

Н.В. Тыдыкова

ОБ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ВРЕД, ПРИЧИНЕННЫЙ В ХОДЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ И БЕСПИЛОТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Предложена концепция уголовной ответственности за общественно опасный вред, причиненный беспилотными транспортными средствами. Сделано предположение о возможности ее возложения на четыре группы субъектов. Доказывается, что для квалификации ряда общественно опасных деяний пригодны существующие составы преступлений; некоторые из составов требуют уточнения признаков или дополнения квалифицирующими обстоятельствами. Деяния, которые не смогут быть охвачены этими составами, потребуют внесения в Уголовный кодекс РФ новых составов.

Ключевые слова: высокоавтоматизированные транспортные средства; беспилотные транспортные средства; уголовная ответственность

Развитие науки и техники периодически ставит перед правом новые задачи. В современный период одна из таких задач обусловлена появлением высокоавтоматизированных и беспилотных транспортных средств. Их эксплуатация требует не только регулирования гражданско-правовых отношений, но и решения множества вопросов уголовного права. Так, например, беспилотные летательные аппараты уже сегодня получили широкое распространение и, к сожалению, все чаще становятся средствами совершения различных преступлений [1. С. 785–794]. Другой важный аспект, требующий решений, – ответственность в случае причинения вреда объектам уголовно-правовой охраны. Конечно, одной из целей разработок и внедрения высокоавтоматизированных транспортных средств является повышение безопасности. В зарубежной литературе даже прогнозируется существенное уменьшение дорожных происшествий и травм, получаемых в их результате [2], по самым смелым прогнозам – на 90% [3]. Однако исключать полностью вероятность различных инцидентов нельзя, и уголовное право должно быть готово к их оценке. Ведь уже сегодня единичные случаи такого рода происходят. Так, в штате Аризона автономный автомобиль Uber с водителем безопасности за рулем сбил женщину, переходившую улицу вне пешеходного перехода, причинив ей смерть [4]. Кроме того, логично прогнозировать и возникновение других вопросов, требующих разрешения в плоскости как уголовного права, так и других отраслей [5].

На сегодняшний день говорить о повсеместной эксплуатации абсолютно беспилотной техники не приходится. Постановление Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» дает понятие высокоавтоматизированного транспортного средства. Под ним понимается транспортное средство, в конструкцию которого внесены изменения, связанные с его оснащением автоматизированной системой вождения, и не подлежащее отчуждению в период проведения эксперимента. В этом же документе определено, что у такого транспортного средства должен

быть водитель. Под ним предложено понимать физическое лицо, находящееся во время проведения эксперимента на месте водителя высокоавтоматизированного транспортного средства, активирующее автоматизированную систему вождения высокоавтоматизированного транспортного средства и контролирующее движение этого транспортного средства в автоматизированном режиме управления, а также осуществляющее управление высокоавтоматизированным транспортным средством в режиме ручного управления. Водитель высокоавтоматизированного транспортного средства признается водителем в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения». Ручной режим управления – режим, при котором управление высокоавтоматизированным транспортным средством осуществляет водитель.

Как мы видим, высокоавтоматизированное транспортное средство предполагает наличие водителя. В п. 11 Постановления Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» указано, что высокоавтоматизированное транспортное средство должно быть оснащено устройством для активации и деактивации автоматизированной системы вождения, доступ к которому обеспечивается для водителя без отсоединения ремней безопасности. А в Приложении № 1 к документу обязательным условием названо наличие возможности передачи управления водителю-оператору в ситуациях, при которых система автоматизированного управления оказывается неспособной осуществлять безопасное управление этим транспортным средством. Это означает, что ответственность за безопасную эксплуатацию такого транспортного средства несет водитель.

По техническому оснащению такие транспортные средства схожи с широко распространенными и уже многим привычными автомобилями, оснащенными функциями круиз-контроля, системой удержания полосы движения, системой автоматического экстренного торможения. Но основное отличие таких автомобилей от высокоавтоматизированных заклю-

чается, помимо степени автоматизации, в том, что перечисленные функции являются вспомогательными, водитель на них не полагается полностью, а использует как дополнительные удобства или рассчитывает на них только в экстренной ситуации. Эксплуатация высокоавтоматизированных транспортных средств предполагает определенной длительности безопасный период работы всех систем автоматизации в едином тандеме и без участия водителя, но под его контролем. Поэтому при наступлении дорожно-транспортного происшествия вина за него возлагается на водителя.

Однако некоторые аспекты такой ответственности требуют разъяснений. Если задачей водителя является контроль движения высокоавтоматизированного транспортного средства и принятие управления в ситуациях, при которых система автоматизированного управления оказывается неспособной осуществлять безопасное управление, то об ответственности такого водителя логично и справедливо говорить только в случаях, когда он предвидел возможность наступления общественно опасных последствий, но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывал на предотвращение этих последствий или не предвидел, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должен был и мог предвидеть эти последствия. В практической плоскости это означает, что он должен был иметь техническую возможность предотвратить дорожно-транспортное происшествие. А это возможно, когда система корректно и в разумное время подаст сигнал о неспособности дальнейшей автоматической работы.

Думается, что непростым вопросом в правоприменительной практике может стать процедура установления такой технической возможности предотвратить дорожно-транспортное происшествие. В названном выше документе сказано, что система автоматизированного управления имеет возможность его деактивации безопасным способом и передачи управления водителю-оператору в ситуациях, при которых система автоматизированного управления оказывается неспособной осуществлять безопасное управление этим транспортным средством. Рассчитывая на это, водитель ожидает действий от системы, например, срабатывания системы автоматического торможения, а система по какой-то причине не срабатывает, не оставляя водителю возможности совершить своевременные действия по остановке транспортного средства в «ручном режиме». Или происходит сбой в работе системы автоматического удержания транспортного средства в пределах полосы движения, и транспортное средство осуществляет перемещение в другую полосу движения или на обочину, чего водитель предвидеть не мог, но мог лишь в определенный момент времени начать совершать действия по прекращению соответствующего движения, что не всегда может привести к предотвращению вреда. Конечно, Специальная декларация о безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства предусматривает, что система автоматизированного управления обменивается ин-

формацией с его пользователями и другими участниками дорожного движения четким, действенным и последовательным образом посредством предоставления им достаточных данных, касающихся его состояния и намерения, а также четко и эффективно выдает соответствующее уведомление водителю-оператору в том случае, когда транспортное средство выходит за пределы установленных рабочих условий. Однако следует понимать, что это всего лишь идеальная ситуация, к которой стремится разработчик, а мы говорим о ситуации, когда происходит сбой в такой системе и она работает не в рамках заявленного сценария.

В этом случае возникает вполне закономерный вопрос – можно ли использовать устоявшуюся для такого рода случаев схему решения вопроса, когда вопрос об ответственности зависит от того, была ли у водителя транспортного средства техническая возможность предотвратить дорожно-транспортное происшествие. Теоретически это единственно возможный алгоритм принятия решения. А практически он обеспечивается положением вышеназванного Постановления Правительства, в котором сказано, что высокоавтоматизированное транспортное средство должно быть оснащено устройствами для непрерывной некорректируемой видеорегистрации действий водителя и окружающей дорожно-транспортной обстановки.

Однако названный документ в п. 18 вопрос об ответственности решает иначе. В нем сказано, что собственник высокоавтоматизированного транспортного средства несет ответственность за дорожно-транспортные и иные происшествия на автомобильных дорогах Российской Федерации, произошедшие с участием принадлежащего ему высокоавтоматизированного транспортного средства при проведении эксперимента, при отсутствии виновных действий других участников дорожного движения, приведших к данному дорожно-транспортному или иному происшествию на автомобильной дороге. Что означает ответственность во всех случаях, кроме тех, когда есть вина другого лица. Думается, что такое положение сформулировано по той причине, что эксплуатация таких транспортных средств на дорогах общего пользования в настоящее время происходит лишь в рамках эксперимента. Поэтому нести ответственность за последствия такого опыта должен тот, кто его проводит. А так как собственником высокоавтоматизированного транспортного средства может быть юридическое лицо, которому на праве собственности принадлежит высокоавтоматизированное транспортное средство и которое участвует в проведении эксперимента на добровольной основе, о чем прямо сказано в Постановлении Правительства, то речь может идти только о гражданско-правовой ответственности. Поэтому вопрос об уголовной ответственности в таких случаях сегодня правильно решать исходя из предложенных традиционных подходов, применяемых в уголовном праве для любых дорожно-транспортных преступлений.

Дальнейшее развитие высокоавтоматизированного транспорта должно привести к выпуску в эксплу-

атацию таких моделей, которые требуют от человека только активации системы и не нуждаются в контролирующих действиях. Да и сама активация системы может осуществляться дистанционно. Поэтому присутствие водителя такого транспортного средства в будущем не предполагается. Собственниками таких транспортных средств могут стать и физические лица, которые приобретут их у изготовителя для личного или коммерческого использования. К такой действительности Уголовный кодекс (УК) РФ пока еще не готов. Попробуем спрогнозировать возможные ситуации причинения вреда охраняемым объектам и предложить варианты уголовно-правовой реакции законодателя, а в дальнейшем и правоприменителя на них. С учетом отсутствия необходимости водителя, такие транспортные средства будем называть беспилотными.

Теоретически ответственность может быть возложена на четыре субъекта: производителя беспилотного транспортного средства, собственника беспилотного транспортного средства, уполномоченного производителем ответственного субъекта технического обслуживания беспилотного транспортного средства (будем называть его официальный дилер) или иные лица, круг которых требует конкретизации.

Говоря об ответственности производителя беспилотного транспортного средства, мы имеем в виду те дорожно-транспортные происшествия, причиной которых могут стать дефекты беспилотного транспортного средства, за которые он отвечает. Так, А.Ю. Чурилов приводит удачные аналогии с работой лифтов и систем круиз-контроля, кода ответственность за причиненный вред в таком случае несет производитель, если не докажет вину управлявшего лица [6. С. 128; 7. С. 18].

Ответственность возможна в случаях, когда негативные последствия наступили в результате некорректной работы автоматизированной системы или иных дефектов транспортного средства, возникших по вине производителя. В таких случаях необходимо выявлять то конкретное лицо, которое было ответственно за работу соответствующего сегмента, функционирование которого привело к причинению вреда охраняемым уголовным законом объектам и допустило нарушение технологии производства. Здесь необходимо учесть еще и то, что разработчик и производитель такого транспортного средства могут не быть одним лицом. И каждый конкретный случай потребует индивидуального подхода. Думается, что Е.О. Яковлева верно отмечает сложный в перспективе 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 [8. С. 141]. Так как в уголовном праве институт причинно-следственной связи является давно устоявшимся, то основная проблема будет сосредоточена в технической области и потребует применения знаний соответствующих технических специалистов. Хорошим базисом для решения этих непростых проблем стал бы специальный технический регламент, в котором были бы определены

зоны правовой ответственности каждого из участников процесса создания такого рода транспортных средств.

Не может не тревожить такой аспект ответственности производителя, как предустановки критериев принятия решения автоматизированной системой в случае возникновения опасности, которая не может быть устранена иначе, кроме как с причинением какого-либо вреда. Такой алгоритм должен быть заложен, так как подобные ситуации зачастую возникают в ходе дорожного движения. С учетом правила, сформулированного в ст. 39 УК РФ, критерием должно быть причинение минимально возможного вреда. Другой вопрос, возможно ли создание такого алгоритма, при котором техническое средство будет способным сделать интеллектуальный выбор. Также сложен вопрос и о том, как конкретный вариант поведения будет определен как предпочтительный. Будет ли система приоритетно защищать пассажира или других участников движения, сможет ли приоритетно защищать некоторые категории (малолетних, престарелых, беременных и т.п.)? Думается, что техническим специалистам целесообразно решать эти вопросы при участии специалистов в области права.

Вторым возможным субъектом уголовной ответственности может быть так называемый официальный дилер. Так как беспилотное транспортное средство предполагается не только технически сложным механизмом, но и новаторским, то оно потребует соблюдения специальных правил периодического обслуживания, текущего ремонта и необходимой модернизации, выполнение которых разумно доверить лишь подготовленным специалистам. Конечно же, потребуется соответствующий документ, где такие правила будут прописаны и норма об ответственности станет бланкетной. Целесообразно наладить работу таких специалистов в условиях стабильной коммуникации с разработчиком и производителем для обеспечения оперативного информационного обмена и принятия правильных технических решений. Если общественно опасный вред наступит в результате ненадлежащих действий обслуживающего дилера (например, по техническому обслуживанию, диагностике, ремонту, процедуре отзыва производителем транспортного средства), то должна наступать ответственность виновного лица, в том числе и уголовная.

Логическим продолжением обязанностей дилера по надлежащему исполнению вышеназванных действий должны стать соответствующие обязанности собственника такого транспортного средства. Например, собственник должен в соответствии с регламентом производителя своевременно предоставлять транспортное средство дилеру для технического обслуживания, обновления программных продуктов или в случае отзыва партии транспортных средств при обнаружении серийного дефекта для его устранения. В случае несоблюдения собственником такой обязанности и наступления общественно опасного вреда именно вследствие этого вполне закономерно говорить об ответственности собственника, а не производителя или дилера.

Что касается третьих лиц, то можно выделить несколько категорий. Это могут быть пассажиры, которые привели транспортное средство в ручное управление и допустили его неконтролируемое движение или, приняв на себя управление, нарушили правила движения. Или третьи лица, которые находятся вне транспортного средства, совершают противоправные действия, направленные на повреждение транспортного средства или провокацию транспортного средства выполнять определенные действия. Например, умышленно создают аварийную ситуацию и провоцируют транспортное средство на маневр, в результате которого может быть причинен вред другим лицам.

Можно прогнозировать наступление негативных последствий в результате нарушений улично-дорожной сети (повреждения или незаконного демонтажа необходимых дорожных знаков или дорожной разметки, их неверной установки или нанесения, внесения в них изменений, искажающих первоначальное значение, причинения повреждений дорожного полотна, создания опасных искусственных неровностей и подобные действия). Такие действия могут совершить как специально уполномоченные лица управляющей организации, ответственные за обеспечение безопасности того или иного участка дорог общего пользования, так и любые посторонние, не связанные с деятельностью специального субъекта, лица. Поэтому необходимо разграничивать ответственность управляющей компании, ответственной за безопасность конкретного дорожного сегмента и того постороннего лица, которое внесло изменения или причинило повреждения.

Думается, что решить этот вопрос поможет установление на уровне правового акта периодичности контроля за состоянием дорожной инфраструктуры и требований к реакции на выявленные нарушения, в том числе сведения о которых поступили из внешних источников. Если при должном контроле и надлежащих реакциях управляющей компании выявить повреждение или устранить его не удалось, то ответственность должно нести лицо, внесшее такие изменения или допустившее повреждения. Естественно, что привлекаться к административной ответственности такое лицо должно во всех случаях. На первый взгляд в таком предложении может показаться обвинительный уклон в сторону ответственной управляющей компании. Однако иное решение вопроса, при котором посторонний субъект, внесший описанные выше изменения, подлежал бы ответственности всегда в случае их совершения, привели бы к чрезмерному сокращению ответственности такой компании. Например, если постороннее лицо повредило дорожный знак, а управляющая компания в нормативный срок не провела проверку безопасности на этом участке дороги, не выявила бы нарушение и не устранила бы его, в результате чего случилось бы дорожно-транспортное происшествие с участием беспилотного транспортного средства, которым был бы причинен общественно опасный вред, то нести ответственность должен был бы все равно причинивший повреждения дорожного знака субъект. Поэтому видится справедливым установить

принцип презумпции ответственности специального субъекта. Если же действия управляющей компании будут признаны нормативными, то, конечно же, должна наступить ответственность общего субъекта.

Сложнее решить вопрос об ответственности, если дорожно-транспортное происшествие произошло по причине того, что какой-то из объектов дорожной инфраструктуры был поврежден действиями природы (например, ливнем размыло дорогу, ураганом снесло дорожный знак, возник густой туман и подобные). Если у компании, ответственной за безопасность на данном сегменте дороги, была реальная возможность устранить дефект (с учетом времени, погодных условий и других обстоятельств), а она не устранила, то, вероятно, это зона ответственности управляющей компании. При этом соответствующие правила должны особым образом регламентировать такие действия для случаев природных катаклизмов. Если же ответ на первый вопрос отрицательный, то наиболее правильным будет решать вопрос исходя из положений российского права о чрезвычайных ситуациях. В плоскости вопроса об уголовной ответственности полезными будут положения ст. 28 УК РФ о невинном причинении вреда. Также в таких случаях будет иметь значение, соответствовали ли специальным требованиям (прочности, устойчивости, яркости изображения и т.п.) поврежденные природными явлениями дорожные знаки разметка и другие объекты автомобильной инфраструктуры.

С высокой долей вероятности можно прогнозировать сбои в работе высокоавтоматизированных систем, влекущие общественно опасные последствия в результате воздействия на них вредоносных компьютерных программ. В этом случае закономерно говорить об ответственности за соответствующий состав преступления в сфере компьютерной информации. Например, для целей квалификации таких случаев вполне мог бы быть пригодным состав, предусмотренный ст. 273 УК РФ. Но для этих целей в него целесообразно было бы внести изменения, направленные на описание возможных последствий (например, причинение тяжкого вреда здоровью потерпевшего, смерти, смерти двух и более лиц). Сегодня многие исследователи вопросов развития беспилотного транспорта обращают внимание на опасность так называемых кибер угроз [9. С. 465].

Четвертый возможный субъект ответственности за вред, причиненный беспилотным транспортным средством, – это собственник транспортного средства. С учетом необходимости особо ответственного подхода к эксплуатации беспилотных транспортных средств, нужно установить в специальном нормативном акте ряд обязанностей по надлежащей эксплуатации. Разумно среди них закрепить норму о том, что не допускаются самостоятельные действия по ремонту и внесению изменений в конструкцию таких транспортных средств. Этому запрету должна корреспондироваться норма об обязанности производить техническое обслуживание и ремонт только у специально уполномоченной производителем беспилотного транспортного средства организации. При таком регулировании случаи, когда общественно опасный вред будет причинен

в результате нарушений в работе беспилотного транспортного средства, явившихся причиной некачественных действий ненадлежащего субъекта обслуживания, будут требовать привлечения к ответственности именно собственника этого транспортного средства. Очевидно, что необходим и перечень неисправностей, при которых эксплуатация беспилотных транспортных средств будет запрещена.

Одна из серьезных проблем, которую правоприменительной практике необходимо будет решать в скором будущем, – установление причинно-следственной связи между деянием и наступившими общественно опасными последствиями. Думается, что главным ключом при установлении причины происшествия должно стать специальное записывающее оборудование. Однако возникает вопрос, как получить информацию, если повреждения беспилотного транспортного средства окажутся столь значительными, что и носитель такой информации внутри него будет уничтожен или существенно поврежден. Видится корректным для обеспечения возможности правильной квалификации в будущем хранение значимой информации производить не только на внутреннем накопителе транспортного средства, но и на стороннем ресурсе, например облачном, обеспечивая копирование в режиме реального времени. Также необходимо будет обеспечить и отсутствие технической возможности произвольно вносить в такие данные изменения.

Кроме того перед законодателем в скором времени встанет вопрос о материальных основаниях уголовной ответственности за вред, причиненный беспилотными транспортными средствами. Сегодня еще нет решения, должна ли это быть ответственность за преступление в области безопасности движения и эксплуатации транспортных средств или необходимо формулировать принципиально новый состав преступления или даже целую главу, содержащую несколько новых составов преступлений.

Представляется, что некоторые деяния, содержащие признаки преступлений, могут быть квалифицированы по уже существующим ст. 263, 264, 266, 267 УК РФ. Так, нарушение собственником беспилотного транспортного средства правил эксплуатации, которое привело к причинению тяжкого вреда или смерти потерпевшего, можно квалифицировать по ст. 264 УК РФ. Недоброкачественный ремонт беспилотных транспортных средств, повлекший опасные последствия, может быть квалифицирован для специального субъекта по ст. 266 УК РФ. Все варианты повреждения дорожного полотна, уничтожения дорожных знаков и подобные действия – по ст. 267 УК РФ. Также необходимо учитывать, что беспилотными могут быть не только автомобиль, но и железнодорожный, водный и воздушный транспорт [10. С. 24]. Для целей квалификации различных ситуаций с этими видами транспорта существует ст. 263 УК РФ. Примеров такого рода можно привести множество. При этом такая своеобразная адаптация существующих норм уголовного закона может быть достигнута созданием нормативной базы, некоторые ее положения были предложены выше. Данная нормативная база будет обеспечивать бланкетность их применения.

Также потребуются соответствующие рекомендации по квалификации от Верховного Суда РФ. Однако надо понимать, что такие рекомендации не могут появиться раньше, чем начнет складываться соответствующая правоприменительная практика. Кроме того, другие статьи УК РФ также могут быть применены. Например, если беспилотное транспортное средство было использовано для совершения убийства, то нет никаких препятствий для квалификации таких действий по ст. 105 УК РФ. Вполне пригодными для соответствующих случаев могут быть и ст. 166–168 УК РФ. Для их применения даже не нужно вносить никаких изменений.

Но можно прогнозировать, что имеющиеся нормы вряд ли полностью смогут обеспечить материальную основу для квалификации всех возможных ситуаций, которые потребуют уголовно-правовой оценки. Потребуются и специальные нормы. В специальной литературе справедливо отмечено, что какой бы эта норма ни была, она должна быть бланкетной [11. С. 121].

В литературе уже высказываются и различные позиции относительно новых норм. Так, например, предлагается формулировка ст. 264.2 УК РФ, предусматривающая уголовную ответственность за нарушение правил эксплуатации беспилотных транспортных средств, а также формулировка ст. 266.1 УК РФ, в которой будет установлена ответственность за производство, сбыт и выпуск в эксплуатацию систем управления беспилотными транспортными средствами специальным субъектом. Также предложено дополнить УК РФ ст. 326.1, предусматривающей уголовную ответственность за подделку, уничтожение или внесение изменений в «черный ящик беспилотного транспортного средства» [12. С. 341]. Эти предложения интересны, но необходимо определиться, нужны ли в УК РФ новые составы, которые от уже имеющихся будут отличаться только видом эксплуатируемого транспорта. Если будет обоснована необходимость иной санкции, то такая цель обычно достигается введением в статью нового квалифицирующего обстоятельства. В нашем случае это может быть признак, указывающий на то, что деяние совершено при эксплуатации беспилотного транспортного средства. Единственной причиной появления новых составов может стать лишь необходимость закрепления признаков деяний, которые не описаны никаким другим составом УК РФ. Ожидается, что беспилотные транспортные средства со временем войдут в повседневную жизнь людей и станут обыденным ее элементом. Так, как это произошло, например, с интернетом. Однако законодатель не пошел по пути создания множества новых составов, в которых он бы закрепил признаки деяний, совершаемых в сети Интернет. Поэтому и в этом случае необходимо формулировать новые составы только в случае, если имеющиеся не охватывают признаков новых общественно опасных деяний. В остальных случаях вопросы криминализации решаются путем уточнения соответствующих признаков существующих составов или дополнением квалифицирующими обстоятельствами.

Возникает вопрос и относительно термина, которым следует обозначить рассматриваемый вид транспорта. Видится перспективной позиция тех

авторов, которые говорят о «беспилотных мобильных средствах» [13. С. 104]. Это связано с тем, что такая конструкция предполагает возможность широкой трактовки и включения в эту категорию различных объектов, которые могут появиться в эксплуатации с развитием техники. И такие объекты уже сейчас предназначены не только для перевозки людей или грузов, но и для выполнения иных задач, например производства аудио-, видео фиксации, различных измерений. В связи с чем в литературе предлагается уже сейчас разработать специальные требования к таким объектам независимо от их размеров [14. С. 186]. Единственное уточнение, которое бы хотелось внести в предлагаемый другими авторами термин, – это предложение использовать слово «объект», а не «средство», так как в праве он традиционно имеет другое смысловое значение. Соответственно, термин будет звучать как «беспилотные мобильные объекты».

Таким образом, в ожидании появления в повседневной жизни беспилотных транспортных средств и других объектов уголовное право уже сегодня может разрабатывать концепцию уголовной ответственности за опасный вред, который может быть причинен в ходе эксплуатации таких объектов. Для квалификации некоторых деяний вполне пригодны уже существующие составы преступлений, некоторые из них требуют лишь уточнения соответствующих признаков или дополнения квалифицирующими обстоятельствами. Те деяния, которые не смогут быть охвачены этими составами, потребуют внесения в УК РФ новых составов. И уже сейчас очевидно, что для обеспечения применения и первых и вторых требуется соответствующие нормативные акты регулятивного характера, в которых будут прописаны правила, нарушение которых в случае наступления общественно опасных последствий могут влечь уголовную ответственность различных субъектов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Варданян А.В., Андреев А.С. Беспилотные летательные аппараты как сегмент цифровых технологий в преступной и посткриминальной действительности // Всероссийский криминологический журнал. 2018. Т. 12, № 6. С. 785–794.
2. Hendry M. In the driver's seat // Canadian lawyer. 2017. 27 February. URL: <https://www.canadianlawyermag.com/news/general/in-the-drivers-seat/270392>
3. Middlemiss J. Driverless cars will clip litigators // Canadian lawyer. 2018. 13 March. URL: <https://www.canadianlawyermag.com/news/opinion/driverless-cars-will-clip-litigators/274939>
4. Todd R., Miller C. First Fatal Accident Involving Autonomous Uber Car Raises Novel Legal Issues // American Lawyer. 2018. 20 March. URL: <https://www.law.com/therecorder/2018/03/19/first-fatal-accident-involving-autonomous-uber-car-raises-novel-legal-issues/>
5. Washburn M. Spread of Autonomous Vehicle Technology Fosters Opportunities for Lawyers // American Lawyer. 2018. 6 December. URL: <https://www.law.com/americanlawyer/2018/12/06/spread-of-autonomous-vehicle-technology-fosters-opportunities-for-lawyers/>
6. Чурилов А.Ю. Ответственность за вред, причиненный при эксплуатации автономного (беспилотного) автомобиля // Интеллектуальные права : вызовы 21-го века : материалы междунар. конф. / под ред. Э.П. Гаврилова, С.В. Бутенко. Томск : Издательский Дом Томского государственного университета, 2019. С. 127–132.
7. Чурилов А.Ю. Ответственность за вред, причиненный при эксплуатации беспилотного автомобиля: проблемы и перспективы // Законодательство. 2019. № 6. С. 17–24.
8. Яковлева Е.О. Тенденции развития уголовной политики в эпоху массовой роботизации транспортных средств // Вестник Томского государственного университета. Право. 2020. № 36. С. 136–144.
9. Цирит О.А., Татьяна А.Н. О некоторых вопросах уголовной ответственности за ДТП с участием беспилотного автомобиля // Вопросы российской юстиции. 2019. № 4. С. 461–471.
10. Коробеев А.И., Чучаев А.И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности // Lex russica. 2019. № 2 (147). С. 9–28.
11. Чучаев А.В., Маликов С.В. Ответственность за причинение ущерба высокоавтоматизированным транспортным средством : состояние и перспективы // Актуальные проблемы российского права. 2019. № 6 (103). С. 117–124.
12. Куфлева В.Н., Соболев Д.В., Фирсов В.В. Проблемные аспекты квалификации преступлений с использованием беспилотного транспортного средства // Человек : преступление и наказание. 2019. № 3. С. 335–342.
13. Фокин М.С., Рязанов Н.С. Актуальные проблемы уголовно-правовой регламентации противоправного использования беспилотных мобильных средств // Актуальные проблемы российского права. 2018. № 1 (86). С. 103–110.
14. Каух П.В., Шишкин Н.Д., Дидковский Е.В. Проблемы правового регулирования использования беспилотных транспортных средств в уголовном праве России // Colloquium-journal. 2019. № 13 (37). С. 184–186.

Статья представлена научной редакцией «Право» 4 мая 2021 г.

On Criminal Responsibility for Damage Caused During the Operation of Highly Automated and Unmanned Vehicles

Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal, 2021, 471, 264–270.

DOI: 10.17223/15617793/471/31

Nadezhda V. Tydykova, Altai State University (Barnaul, Russian Federation). E-mail: academnauka@rambler.ru

Keywords: highly automated vehicles; unmanned vehicles; criminal responsibility.

The author proposes a concept of criminal responsibility for harm caused by the operation of unmanned mobile objects. The scientific methods of cognition (systemic, logical, chronological, comparative legal and formal legal) are the methodological basis of the article. The use of the dialectical method made it possible to give the definition of highly automated vehicles, the operation of which is already being experimentally carried out in the Russian Federation. The aspects of responsibility for harm that may be caused during such exploitation are briefly discussed. The author believes that the modern technical developments are aimed at creating unmanned vehicles. Therefore, in the near future, we should expect them to appear in everyday use. Since the possibility of socially dangerous harm by using such objects is not completely excluded, the author proposes the concept of criminal responsibility in appropriate cases. Applying the method of scientific modeling, it will be possible to attribute criminal responsibility to four groups of subjects: the manufacturer of an unmanned vehicle, the owner of an unmanned vehicle, the entity, authorized by the manufacturer, responsible for maintaining an unmanned vehicle, or another person. Mod-

el situations when responsibility can be assigned to each of these subjects are described. The issue of establishing a cause-and-effect relationship between a specific act of a subject and a socially dangerous consequence has been raised. The author criticizes proposals of adding a number of new special articles on responsibility for harm that may be caused by the operation of unmanned vehicles to the Criminal Code of the Russian Federation. She proves that existing offences are suitable for the qualification of a number of acts. There is a demand by some to clarify the signs or to add qualifying circumstances. Acts not covered by these offences will require the addition of new offences to the Criminal Code of the Russian Federation. The author proposes the term “unmanned mobile objects” to denote unmanned vehicles and justifies its suitability for the text of the criminal law. She argues that, in order to ensure their safe operation, relevant regulatory acts will be required. These acts which will spell out the rules, the violation of which, in the event of socially dangerous consequences, may entail criminal responsibility of different subjects. The conclusion is made about the mandatory blanket nature of the norms that will establish criminal responsibility in the field under consideration. Some rules are named that will be necessary to ensure material grounds for criminal responsibility in the event of socially dangerous harm during the operation of unmanned vehicles.

REFERENCES

1. Vardanyan, A.V. & Andreev, A.S. (2018) Unmanned Aerial Vehicles as a Segment of Digital Technologies in the Criminal and Post-criminal Reality. *Vserossiyskiy kriminologicheskiy zhurnal – Russian Journal of Criminology*. 12 (6). pp. 785–794. (In Russian). DOI: 10.17150/2500-4255.2018.12(6).785-794
2. Hendry, M. (2017) In the driver’s seat. *Canadian Lawyer*. 27 February. [Online] Available from: <https://www.canadianlawyermag.com/news/general/in-the-drivers-seat/270392>
3. Middlemiss, J. (2018) Driverless cars will clip litigators. *Canadian Lawyer*. 13 March. [Online] Available from: <https://www.canadianlawyermag.com/news/opinion/driverless-cars-will-clip-litigators/274939>
4. Todd, R. & Miller, C. (2018) First Fatal Accident Involving Autonomous Uber Car Raises Novel Legal Issues. *American Lawyer*. 20 March. [Online] Available from: <https://www.law.com/therecorder/2018/03/19/first-fatal-accident-involving-autonomous-uber-car-raises-novel-legal-issues/>
5. Washburn, M. (2018) Spread of Autonomous Vehicle Technology Fosters Opportunities for Lawyers. *American Lawyer*. 6 December. [Online] Available from: <https://www.law.com/americanlawyer/2018/12/06/spread-of-autonomous-vehicle-technology-fosters-opportunities-for-lawyers/>
6. Churilov, A.Yu. (2019) [Liability for harm caused during the operation of an autonomous (unmanned) vehicle]. *Intellectual'nye prava: vyzovy 21-go veka* [Intellectual rights: Challenges of the 21st century]. Proceedings of the International Conference. Tomsk: Tomsk State University. pp. 127–132. (In Russian).
7. Churilov, A.Yu. (2019) Otvetstvennost' za vred, prichinenny pri ekspluatatsii bespilotnogo avtomobilya: problemy i perspektivy [Responsibility for harm caused during the operation of an unmanned vehicle: problems and prospects]. *Zakonodatel'stvo*. 6. pp. 17–24.
8. Yakovleva, E.O. (2020) Trends in the development of criminal policy in the era of mass robotization of vehicles. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Pravo – Tomsk State University Journal of Law*. 36. pp. 136–144. (In Russian). DOI: 10.17223/22253513/36/12
9. Tsirit, O.A. & Tat'yanina, A.N. (2019) O nekotorykh voprosakh ugolovnoy otvetstvennosti za DTP s uchastiem bespilotnogo avtomobilya [On some issues of criminal liability for an accident involving an unmanned vehicle]. *Voprosy rossiyskoy yustitsii*. 4. pp. 461–471.
10. Korobeev, A.I. & Chuchaev, A.I. (2019) Unmanned Vehicles: New Challenges to Public Security. *Lex Russica*. 2 (147). pp. 9–28. (In Russian). DOI: 10.17803/1729-5920.2019.147.2.009-028
11. Chuchaev, A.V. & Malikov, S.V. (2019) Responsibility for Causing Harm by a Highly Automated Vehicle: State and Perspectives. *Aktual'nye problemy rossiyskogo prava – Actual Problems of Russian Law*. 6 (103). pp. 117–124. (In Russian). DOI: 10.17803/1994-1471.2019.103.6.117-124
12. Kufleva, V.N., Sobolev, D.V. & Firsov, V.V. (2019) Problemyne aspekty kvalifikatsii prestupleniy s ispol'zovaniem bespilotnogo transportnogo sredstva [Problems in qualifying crimes involving an unmanned vehicle]. *Chelovek: prestuplenie i nakazanie*. 3. pp. 335–342.
13. Fokin, M.S. & Ryazanov, N.S. (2018) Current Issues of Criminal Law Regulation of Wrongful Use of Self-Driving Vehicles. *Aktual'nye problemy rossiyskogo prava – Actual Problems of Russian Law*. 1 (86). pp. 103–110. (In Russian). DOI: 10.17803/1994-1471.2018.86.1.103-110
14. Kaukh, P.V., Shishkin, N.D. & Didkovskiy, E.V. (2019) Problemy pravovogo regulirovaniya ispol'zovaniya bespilotnykh transportnykh sredstv v ugolovnom prave Rossii [Problems of legal regulation of the use of unmanned vehicles in the criminal law of Russia]. *Colloquium-journal*. 13 (37). pp. 184–186.

Received: 04 May 2021