

ПРАВО И ТЕХНИКА

А. Л. Савенок

УО «Академия Министерства внутренних дел Республики Беларусь»,
пр. Машерова, 6, 220005, г. Минск, Беларусь, a.savenok@rambler.ru

Обосновывается, что в качестве превентивных мер возрастающему доминированию техники, необходимо разработать правила безопасного взаимодействия техники и человека. Сформулировано авторское мнение о правилах безопасного взаимодействия техники и человека.

Ключевые слова: правила безопасности; технические средства; взаимодействие техники и человека; правовое регулирование.

В настоящее время сложно представить жизнь общества без автоматизации производства, применения новых конструкционных материалов, использования ракетно-космической техники, широкого применения компьютерной техники и информационных технологий. Кульминацией усилий в этом направлении должно стать создание искусственного интеллекта, способного по своим возможностям сравниться с человеком и заменить его во многих сферах деятельности. Очевидно, что новые технологии привели к событиям, существенно повлиявшим на социальную реальность. Предсказать все положительные стороны и отрицательные последствия такого развития событий вряд ли возможно. Однако уже сейчас возникают проблемы, пока не нашедшие соответствующего осмысления в современной юридической науке и правоприменительной практике, но требующие безотлагательного решения. Одной из них является необходимость правового обеспечения применения техники с элементами искусственного интеллекта. Наглядно это можно увидеть на примере использования беспилотной техники, и в частности, беспилотных автомобилей – одного из самых динамично развивающихся направлений использования искусственного интеллекта.

Произошедшие в последние годы дорожно-транспортные происшествия при испытании беспилотных автомобилей наглядно показали необходимость совершенствования законодательства, поскольку вопрос о правовой оценке деятельности лиц, причастных к смерти участников дорожно-транспортных происшествий, остается нерешенным. Очевидно, что без урегулирования вопросов ответственности субъектов, осуществляющих разработку, производство, продажу, эксплуатацию и сервисное обслуживание беспилотной техники, дальнейшее развитие этого перспективного направления будет крайне сложно. Отдельной проблемой является необходимость разработки методики расследования таких дорожно-транспортных происшествий.

Как известно, нормативные правовые акты, регулирующие дорожное движение, сконструированы с учетом того, что за рулем каждого транспортного средства (или состава транспортных средств), осуществляющего движение, должен находиться водитель, который им управляет. При этом водитель обязан обладать необходимыми физическими и психическими качествами, а его физическое и умственное состояние должно позволять ему управлять транспортным средством. Такие требования изложены в Венской конвенции о дорожном движении. Принятые с учетом этих требований действующие нормы законодательства конкретного государства, регулирующие правила дорожного движения, позволяют в подавляющем большинстве дорожно-транспортных происшествий абсолютно точно установить его виновника со всеми вытекающими правовыми последствиями. Однако в случае причинения вреда общественным отношениям с участием беспилотного автомобиля ситуация с правовой точки зрения меняется кардинально, особенно когда речь идет об уголовной ответственности. Как известно, функционирование беспилотного транспортного средства не предполагает нахождение в нем водителя, поскольку функция управления передается компьютерной программе, обладающей свойствами искусственного интеллекта. Однако участие в разработке такой программы большого количества субъектов порождает сложность в определении конкретного виновного лица при совершении аварии, повлекшей гибель людей или причинившей имущественный ущерб. Сформировавшиеся в прошлом веке и доминирующие в настоящее время подходы в теории уголовного права не позволяют решать однозначно вопросы вины в случае причинения вреда беспилотной техникой. Уголовный кодекс Республики Беларусь (далее – УК) с подобными проблемами ранее не сталкивался.

В настоящее время ответственность за причинение вреда жизни или здоровью человека в результате дорожно-транспортного происшествия предусмотрена ст. 317 УК «Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств». Для привлечения к ответственности по УК необходимо наличие вины – психического отношения лица к совершенному им общественно опасному деянию и его общественно опасным последствиям (для преступлений с материальным составом), выраженное в форме умысла или неосторожности. Понятие вины основывается на закреплённом в ч. 5 ст. 3 УК принципе личной виновной ответственности, который исключает уголовную ответственность за невиновное причинение вреда. Содержание вины образуют такие элементы, как интеллект и воля. В интеллектуальный элемент вины входит осознание характера совершаемого действия или бездействия, а при совершении преступлений с материальным составом – также

и предвидение (возможность предвидения) общественно опасных последствий. Воля – это практическая реализация сознания. С помощью волевых усилий человек способен руководить собой, следовать своему собственному плану и менять его в соответствии со своими новыми намерениями.

Сознание позволяет с помощью органов чувств (зрения, слуха, осязания, обоняния) осмысливать события, происходящие в объективном мире и по этой функции искусственный интеллект имеет с ним определенное сходство. Так, существующие компьютерные программы с помощью технических средств (радаров, лидаров, видеокамер и пр.) позволяют в обобщенном виде отражать действительность, анализировать видеопоток, практически безошибочно идентифицировать различные объекты. По аналогичному принципу устроен человек. Хотя, безусловно, прямое сравнение сознания человека и функций искусственного интеллекта некорректно.

Кроме сознания, интеллектуальную деятельность человека составляет предвидение (или непредвидение). Искусственный интеллект также обладает функцией предвидения некоторых событий. Так, если соответствующие устройства беспилотного автомобиля при его движении зафиксировали выкатывающийся на дорогу мяч, то искусственный интеллект с высокой долей вероятности может спрогнозировать появление на проезжей части ребенка или собаки. Предвидя определенные события, искусственный интеллект может корректировать работу технических средств, в том числе движение беспилотного автомобиля. Следовательно, искусственный интеллект может в общем виде имитировать некоторые функции сознания и предвидения, что в определенной степени воспроизводит интеллектуальный критерий вины.

Вторым элементом психологического содержания вины является волевой элемент, являющийся практической реализацией сознания. При помощи волевых усилий человек регулирует свое поведение. Иными словами, волевой элемент проявляется в сознательном направлении умственных и физических усилий на принятие решения, достижение установленных целей и реализации определенного варианта поведения. Наличие воли – важнейшее качество человека и обучить искусственный интеллект принимать решения, значит вывести его на уровень, по своим возможностям сравнимый с человеком.

Как видно, использование беспилотной техники с элементами искусственного интеллекта влечет за собой целый спектр новых проблем, связанных с уголовной ответственностью. Поскольку понятие вины основывается на принципе личной виновной ответственности, искусственный интеллект не может быть субъектом уголовного права. В то же

время процесс создания беспилотной техники с элементами искусственного интеллекта требует участия в его разработке большого количества специалистов, что создает серьезные трудности в определении вины конкретных лиц. Использовать положения института соучастия в преступлении также представляется проблематичным, поскольку соучастие возможно только в умышленных преступлениях. Учитывая эти обстоятельства, законодателю, скорее всего, придется отказаться от уголовного преследования за вред, причиненный беспилотной техникой. Такая ответственность за причиненный вред может быть возложена в гражданско-правовом порядке на производителя или собственника беспилотного транспортного средства. Как известно, в соответствии со ст. 948 Гражданского кодекса Республики Беларусь юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих, обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. К сожалению, в этом случае обществу придется свыкнуться с мыслью, что при возмещении ущерба жизнь и здоровье человека подлежат оценке в конкретной денежной сумме. Подводя итог, отметим, что в качестве превентивных мер возрастающему доминированию техники, необходимо разработать правила безопасного взаимодействия техники и человека. Как представляется, в общем виде такие правила (законы) могут быть сформулированы следующим образом:

1. Человек не может передавать технике (роботу) право на осуществление юридически значимых действий.
2. Человек не может передавать технике (роботу) право на осуществление действий, требующих морального выбора.
3. Человек не может возлагать на технику (робота) ответственность за вред, причиненный в процессе ее функционирования.

ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОНСТИТУЦИОННЫХ ПРАВ, СВОБОД И ЗАКОННЫХ ИНТЕРЕСОВ ГРАЖДАН В УГОЛОВНОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ

А. Б. Скаков

Евразийский национальный университет имени Л. Н. Гумилева,
ул. Сатбаева 2, 010000, г. Нур-Султан, Казахстан, [aidarkan@mail](mailto:aidarkan@mail.ru)

Исследуются проблемы обеспечения конституционных прав, свобод и законных интересов граждан в уголовном законодательстве Республики Казахстан и вносятся предложения по его совершенствованию.