

недостаточно активно. Не получила должного освещения эта тема и в отечественной юридической литературе. В то же время, например, в России принято постановление Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств», в котором подробно раскрыто содержание используемых понятий, указаны цели и задачи эксперимента, а также условия его проведения. В странах Европы, США, Китае, Японии и т. д. работа по созданию и использованию высокоавтоматизированных транспортных средств также ведется достаточно активно. Очевидно, что в условиях жесткой межгосударственной конкуренции сохранять существующие объемы промышленного и сельскохозяйственного производства без использования различных автоматизированных технических систем с элементами искусственного интеллекта будет невозможно.

Касаясь основных юридических проблем использования беспилотных автомобилей, отметим, что ключевым их вопросом является определение виновника дорожно-транспортного происшествия. С учетом требований Конвенции о дорожном движении все отечественные нормативные правовые акты, регулирующие дорожное движение, построены на идее того, что за рулем конкретного транспортного средства находится водитель, который им управляет. Такая правовая конструкция предполагает возможность установления виновника дорожно-транспортного происшествия со всеми вытекающими правовыми последствиями. В случае же причинения вреда общественным отношениям с участием беспилотного автомобиля ситуация с правовой точки зрения меняется кардинально, особенно когда речь идет об уголовной ответственности. Большое количество субъектов, участвующих в создании беспилотных автомобилей (математики, конструкторы, программисты и пр.), а также принимающих различные решения в процессе их эксплуатации (техники, операторы и др.), порождает сложность в определении конкретного виновного лица при совершении аварии, повлекшей гибель людей или причинившей имущественный ущерб. Очевидно, что 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. Поскольку в Республике Беларусь с подобными проблемами ранее не сталкивались, УК по целому ряду позиций нуждается в переосмыслении.

Разработчикам программного обеспечения беспилотной техники также необходимо решить основную моральную проблему, которая заключается в корректном выборе между жизнями пассажиров беспилотной техники и, например, пешеходов. Более того, важно понять, имеет ли в принципе эта проблема решение и могут ли роботы обладать свободой выбора. Как известно, в настоящее время универсальное решение этих вопросов отсутствует.

Во многих исследованиях проблему выбора между жизнью пассажира беспилотного автомобиля и пешехода указывают как одну из самых насущных. Однако, как представляется, она искусственно преувеличена. Для ее решения не нужно изобретать что-то новое в праве или в морали. Так, если беспилотный автомобиль, передвигаясь по дороге, столкнется с проблемой выбора по сохранению жизни пассажира или пешехода, то вряд ли здесь можно четко прописать универсальный алгоритм действий. Такого алгоритма нет в настоящее время у любого водителя автомобиля.

В описанной ситуации все водители поступают по-разному, полагаясь на свою интуицию, опыт практического вождения, собственные нравственные ценности и пр. Однако, как представляется, чаще всего у них нет времени оценивать последствия того или иного выбора. К счастью, такие ситуации возникают не так часто и при использовании беспилотных автомобилей вряд ли будут возникать намного чаще.

Очевидно, что алгоритм действий беспилотного автомобиля должен зависеть от количества как пассажиров, находящихся в нем, так и пешеходов, оказавшихся на проезжей части, а также от конкретной дорожной обстановки. Одна ситуация возникает, если причиной дорожно-транспортного инцидента является техническое состояние автомобиля, и совсем другая, если правила дорожного движения нарушил пешеход.

Если беспилотный автомобиль маневрирует по дороге или избегает столкновения, двигаясь по тротуару, он может причинить смерть пешеходу, который ничего не нарушал. Спасая жизнь нарушителям правил дорожного движения, можно причинить смерть законопослушным гражданам. В этом случае сложно оценить, подпадут ли такие действия под условия правомерности крайней необходимости. Отсюда очевидно одно: некорректно возлагать на искусственный интеллект задачу, которая не имеет и не может иметь конкретного решения.

Подводя итог, отметим, что разработка и использование искусственного интеллекта несет в себе не больше угроз, чем другие изобретения людей. Однако такая деятельность не может вестись стихийно. Важно как можно быстрее скоординировать усилия юристов различных отраслей права и специалистов в области робототехники. И сделать это нужно на единой, всем понятной нормативной основе. Для этого необходимо разработать государственную концепцию развития робототехники и систем искусственного интеллекта в Республике Беларусь, которая должна определить стратегические направления деятельности на ближайшие годы. Такая концепция должна быть ориентиром для юристов и всех заинтересованных специалистов в области инновационного развития нашей страны.

УДК 343.85

Б.С. Сафроненко

О СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ ПРЕВЕНТИВНОГО НАДЗОРА

Одним из основных факторов предупреждения рецидивной преступности является применение комплекса мер профилактического воздействия на лиц, освобожденных из исправительных учреждений, к числу которых относится превентивный надзор, проводимый с целью наблюдения за поведением таких лиц. В юридической науке утвердилось положение о ключевой роли данного института в постпенитенциарной адаптации осужденных и предотвращения рецидивной преступности.

В Республике Беларусь превентивный надзор регламентирован ст. 80 УК, определяющей круг лиц, к которым может быть применен данный институт, а также требования превентивного надзора. Лицо, за которым установлен превентивный надзор, обязано: прибыть в установленный срок к избранному месту жительства и зарегистрироваться в органе внутренних дел; уведомлять орган внутренних дел о перемене места работы и (или) жительства; выезжать за пределы района (города) по служебным и личным делам только с согласия органа внутренних дел. Также суд может обязать лицо не посещать определенные места, не покидать свое жилище в определенное время суток, являться в орган внутренних дел для регистрации от одного до четырех раз в месяц, не выезжать за пределы Республики Беларусь.

Вместе с тем в законодательном регулировании рассматриваемого института наличествует ряд проблем, противоречий. Так, в соответствии со ст. 47 УК наказание является принудительной мерой уголовно-правового воздействия, применяемой по приговору суда к лицу, осужденному за преступление, и заключающейся в предусмотренных законом лишении или ограничении прав и свобод осужденного, однако в ст. 48 превентивный надзор как вид наказания не указан.

Правоограничения, назначаемые судом при превентивном надзоре, имеют схожий характер с такими видами иных форм реализации уголовной ответственности, как отсрочка исполнения назначенного наказания, условное неприменение назначенного наказания, осуждение без назначения наказания, которые назначаются по приговору суда за совершенное уголовно наказуемое деяние. В рамках же превентивного надзора правоограничения устанавливаются уже после отбытия наказания по приговору суда. Таким образом, лицо, уже отбывшее наказание за совершенное преступление, подвергается дополнительной мере ограничения прав и свобод.

На данный момент криминализация превентивного надзора способствует росту показателей рецидивной преступности, который обусловлен как экономическими факторами в стране, так и недоработками в системе мер, принимаемых в рамках реализации данного института. Одной из целей превентивного надзора является оказание на определенную категорию лиц необходимого профилактического воздействия с целью недопущения совершения преступлений в будущем. Однако в ходе изучения статистических данных преступности в Республике Беларусь выявлено, что в 2016 г. из 2 825 человек, находящихся под превентивным надзором, 1 364 (48,3 % от общего количества) совершили преступления. Аналогичная ситуация наблюдалась и в 2017 г.: из 2 812 человек, находящихся под превентивным надзором, 1 336 (47,5 %) совершили преступления. Около 70–80 % совершенных преступлений – это несоблюдение требований и уклонение от превентивного надзора.

Комитет министров Совета Европы в Резолюции № (70) 1 «Практическая организация мер по надзору за условно осужденными или условно освобожденными преступниками и по последующему их сопровождению» подчеркнул важность эффективности мер по некарательному воздействию, обратил внимание на желательность избегания применения наказания в виде лишения свободы всякий раз, когда это возможно, на целесообразность разработки наиболее подходящей юридической структуры и наиболее эффективной службы и метода некарательного воздействия на осужденных. Такой подход позволяет сохранять показатели рецидивной преступности в странах Евросоюза на уровне 25 % от общего количества, тогда как в Беларуси за последние годы она составляет 38–40 %.

В законодательстве Российской Федерации уголовная ответственность наступает только за уклонение от административного надзора – за неприбытие без уважительных причин лица, в отношении которого установлен административный надзор при освобождении из мест лишения свободы, к избранному им месту жительства или пребывания в определенный администрацией исправительного учреждения срок, а равно за самовольное оставление данным лицом места жительства или пребывания.

Одним из факторов, влияющих на уровень эффективности превентивного надзора, является применение мер поощрительного воздействия. В соответствии с ч. 5 ст. 80 УК Республики Беларусь при особо опасном рецидиве превентивный надзор устанавливается до снятия судимости судом. В данных условиях у осужденного отсутствует стимул для стремления к правопослушному поведению. Исходя из этого, целесообразно предусмотреть возможность досрочного прекращения превентивного надзора до снятия с осужденного судимости.

Основной недостаток законодательства о превентивном надзоре как в прошлом, так и ныне заключается в неопределенности правовой природы данного института, в преобладании административно-принудительных методов при его установлении и осуществлении, что предопределяет его неэффективность в предупреждении рецидива как средства профилактического воздействия на осужденного.

УДК 343.233

С.М. Свило

ДЕЯНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С РИСКОМ: ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ

Принципиальное направление уголовной политики в сфере развития уголовного законодательства воплощено в регламентации деяний, связанных с риском. В последнее время проблеме классификации риска, основаниям для выделения различных его видов уделяется достаточно большое внимание.

В ст. 39 УК Республики Беларусь предусмотрена защита лица, осуществившего рискованные действия, в основе которых лежит достижение общественно полезной цели. С момента введения действующего УК комментируемое обстоятельство именовалось как обоснованный риск. При этом многие специалисты отмечали, что редакция данной статьи не способствовала формированию инициативы в предпринимательской среде и сковывала развитие бизнеса. Активно обсуждалась возможность