

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Уголовное право и процесс»

(наименование кафедры)

40.03.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Уголовно-правовой

(направленность (профиль)/специализация)

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

На тему «Преступления против безопасности движения и эксплуатации
транспорта»

Студент

А.Е. Серебряков

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

В.М. Корнуков

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Допустить к защите

Заведующий кафедрой

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

(личная подпись)

« ____ » _____ 20 ____ г.

Тольятти 2018

Аннотация

Развитие транспорта, объектов транспортной инфраструктуры, формирование высокотехнологических комплексов обслуживания и организации движения способствуют решению задач общественной жизни. Однако положительные стороны динамичного и системного совершенствования транспортного комплекса приносят с собой нежелательные последствия, о которых свидетельствуют, с одной стороны, характер причиняемого вреда здоровью и жизни и имущественного ущерба, а с другой – многочисленные изменения и дополнения, вносимые в уголовное законодательство, в частности в главу о транспортных преступлениях.

Объектом данной работы стали правоотношения уголовной ответственности за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Предметом, в свою очередь, выступило правовое регулирование уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления.

Целью работы стало полноценное изучение института уголовной ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Во исполнение поставленной цели нами были сформированы следующие задачи: проанализировать подходы к пониманию транспортных преступлений и выявить их понятие; рассмотреть существующие классификации дорожно-транспортных преступлений; изучить объекты данных преступлений; проанализировать признаки объективной стороны преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта; выявить субъективные признаки данных преступлений; изучить особенности субъекта дорожно-транспортных преступлений.

Структура работы: введение, первая глава с двумя подпунктами, вторая глава с двумя подпунктами, заключение и списка используемых источников.

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1. Общая характеристика преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта	6
1.1. Понятие и классификация транспортных преступлений	6
1.2. Правовое регулирование уголовной ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта	12
Глава 2. Уголовно-правовая характеристика преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта	21
2.1. Объективные признаки преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта	21
2.2. Субъективные признаки преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта	30
Заключение	37
Список используемых источников.....	40

Введение

Положительные стороны динамичного и системного совершенствования транспортного комплекса приносят с собой нежелательные последствия, о которых свидетельствуют, с одной стороны, характер причиняемого вреда здоровью и жизни и имущественного ущерба, а с другой – многочисленные изменения и дополнения, вносимые в уголовное законодательство, в частности в главу о транспортных преступлениях. На протяжении продолжительного времени законодатель совершенствует уголовные нормы, закрепляющие ответственность за совершение дорожно-транспортных преступлений. Это связано необходимостью наиболее полной защиты населения от таких средств повышенной опасности, как транспорт.

При этом как различен транспорт, так различны и преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. В науке выделяются их многочисленные характерные черты и особенности, которые требуют более полного и широкомасштабного изучения, потому что в теории нет единого подхода к пониманию сути дорожно-транспортных преступлений.

Объектом данной работы стали правоотношения уголовной ответственности за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Предметом, в свою очередь, выступило правовое регулирование уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления.

Целью работы стало полноценное изучение института уголовной ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Во исполнение поставленной цели нами были сформированы следующие задачи:

- 1) Проанализировать подходы к пониманию транспортных преступлений и выявить их понятие;
- 2) Рассмотреть существующие классификации дорожно-транспортных преступлений;

- 3) Изучить объекты данных преступлений;
- 4) Проанализировать признаки объективной стороны преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта;
- 5) Выявить субъективные признаки данных преступлений;
- 6) Изучить особенности субъекта дорожно-транспортных преступлений.

В работе были использованы различные исследовательские методы, среди которых: метод анализа, метод синтеза, диалектических методов, сравнительно-юридический метод, сравнительно-исторический метод, специально-юридический метод и иные. Они и послужили методологической базой.

Нормативная база включает в себя уголовное и смежное законодательство: Уголовный кодекс РФ, Воздушный кодекс РФ, Федеральные законы, Постановления правительства. Также использовались материалы судебной практики.

Работа обладает теоретической значимостью в связи с тем, что в ней проведен полноценный анализ преступлений в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта, а также обладает практической значимостью, т.к. позволяет улучшить понимание механизма дорожно-транспортных преступлений, что поспособствует работе дознавателем или следователем.

Структура работы: введение, первая глава с двумя подпунктами, вторая глава с двумя подпунктами, заключение и списка используемых источников.

Глава 1. Общая характеристика преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта

1.1. Понятие и классификация транспортных преступлений

Развитие транспорта, объектов транспортной инфраструктуры, формирование высокотехнологических комплексов обслуживания и организации движения способствуют решению задач общественной жизни. Однако положительные стороны динамичного и системного совершенствования транспортного комплекса приносят с собой нежелательные последствия, о которых свидетельствуют, с одной стороны, характер причиняемого вреда здоровью и жизни и имущественного ущерба, а с другой – многочисленные изменения и дополнения, вносимые в уголовное законодательство, в частности в главу о транспортных преступлениях.

Данная проблема не нова и лежит в основе решения не только технических, организационных, управленческих и кадровых вопросов, но и уголовно-правовых. Задача обеспечения правовой охраны безопасного движения транспорта возникла после того, как сформировалось правовое регулирование движения транспорта, использования путей сообщения и соответствующих коммуникаций. Интенсивность движения транспорта предопределила также проблему охраны как самого транспорта, так и общественных интересов от транспорта.

Рассматриваемая проблема в истории уголовного законодательства остается неразрешенной до настоящего времени, остается спорным понимание системы общественных отношений, обеспечивающих безопасное функционирование транспорта. Формирование законодательства и понятий в теории уголовного законодательства осуществлялось по мере развития отдельных транспортных средств, затем видов транспорта, а в настоящее время – транспортного комплекса как отрасли экономики.

Необходимость определения общего понятия транспортных преступлений в теории уголовного права возникает в период разработки системы Особенной части Уголовного кодекса. До этого момента большинство исследователей занималось изучением отдельных видов транспортных преступлений.

Стоит отметить, что некоторые исследователи, изучающие транспортные преступления, все же пытались сделать обобщенное определение дефиниции «транспортные преступления». Первым попытался это сделать Н. С. Алексеев, который утверждал, что «для успешной борьбы с транспортными преступлениями серьезное значение имеют вопросы кодификации, правильное построение в будущем законодательстве системы транспортных преступлений и разрешение вопроса о том, какие общественно опасные деяния следует отнести к этой группе преступлений»¹.

Н. С. Алексеев пишет: «Транспортные преступление – это такое общественно опасное действие или бездействие, которое непосредственно посягает на правильную, отвечающую интересам государства работу транспорта²». Впоследствии данное определение многократно критиковалось в юридической среде. К примеру, по мнению А.И. Коробеева, «данное определение, во-первых, не содержит в себе «всех наиболее устойчивых и характерных признаков транспортных преступлений, акцентируя ротой (посягательство на правильную работу транспорта не всегда сопряжено с угрозой безопасности его функционирования)»³.

В.И. Касынюка пишет: «Транспортные преступления – это «предусмотренные уголовным законом общественно опасные, виновные деяния (действие или бездействие), посягающие на безопасную работу транспорта в сфере его движения и эксплуатации»⁴. Мы считаем, что определение транспортных преступлений, сформулированное В.И.

¹ Алексеев Н. С. Транспортные преступления. Л., 1957. С. 23.

² Там же. С. 13

³ Коробеев А.И. Транспортные преступления. - СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. С. 56

⁴ Касынюк В.И. Уголовная ответственность за транспортные преступления. - Харьков: Высшая школа, 1977. С. 2-4

Касынюком, наиболее точно отражает современное понимание сущности транспортных преступлений. При этом, В.И. Касынюк, отражая в своём определении признаки транспортных преступлений, не указал на общественно-опасные последствия транспортных преступлений.

В юридической литературе, посвященной транспортным преступлениям, можно увидеть и другие определения дефиниции «транспортные преступления». Часть определения раскрывает сущность конкретных видов транспортных преступлений, неоправданно сужая круг действий и бездействий, признаваемых транспортными преступлениями. Авторы других определений, формулируя содержание дефиниции «транспортных преступлений» указывают в них форму вины и прописывают общественно-опасные последствия. Существенным недостатком целого ряда определений, как говорили мы ранее, найденных в научной литературе, является то, что их авторы не прописывают общественно-опасные последствия, которые возникают в результате совершения транспортных преступлений.

Формулируя определение дефиниции «транспортные преступления», необходимо понимать, что является объектом транспортных преступлений, поскольку российский законодатель группирует преступления исходя из близости общественных отношений, охраняемых уголовно-правовыми нормами. В науке уголовного права имеется множество вариантов определения содержания дефиниции «объект преступления». При этом, если провести углубленный анализ юридической литературы, посвященной данной проблеме, то можно увидеть, что существует два подхода, имеющих диаметрально противоположную концепцию. Первый подход основан на том, что объектом преступлений признаются какие-либо блага, ценности или интересы. Второй же основан на том, что объектом признаются общественные отношения. В нашем исследовании под объектом транспортных преступлений мы понимаем общественные отношения, охраняемые уголовно-правовыми нормами.

Для того, чтобы понять, какие общественные отношения являются объектом транспортных преступлений, необходимо понять, что такое безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Современная российская нормативно-правовая база, обеспечивающая безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, не определяет содержание термина «безопасность». При этом, нормативно-правовая база, которая обеспечивала её ранее, давала определение дефиниции «безопасность». В ст. 1 Закона РФ от 05.03.1992 N 2446-1 (ред. от 26.06.2008) «О безопасности» говорится: «Безопасность – состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз»⁵. Необходимо также отметить, что во многих исследованиях, в которых поднимаются вопросы, связанные с безопасностью, авторы используют схожее определение. Кроме того, в ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» говорится: «Транспортная безопасность – состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства»⁶.

Отталкиваясь от этого определения, и, принимая во внимание положение ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности», объектом транспортных преступлений необходимо признать общественные отношения, которые обеспечивают безопасность движения и эксплуатации транспортных средств, состояние защищенности важных интересов личности, общества и государства от угроз, которые возникают при движении и эксплуатации транспортных средств.

Следовательно, обобщенное понятие транспортных средств можно сформулировать следующим образом: «транспортные преступления – это предусмотренные Уголовным кодексом РФ виновно совершенное общественно опасные деяния, которые посягают на общественные

⁵ Закон РФ от 05.03.1992 N 2446-1 (ред. от 26.06.2008) О безопасности // Российская газета. N 103. 06.05.1992.

⁶ Федеральный закон от 09.02.2007 N 16-ФЗ (ред. от 06.07.2016) О транспортной безопасности, с изм. и доп., вступ. в силу с 21.12.2016 // Российская газета. N 31. 14.02.2007.

отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспортных средств, состояние защищенности важных интересов личности, общества и государства от угроз, которые возникают при движении и эксплуатации транспортных средств.

Говоря о транспортных средствах, необходимо отметить, что к транспортным средствам, предусмотренным статьями гл. 27 УК РФ, относятся все виды железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта, метрополитена, автомобили, трамваи, тракторы, троллейбусы, мотоциклы, самоходные дорожно-строительные машины и другие механические транспортные средства. К водным судам относятся все плавающие средства, кроме маломерных, в том числе весельных лодок, лодок моторных, а также водных велосипедов.

Исходя из сфер функционирования транспортных средств и характеристики субъектов, транспортные преступления можно классифицировать следующие их группы:

- 1) преступления, которые совершаются субъектами, управляющими транспортными средствами (ст. 263, 264, 264.1, 271 УК);
- 2) совершаемые лицами, обеспечивающими условия для безопасности транспортных средств (ст. 263.1, 266, 268, 269 УК);
- 3) совершаемые лицами, призванными способствовать обеспечению безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 267, 270, 271.1 УК)⁷.

Вместе с тем в литературе в большинстве случаев деление всех транспортных преступлений на две группы:

- 1) преступления, непосредственно связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, включающие деяния, предусмотренные ст. 263-266, 271, 271.1 УК;

⁷ Бохан А. П. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовой и криминологический аспекты: монография. Ростов н/Д, 2013. С. 58.

2) иные преступления, непосредственно не связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, включающие деяния, предусмотренные ст. 267-270 УК⁸.

Высказывается и иная точка зрения, согласно которой выделяются также две группы, но иные, транспортных преступлений:

1) деяния, сопряженные с нарушением безопасности обращения с транспортными средствами (ст. 263, 264, 266, 267, 268 УК);

2) преступления, не нарушающие безопасность пользования транспортным средством (ст. 269-271 УК)¹⁴. Однако такое деление нельзя признать удачным, поскольку вторая группа по своему названию выводит внесенные в нее преступления их числа транспортных⁹.

Выделяются и четыре их группы:

1) преступления в сфере безопасности функционирования железнодорожных, воздушных, морских и речных транспортных средств (ст. 263 и ст. 270 УК);

2) преступления в сфере безопасности функционирования дорожно-транспортных средств (ст. 264 УК);

3) преступления в сфере безопасности функционирования всех видов механических транспортных средств (ст. 266-268 УК);

4) иные преступления, относимые к транспортным (ст. 269, 271 УК)¹⁰.

В литературе также высказывается мнение, что состав преступления, неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270 УК) целесообразно рассматривать квалифицирующим признаком оставления в опасности (ст. 125 УК), исключив его из группы транспортных преступлений, и определив его место в системе уголовного права как преступление против личности.

⁸ Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / К.А. Барышева, Ю.В. Грачева, Г.А. Есаков и др.; под ред. Г.А. Есакова. 7-е изд., перераб. и доп. М.: Проспект, 2017. С. 602

⁹ Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации: в 2 т. (постатейный) / А.В. Бриллиантов, Г.Д. Долженкова, Э.Н. Жевлаков и др.; под ред. А.В. Бриллиантова. 2-е изд. М.: Проспект, 2015. Т. 2. С. 412

¹⁰ Там же. С. 413.

В доктрине уголовного права ведутся споры по поводу понятия и классификаций транспортных преступлений. Учеными сгенерированы множество трактовок понятия «транспортное преступление», однако наиболее верным на наш взгляд является понимание данных преступлений как предусмотренных уголовным законом общественно опасных, виновных деяния (действие или бездействие), посягающих на безопасную работу транспорта в сфере его движения и эксплуатации. Что касается классификаций, то они в большей степени носят теоретический характер и важны для лучшего понимания сути данных преступлений, однако не составляют существенной ценности для их квалификации.

1.2. Правовое регулирование уголовной ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта

Современный российский законодатель, разрабатывая и внедряя нормативно-правовую базу, которая регламентирует уголовную ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, несомненно, учитывал опыт предшествующих эпох. История развития и функционирования уголовно-правовых норм, устанавливающих уголовную ответственность за транспортные преступления, в нашей стране, по мнению многих авторов, началась сравнительно недавно. Ретроаспектный анализ механизма правового регулирования уголовной ответственности за преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, позволяет нам говорить о том, что в истории становления и развития норм, устанавливавших уголовную ответственность за транспортных преступления, было несколько периодов:

Во-первых, дореволюционный период;

Во-вторых, советский период;

В-третьих, современный период.

Исследователи отмечают, что первые в истории российского уголовного законодательства нормативно-правовые акты, регламентирующие уголовную ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, появились в 17 веке.

В ст. 17 главы Соборного уложения 1649 г. был установлен состав преступления, который в науке уголовного права считается прообразом транспортных преступлений. В ней говорится: С 1732 г. к лицам, преступно нарушающим безопасность движения и эксплуатации транспорта, могла применяться смертная казнь.

Со временем правила и предписания, которые применялись в транспортной сфере, стали развиваться и детализироваться. Обусловлено это тем, что транспортная сфера активно стала развиваться и расширяться.

Вместе с ними развивался и детализировался механизм правового регулирования уголовной ответственности транспортных преступлений. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г. категорировало транспортные преступления. Если провести детальный анализ данного нормативно-правового акта, то можно выделить следующие виды преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта:

Во-первых, преступления, которые совершались на сухопутном транспорте.

Во-вторых, преступления, которые совершались на речном транспорте.

В-третьих, преступления, которые совершались на морском транспорте.

Первые годы существования советского государства были посвящены борьбе с контрреволюционными выступлениями, саботажем, разбоями, погромами и иными явлениями, которые сопровождают смену исторических эпох.

Первым в истории российского уголовного законодательства кодифицированным нормативно-правовым актом, установившим уголовную ответственность за транспортные преступления, стал УК РСФСР 1922 г.

Первоначально УК РСФСР 1922 г. устанавливал уголовную ответственность преступления, которые совершались на железнодорожном и водном транспорте. Уголовно-правовая норма, которая закрепляла состав транспортного преступления, была размещена советским законодателем в главе VIII, которая предусматривала уголовную ответственность за «нарушение правил, охраняющих народное здоровье, общественную безопасность и публичный порядок». В ст. 218 УК РСФСР 1922 г. говорилось: «Неисполнение или нарушение правил, установленных законом или обязательным постановлением для охраны порядка и безопасности движения по железным дорогам и водным путям сообщения, карается – принудительными работами или штрафом до 300 рублей золотом»¹¹.

В соответствии со ст. 218 УК РСФСР 1922 г. к уголовной ответственности привлекались лица, которые нарушали безопасность движения и эксплуатации железнодорожного или водного транспорта. Если инфраструктурные объекты железнодорожного или водного транспорта (сооружения, пути и прочее) разрушались или повреждались умышленно, то такие преступные деяния обычно квалифицировались советским правоприменителем как диверсия, бандитизм, саботаж, массовые беспорядки и т. д.

В 1923 г. законодательство, которое регламентировало применение уголовной ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, было дополнено. Уголовно-правовая норма, установленная в ст. 218 УК РСФСР 1922 г. стала формулироваться следующим образом: «Неисполнение или нарушение правил, установленных законом или обязательным постановлением для охраны порядка и

¹¹ Постановление ВЦИК от 01.06.1922 «О введении в действие Уголовного Кодекса РСФСР» (вместе с «Уголовным Кодексом РСФСР») // «СУ РСФСР». 1922. N 15. ст. 153.

безопасности движения по сухопутным, водным и воздушным путям сообщения, карается – штрафом до трехсот рублей золотом или принудительными работами»¹². Именно с этого момента, по мнению исследователей, советский законодатель начал формировать систему транспортных преступлений.

Следующим этапом развития советского уголовного законодательства, регулирующего уголовную ответственность за транспортные преступления, является УК РСФСР 1926 г., нормы которого действовали более 20 лет.

Характеризуя механизм правового регулирования уголовной ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, который действовал после принятия и введения в действие УК РСФСР 1926 г., необходимо отметить следующее.

В содержание УК РСФСР 1926 г. советский законодатель не включил специальных норм, охраняющих безопасность движения и эксплуатацию автомобильного транспорта. Вместе с тем, необходимо сказать, что в те годы, когда действовал указанный нормативно-правовой акт, в советском государстве появилась и стала активно развиваться автомобильная промышленность, стал увеличиваться автомобильный парк, движение по автомобильным дорогам стало более интенсивным.

Составы транспортных преступлений были размещены в разных главах Особенной части УК РСФСР, что свидетельствует об отсутствии системного подхода к формированию правового регулирования уголовной охраны безопасности движения и эксплуатации транспорта. Составы транспортных преступлений были размещены:

1) В главе первой Особенной части УК РСФСР 1926 г., в которой говорилось о государственных преступлениях. Здесь необходимо отметить нормы, установленные в ст. 58.7, 58.9;

¹² Постановление ВЦИК от 10.07.1923 «Об изменениях и дополнениях Уголовного Кодекса Р.С.Ф.С.Р.» // «СУ РСФСР». 1923. N 48. ст. 479

2) В главе второй, которая состояла из «иных преступлений против порядка управления». Например, в ст. 75 УК РСФСР говорилось: «Неисполнение законного распоряжения или требования находящегося на посту военного караула или иных властей, охраняющих общественный порядок и безопасность, – лишение свободы или принудительные работы на срок до трех месяцев или штраф до трехсот рублей»¹³.

УК РСФСР 1926 г. неоднократно дополнялся и модифицировался. К наиболее важным, с точки зрения уголовно-правовой охраны безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, по нашему мнению, являются:

Во-первых, дополнения, сделанные советским законодателем в 1929 г. Тогда в УК РСФСР 1926 г. были введены три новых преступления, связанные с транспортом. Например, в ст. 59.3б говорилось: «Разрушение или повреждение железнодорожных и иных путей сообщения, сооружений на них, предостерегательных знаков, подвижного состава и судов с целью вызвать крушение поезда или судна влечет за собой – лишение свободы со строгой изоляцией, на срок не ниже трех лет, с конфискацией всего или части имущества, с повышением при особо отягчающих обстоятельствах вплоть до высшей меры социальной защиты – расстрела, с конфискацией имущества»¹⁴.

Во-вторых, дополнения, внесенные советским законодателем 23 января 1931 г. Постановление ВЦИК, СНК РСФСР от 15.02.1931 ввело в УК РСФСР 1926 г. норму (ст. 59.3в.), которая предусматривала два состава (общий и квалифицированный). В неё говорилось, в частности, что «нарушение работниками транспорта трудовой дисциплины (нарушение правил движения, недоброкачественный ремонт подвижного состава и пути и т.п.), если это нарушение повлекло или могло повлечь повреждение или уничтожение подвижного состава, пути и путевых сооружений, либо несчастные случаи с людьми, несвоевременную отправку поездов и судов,

¹³ Постановление ВЦИК от 22.11.1926 «О введении в действие Уголовного Кодекса Р.С.Ф.С.Р. редакции 1926 года» (вместе с «Уголовным Кодексом Р.С.Ф.С.Р.») // «СУ РСФСР». 1926. N 80. ст. 600

¹⁴ Постановление ВЦИК, СНК РСФСР от 25.06.1929 «О дополнении Уголовного кодекса РСФСР ст. ст. 59.3б, 75.1, 75.2 и 156.1 и об изменении ст. 176 того же Кодекса» // «СУ РСФСР». 1929. N 50. ст. 513.

скопление на местах выгрузки порожняка, простой вагонов и судов и другие действия, влекущие за собой срыв (невыполнение) намеченных Правительством планов перевозок или угрозу правильности и безопасности движения, влечет за собою лишение свободы на срок до 10 лет¹⁵».

В период действия УК РСФСР 1926 г. высшие судебные органы несколько раз принимали постановления, разъясняющие порядок применения уголовной ответственности за транспортные преступления. Делалось это для того, чтобы судебная практика по уголовным делам по транспортным преступлениям была более единообразной.

Следующий этап в истории развития и функционирования уголовного законодательства, предусматривающего уголовную ответственность за транспортные преступления, - это принятие и введение в действие УК РСФСР 1960 г.

Разработчики данного нормативно-правового акта учли опыт применения уголовной ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Бохан А. П. отмечает: «Хотя в этом УК РСФСР и не была выделена самостоятельная глава, в которой были бы объединены все нормы об ответственности за посягательства на безопасность движения и эксплуатацию транспортных средств, однако, им была уже сформирована достаточно четкая система транспортных преступлений»¹⁶.

Система преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта в УК РСФСР 1960 г. устанавливалась несколькими нормами:

Во-первых, нормой ст. 211, которая закрепляла три состава. В абзц. 1 ст. 211 УК РСФСР 1960 г. говорилось: «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством, повлекшее причинение потерпевшему менее

¹⁵ Постановление ВЦИК, СНК РСФСР от 15.02.1931 «О дополнении Уголовного кодекса РСФСР ст. 59.3в» // «СУ РСФСР». 1931. N 9. ст. 103

¹⁶ Бохан А. П. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2002. С. 45.

тяжкого телесного повреждения, - наказывается лишением свободы на срок до трех лет, или исправительными работами на срок до двух лет, или штрафом до трех минимальных месячных размеров оплаты труда с лишением права управлять транспортными средствами на срок до двух лет или без такового»¹⁷. В квалифицированных составах законодатель указал иные последствия совершения данного преступления.

Во-вторых, норма ст. 212, в ч. 1 которой говорилось, что «нарушение правил безопасности движения автотранспорта лицом, не являющимся работником автотранспорта, повлекшее причинение потерпевшему менее тяжкого или легкого телесного повреждения, - наказывается лишением свободы на срок до двух лет или исправительными работами на срок до одного года с лишением права управлять автотранспортом на срок до двух лет или без такового»¹⁸.

Наконец, ст. 213, в которой говорилось: «Нарушение действующих на транспорте правил об охране порядка и безопасности движения, если это повлекло гибель людей или иные тяжкие последствия, - наказывается лишением свободы на срок до пяти лет»¹⁹.

Что касается законодательства современного периода, то Уголовный кодекс 1996 года содержит специальную главу, посвященную преступлениям против безопасности движения и эксплуатации транспорта – это глава 27, в которой содержится 12 статей.

Отдельно стоит отметить, что российская уголовная политика сегодняшнего дня вновь возвращается к существующему в УК РСФСР 1960 г. институту административной преюдиции. Это вызывает вполне оправданные опасения не только теоретиков уголовного права, но и практических работников предварительного расследования — следователей и дознавателей. Остановимся на нарушении правил дорожного движения лицом, ранее уже подвергнутым административному наказанию,

¹⁷ «Уголовный кодекс РСФСР» (утв. ВС РСФСР 27.10.1960) // «Ведомости ВС РСФСР». 1960. N 40. ст. 591

¹⁸ Там же.

¹⁹ Там же.

предусмотренном ст. 264.1 УК РФ. В данном случае необходимо отметить, что имеет место так называемая административная преюдиция.

По мнению сторонников административной преюдиции, они в данном нововведении (хотя подобное имело место и в УК РСФСР 1960 г.) усматривают возможность значительного повышения более гибкого и адаптивного правового воздействия на правонарушителей с одновременной реализацией принципа экономии средств уголовно-правовой репрессии. В разработанной этими и другими лицами концепции развития российского уголовного законодательства отмечается, что «...дальнейшая дифференциация уголовной ответственности, определение условий обоснованной индивидуализации применения мер наказания является основной тенденцией развития уголовно-правового регулирования в XXI столетии²⁰».

В противовес названному мнению, довольно обоснованные аргументы представлены противниками наличия норм преюдиционного характера в уголовном законодательстве РФ, которые предупреждают о высоком уровне опасности стирания границ между правонарушениями, регулируемыми, прежде всего, КоАП РФ, и преступлениями, регулируемыми УК РФ. По их вполне обоснованному мнению, содержание института административной преюдиции состоит в том, что перевод правонарушения в преступление возникает не за счет повышения общественной опасности признаков, характеризующих административное правонарушение, а за счет критерия разграничения проступка и преступления, которым становится предшествующее наложение административного наказания. В связи с этим будет справедливым замечание, что сколько бы административное правонарушение ни повторялось, оно, тем не менее, не приобретет сущностных признаков преступления. Иными словами, сколько кошек ни бери, они тигром не станут.

²⁰ Концепции развития российского законодательства / отв. ред. Т. Я. Хабриева, Ю. А. Тихомиров. М., 2014. С. 58; см. также: Семькина О. И. Современные тенденции развития уголовного законодательства о преступлениях экономической направленности (сравнительно-правовое исследование) // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. 2014. № 2. С. 327—339.

Кроме того, как можно говорить о гуманизации уголовного законодательства, если, с одной стороны, происходит, так называемая, гуманизация, а с другой — установление преступности административных проступков в случае их повторения²¹.

Так или иначе, но административная преюдиция нередко вызывает проблемы при квалификации содеянного по рассматриваемой статье УК РФ — 264.1. Например, возникает вопрос, с какого времени лицо считается подвергнутым административному наказанию: с момента совершения административного правонарушения, или с момента привлечения к административной ответственности, или с момента назначения наказания и вступления постановления об административном правонарушении в силу? По нашему мнению, наступление уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ, имеющей административную преюдицию, необходимо связывать со временем, когда лицо подвергается административному наказанию. В данном случае подлежит прямому применению ст. 4.6 КоАП РФ, согласно которой лицо будет считаться подвергнутым административному наказанию с момента вступления постановления о назначении административного наказания в законную силу, и длиться такое время будет в течение одного года после его исполнения.

Таким образом, можно отметить, что законодатель во все времена с особым вниманием относился к дорожно-транспортным преступлениям. Это связано с тем, что любое транспортное средство является источником повышенной опасности и требует особого обращения. В связи с этим за любые нарушения на транспорте всегда следовала строгая ответственность. Сейчас эта сфера также активно развивается, требует доработок, которые являются результатом развития дорожно-транспортной сферы.

²¹ Попов К. И. Гуманизация российского уголовного законодательства // Вестник Юридического института МИИТ. 2016. № 1. С. 55—58.

Глава 2. Уголовно-правовая характеристика преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта

2.1. Объективные признаки преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта

Ещё раз отметим, что российский законодатель группирует преступления в отдельные главы исходя из того, насколько близки по своей сущности общественных отношений, охраняемых уголовно-правовыми нормами. Напомним, что «объектом» преступлений мы понимаем общественные отношения, охраняемые уголовным законодательством.

Исследователи, характеризуя данный элемент состава преступлений, традиционно выделяют общий, родовой и непосредственный объект преступлений. Ф. Р. Сундуrow утверждает, что совокупность объектов преступления представляет собой вертикаль, в которой основание – это общий объект преступления, а вершина – непосредственный. Общий объект преступлений, который является основой вертикали, – это вся совокупность общественных отношений, которая охраняется уголовным законодательством от преступных посягательств.

Отталкиваясь от определения понятия «безопасность», приводимого законодателем в ст. 1 Закона РФ от 05.03.1992 N 2446-1 (ред. от 26.06.2008) «О безопасности», и, принимая во внимание положение ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности», видовым объектом транспортных преступлений необходимо признать общественные отношения, которые обеспечивают безопасность движения и эксплуатации транспортных средств, состояние защищенности важных интересов личности, общества и государства от угроз, которые возникают при движении и эксплуатации транспортных средств.

Законодатель для того, чтобы обеспечить транспортную безопасность определяет правила эксплуатации различных видов транспорта, которые закреплены в Федеральных законах от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», другими законами и подзаконными актами, например, Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ, Воздушным кодексом Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ¹⁸, Правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденными постановлением правительства РФ от 22 сентября 1999 г. № 1084¹⁹, Правилами дорожного движения Российской Федерации, утвержденными Правительством РФ от 23 октября 1993 г. № 1090²⁰.

Итак, в ч. 1 ст. Федерального закона «О транспортной безопасности» говорится: «Транспортная безопасность – состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства»²². «Транспортные средства - устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами, и включающие в себя»: воздушные суда, морские и речные суда, железнодорожный подвижной состав автомобильного и электрического городского наземного пассажирского транспорта.

Рассматриваемый объект включает в себя также и совокупность отношений, призванных обеспечить охрану жизни и здоровья людей, материальных ценностей, окружающей природной среды (экологии) и интересов безаварийной работы транспорта в целом.

Что же касается непосредственного объекта рассматриваемых преступлений, то он определяется конкретными общественными

²² Федеральный закон от 09.02.2007 N 16-ФЗ (ред. от 06.07.2016) О транспортной безопасности, с изм. и доп., вступ. в силу с 21.12.2016 // Российская газета. N 31. 14.02.2007.

отношениями, регулируемыми безопасностью движения и эксплуатации транспортных средств.

В. К. Глистин в связи с этим отмечал, что «безопасная эксплуатация транспортных средств – не самоцель, что ее смысл, как цель законодателя, состоит в охране таких отношений между лицами, эксплуатирующими транспорт, и всеми иными, при которых обеспечивается сохранность жизни, здоровья, материальных ценностей. Это и является непосредственным объектом преступления»²³.

Позицию, схожую с позицией В. К. Глистина, имеет И. И. Горелик. И. И. Горелик отмечает: «Непосредственным объектом транспортных преступлений надлежит признавать жизнь и здоровье людей»²⁴.

Исследователи, которые непосредственным объектом транспортных преступлений считают жизнь и здоровье, подтверждают свои выводы тем, что большинство транспортных преступлений имеют материальный состав. Большая часть транспортных преступлений считается оконченным, если имеются общественно-опасные последствия. По их мнению, уголовно-правовые нормы, устанавливающие составы транспортных преступлений, охраняют прежде всего жизнь и здоровье людей. Бохан А. П. пишет: «Само по себе нарушение правил безопасности движения транспорта или его эксплуатации, хотя реально и может угрожать наступлению указанных последствий, но преступлением не является, образуя лишь административное правонарушение»²⁵.

«Рассматривать же в качестве предмета транспортных преступлений сами транспортные средства, пути сообщения, средства связи и сигнализации, а также иное конкретное оборудование, магистральные трубопроводы нельзя, поскольку они выступают в качестве признака объективной стороны, как орудия, посредством которых и причиняется вред общественным отношениям путем воздействия на конкретный предмет,

²³ Глистин В. К. Проблемы уголовно-правовой охраны общественных отношений. Л., 1979. С. 113.

²⁴ Горелик И. И. Квалификация преступлений, опасных для жизни и здоровья. Минск. 1973. С. 61-62.

²⁵ Бохан А. П., Райгородский В. Л. Обеспечение безопасности движения и эксплуатации транспорта как самостоятельное направление государственной политики // Юристъ-Правоведь. 2012. № 2. С. 38-41.

личность потерпевших и имущество. Но при этом вред или ущерб объекту уголовно-правовой охраны причиняется не любыми, а только определенными орудиями, характер которых отражает специфику их свойств как источника повышенной опасности, что и позволяет объединить их в одной главе Особенной части УК РФ. Поэтому безопасность движения и эксплуатации транспорта должна рассматриваться в качестве дополнительного объекта, а основным непосредственным объектом выступают жизнь, здоровье и собственность)»²⁶.

Авторы, высказывающие на страницах юридической литературы противоположную позицию, отмечают, что в данном случае «транспортная безопасность» – это состояние общественного порядка, когда исключена вероятность причинения вреда населению страны транспортными средствами. «А это должно обеспечиваться надлежащим поведением людей при использовании транспортных средств, что и порождает самостоятельные общественные отношения, призванные регулировать безопасность функционирования транспорта как составной части общественной безопасности, которые и являются объектом уголовно-правовой охраны. И именно эти правоотношения в каждом конкретном случае совершения транспортного преступления подвергается преступному воздействию, тогда как жизнь, здоровье, материальные ценности – не всегда. Поэтому и непосредственным их объектом могут быть только те общественные отношения, ущерб которым причиняется в каждом случае его совершения»²⁷.

Стоит отметить, что позиция В. К. Глистина, И. И. Горелика и тех исследователей, которые поддерживают их, должна быть детально изучена научным сообществом. Они отмечают в своих работах проблемы, решение которых может повлиять на восприятие объекта транспортных преступлений. Если это произойдет, законодатель будет вынужден включить в главу 27 УК РФ новые составы преступлений.

²⁶ Проценко С. В. Предмет и объект уголовно-правовой охраны в составе транспортного преступления // Российский следователь. 2010. № 14. С. 24-25.

²⁷ Винокуров В.Н. Предмет отношений как видовой объект преступления и способы его установления // Современное право. 2018. N 3. С. 87 - 94.

Транспортные преступления совершаются в форме действий и бездействия, сущностью которых является нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. Правила, определяющие порядок и условия эксплуатации транспорта, имеют многоуровневую систему, которая закрепляется в законах и подзаконных нормативно-правовых актах. Большинство уголовно-правовых норм, закрепляющих составы транспортных преступлений, имеют бланкетный характер, то есть отсылают к этим специальным правилам (например, ст. 263, 263¹, 264, 264¹, 266, 268, 271 УК РФ).

Подавляющее количество преступлений, предусмотренных «статьями гл. 27 УК РФ и посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспорта, по своей законодательной конструкции сформулированы по типу материальных, т.е. ответственность может наступать только при наступлении названных в той или иной норме конкретной статьи последствий²⁸». К таким последствиям могут относиться следующие: крупный ущерб, предусмотренный в четырех уголовно-правовых нормах рассматриваемой главы УК РФ, тяжкий вред здоровью человека — в десяти нормах, смерть человека — в девяти нормах, смерть двух и более лиц — в девяти нормах. И только четыре нормы из всех статей гл. 27 УК РФ сконструированы по типу формальных, а это означает, что для признания таких преступлений оконченными достаточно только нарушения какого-то из установленных правил, независимо от наступления или ненаступления последствий.

Далее, обращаясь к диспозиции ст. 264 УК РФ, описывающей нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автомобиля, трамвая, троллейбуса, трактора, самоходной дорожно-строительной машины, мотоцикла и иного механического транспортного средства, видно, что она определяет преступность деяния только тогда, когда в результате такого нарушения был причинен тяжкий вред здоровью человека, а по ч. 3—6

²⁸ Борисов А. В. О некоторых аспектах объективной стороны угона транспортных средств // Транспортное право и безопасность. 2017. № 4 (16). С. 32—40.

данной статьи — смерть человека или смерть нескольких человек, т.е. такие деяния будут представлять соответственно квалифицированный или особо квалифицированный составы, предусмотренные указанными частями ст. 264 УК РФ. По законодательной конструкции данные преступления сформулированы законодателем по типу материальных, и они могут быть признаны оконченными только при наличии указанных выше последствий.

Можно твердо сказать, что при отсутствии таких последствий совершенное деяние будет представлять не преступление, а административное правонарушение. Из этого можно сделать вывод: интересы здоровья человека и его жизнь — это объект преступления, определяющий преступность и, соответственно, наказуемость преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортного средства. При отсутствии названных последствий отсутствует и преступность содеянного, несмотря на то что правила дорожного движения или эксплуатации были нарушены.

Следующая особенность данных преступлений заключается в том, что законодатель сконструировал диспозиции подобных преступлений таким образом, что названные последствия могут наступить только в результате неосторожного отношения виновного лица к указанным в статье последствиям, хотя сами правила могли быть и довольно часто нарушаются осознанно, т.е. умышленно. В то же время в случае установления умысла по отношению к преступным последствиям, т.е. когда они были целью деяния виновного лица, указанные действия (бездействие) должны быть квалифицированы либо как диверсия, либо как умышленное уничтожение или повреждение чужого имущества, либо как убийство или умышленное причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека.

На практике должностным лицам, осуществляющим уголовное преследование, очень сложно расследовать транспортные преступления. Механизм транспортных преступлений очень сложен. Это обусловлено тем,

что, как правило, совершению транспортных преступлений способствуют множество разного рода факторов и обстоятельств.

В п. 5 Постановления Пленума Верховного суда РФ от 09.12.2008 N 25 говорится: «При исследовании причин создавшейся аварийной обстановки необходимо установить, какие пункты правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств нарушены и какие нарушения находятся в причинной связи с наступившими последствиями, предусмотренными статьей 264 УК РФ»²⁹.

Если исходить из того, что было сказано выше, можно прийти к выводу о том, что правоприменитель, расследуя транспортное преступление и принимая по нему процессуальное решение, должен установить имеется ли между нарушением правила, определяющего условия эксплуатации транспортного средства, и общественно-опасным последствием причинно-следственная связь. Закономерно возникает вопрос о том, какое нарушение правил, устанавливающих порядок и условия эксплуатации транспорта, может признаваться транспортным преступлением.

По нашему мнению, таковым может быть признано нарушение, виновно совершенное. Козаченко И. Я. пишет: «Если преступный результат наступил вследствие случайного стечения обстоятельств, пересечения двух рядов причинности, одним из которых были действия обвиняемого, то ответственности быть не может»³⁰. Кроме того, как справедливо заметил З. Соктоев, «отсутствие у водителя психического отношения к нарушению правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств исключает юридически значимую причинную связь»³¹.

Вопреки приведенному разъяснению Пленума ВС РФ в доктрине приводится мнение, что для правильного установления причинной связи

²⁹ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 N 25 (ред. от 24.05.2016) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»// «Российская газета», N 265, 26.12.2008.

³⁰ Козаченко И. Я. Уголовное право. Общая часть: учебник – 4-е изд., перераб. и доп. М.: Норма, 2008. С. 243.

³¹ Соктоев З.Б. Причинная связь в дорожно-транспортных преступлениях // Lex Russica. - М.: Изд-во МГЮА, 2013, № 7. С. 66.

необходимо доказывать и промежуточный этап развития объективной стороны между нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств и наступившими последствиями. В данном случае нужно согласиться с С. В. Проценко. С. В. Проценко отмечает: «Необходимо использовать принцип изолирования явлений как необходимое и единственно возможное условие установления причинной связи в «материальных» составах преступлений. Устанавливая наличие или отсутствие причинной связи, мы искусственно как бы изолируем юридически значимые явления от взаимодействия друг с другом. А именно условие (нарушение правил безопасности движения и (или) эксплуатации) от общественно опасного деяния и само деяние от наступившего общественно опасного последствия»³².

Далее С.В. Проценко абсолютно правильно говорит, что «нарушение правил безопасности движения и (или) эксплуатации представляет собой всего лишь создание необходимого условия, но не причины для наступления преступного результата. Это определенный (первый) этап развития объективной стороны транспортного преступления, который состоит в том, что условие (соответствующее нарушение правил), способное породить причину (общественно опасное деяние), полностью совершено и уже вызвало в объективном мире определенные изменения. Хотя эти изменения пока что не привели, но они способны привести к деянию, причиняющему тяжкий вред здоровью человека, смерть человеку, смерть двум и более лицам. То есть к тому общественно опасному деянию, которое закономерно приведет к наступлению материальных общественно опасных последствий. Тем самым нарушение правил безопасности движения и (или) эксплуатации является важнейшей характеристикой транспортного преступления, указывающей, как, каким образом развивался механизм транспортного преступления, в

³² Проценко С.В. Установление причинной связи в процессе квалификации транспортного преступления // Юридический мир. 2010. N 7. С. 59.

какой последовательности, какие при этом были нарушены правила безопасности функционирования транспорта»³³.

Фролов И. Т. верно сказал: «В отличие от причины, непосредственно порождающей то или иное явление или процесс, условие составляет ту среду, обстановку, в которой последние возникают, существуют и развиваются»³⁴.

Гринберг М. С. справедливо, по нашему мнению, отметил, что «нельзя смешивать причину и условие наступления преступного результата. Причина порождает следствие генетически, благодаря процессам, происходящим внутри нее. Условия же только внешним образом благоприятствуют наступлению последствия, среди них могут быть и те, которые препятствуют наступлению последствия, т. е. действию причины»³⁵. Так, наличие такого причинно-следственного механизма наглядно показывает трудность в установлении причинной связи и, как следствие, сложность для процесса доказывания.

Некоторые научные деятели в структуре объективной стороны дополнительно выделяют аварийную обстановку³⁶, а также так называемый непосредственный результат³⁷.

Если говорить о методах установления причинной связи, то, как известно, правила Бэкона-Милля содержат следующие методы: а) метод единственного сходства; б) метод единственного различия; в) соединенный метод сходства и различия; г) метод остатков; д) метод сопутствующих изменений³⁸. Эти методы необходимы для установления причинной связи не только в транспортном, но и в любом другом преступлении, однако их

³³ Проценко С. В. Установление причинной связи в процессе квалификации транспортного преступления // Юридический мир. - 2010. С. 60.

³⁴ Фролов И. Т. Философский словарь. 5-е изд. М.: Политиздат, 1987. С. 497.

³⁵ Козаченко И. Я. Уголовное право. Общая часть: учебник – 4-е изд., перераб. и доп. М.: Норма, 2008. С. 241.

³⁶ Лукьянов В.В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Специальные вопросы уголовного и административного права. М.: Дашков и Ко, 2003. С. 23-24.; Соктоев З. Б. Причинная связь в дорожно-транспортных преступлениях // Lex russica. - 2013. - № 7. С. 716.

³⁷ Гринберг М. С. Технические преступления. Новосибирск: Изд-во Новосиб. ун-та, 1992. С. 122.

³⁸ Милль Д. С. Система логики силлогической и индуктивной. Изложение принципов доказательства в связи с методами научного исследования / пер. с англ.; под ред. Ивановского В.Н.. М., 1914. С. 354-365.

применение по отношению к транспортным преступлениям можно смело назвать обязательным.

Следовательно, рассматриваемые преступления относятся к числу материальных составов преступлений. Исключение составляют лишь деяния, предусмотренные ст. 270 УК РФ и ст. 271 УК РФ, которые не предусматривают каких-либо последствий, а поэтому относятся к числу формальных составов преступлений.

Объективные признаки преступлений, предусмотренных главой 27, вызывают много споров среди ученых. В частности, особый интерес вызывает определение объекта преступления. Так стоит согласиться, что выделение в качестве непосредственного объекта правил эксплуатации транспортных средств не является целесообразным, так как первоочередной целью законодателя является защита жизни и здоровья населения. Что касается объективной стороны, то дорожно-транспортные преступления могут обладать как материальным составом, так и формальным. При этом большинство статей данной главы имеют последствия, что связано с важностью охраны человека, его здоровья и жизни, лишь некоторые преступления обладают такой общественной опасностью, чтобы влечь уголовную ответственность уже за сам факт совершения деяния.

2.2. Субъективные признаки преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта

Обращаясь к гл. 27 УК РФ, отметим, что в данном случае речь идет о преступлениях, совершаемых гражданскими лицами, т.е. не военнослужащими и не против интересов военной службы. К примеру, ст. 263 УК РФ предусматривает ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, морского и

внутреннего водного, воздушного транспорта и метрополитена. Перечисленный перечень транспортных средств исключает те транспортные средства, которые указаны в ст. 264 УК РФ.

Субъективная сторона рассматриваемых преступлений характеризуется различными видами вины. Деяния, предусмотренные ст. 263, 264, 266, 268 и 269 УК РФ, предполагают наличие у виновных неосторожной формы вины, при которой правила безопасности движения и эксплуатации транспортных средств могут быть нарушены умышленно (с прямым или косвенным умыслом). Однако по отношению к наступившим последствиям в виде причинения смерти, тяжкого вреда здоровью либо материального вреда потерпевшим вина может быть только неосторожной.

Преступления, предусмотренные ст. 270 УК РФ и ст. 271 УК РФ, могут быть совершены только с прямым умыслом. Деяния, предусмотренные ст. 267, 270, 271 УК РФ, предполагают также только наличие прямого умысла.

С учетом специфики проявления психического отношения в преступлениях, совершаемых с двумя формами вины, по отношению к отдельным последствиям невозможна стадия приготовления к преступлению, стадия покушения на преступление, также невозможно соучастие в таких преступлениях.

Мотивацию дорожно-транспортных происшествий В.В. Лунеев назвал «легкомысленно-безответственной, в которой различает: мотивацию ошибочной оценки сложной дорожной обстановки; мотивацию внешнего или внутреннего отвлечения; мотивы служебного характера и группу иных мотивов (растерялся, хотел показать возможности автомобиля, стремился обогнать, не желал уступать дорогу и пр.)³⁹». А.П. Бохан к названной классификации предлагает добавить хулиганские побуждения⁴⁰. Жулев В.И. среди «самых распространенных видов мотивов ДТП называет: озорство и

³⁹ Уголовное право. Актуальные проблемы теории и практики: сборник очерков / под ред. В.В. Лунеева. – М.: Издательство Юрайт, 2010. С. 163.

⁴⁰ Бохан А.П. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовой и криминологический аспекты. Ростов- на-Дону, 2013. С.169.

лихачество, стремление продемонстрировать силу, удаль, пренебрежительное отношение к запретам, стремление быстрее закончить работу⁴¹».

Названные примеры и в целом изучение теоретических разработок мотива неосторожных преступлений показывает различный подход не только к их перечню, но и к самой возможности установления (существования) мотива неосторожного преступления. Например, В.Е. Квашис, Ш.Д. Махмудов указывали, что для неосторожных преступлений «характерно не отсутствие мотивов, а скорее их неустойчивость и непродуманность⁴²».

Мотивы поведения также не связывают с наступлением преступных последствий иные авторы, указывая, на то, что в неосторожных преступлениях нет прямых побуждений к совершению преступления; преступный результат не совпадает с мотивами и целями действия; последствия даже косвенно не охватываются желанием виновного, а потому, можно говорить о мотиве противоправного поведения, объективно приведшего к общественно опасным последствиям.⁴³

Анализ приведенных и иных мнений, изложенных в литературе, позволяет сделать вывод о том, что в неосторожном преступлении мотивы и цели большинство авторов не распространяют на тяжкие последствия, что, справедливо. Данное, однако, не дает оснований игнорировать мотивы деятельности, объективно приведшие к преступлению, как это наблюдается в современной следственно-судебной практике. Подчеркнем, что исключительно в ходе совместного анализа внутренних побуждений виновного, связанных с аварией и ее объективных данных можно судить о механизме мотивации и мотивационной направленности личности, а, следовательно, форме вины лица.

Поверхностное отражение мотивов совершенных дорожно-транспортных преступлений отчасти можно связать с узким перечнем

⁴¹ Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. М., 1989. С.122.

⁴² Квашис В.Е. Преступная неосторожность. Социально-правовые и криминологические проблемы / Квашис В.Е. - Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 1986. С.51.

⁴³ Еникеев М.И. Юридическая психология. С основами общей и юридической психологии: Учебник для вузов. М.: Норма, 2005. С.309; Рагоз А.И. Квалификация преступлений по субъективным признакам. СПб., 2003. С.138, 141.

мотивов, предусмотренных в документах первичного учета. Так, в справочнике №12.2 «Мотив (цель) преступления» для заполнения документов первичного учета по расследуемым уголовным делам указаны 36 мотивов (целей) преступления, распределенных по следующим группам: корыстные побуждения, сбыт, промысел, сокрытие другого преступления, раздел сфер влияния, трансплантация человеческих органов; побуждения: сексуальные, хулиганские; бытовые: ревность, ссора, иные бытовые причины; завладение транспортным средством, грузом, оружием, взрывными устройствами, взрывчатыми веществами, боеприпасами, приобретение наркотических средств, психотропных веществ, сильнодействующих веществ, прекурсоров, спиртных напитков, денежных средств, кредита; вражда, ненависть, месть: расовая, национальная, религиозная, идеологическая, политическая, в отношении какой-либо социальной группы, иная личная заинтересованность.

Видно, что в приведенном перечне явно мало уделено внимания «движущим силам» неосторожных преступлений. Даже такая объемная по содержанию позиция как «иная личная заинтересованность» вследствие однозначного оттенка – ненависть, месть, вражда, не позволяет указать иные личные интересы виновного отрицательного, нейтрального или положительного характера, связанные с противоправным поведением. Из анализа формы документов первичного учета, а также практики их заполнения следует, что неосторожные преступления связываются с неосторожным способом их совершения (статкарта ф.1, п.26 «Способ совершения преступления»). Хотя понятно, что «неосторожность» - это не способ, а форма вины. Способ - совокупность приемов и методов, которые использует преступник в процессе осуществления своего преступного намерения. И если говорить о неосторожных преступлениях, то способ заключается в нарушении каких-либо правил предосторожности, в частности, в нарушении правил дорожного движения.

Считаем, что мотивы неосторожных преступлений, связываемые с хулиганством, озорством, удалью, лихачеством – являются ни чем иным, как внешним проявлением названных глубинных мотивов в их упрощенной (бытовой) формулировке. Субъективный (личностный) смысл, который эти мотивы имеют для человека, позволяют утверждать, что они выступают предикторами (факторами, признаками) умышленного преступного поведения.

Громкие ДТП последнего времени нередко связаны с доминированием именно этих мотивов, а не с проявлением невнимательности и безответственности, сопровождающих преступную неосторожность и характеризующих виновных в ней лиц. «Пьяные» гонки в условиях города, управление автомобилем с умышленным созданием опасности для жизни и здоровья людей представляются не покушением на безопасность дорожного движения, а способом преступления в стремлении к успеху, наслаждению и удовольствию. Мотивация поведения виновных лиц

проявляется в пренебрежении к потребностям других людей, самоуверенности, тщеславии, эгоизме; гибких установках по отношению к социальным нормам; низком чувстве вины, пренебрежении правилами, слабым интересе к общественным стандартам.

Поэтому если внимательно оценить субъективную сторону аварии, совершенную таким человеком в совокупности с объективными обстоятельствами (доминированием над ситуацией и ее умышленным обострением, состоянием опьянения, гонками по городу пр.), то можно прийти к выводу, что к безопасности окружающих виновный относился безразлично, а значит, действовал с косвенным умыслом на наступление любых последствий. Следует понимать, что нежелание вреда, не равнозначно отсутствию умысла. Косвенный умысел, как известно, как раз и предполагает, что лицо не желало предвидимых последствий, но сознательно допускало эти последствия либо относилось к ним безразлично (ст.25 УК РФ).

Что касается характеристики субъекта транспортных преступлений, то субъектом транспортных преступлений могут быть лица:

- 1) управляющие транспортными средствами;
- 2) ответственные за их эксплуатацию и ремонт;
- 3) обязанные соблюдать установленные правила безопасности в сфере транспорта.

При этом они должны быть признаны вменяемыми и достичь шестнадцатилетнего возраста. При этом отдельные составы могут подразумевать субъекта с нижним возрастным порогом в четырнадцать лет, в частности это преступление, предусмотренное ст. 267 УК РФ, а именно приведение в негодность транспортных средств и путей сообщений. В данном упоминаются тяжкие последствия, из чего можно сделать вывод о большей степени общественной опасности этого преступления, что потребовало у законодателя снижения возрастного ценза уголовной ответственности.

Однако в отдельных случаях субъект анализируемых преступлений должен дополнительно обладать специальными признаками, что превращает его в специального субъекта, а это повышает и возраст уголовной ответственности, например, в деяниях, предусмотренных ст. 270 УК РФ и ст. 271 УК РФ.

Так специальный субъект предусмотрен ст. 270 УК РФ. Субъектом данного преступления может быть только лицо, занимающее должность капитана морского, речного либо иного судна. Субъект данного преступления на воде остается единственным лицом, способным принять решение о оказании помощи людям, терпящим бедствие, более того исходя из логики законодателя, данное лицо обязано оказать эту помощь в случае, если это не повлечет тяжелых последствий для судна, экипажа и пассажиров.

Что касается ст. 271 УК РФ, то в ней нет прямого указания на статус субъекта, однако это становится понятным из построения диспозиции статьи: несоблюдение указанных в разрешении маршрутов, мест посадки,

воздушных ворот, высоты полета или иное нарушение правил международных полетов. Логично, что совершить данное преступление может исключительно лицо, которому доверено управление воздушным судном. Таким образом, здесь также наблюдается специальный субъект – пилот воздушного судна. Аналогичная ситуация наблюдается в отношении ст. 271.1, использовать воздушное пространство без установленного разрешения, также могут только пилоты воздушных судов.

Исходя из анализов субъективных признаков, можно сделать вывод о том, что статьи, предусмотренные главой 27 УК РФ, включают разнообразие субъектов, от общего с разным возрастным цензом, до специального, обладающего особым статусом и обязанностями. Что касается форм вины, то в данной главе также наблюдается разнообразие – в ней содержатся преступления, которые могут совершаться с разными формами вины, а также с двумя формами вины – с умыслом в нарушении правил дорожного движения и неосторожностью в причинении вреда.

Заключение

Развитие транспорта, объектов транспортной инфраструктуры, формирование высокотехнологических комплексов обслуживания и организации движения способствуют решению задач общественной жизни. Однако положительные стороны динамичного и системного совершенствования транспортного комплекса приносят с собой нежелательные последствия, о которых свидетельствуют, с одной стороны, характер причиняемого вреда здоровью и жизни и имущественного ущерба, а с другой – многочисленные изменения и дополнения, вносимые в уголовное законодательство, в частности в главу о транспортных преступлениях.

Объект преступления в теории уголовного права определяется как охраняемые уголовным законом общественные отношения, которым преступным посягательством причиняется вред либо создается реальная угроза его причинения. В доктрине уголовного права ведутся споры по поводу понятия и классификаций транспортных преступлений. Учеными сгенерированы множество трактовок понятия «транспортное преступление», однако наиболее верным на наш взгляд является понимание данных преступлений как предусмотренных уголовным законом общественно опасных, виновных деяния (действие или бездействие), посягающих на безопасную работу транспорта в сфере его движения и эксплуатации. Что касается классификаций, то они в большей степени носят теоретический характер и важны для лучшего понимания сути данных преступлений, однако не составляют существенной ценности для их квалификации.

Современный российский законодатель, разрабатывая и внедряя нормативно-правовую базу, которая регламентирует уголовную ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, несомненно, учитывал опыт предшествующих эпох. История развития и функционирования уголовно-правовых норм, устанавливающих уголовную ответственность за транспортные

преступления, в нашей стране, по мнению многих авторов, началась сравнительно недавно. Ретроаспектный анализ механизма правового регулирования уголовной ответственности за преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, позволяет нам говорить о том, что в истории становления и развития норм, устанавливавших уголовную ответственность за транспортных преступления, было несколько периодов: дореволюционный период; советский период; современный период.

Таким образом, можно отметить, что законодатель во все времена с особым вниманием относился к дорожно-транспортным преступлениям. Это связано с тем, что любое транспортное средство является источником повышенной опасности и требует особого обращения. В связи с этим за любые нарушения на транспорте всегда следовала строгая ответственность. Сейчас эта сфера также активно развивается, требует доработок, которые являются результатом развития дорожно-транспортной сферы.

Объективные признаки преступлений, предусмотренных главой 27, вызывают много споров среди ученых. В частности, особый интерес вызывает определение объекта преступления. Так стоит согласиться, что выделение в качестве непосредственного объекта правил эксплуатации транспортных средств не является целесообразным, так как первоочередной целью законодателя является защита жизни и здоровья населения. Что касается объективной стороны, то дорожно-транспортные преступления могут обладать как материальным составом, так и формальным. При этом большинство статей данной главы имеют последствия, что связано с важностью охраны человека, его здоровья и жизни, лишь некоторые преступления обладают такой общественной опасностью, чтобы влечь уголовную ответственность уже за сам факт совершения деяния.

Обращаясь к гл. 27 УК РФ, отметим, что в данном случае речь идет о преступлениях, совершаемых гражданскими лицами, т.е. не военнослужащими и не против интересов военной службы. К примеру, ст.

263 УК РФ предусматривает ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, морского и внутреннего водного, воздушного транспорта и метрополитена.

Исходя из анализов субъективных признаков, можно сделать вывод о том, что статьи, предусмотренные главой 27 УК РФ, включают разнообразие субъектов, от общего с разным возрастным цензом, до специального, обладающего особым статусом и обязанностями.

Что касается форм вины, то в данной главе также наблюдается разнообразие – в ней содержатся преступления, которые могут совершаться с разными формами вины, а также с двумя формами вины – с умыслом в нарушении правил дорожного движения и неосторожностью в причинении вреда.

Список используемых источников

1. Конституция Российской Федерации, принята всенародным голосованием 12.12.1993// Собрании законодательства РФ, 04.08.2014, N 31, ст. 4398;
2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 23.04.2018, с изм. от 25.04.2018)// Собрание законодательства РФ, 17.06.1996, N 25, ст. 2954;
3. Федеральный закон от 10.01.2003 N 17-ФЗ (ред. от 20.12.2017) О железнодорожном транспорте в Российской Федерации// Собрание законодательства РФ, 13.01.2003, N 2, ст. 169;
4. Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) О безопасности дорожного движения// Собрание законодательства РФ, 11.12.1995, N 50, ст. 4873;
5. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 29.12.2017)// Собрание законодательства РФ, 12.03.2001, N 11, ст. 1001;
6. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 31.12.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 27.05.2018)// Собрание законодательства РФ, 24.03.1997, N 12, ст. 1383;
7. Федеральный закон от 28.12.2010 N 390-ФЗ (ред. от 05.10.2015) О безопасности // Официальный интернет-портал правовой информации [URL: <http://www.pravo.gov.ru> - 06.10.2015] (дата обращения: 22.04.2018);
8. Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 N 138 (ред. от 30.01.2018) Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации // Собрание законодательства РФ, 05.04.2010, N 14, ст. 1649;
9. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 13.02.2018) О Правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и

обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (с изм. и доп., вступ. в силу с 28.04.2018)// Собрание актов Президента и Правительства РФ, 22.11.1993, N 47, ст. 4531;

10. Закон РФ от 05.03.1992 N 2446-1 (ред. от 26.06.2008) «О безопасности» // «Ведомости СНД и ВС РФ». 09.04.1992. N 15. ст. 769.

11. Постановление ВЦИК от 01.06.1922 «О введении в действие Уголовного Кодекса Р.С.Ф.С.Р.» (вместе с «Уголовным Кодексом Р.С.Ф.С.Р.») // «СУ РСФСР». 1922. N 15. ст. 153.

12. Постановление ВЦИК от 10.07.1923 «Об изменениях и дополнениях Уголовного Кодекса Р.С.Ф.С.Р.» // «СУ РСФСР». 1923. N 48. ст. 479

13. Постановление ВЦИК от 22.11.1926 «О введении в действие Уголовного Кодекса Р.С.Ф.С.Р. редакции 1926 года» (вместе с «Уголовным Кодексом Р.С.Ф.С.Р.») // «СУ РСФСР». 1926. N 80. ст. 600

14. Постановление ВЦИК, СНК РСФСР от 25.06.1929 «О дополнении Уголовного кодекса РСФСР ст. ст. 59.3б, 75.1, 75.2 и 156.1 и об изменении ст. 176 того же Кодекса» // «СУ РСФСР». 1929. N 50. ст. 513.

15. Постановление ВЦИК, СНК РСФСР от 15.02.1931 «О дополнении Уголовного кодекса РСФСР ст. 59.3в» // «СУ РСФСР». 1931. N 9. ст. 103

16. «Уголовный кодекс РСФСР» (утв. ВС РСФСР 27.10.1960) // «Ведомости ВС РСФСР». 1960. N 40. ст. 591

17. Алексеев Н. С. Транспортные преступления. Л., 1957. 128 с.

18. Борисов А. В. О некоторых аспектах объективной стороны угона транспортных средств // Транспортное право и безопасность. 2017. № 4 (16). С. 32—40.

19. Бохан А. П. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовой и криминологический аспекты: монография. Ростов н/Д, 2013. 230 с.

20. Бохан А. П. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2002. 112 с.
21. Бохан А. П., Райгородский В. Л. Обеспечение безопасности движения и эксплуатации транспорта как самостоятельное направление государственной политики // Юристъ-Правоведъ. 2012. № 2. С. 38-41.
22. Винокуров В.Н. Предмет отношений как видовой объект преступления и способы его установления // Современное право. 2018. N 3. С. 87 - 94.
23. Глистин В. К. Проблемы уголовно-правовой охраны общественных отношений. Л., 1979. 227 с.
24. Горелик И. И. Квалификация преступлений, опасных для жизни и здоровья. Минск. 1973. С. 61-62.
25. Гринберг М. С. Технические преступления. Новосибирск: Изд-во Новосиб. ун-та, 1992. 325 с.
26. Еникеев М.И. Юридическая психология. С основами общей и юридической психологии: Учебник для вузов. М.: Норма, 2005. 420 с.
27. Касынюк В.И. Уголовная ответственность за транспортные преступления. - Харьков: Высшая школа, 1977. С. 2-4
28. Квашиш В.Е. Преступная неосторожность. Социально-правовые и криминологические проблемы / Квашиш В.Е. - Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 1986. 234 с.
29. Козаченко И. Я. Уголовное право. Общая часть: учебник – 4-е изд., перераб. и доп. М.: Норма, 2008. 446 с.
30. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / К.А. Барышева, Ю.В. Грачева, Г.А. Есаков и др.; под ред. Г.А. Есакова. 7-е изд., перераб. и доп. М.: Проспект, 2017. 702 с.
31. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации: в 2 т. (постатейный) / А.В. Бриллиантов, Г.Д. Долженкова, Э.Н. Жевлаков и др.; под ред. А.В. Бриллиантова. 2-е изд. М.: Проспект, 2015. Т. 2. 764 с.

32. Концепции развития российского законодательства / отв. ред. Т. Я. Хабриева, Ю. А. Тихомиров. М., 2014. 429 с.
33. Коробеев А.И. Транспортные преступления. - СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. 165 с.
34. Куринов Б.А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. - М.: Юридическая литература, 1976. С. 11-12
35. Лукьянов В.В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Специальные вопросы уголовного и административного права. М.: Дашков и Ко, 2003. С. 23-24.;
36. Милль Д. С. Система логики силлогической и индуктивной. Изложение принципов доказательства в связи с методами научного исследования / пер. с англ.; под ред. Ивановского В.Н.. М., 1914. 523 с..
37. Соктоев З. Б. Причинная связь в дорожно-транспортных преступлениях // Lex russica. - 2013. - № 7. С. 716-720.
38. Попов К. И. Гуманизация российского уголовного законодательства // Вестник Юридического института МИИТ. 2016. № 1. С. 55—58.
39. Проценко С. В. Предмет и объект уголовно-правовой охраны в составе транспортного преступления // Российский следователь. 2010. № 14. С. 24-25.
40. Проценко С. В. Установление причинной связи в процессе квалификации транспортного преступления // Юридический мир. - 2010. 89 с.
41. Рарог А.И. Квалификация преступлений по субъективным признакам. СПб., 2003. 260 с.
42. Соктоев З.Б. Причинная связь в дорожно-транспортных преступлениях // Lex Russica. - М.: Изд-во МГЮА, 2013, № 7. С. 66-71.
43. Семькина О. И. Современные тенденции развития уголовного законодательства о преступлениях экономической направленности (сравнительно-правовое исследование) // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. 2014. № 2. С. 327—339.

44. Уголовное право. Актуальные проблемы теории и практики: сборник очерков / под ред. В.В. Лунеева. – М.: Издательство Юрайт, 2010. 280 с.

45. Фролов И. Т. Философский словарь. 5-е изд. М.: Политиздат, 1987. 597 с.

46. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 N 25 (ред. от 24.05.2016) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»// Российская газета, N 265, 26.12.2008.