February 2019).
3. WHO. (2018) *V novom doklade VOZ otmechaetsya nedostatochnyy progress v oblasti obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v mire* [The new WHO report notes insufficient progress in road safety in the world]. [Online] Available from: <https://www.who.int/ru/news-room/detail/07-12-2018-new-who-report-highlights-insufficient-progress-to-tackle-lack-of-safety-on-the-world's-roads> (Accessed: 4th February 2019).
4. The Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation. (2000) *O sostoyanii bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v RF* [On the state of road safety in the Russian Federation]. [Online] Available from: <http://docs.cntd.ru/document/902068002> (Accessed: 12th June 2017).
5. Yakovleva, E.O. (2016) *Lichnost' voditelya i situatsiya v mekhanizme soversheniya dorozhno-transportnykh prestupleniy* [The identity of the driver and the situation in the mechanism for committing traffic crimes]. Moscow: Yurlitinform.
6. Bazhenova, D.N. (2016) *Sotsial'no-ekonomicheskie poteri ot dorozhno-transportnykh proissheshtviy* [Socio-economic losses from road traffic accidents]. *Evraziyskiy nauchnyy zhurnal*. 4. pp. 170–174.
7. Ovcharenko, M.S. (2016) *Analiz i prognoz sostoyaniya i urovnya avariynosti na dorogakh Rossiyskoy Federatsii i puti po ee snizheniyu* [Analysis and forecast of the state and accident rate on the roads of the Russian Federation and ways to reduce it]. *Kontsept*. 15. pp. 1661–1665. [Online] Available from: <https://e-koncept.ru/2016/96251.htm> (Accessed: 04.02.2019).
8. Grebenkov, A.A. & Yakovleva, E.O. (2016) The state of modern malicious software: foundations of study on cyber-armaments. *International Journal of Applied Engineering Research*. 11(9). pp. 6832–6834.
9. Baybarin, A.A. & Efimova, E.O. (2013) Role of the personality of individual and of the situation in the commission of road traffic offenses. *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Ser. Istoriya i pravo – Proceedings of South-West State University. Series History and Law*. 4. pp. 54–61. (In Russian).
10. Yakovleva, E.O. (2018) Necessity to Research the Evolution of Meta-Cognitive Aspects of Individual Drivers in Emergencies. *Lex Russica*. 3(136). pp. 115–127. (In Russian). DOI: 10.17803/1729-5920.2018.136.3.115-127
11. The Russian Federation. (2016) *O Strategii nauchno-tehnologicheskogo razvitiya Rossiyskoy Federatsii: Ukaz Prezidenta RF ot 01.12.2016 № 642* [On the Strategy for the scientific and technological development of the Russian Federation: Decree No. 642 of the President of the Russian Federation dated December 1, 2016]. [Online] Available from: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_207967/