

Механизм совершения дорожно-транспортного преступления с участием беспилотного дорожно-транспортного средства.

Научный руководитель – Бадзгара Татьяна Александровна

Орлов Алексей Олегович

Студент (специалист)

Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, Санкт-Петербург, Россия

E-mail: hexidas@gmail.com

В литературе механизм дорожно-транспортного происшествия с участием высокоавтоматизированного беспилотного транспортного средства (БТС) по известным причинам до сих пор не исследовался. В центре внимания специалистов находился лишь механизм преступления, совершаемого водителем обычного транспортного средства. Однако в настоящее время активные разработка и внедрение БТС в повседневную жизнь, а главное — имеющиеся дорожно-транспортные происшествия (ДТП) с участием указанных автомобилей делают актуальным обращение к этой проблеме. В частности, ее исследование имеет большое практическое значение, во-первых, для разработки криминологических мер предупреждения причинения вреда жизни, здоровью людей и собственности при эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств.

Криминалистическая характеристика механизма совершения транспортного преступления понимается как взаимосвязь и взаимодействие управляющего субъекта с технической системой, ее информационным обеспечением и ситуацией, детерминирующими его поведение и влекущими нарушение безопасности функционирования транспортного средства. В механизме транспортного преступления выделяются такие его элементы, как оператор, транспортное средство, информационная система и ситуация. Эти [U+202F] же элементы присущи и дорожно-транспортному происшествию.

Согласно Правилам дорожного движения, утвержденным постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 (в ред. от 21 декабря 2019 г.), водителем признается «лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению (п. 1.2). При этом лицо считается таковым вне зависимости от того, есть [U+202F] ли у него право на управление транспортными средствами вообще или конкретной категорией транспортных средств. Однако надо иметь в виду, что беспилотным транспортным средством (робомобилем) признается транспортное средство, оборудованное системой автоматического управления, способное передвигаться без участия человека. По причине того, что человек не участвует в управлении транспортным средством, то естественно возникает вопрос: может [U+202F] ли личностный фактор рассматриваться в качестве элемента механизма преступления? В целом «традиционный» автотранспорт является моноэргатической системой, в которой встречаются все формы взаимодействия объектов друг с другом, но при этом именно человек влияет на складывающиеся в ней отношения.

Беспилотные автомобили самостоятельно производят выбор курса и оптимальной скорости движения, ориентируясь на информацию, поступающую через сеть Интернет, с помощью специального программного обеспечения, в том числе сканируя знаки дорожного движения, сигналы светофоров и т.д. Человек участвует лишь в создании программы, обеспечивающей безаварийную эксплуатацию беспилотника. Следовательно, речь может идти о возможной угрозе безопасности функционирования транспортного средства на более раннем этапе — в результате ненадлежащей разработки автоматизированных систем,

а не на этапе движения БТС по автомагистралям. Человек, имеющий во владении транспортное средство, используя программное обеспечение, которым машина наделена, полагается на его надёжность, таким образом он становится лицом, которое обязано контролировать надлежащее поведение автомобиля на дороге.

Надо иметь в виду, что завод — изготовитель автомобиля или разработчик указанных программ в качестве необходимого условия эксплуатации робомобиля может предусмотреть необходимость своевременного полного или частичного обновления программного обеспечения. Игнорирование данного требования собственником (эксплуатантом) меняет структуру механизма транспортного происшествия, включая в него и человеческий фактор.

Обстоятельство человеческой ошибки при разработке программы, на наш взгляд, также должно найти отражение в уголовно-правовой норме как самостоятельный криминообразующий признак.

В существующем уголовном законодательстве беспилотник в качестве предмета преступления не выделяется. Однако он таковым остается и, следовательно, входит в механизм транспортного происшествия. При этом, по нашему мнению, его роль в этиологии преступления идентична роли обычного механического транспортного средства. Разница лишь заключается в механизме преступления, а именно совершается оно либо водителем, который собственноручно управляет транспортным средством, либо же лицом, которое задаёт определённую точку в программе беспилотного автотранспортного средства и допускает возможность совершения преступления, таким образом механизм преступления, в котором участвует беспилотное транспортное средство содержит в себе косвенный умысел. Принципиальное значение здесь имеет информационная система, ответственным за функционирование которой должно признаваться лицо, уполномоченное на управление этим транспортным средством на разных основаниях.

Наряду с так называемой аппаратурной безаварийностью транспортного средства, информационная система участвует в обеспечении его нормальной работы. Именно поэтому в теории надёжности выделяются две стороны безаварийности транспорта — аппаратурная и информационная.

Информационная система беспилотника может дать сбой в результате:

- 1) информационного отказа;
- 2) информационного сбоя;
- 3) информационной ошибки.

Мы хотим выделить следующие виды неопределённости при управлении БТС:

- 1) неопределенность обстановки, в которой необходимо принять решение;
- 2) неопределенность требований, которые должны учитываться в принимаемом решении;
- 3) неопределенность или случайность самого решения.

Такая ситуация встречается и при эксплуатации беспилотников. При этом особое значение имеет первый вид неопределенности; она существует объективно, обусловлена рядом обстоятельств, в том числе свойствами систем и агрегатов транспортного средства и т.д. В механизме она характеризует ситуацию, в которой имело место дорожно-транспортное происшествие.

Проблема ситуации в науке относится к числу дискуссионных, причем споры идут не только о ее определении, но и о свойствах. По нашему мнению, под ситуацией дорожно-транспортного происшествия следует понимать совокупность объективных обстоятельств, характеризующих внешнюю обстановку, в которой функционируют беспилотные транспортные средства.

Развитие беспилотных транспортных средств и их внедрение в повседневную жизнь,

с одной стороны, требуют опережающей разработки проблем механизма дорожно-транспортного происшествия с их участием для решения ряда возможных проблем криминологического, уголовно-правового и криминалистического характера; с другой стороны, без составления так называемой карты угроз безопасности функционирования БТС, в том числе с учетом возможности вмешательства в их работу извне, поставленная задача является достаточно сложной. На наш взгляд, на данном этапе целесообразно сосредоточить внимание на разработке общих вопросов механизма преступления, а в дальнейшем, объединив усилия со специалистами в области конструирования высокоавтономных транспортных средств, попытаться выделить его элементы, раскрыть их содержание и определить роль в этиологии транспортного происшествия.