

Kes vastutab? Karistusõiguse väljakutsed

Dr. iur. Erkki Hirsnik

Tartu Maakohtu kohtunik

Karistusõiguslikud väljakutsed robotite arengut silmas pidades on väga erinevad. Tänapäevane formaat ei luba mul neid kuidagi lahata ammendavalt: mul on võimalik peatuda paaril akuutsel probleemil ja sedagi põgusalt.

i) Lubage mul alustada ühe nupuga 24. märtsi 2018 Postimehe huumorilisast „Juurikas“:

Isesõitev auto Antslas

Kolmapäeva pärastlõunal tekitas Antsla kesklinnas elevust isesõitev auto, mis väiksel kiirusel liikudes riivas elektrikposti, rammis aeda ja sõitis lõpuks kraavi.

Sündmuskohale saabunud politseinik leidis isesõitva auto tagaistmelt raskes joores meeskodaniku, kelle kinnitusel isesõitev auto viis ta väevõimuga Sangaste kõrtsi ja jootis täis. Meeskodanik toimetati kainenema, auto suhtes algatati kriminaalmenetlus.“

Täna tundub see olevat vaid nali. Kas aga millalgi tulevikuks võiks vähemalt osa sellest osutada reaalsuseks? Alustangi kõige kaugemast tulevikust ehk kõige utoopilisematest probleemidest ja liigun edasi probleemidele, mis võivad peagi olla reaalsed või juba ongi seda.

ii) Kõigepealt kriminaalmenetluse alustamine isesõitva auto vastu. Esiteks olgu märgitud, et täiesti isesõitvaid (autonoomseid) autosid tavaliikluses veel ei ole ja on raske prognoosida, millal nad tulevad. Praegu on vaid sellised autod, mis suudavad vähemal või rohkemal määral mingites olukordades ise hakkama saada (n-ö poolisesõitvad või -autonoomsed). Endiselt on neil aga olemas vahendid (nt rool, pedaalid, nupud vms), mille abil nendes asuv inimene (juht) vajadusel nende üle kontrolli võtma peab. On ilmselge, et kui mõni selline auto mingi karistusõiguslikult relevantse kahju tekitab (nt mõne inimese surnuks sõidab või talle kehavigastuse tekitab), ei tule keegi selle peale, et alustada menetlust auto vastu. Küll aga saab mõlgutada mõtteid selle üle, kas see olukord võiks kunagi muutuda: kas kunagi võib olla tarvis hakata karistama autot või mõnda muud masinat (nt külmkappi või muruniidukit)? Sellise küsimusepüstituse tingib tõsiasi, et masinad muutuvad järjest võimekamaks ja – mis eriti tähtis – üha nutikamaks (intelligentsemaks). Oluline on siin ka see, et keerulised masinad on iseõppimise võimelised. See tähendab seda, et mitte programmeerija ei kirjuta neile kogu nende käitumist ette, vaid nad suudavad muuta ja kujundada oma toimimist vastavalt oma „kogemusele“: nt võib isesõitev auto otsustada, et ta valib mingi teise marsruudi, sest esialgselt loogilisena paistval marsruudil on varasematel kordadel osutunud liiklus liiga tihedaks. Et vastata

masinate karistamise vajalikkuse küsimusele, tuleb minna karistusõiguse põhitõdede juurde. Tänapäeva karistusõiguse aluspõhimõte on **süüpõhimõte**: me saame kedagi karistuse läbi sotsiaaleetiliselt hukka mõista siis, kui see subjekt suudab eristada head kurjast ja on võimeline oma käitumist vastavalt sellele juhtima. Seni on olnud selleks suutelised vaid inimesed (ma ei hakka praegu arutlema selle üle, kuidas suhtuda süüettehete tegemisse juriidilisele isikule). Seega eeldab süüst kõnelemine enese ja oma otsuste eetilisse väärtussüsteemi asetamise võimet ehk võimet „tunda süümepiinu“¹ ehk eneseteadvust. Isegi kui masinad teevad mingeid asju võrreldamatult paremini kui inimesed ja tulevikus ilmselt üha rohkem, ei ole vähemalt praegu mingit alust arvata, et masinad suudaks jõuda vähemalt mingilegi tasemele süümepiinade tundmise valdkonnas. Seega ei ole autodel ilmselt ka tulevikus põhjust vanglasse saatmist peljata.

iii) Kes siis võiksid isesõitvate autode tõttu karistust karta ja millistes olukordades? Kui rääkida täielikult isesõitvast autost – mida, nagu öeldud, veel ei ole –, langeb ilmselt ära autos oleva reisija vastutus, sest kellelegi otsa sõitmise korral on vaevalt et võimalik teha mingit etteheidet autos olevale pelgalt reisijastaatuses inimesele. Eeskätt tekivad küsimused autotootja vastutusest. Eriti teravad on need küsimused nn **dilemmaolukordades**. Kuidas talitada siis, kui autol ei jää üle midagi muud kui üks inimene surnuks sõita:

- kas sõita surnuks autoteel lebav inimene või kõnniteel olev jalakäija?
- kas sõita surnuks autoteel lebavad kaks inimest või kõnniteel olev jalakäija?
- kas sõita surnuks autoteel lebav inimene või vastu betoonposti kihutades autos endas olev inimene?
- kas mängib rolli see, kes inimesed on (laps või vanur, vaene või rikas)?

Need on eetiliselt väga keerulised küsimused. Samas on vähemalt Saksa õigusdogmaatikas tegeletud nendega juba aastakümneid. Olgu sulgudes märgitud, et ma tuginengi Saksa teooriale ja praeguse konverentsi raames ei saa ka ükski kõrgem ohus seda mulle ette heita ☺. Kuni viimaste aastateni ei tegelenud sakslased nende küsimustega mitte küll isesõitvate autode kontekstis, vaid nn rööpaseadjajuhtumite raames: mööda rööpaid on veerema pääsenud rong; kui rööpaseadja teda kõrvale ei juhi, tapab see kohe rööbastel oleva inimese (inimesed) – samas saab sellise kõrvale juhtimise tõttu surma teisel raudteerajal olev inimene (inimesed). Ma üritangi lühidalt selgitada, mismoodi saksa juristid neile küsimustele vastavad.

Üks on ilmselge: mitte kuidagi ei tohi kriteeriumiks saada inimese n-ö kvaliteet: iga inimene on väärt ühepalju, nii väike laps, noor pereisa kui ka ratastoolis olev rauk. Ma loodan, et selle üle ei teki kellelgi tahtmist diskuteerima hakata ka Eestis ja ka mitte tänapäeval, mil seatakse üha enam inimväärikusega seotud aluspõhimõtteid kahtluse alla. Mina siin diskussioonideks mingit ainet ei näe.

¹ Gless/Weigend, Akadeemia 2016, lk 580.

Dilemmaolukorras on selge, et keegi realiseerib tapmiskoosseisu: kas rööpaseadja või isesõitva auto tootja (programmeerija). Seega pääsevad nad vastutusest üksnes juhul, kui leida mõni nende käitumise õigusvastasust või süülisust välistav asjaolu. Mul ei ole võimalik anda neist keerulistest diskussioonidest täit ülevaadet, vaid üritan põgusalt põhilise kokku võtta.

Valitseva arvamuse järgi ei õigusta asjade kulgemise muutmist (st rööbaste ümber seadmist või auto kõrvale põikamist) **hädaseisund**. Hädaseisund eeldab teadupärast õigushüvede kaalumist: mingit õigushüve võib rikkuda, kui seeläbi päästetakse mõni olulisem õigushüve. Niisiis on hädaseisundi ära langemine igati loogiline siis, kui kaalukausil asub mõlemal pool ühesugune hulk elusid. Nimelt ei õigusta sellisel juhul hädaseisund n-ö saatusest hukka mõistetute) päästmist kellegi teise surma põhjustamise hinnaga. Sakslased aga lähevad kaugemale. Nad leiavad, et maailmas ei ole mitte midagi väärtuslikumat kui inimese elu ehk elu võtmist ei õigusta miski. Et inimest pole midagi väärtuslikumat, ei saa ühe elu võtmist õigustada ka sellega, et päästeti 2, 20 või 2000 elu. Elu kui õigushüve ei ole kvantifitseeritav. Niisiis ütlevad sakslased hädaseisundi puhul ka sellises olukorras, et asjadel tuleb lasta minna oma rada: surma peab saama see, kelle „saatus on ära märkinud“ ja inimene seda muuta ei tohi; kaalukausil olevate inimeste hulk oluline ei ole. Anglo-Ameerika õigusruumis ollakse minu teada teist meelt: seal peetakse elude kvantifitseerimist täiesti lubatuks². Milline on olukord Eestis, ei oska ma öelda. Ma ei varja, et minule on sümpaatsem Saksa arusaam. Samas ei saa välistada ka teistsugust tõlgendust. Seega ei ole võimatu, et niisuguse programmi koostaja, kes käsib autol tappa kõnniteel olev jalakäija, et vältida kahe teel lamava inimese surma saamist, vabaneb Eestis vastutusest hädaseisundi alusel (Saksmaal aga mitte – ja on põhjust arvata, et autosid programmeeritakse pigem Saksamaal kui Eestis).

Lisaks hädaseisundile tuntakse aga ka muid konstruktsioone. Nii on õigusvastasust välistava asjaoluna olemas ka **kohustuste kollisioon**. Kohustuste kollisiooni oluline erinevus hädaseisundist seisneb selles, et ta kehtib sama kaaluga õigushüve puhul: isik saab jätta rikkumata vaid ühe õigushüve, teise peab ta aga paratamatult ohverdama. Ülal nägime, et hädaseisundi osas on olukord Saksmaal üsna selge: see ei õigusta tegevusega toime pandud surma põhjustamist. Kohustuste kollisiooni osas on aga esindatud sama hästi kui kõik seisukohad³. On teadlasi, kes leiavad, et ka kohustuste kollisioon auto kõrvale põikamist ei õigusta. Kohustuste kollisioon saab rakenduda vaid olukordades, kus konkureerivad kaks võrdset kohustust ja võrdsed saavad olla vaid kaks tegutsemiskohustust. Meie näidete puhul on aga üks tegutsemiskohustus (kohustus sõita autoga maas lamavast inimesest mööda) ja üks tegevusetuks jäämise kohustus (mitte sõita surnuks ohus mitte olevat inimest). Niisuguses olukorras ei saa võrdsetest kohustustest rääkida: tegevusetuks jäämise kohustus on tegutsemiskohustusest olulisem. Niisiis kehtib jällegi sama põhimõte, millest juba oli juttu: tuleb jääda tegevusetuks ehk auto tuleb programmeerida nii, et

² Weigend, ZIS 2017, S 601.

³ Weigend, ZIS 2017, S 603.

ta ei muuda kurssi. On aga ka teadlasi, kes ütlevad, et siin kollideeruvad kaks tegutsemiskohustust: nimelt on programmeerimise etapis tegemist alles hüpoteetiliste ohuolukordadega ehk programmeerija peab täitma nii kohustuse teha auto selliseks, et ta ei sõida surnuks teel lamajat, kui ka kohustuse kujundada auto nii, et ta ei sõida otsa kõnniteel olevale jalakäijale. See aga võimaldavat kohustuste kollisiooni alusel lugeda õiguspäraseks nii ühe kui ka teise inimese surnuks sõitmist ette nägeva algoritmi. Lisaks vaieldakse selle üle, kas niisugusel juhul – lubatud on nii üks kui ka teine – ei peaks genereerima programmi, mis teeb otsustuse juhuvaliku näol. Samas on ka teadlasi, kes ütlevad, et auto tuleb programmeerida nii, et olukorras, kus tuleb valida autos olija ja mõne teise inimese hukkamise vahel, peab auto valima teise inimese surnuks sõitmise. Seda seetõttu, et a) vastasel juhul ei hakkaks inimesed autosid ostma (see oleks Saksa majandusele väga kehv ☺) ja b) inimestele ei saa suruda peale kohustust end ise ohverdada. Samas on esindatud ka täpselt vastupidine seisukoht, mille esindajad küsivad miks peaksid robotautode kasutajatele, kes niigi naudivad auto näol eeliseid, antama veel nende tehnilisel üleolekul baseeruvaid lisaõigusi asjasse puutumatute isikute arvelt. Samuti vaieldakse selle üle, kas kohustuste kollisiooni puhul peaks elude kvantifitseerimine olema lubatav või mitte. Nii et asi on igati segane ☺.

Ja sellega diskussioonid Saksmaal ei piirdu. Sakslased tunnevad **veel vastutust välistavaid asjaolusid**, nagu nt süüid välistav hädaseisund ja seaduseülene hädaseisund ning diskussioonid käivad ka nende instituutide rakendatavuse üle. Et aga neid konstruktsioone Eestis ei tunta, ei pea ma vajalikuks neil peatuda. Olukord oleks loomulikult kriitiline siis, kui nt Saksamaal leitaks, et autode mingil kindlal viisil programmeerimine on õiguspärane tulenevalt mõnest sellisest vastutust välistavast asjaolust, mida Eestis olemas ei ole. Mida peaks siis tegema Eesti, kui selline auto sõidab kellegi siin surnuks? Kas Eesti saab karistada nt MB või VW programmeerijat hoolimata sellest, et Saksmaa seda ei saa? Üks variant on öelda, et probleemi pole, sest KarS § 7 lg 1 nõuab karistamiseks seda, et tegu oleks karistatav ka Saksmaal. Olgu, võib-olla pääsime nii kriminaalmenetluse läbi viimisest. Aga kas Eesti suveräänse riigina saab lubada seda, et meie teedel sõidavad autod, mis on programmeeritud panema toime kuritegusid Eesti seaduse mõttes? Või tuleks selliste autode liiklusesse lubamisest keelduda? Vaevalt et seda tehakse. Ilmselt on reaalsus see, et meil tõlgendatakse Saksamaast laiemalt hädaseisundi või kohustuste kollisiooni instituuti – või avastatakse ka meie õiguskorrast nn seadusülese hädaseisundi figuur.

iv) Viimaks tulen ma ka tänapäeva või peaaegu tänapäeva. Juba praegu on olemas autod, mis suudavad mõningates olukordades ise sõita (nn **poolautonoomsed sõidukid**). Ilmselt on mitmed siinolijad kõige algelisemaid autol sõita laskmise võimalusi ka kasutanud: nendeks on nt automaatne püsikiirusehoidja, rajahoidja, automaatne parkimine jms. Samas on ka autosid, mis suudavad autonoomselt teha märksa rohkem. Tuntuim näide on tõenäoliselt Tesla. Neid süsteeme tuleb aga üha enam juurde. Siiski on inimesel võimalik nende sõidukite juhtimist üle võtta: üldjuhul

klassikalise roolide ja pedaalidega juhiistme näol. Ja seni peab juht ka juhina toimima: mõningate masinate puhul tihedamalt, teiste puhul harvemini. Ja nüüd tekibki küsimus: kas juhul, kui auto sõidab ise, on põhjust või alust võtta õnnetuse toimumise korral vastutusele juht?

Seni on vastus sellele küsimusele olnud üsna ühene: on küll, sest juht on tõepoolest endiselt juht ja kui ta ka kasutab automaatpiloodi funktsiooni, peab ta endiselt tagama kontrolli auto üle. Nii on paksemas või peenemas kirjas märgitud ka autotootjate manuaalides või lepingutes. Minu meelest on täielik õigus neil, kes näevad siin probleemi: ühelt poolt lubavad tootjad klantsreklaamides, et inimene pääseb edaspidi tüütust autojuhtimistööst, aga teisalt pesevad oma käed puhtaks, öeldes, et sina, juht, pead säilitama täieliku ümbruskonnale kontsentreerituse ka siis, kui sa automaatsõidu mugavusi naudid.

Ma tahaksin sellegagi seoses kõneleda olukorrast Saksmaal. Erinevalt eelkäsitletud teemast ei räägi ma Saksa õigusteadlaste arusaamadest, vaid Saksa seadusandja tegevusest. Natuke enam kui aasta eest jõustusid Saksa liiklusseaduse muudatused, millega üritati luua suuremat selgust n-õ nutiautodega sõitmise osas. Sakslased ise nimetavad end sel alal absoluutseteks pioneerideks maailmas ja loodavad, et teisedki riigid hakkavad neist eeskujuga võtma. Sealjuures oli nende soov hoida regulatsioon võimalikult napp ja puudutada vaid teemasid, mis on eriti põletavad⁴. Mulle paistab see lähenemine sümpaatne, sest valdkond on väga keeruline ja on äärmiselt küsitav, kui edukaks osutub n-õ kõigi küsimuste lahendamine. Seetõttu olen ma mõneti skeptiline Eesti soovi osas luua kõikehõlmav robotikat puudutav õigusloome.

Mida sakslased siis tegid? Ma peatun ainult paaril teemal, mis minu arvates on (karistusõigusliku) vastutuse seisukohast kõige olulisemad.

Kõigepealt kirjutati seadusesse, et automaatjuhtimise funktsiooni tuleb kasutada „vastavalt etteantud reeglitele“. See tekitas paljudes pahameelt, sest pidavat andma võimaluse autotootjatele n-õ väikese kirjaga igasugune vastutus välistada ja juhi kaela lükata. Samas on seaduses ka nõue, et reeglitega mitte kooskõlas olevast käitumisest tuleb juhti teavitada: seega ainuüksi väikesest kirjast lepingus ei piisa. Lisaks peavad autod „optiliselt, akustiliselt, taktiliselt või muul meeltega tajutaval viisil“ ja **piisava ajavaruga** juhile teada andma, et ta on kohustatud juhtimise omakäeliselt üle võtma. Otsesõnu kirjutati seadusesse ka see, et juht tohib oma tähelepanu liikluselt ära võtta; ta peab aga olema võimeline juhtimise uuesti üle võtma – kas juba eelviidatud süsteemi poolse nõudmise peale või kui juhtimise üle võtmise vajalikkusele viitavad ilmselged välised asjaolud. On selge, et sellised suhteliselt üldsõnalised normid toovad tulevikus kaasa vaidlusi: mida siis ikkagi juht tohib teha ja millal saab talle juhtimisega mitte tegelemist ette heita. Selge on aga see, juhilt ei saa nõuda võimatut: nt kui auto andis üksnes sekundi mürdosa enne kokkupõrget hoiatussignaali, ei saa juhile ette heita kokkupõrke ära hoidmata jätmist. Ka on seaduse seletuskirjas märgitud, et juht võib käed roolilt ära võtta, pöörata pilgu

⁴ Hilgendorf, KriPoZ 2017, S 226.

tänaval toimuvalt kõrvale ja tegeleda muuga (nt meilide kirjutamisega); küll aga ei tohi ta sättida autoistet lamamisasendisse, saati siis istmelt ära minna⁵. Ilmne on ka see, et ta ei tohi end purju juua. Lisaks on oluline, et süsteem peab täpselt talletama, kas auto on parajasti automaatpiloodi režiimis või mitte: see on oluline tõenduslikust aspektist.

Kuidas on olukord Eestis? Eeskätt on asjakohane LS § 2 p 41: „Mootorsõiduki juhtimine on isiku igasugune tegevus mootorsõiduki juhi kohal, kui mootorsõiduk liigub. Mootorsõiduki juhtimiseks loetakse ka isiku tegevust, kui ta ei viibi juhi kohal, kuid mõjutab juhtimiseadiste (juhtraad, rooliratas või muu selline) abil mootorsõiduki liikumissuunda või kiirust.“. See norm on olnud olemas juba alates liiklusseaduse kehtima hakkamisest ega pole seega loodud (pool)autonoomseid sõidukeid silmas pidades. Hiljem ongi siiski leitud, et LS § 2 p 41 lubab muu hulgas (n-õ kogemata) poolautomaatsete sõidukite kasutamist: seda nii juhul, kui inimene istub juhikohal kui ka siis, kui ta on kusagil mujal. Ja veelgi enam: vähemalt grammatiliselt tõlgendades ei pea see „kusagil mujal“ olema sõidukis sees. Minu teada seni siiski selliseid sõidukeid ei kasutata, kus juhtimisse sekkuda võiv inimene (juht) on nt kusagil kontoris arvutiekraani taga (Tallinnas kasutati (kasutatakse?) mõnda bussi, mis sõidab suurema osa ajast ise, aga selle sees on inimene, kes peab vajadusel sekkuma). Seega paistab, et LS § 2 p 41 läheb vähemalt teoreetiliselt märksa kaugemale kui eelnevalt viidatud Saksa reform.

Et (pool)automaatsed sõidukid osutusid Eestis lubatavaks n-õ kogemata, pole seadusandja läbi mõelnud nendega seotud vastutuse teemasid. St seda, et mh puudub regulatsioon selle kohta, millist tähtsust omab autopiloodi kasutamine. Minule tundub igati mõistlik sakslaste lähenemine, et autopilooti kasutav juht peab mõningatel puhkudel avarii tekkimise korral vastutusest vabanema. Minu hinnangul on põhimõtteliselt võimalik ka meie seadust nii kohaldada. Küsimus on selles, kuidas sisustada hoolsuskohustuse rikkumise mõiste. Kui me ütleme, et inimene kasutas autopilooti ja võis seetõttu FB-s surfata, ei saa leida, et see surfamine kujutas endast hoolsuskohustuse rikkumist. Tõsi, oleks ehk parem kui sellisele tõlgendusele saaks seadusest tuge. Samas on juristide hulgas täielik konsensus selle suhtes, et erinevate elualade hoolsuskohustuse määra ei ole tingimata tarvis seadusesse kirjutada: nt ei ole meil vist veel detailseid norme selle kohta, kuidas peab käituma hoolikas lapsevanem. Vajadusel peab hoolsuskohustuse määra niisiis paika panema kohtupraktika.

Kui juhi vastutus langeb ära, võiks küsida, kas kõne alla tuleb autotootja (programmeerija) vastutus. Seegi on aga problemaatiline. Erinevalt mõnedest juristidest (vt Turk ja Pild. Analüüs SAE tase 4 ja 5 sõidukite kasutusele võtmiseks, lk 36) ei puudu minu hinnangul karistusseadusest kohane norm: ei saaks küll tugineda raskete autoõnnetuste puhul tavaliselt kohaldatavatele §-dele 422 ja 423, aga olemas on üldised ettevaatamatusest surma või raske tervisekahjustuse tekitamist

⁵ König, NZV, S 251.

reguleerivad sätted (§-d 117 ja 119). Pigem on siingi probleem karistusõiguse üldosa puudutav. Kas juhul, kui algoritm ise õpib ja oma „käitumist“ vastavalt õpitule kujundab, saame me rääkida tagajärje ettenähtavusest tootja jaoks? Kas me saame kõneleda tootja poolsest hoolsuskohustuse rikkumisest, kui üldjuhul teeb autopiloot vähem vigu kui inimene? Kas ei oleks hoopis õigem rääkida n-ö üldisest elamisriskist ja leida, et (pool)autonoomsete sõidukite kasutegur on sedavõrd suur, et üliharva juhtuvaid õnnetusi tuleb lihtsalt aktsepteerida? Täpselt nagu seda, et kukkuv puu võib kellegi tappa või karu metsas jalutava inimese maha murda: ometi ei nõua me ju tõsimeeli, et kõik puud tuleb langetada või kõik karud maha lasta.