

УДК 343.22
343.412
004.056

О.Е. Радутний, доктор філософії (Ph.D.) в галузі права, доцент, доцент кафедри кримінального права № 1 Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого (м. Харків)
ідентифікатор ORCID orcid.org/0000-0002-6521-3977
Researcher ID: E-6683-2015

ДІІ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ У СТАНІ КРАЙНЬОЇ НЕОБХІДНОСТІ (СТ.39 КК УКРАЇНИ)

Невдовзі людина розділить середовище свого існування зі штучним інтелектом. Ознаки цього наявні вже сьогодні. Цілком природно, що останньому буде доручено опікування ризикованою та небезпечною діяльністю, в тому числі, пов'язаною з взаємодією з джерелами підвищеної небезпеки.

Так, компанія Kitty Hawk, одним з ключових інвесторів якої є засновник Google Ларрі Пейдж (Larry (Lawrence) Edward Page), здійснила тестовий запуск прототипу «літаючого автомобілю», який, за словами виконавчого директору Себастьяна Трана (Sebastian Thrun), під керуванням штучного інтелекту змінить майбутнє персонального транспорту¹.

Airbus планує до кінця 2017 року провести випробування повномасштабного прототипу безпілотного таксі у рамках проекту Vahana, а до 2020 року випустити на ринок готовий продукт, який буде рухатися по передбачуваний та керованій траєкторії, а у випадку повітряно-транспортної події активуватиме парашут для безпечного приземлення².

¹ Стартап сооснователя Google показав «летающий автомобиль» // [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://inforesist.org/startap-soosnovatelya-google-pokazal-letayushhiy-avtomobil/> – Заголовок з екрану.

² Airbus начнет выпускать летающее такси в 2020 году // [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://inforesist.org/airbus-nachnet-vyipuskat-letayushhee-taksi-v-2020-godu/> – Заголовок з екрану.

Як повідомляє видання *The Guardian*, в Лондоні перші автомобілі з автопілотом, які випустить Volvo, з'являться на дорогах без будь-яких відмітних знаків. Це має на меті попередити можливу зміну поведінки інших учасників дорожньо-транспортного руху, адже значна кількість з опитаних респондентів заявили, що схильні розглядати безпілотні авто як більш простий об'єкт для взаємодії, ніж ті транспортні засоби, якими керує людина, оскільки вони так чи інакше будуть завжди і неухильно додержуватися всіх вимог правил безпеки руху, що може підштовхнути водіїв – фізичних осіб до певних зловживань³.

Між тим, при вирішенні питання про крайню необхідність (ст. 39 КК України) доволі часто виникають складнощі з оцінкою співвідношення між правомірною шкодою, яку особа вирішує заподіяти в даних конкретних умовах, і потенційно можливою шкодою, яку учасник події намагається відвернути.

Природно, що на оцінку ситуації людина витратить часу більше, ніж штучний інтелект, який здатен працювати з більшою швидкістю (напр., сучасний комп'ютер проекту *Busy Child* працює з швидкістю 36,8 петафлоп за секунду, тобто удвічі скоріше, ніж мозок людини⁴). На перший погляд така швидкість штучного інтелекту повинна суттєво підвищити рівень безпеки, в тому числі, в сфері використання джерел підвищеної небезпеки, в тому числі в сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

За повідомленнями ЗМІ безпілотні автомобілі Google (AV – autonomous vehicles – транспортний засіб без водія) вже прийняли участь у 11 дорожньо-транспортних подіях, втім, за твердженням представників компанії винні в них були інші учасники дорожнього руху – водії – фізичні особи⁵.

³ *Steve Connor*. First self-driving cars will be unmarked so that other drivers don't try to bully them // [Electronic resource] – Mode of access: <https://www.theguardian.com/technology/2016/oct/30/volvo-self-driving-car-autonomous> – Title from the screen.

⁴ *Barrat James*. Our Final Invention: Artificial Intelligence and the End of the Human Era // [Electronic resource] – Mode of access : <http://www.tor.com/2013/09/20/our-final-invention-excerpt/> – Title from the screen.

⁵ *Sean O'Grady*. Google's driverless cars crashes – who's to blame // [Electronic resource] – Mode of access: <http://www.independent.co.uk/life-style/motoring/features/googles-driverless-car-crashes-whos-to-blame-10245477.html> – Title from the screen.

З іншого погляду, досягнення науково-технічного прогресу не можуть розглядатися як беззаперечно незагрозливі та недвозначно сприятливі для всіх. У зв'язку з залученням штучного інтелекту до керування транспортним засобом виникає наступна дилема: чи буде останнім обрано варіант рятування пасажирів безпілотного транспортного засобу за будь-яких умов, або він може бути принесений у жертву для рятування життя інших осіб, якщо їх кількість є більшою за кількість пасажирів. Більшість опитаних майбутніх користувачів AV висловилися за придбання саме такого засобу, який буде захищати саме їх переважно по відношенню до інших учасників події⁶.

В умовах конкретної дорожньої обстановки фізична особа, яка керує транспортним засобом, якщо встигає, то наступним чином оцінює ризики та приймає одне з таких можливих рішень (розглядається випадок, коли не є можливим усунути небезпеку іншими засобами і в іншій спосіб): 1) пожертвувати собою та пасажирами, якщо вони є, та врятувати всіх інших учасників події; 2) пожертвувати всіма іншими учасниками зіткнення заради рятування себе та пасажирів. При цьому не слід скидати з умовних терезів і відповідальність водія перед своїми пасажирами. Якщо у другому випадку розмір спричиненої шкоди є меншим або рівним тій шкоді, яка відвернута, кримінальна відповідальність фізичної особи, яка керує транспортним засобом, виключається на підставі положень ст. 39 КК України про крайню необхідність. Якщо шкода є більш значною, ніж та, що відвернена, кримінальна відповідальність вказаної особи не виключається, але обставини події можуть бути враховані в якості таких, що пом'якшують покарання.

В безпілотному транспортному засобі керування ним та забезпечення безпеки для всіх учасників руху покладається на штучний інтелект. У зв'язку з цим на розробника такого штучного інтелекту повинна бути покладена та сама міра відповідальності, що і на фізичну особу, яка керує транспортним засобом і приймає

⁶ Johnston Ian. Driverless car safety revolution could be scuppered by moral dilemma // [Electronic resource] – Mode of access: <http://www.independent.co.uk/news/science/driverless-cars-autonomous-vehicles-safety-accidents-a7097276.html> – Title from the screen.

рішення в умовах конкретної дорожньо-транспортної обстановки. Тобто, розробнику необхідно закласти в програму дій штучного інтелекту такий саме алгоритм, який описаний вище і відповідає вимогам чинного законодавства.

Але невдовзі штучний інтелект стане здатним до самовдосконалення та самокопіювання (матиме здатність до поширення), вирішуватиме завдання способом мозкового штурму з залученням багатьох копій самого себе та надшвидкісних обчислень (напр., вже сьогодні окремі спостерігачі з Уолл-стріт висловлюють припущення про те, що деякі алгоритми сигналізують один одному та поширюють інформацію за допомогою мілісекундних угод – високочастотного трейдінгу, що не є підконтрольним людині⁷. Внаслідок можливості до саморозвитку штучний інтелект перетвориться в суперінтелект. У суперінтелекта можуть з'явитися свої власні потреби і цілі, власне бачення певної ситуації та самостійна її оцінка. Властивістю штучного інтелекту стане можливість усвідомлювати самого себе, дбати про власне самозбереження та отримання необхідних ресурсів. Звичайною для нього стане здібність до творчої діяльності, в тому числі в таких умовах, які для людини вважаються стресовою ситуацією (напр., дорожньо-транспортна подія).

Наскільки реальною є можливість створення такого штучного інтелекту, свідчать наступні факти. За повідомлення видання *Technology Review* вже через 60 років штучний інтелект стане значною загрозою для людства: до 2022 року він буде мислити приблизно на 10% як людина, до 2040 року – на 50%, до 2075 року – процеси мислення не можливо буде відрізнити від людських. Питаннями створення штучного інтелекту займаються у світі десятки і сотні тисяч розробників, проблемою контролю над ним – приблизно шість дослідників, в т.ч. професор Оксфордського університету Нік Бостром (Niklas Boström), засновник компаній Tesla і SpaceX Ілон Маск (Elon Musk), професор математики Вернор С. Віндж (Vernor Steffen Vinge), якого турбує «шлюб», що формується між людьми та комп'ютерами на просторах мережі Інтернет

⁷ *Баррат Дж.* Последнее изобретение человечества: искусственный интеллект и конец эры Homo sapiens. – М.: Альпина Нон-фикшн, 2015. – с.46

і якому він запропонував назву Цифрова Гея⁸, професор University of Washington School of Law та директор UW Tech Policy Lab Райан Кало (Ryan Calo)⁹, професор Umeå Universitet (Швеція) Питер Асаро (Peter M. Asaro)¹⁰, в Україні – професор Карчевський М.В.¹¹

Таким чином, у випадку конкретної суспільно небезпечної ситуації (напр., дорожньо-транспортної події) штучний інтелект, який керує безпілотним транспортним засобом, буде приймати самостійне рішення, відповідальність за яке не може бути покладена на пасажирів цього засобу або його розробників.

Така відповідальність може бути покладена на штучний інтелект як повноцінного суб'єкта правовідносин. Можливість визнання штучного інтелекту суб'єктом кримінально-правових відносин, поряд з юридичними та фізичними особами, в якості «електронної особи» була розглянута в попередніх дослідженнях¹².

Який варіант поведінки (рятувати пасажирів свого транспортного засобу або забезпечити безпеку інших осіб) обере штучний інтелект в умовах конкретної дорожньо-транспортної події, передбачити не є можливим, якщо тільки людство не збереже повний контроль над ним. Так само важко передбачити, який з варіантів

⁸ *Vinge V.* BFF's first adventure // [Electronic resource] – Mode of access : <http://www.nature.com/nature/journal/v518/n7540/full/518568a.html> – Title from the screen. *Vinge V.* 2020 Computing: The creativity machine // [Electronic resource] – Mode of access : <http://www.nature.com/nature/journal/v440/n7083/full/440411a.html> – Title from the screen.

⁹ *Calo R.* Robots in American Law / Legal Studies Research Paper No. 2016-04 / University of Washington School of Law // [Electronic resource] – Mode of access : http://www.datascienceassn.org/sites/default/files/Robots_in_American_Law.pdf – Title from the screen.

¹⁰ *Asaro P.* Robots and Responsibility from a Legal Perspective // [Electronic resource] – Mode of access : http://www.peterasaro.org/writing/ASARO_Legal_Perspective.pdf – Title from the screen.

¹¹ *Карчевський Н.В.* Перспективні задачі уголовного права в контексте розвитку робототехники / Соціальна функція кримінального права: проблеми наукового забезпечення, законотворення та правозастосування : матеріали міжнар. наук.-практ. конф., 12-13 жовт. 2016 р. / редкол.: В. Я. Тацій (голов. ред.), В. І. Борисов, (заст. голов. ред.) та ін. – Х. : Право, 2016. – 564 с. – с. 109 – 113. *Карчевський М.В.* Право роботів, або робот з правами // [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://ukrainepravo.com/scientific-thought/naukova-dumka/pravo-robotiv-abo-robot-z-pravami> – Заголовок з екрану.

¹² *Радутний О.Е.* Artificial Intelligence (штучний інтелект) як суб'єкт правовідносин в галузі кримінального права / Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції "Політика в сфері боротьби зі злочинністю", 8 – 10 червня 2017 р., м. Івано-Франківськ [Текст]. – Івано-Франківськ, 2017. – 349 с.

спричинення шкоди буде визнаний штучним інтелектом менш шкідливим, або рівнозначним по відношенню до тих суспільно небезпечних наслідків, які він буде відвертати.

Якщо у інших учасників дорожньо-транспортної події або іншої суспільно небезпечної ситуації зберігатиметься хоча б на теоретичному рівні можливість діяти за власною волею, то у пасажирів транспортного засобу, що є керованим штучним інтелектом, її не буде – рішення буде прийняте без їх участі та у час, який є надзвичайно коротким для обробки свідомістю людини.

Очевидно, що розв'язання проблеми поведінки штучного інтелекту в умовах критичної ситуації, в якій безпеку в даній обстановці не можна було усунути іншими засобами, потребує подальшого дослідження та нормативного врегулювання.