

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

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Уголовное право и процесс»

(наименование)

40.04.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки)

Уголовное право и процесс

(направленность (профиль))

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)

на тему «Актуальные проблемы квалификации преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств»

Студент

Н.В. Устименко

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Научный
руководитель

канд. экон. наук, С.Б. Сыропятова

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



Тольятти 2020



Росдистант

ВЫСШЕЕ ОБРАЗОВАНИЕ ДИСТАНЦИОННО

Оглавление

Введение	3
Глава 1 Теоретико-методологические аспекты преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.....	7
1.1 История развития законодательства об ответственности за преступления против безопасности дорожного движения	7
1.2 Состояние сферы безопасности движения и эксплуатации транспортных средств в России на современном этапе	13
1.3 Понятие, общая характеристика и виды преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств	19
Глава 2 Проблемы квалификации преступного нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта	28
2.1 Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации отдельных видов транспорта и метрополитена.....	28
2.2 Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации механических транспортных средств.....	40
2.3 Нарушение прочих правил безопасности движения и эксплуатации транспорта	51
Глава 3 Проблемы квалификации преступлений против безопасности движения и пути их решения.....	56
3.1 Опыт применения уголовного законодательства зарубежных странам в области безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.....	56
3.2 Пути законодательной регламентации ответственности за преступления против безопасности дорожного движения	69
Заключение	80
Список используемой литературы и используемых источников	85

Введение

Актуальность темы исследования. В современном мире транспортные средства являются основным элементом инфраструктуры каждого государства. В то же время, транспорт является источником повышенной опасности. Вот почему компетентная и четкая правовая система так необходима в этой области.

Официальная статистика Государственной инспекции дорожного движения Российской Федерации: 147 738 дорожно-транспортных происшествий произошло в период с января по ноябрь 2019 года. В том числе 15158 человек погибли и пострадали 189 671 человек

Основной причиной дорожно-транспортных происшествий является нарушение правил дорожного движения водителями. Фактически, с января по ноябрь 2019 года произошло 131821 происшествие, совершенных по вине водителя: в результате, погибло 12933 и пострадало 175316 человек. Этот показатель каждый год держится почти на одинаковом уровне, это и вызывает сомнения в эффективности правового регулирования правоотношений в области безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Но нарушение правил дорожного движения - это не единственная причина аварий. Нарушение правил эксплуатации дорог и железнодорожных переездов еще одна важная причина аварий. Около 1/3 несчастных случаев происходит из-за неудовлетворительных дорожных условий (48259 дорожно-транспортных происшествий, из которых 4317 погибли и 61637 получили ранения). Среди причин аварий можно выделить и нарушение правил дорожного движения пешеходами. Каждый десятый несчастный случай происходит из-за пешехода. Кроме того, согласно официальным данным, с января по ноябрь 2019 года было зарегистрировано 15996 инцидентов с участием пешеходов: 2851 человек погибли, 13760 пострадали. Неисправный транспорт тоже является причиной ДТП. В связи с этим произошло 6112

дорожно-транспортных происшествий: 1015 погибших, 8924 пострадавших. Влияние погодных условий, которое не отражается на ведении статистики ГИБДД, также важное значение.

По мере увеличения количества несчастных случаев во время эксплуатации транспортных средств возрастает необходимость выявления проблем с квалификацией преступлений против безопасности и эксплуатации дорожного движения, изучения путей дальнейшего совершенствования уголовного законодательства и выявления тех, которые гарантируют ответственность за нарушение безопасности движения транспортного средства и эксплуатации автомобиля. Не менее важна научная разработка критериев для определения степени вины виновных в совершении этих преступлений с определенной точностью, а также практическое применение закона к виновным. Необходимо создать условия, максимально ограничивающие применение крайних уголовных мер, таких как содержание под стражей. Необходимо строго разграничить меры наказания в зависимости от типа и степени общественного риска совершения преступления и личности преступника.

Степень научной разработанности проблемы. В научной кругах достаточно внимания уделяется преступлениям против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств как на уровне научных статей, так и на уровне более серьезных исследований - монографий, диссертаций. Так, исследованием в этой области занимались Н.С. Алексеев, М.С. Гринберг, М.А. Ефимов, З.Б. Соктоев и многие другие.

Целью исследования стало исследование актуальных проблем квалификации преступлений против безопасности движения и эксплуатации. Для достижения цели работы перед исследованием ставятся следующие задачи:

- изучить историю развития законодательного положения об ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств в России;

- проанализировать состояние сферы безопасности движения и эксплуатации транспортных средств в России на современном этапе развития;
- определить понятие, дать общую характеристику и рассмотреть виды преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств;
- определить специфику нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена;
- проанализировать нарушения правил дорожного движения и эксплуатации всех видов механических транспортных средств;
- провести анализ нарушений остальных правил безопасности движения и эксплуатации транспорта;
- провести анализ опыта применения уголовного законодательства зарубежными странами относительно ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств;
- предложить пути и средства совершенствования законодательного регулирования ответственности за транспортные преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

Объектом исследования выступают общественные отношения, которые регулируют безопасность дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств.

Предмет исследования - совокупность нормативно-правовых актов в сфере регламентации отношений по безопасному движению и эксплуатации транспорта.

Методологическая основа исследования. В работе были использованы общенаучные и частноправовые методы познания. К используемым общенаучным методам относятся: сравнительный анализ, синтез, дедукция,

индукция. Частноправовые методы, которые были использованы в работе: формально-юридический метод (интерпретация нормативных правовых актов), метод сравнительного правоведения.

Теоретическую основу исследования составили труды отечественных и зарубежных авторов, в частности: Истомина А.Ф., Кауфман М.А., Коробеева А.И., Кусакина В.В., Маршаковой Н.Н., Наумова А.В., Петрова С.А. и многих других.

Нормативную основу исследования составили акты нормативно-правового характера: Конституция РФ, Уголовный кодекс Российской Федерации, федеральные законы, подзаконные акты, законодательство зарубежных стран в сфере регулирования преступлений против безопасности движения. Эмпирическая основа исследования состоит из анализа судебной практики, а также материал, представленный в сети Интернет.

Теоретическая значимость исследования заключается в ряде теоретических выводов, полученных после изучения всего комплекса практических и теоретических вопросов, возникающих в отношении регулирования транспортных преступлений.

Практическая значимость настоящей работы выражается в том, что разработаны предложения по совершенствованию законодательства в сфере регулирования транспортных преступлений. Материалы диссертации могут быть использованы в рамках преподавания курсов уголовного-правового цикла в высших учебных заведениях РФ.

Структура магистерской диссертации обусловлена целью и задачами исследования. Работа включает в себя: введение, три главы, объединяющие восемь параграфов, заключение, список используемой литературы и используемых источников.

Глава 1 Теоретико-методологические аспекты преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств

1.1 История развития законодательства об ответственности за преступления против безопасности дорожного движения

В виду того, что долгое время одним из ведущих видов транспорта в России был гужевой транспорт, дорожное движение в основном регламентировалось положениями и правилами о гужевом транспорте. Также имелись положения о движении водного транспорта.

Впервые ответственность уголовно-правового характера за нарушение правил дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств была закреплена в Соборном уложении 1649 года. Так, предусматривалась ответственность за наезд верхом на лошади на человека и причинение вреда его здоровью и жизни (ст. 17 гл. XXII Соборного уложения) [5, с. 105-106].

Полиция начала отвечать за соблюдение правил дорожного движения с 1718 года. Петр I принял указ о безопасности дорожного движения, регулирующий верховую езду на лошадях. Несоблюдение правил могло привести к ссылке правонарушителей на каторгу.

За безрассудное поведение при езде на лошадях с 1732 года стало предусматриваться наказание в виде высшей меры наказания - смертной казни.

Стоит отметить, что в качестве невиновного причинения вреда рассматривалось деяние лица, когда он у него не хватило сил сдержать своего коня, в результате чего и произошёл наезд на человека, повлёкший за собой смерть этого человека [5, с. 106].

23 марта 1839 года был утверждён «Сельский судебный устав для государственных крестьян», чтобы определить наказание для крестьян,

которые часто становились участниками дорожно-транспортных происшествий. В разделе IV «Наказания за нарушение законов и личной безопасности» были введены санкции за «быструю езду по улицам, базарам, ярмаркам и другим местам, которые часто посещают люди». В случае нанесения ущерба другому лицу с виновного взыскивали 25-50 серебряных копеек, независимо от компенсации. Если же кто-то пострадал от быстрой езды, виновный должен был быть задержан под стражу [27, с.117-118].

Некая систематизация правил дорожного движения была отражена в Уложении о наказаниях уголовных и исправительных 1845 года, содержащем следующее:

- нормы об ответственности на речном транспорте;
- нормы об ответственности на сухопутном сообщении;
- нормы об ответственности на морских судах [77].

Таким образом, можно сказать, что к XIX столетию была сформирована некая база нормативного регламентирования организации и безопасности дорожного движения. Определённые меры наказания за нарушения этих норм содержались в Уложении о наказаниях уголовных и исправительных (1845 г.). Тем не менее, разброс норм об ответственности за нарушения ПДД и эксплуатации ТС был очевиден.

Нормативно-правовые акты, относящиеся к этому периоду, были первыми правовыми документами, в которых безопасность движения транспорта включала состояние проезжей части как необходимый элемент, определяющий ответственность за её повреждение.

Следующим нормативным правовым актом в этой области правового регулирования общественных отношений стало Уголовное уложение 1903 года. Здесь была предпринята попытка поставить ответственность уголовно-правового характера в зависимость от определённых обстоятельств. Особо детализированы были статьи об ответственности за нарушения в области организации движения морского и речного транспорта.

1910 год связан с появлением в России первого автомобиля. С этого времени число автомобилей неуклонно увеличивалось. В связи с этим необходимо было разработать правила контроля над дорожной обстановкой. В 1908 году было решено дать полиции белые трости, при помощи которых регулировалось бы движение водителей и пешеходов.

Первым законодательным актом советской власти, обеспечивающим безопасную эксплуатацию дорожного движения, был Декрет СНК СССР от 10.06.1920 года «Об автодвижении по г. Москве и её окрестностям (правила)» [7], практически полностью решивший многие важные вопросы в этой сфере. Упоминается и водительское удостоверение, которое должен иметь водитель. Был введён скоростной режим, который нельзя превышать. Такие правила были введены в городах до 1940 года, когда были опубликованы первые общие правила дорожного движения, которые изменили правила в городах.

В нарушении правил дорожного движения советская власть видела источник повышенной социальной опасности. Вероятно, именно с этим связан тот факт, что в первые годы СССР практически полностью игнорировался принцип невиновности и бремя доказывания того, что водитель не виновен, ложилось на плечи самого этого водителя.

При всем при этом, понятие преступлений этой категории, то есть против безопасности и организации дорожного движения, а также эксплуатации транспорта, неоправданно широко толковалось. Так, к этой категории преступлений относились:

- неисполнение приказов, данных капитаном корабля;
- недобросовестное исполнение своих должностных обязанностей, что повлекло за собой повреждение или полную утрату груза;
- иное.

Уголовный закон РСФСР 1922, 1926, 1960 годов классифицировал эти преступные деяния как экономические преступления и против общественной безопасности. Помимо этого, УК РСФСР 1926 года включил ряд

правонарушений этой категории преступлений в главу, регулирующую государственные преступления [73]. Примечателен и тот факт, что данный кодекс не содержал прямой нормы по обеспечению безопасного дорожного движения. Данная норма появилась в УК РСФСР 1926 г. лишь после принятия Постановления ЦИК и СНК СССР от 23.01.1931 г. «Об ответственности за преступление, дезорганизующее работу транспорта». Кроме того, в УК РСФСР 1926 г. появилась норма об ответственности за недоброкачественный ремонт дорожного покрытия [41].

Стандарты безопасности дорожного движения и дорожного движения получили дальнейшее развитие в Уголовном кодексе РСФСР 1960 года. Этот акт содержал эти стандарты в более последовательном и дифференцированном виде, разделены нарушения правил дорожного движения и нарушения правил безопасности эксплуатации транспортных средств [72].

1960 год ознаменовался принятием первых общих правил, которые применялись на всей территории страны - «Правила движения по улицам городов, населённых пунктов и дорогам СССР» [42].

Постановление Пленума ВС СССР №2 от 09.04.1965 года закрепило две формы вины лиц, совершивших преступления против безопасности дорожного движения: в виде умысла и в виде неосторожности [36].

В 1968 году была принята Конвенция о дорожном движении [15], на основе которой в 1986 году в СССР были утверждены Правила дорожного движения [54].

Правила дорожного движения (далее - ПДД), принятые в 1993 году, действуют и сегодня, но с некоторыми изменениями и дополнениями [38]. ПДД, как правило, не регулируют отношения в сфере водного, железнодорожного и воздушного транспорта. В то же время правила дорожного движения устанавливают общий порядок движения на дорогах.

Преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в Уголовном кодексе Российской Федерации, который вступил в силу в 1997 году, были выделены в отдельную главу (гл. 27 УК РФ) [71].

Кроме того, безопасность дорожного движения регулируется Федеральным законом от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее - ФЗ о безопасности дорожного движения, Закон №196-ФЗ) [81], Указом Президента РФ от 15.06.1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») [75] и прочее.

Закон № 196-ФЗ гласит, что основной задачей безопасности дорожного движения является защита прав и интересов человека, общества и государства в целом путем предотвращения дорожно-транспортных происшествий. Кроме того, статьей 2 Закона № 196-ФЗ устанавливаются основные понятия, используемые в регулировании общественных отношений в этой области.

Дорожно-транспортное происшествие (в дальнейшем именуемое как ДТП) является нарушением нормального режима движения, возникшего во время эксплуатации транспортных средств (автомобили, электромобили и т. д.) при движении по дороге, и имеет вредные последствия.

Все ДТП можно разделить на две группы:

- административные,
- уголовные.

По причинам возникновения ДТП делятся на происшествия:

- по вине водителя (управление ТС в алкогольном или наркотическом опьянении, утомлении и прочее);
- по вине пешеходов (как правило, по причине нарушения правил дорожного движения: переход дороги в неполюженном месте или на красный сигнал светофора);

- по вине иных лиц (в случаях допущения нарушений лицами, которые ответственны за техническое состояние ТС, за надлежащее состояние дорожных покрытий и прочее).

Как показывает опыт, аварии в большинстве случаев происходят, когда водители, пешеходы, пассажиры, велосипедисты, мотоциклисты нарушают правила дорожного движения или, когда происходят грубые нарушения правил, которые регулируют техническую эксплуатацию транспортных работников, отсутствие контроля состояния дорог и управления движением.

В Российской Федерации существует государственная система учета ДТП, которая осуществляется ГИБДД в соответствии с положениями Постановления Правительства РФ от 30.04.1997 г. № 508 «О порядке государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения» [40].

Но следует отметить, что, несмотря на юридическое определение понятия «дорожно-транспортное происшествие», в действующем уголовном законодательстве отсутствует определение понятия «дорожно-транспортное происшествие», что ведет к определенным трудностям в разграничении преступлений в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств с другими категориями преступлений. Кроме того, представляет интерес регулирование отношений при совершении преступления вне дорог как такового, которое может привести, например, к повреждению при движении транспортного средства через поле, аэропорт или частную территорию [61, с.102]. Более конкретно об этом будет сказано позже.

Таким образом, в рамках данного параграфа можно сделать следующий вывод. Долгое время безопасность дорожного движения регламентировалась нормами, касающимися в большей степени гужевого транспорта, так как он был одним из главных средств передвижения и перевозки. Так, ответственность за нарушение правил дорожного движения была впервые закреплена в Соборном уложении 1649 года. Дальнейшая регламентация

продолжилась в период правления Петра Великого, Николая I, Александра II, Николая II.

В советский период данным преступным деяниям также уделялось достаточно внимания. Примечательно, что уголовное законодательство советского периода относило эти деяния к экономическим преступлениям и преступлениям против общественной безопасности.

В 1993 году были приняты Правила дорожного движения, закрепляющий порядок дорожного движения. Вопросы регулирования движения и эксплуатации водного, железнодорожного, воздушного транспорта содержатся в соответствующих федеральных законах. На данный момент ответственность за транспортные преступления закреплена в Уголовном кодексе РФ в главе 27.

Формирование и разработка правовых положений об ответственности за нарушения в области безопасности движения шли рука об руку с развитием транспортных средств: когда появились новые транспортные средства, появились новые правила, которые регулировали такие отношения. Кроме того, как видите, появление этих норм отражало как мировые тенденции, так и самобытность традиций российской правовой системы.

1.2 Состояние сферы безопасности движения и эксплуатации транспортных средств в России на современном этапе

По данным Всемирной организации здравоохранения, 1/3 числа погибших приходится на долю жертв ДТП. Количество людей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, во много раз превышает число погибших в результате железнодорожных происшествий, пожаров и других аварий. [25].

Статистика показывает, что число несчастных случаев со смертельным исходом из-за ДТП увеличивается с каждым годом. Например, в России в

2018 году было зарегистрировано около 126000 несчастных случаев (травмы различной степени тяжести), из которых более 15000 были совершены водителями в алкогольном опьянении [26].

В то же время, преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств обычно понимаются как общественно опасные деяния, которые непосредственно влияют на жизнь и здоровье тех, чья ответственность предусмотрена Уголовным кодексом Российской Федерации. Помимо жизни и здоровья людей, эти объектом преступления являются общественные отношения в области нормального функционирования транспорта. Кроме того, как мы уже отмечали, нет юридического определения этого понятия.

Под безопасностью движения и эксплуатации транспортных средств принято понимать реализацию безопасного движения транспортных средств - источник повышенной опасности [23, с.69].

Были выявлены две группы уголовных преступлений, которые посягают на основные принципы безопасного движения и эксплуатации транспортных средств:

- те, которые совершаются лицами, которые должны были обеспечить безопасность использования ТС в силу своих должностных обязанностей или которым вверено определенное ТС, и они должны соблюдать правила его использования;
- те, которые совершаются лицами, у которых обеспечение безопасности использования ТС не является их обязанностью, а соответственно они и не несут ответственность за такое обеспечение.

Действия или бездействие - объективная сторона рассматриваемой группы преступных деяний. Например, регламентируемая ст. 264 УК РФ ответственность за управление ТС, в результате которого был причинен вред или смерть лицу, наступает только за преступные деяния, выраженные в активной форме преступных посягательств.

Напротив, объективная сторона состава уголовно-правового нарушения, отражённый в ст. 270 УК РФ, выражается только в форме бездействия.

Составы транспортных преступлений, как правило, материальные. Это значит, что для признания преступного деяния оконченным необходимо наличие общественно опасных последствий. Такими признаются смерть или тяжкий вред здоровью потерпевшему, а также крупный ущерб имуществу потерпевшего.

При квалификации рассматриваемых преступных деяний одним из обязательных условий может являться наличие ТС в качестве средства совершения преступного посягательства. Следует отличать ТС, которые используются как средство совершения преступления от предмета преступного посягательства. Так, в ст. 266 УК РФ ТС будет выступать как предмет преступного посягательства, а в ст. 263 УК РФ средство совершения уголовного преступления [14, с.58].

Также на классификацию преступлений, связанных с нарушением безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, оказывают влияние факторы, связанные с совершением преступления, такие как время и место совершения преступления.

Предмет этих преступлений - вменяемое физическое лицо, достигшее к моменту совершения преступления 16-летнего возраста.

Исключением из этого правила является статья 267 УК РФ «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения», уголовная ответственность за которую наступает с 14 лет.

Проблема большого числа преступлений, совершенных в этой области, является очень актуальной и острой. Скорее всего, это связано с тем, что уделяется недостаточное внимание научных кругов к разработке комплексного всестороннего подхода для обеспечения безопасности дорожного движения. Также не хватает научных исследований о том, как бороться с дорожно-транспортными происшествиями. Существенным

недостатком также являются пробелы в организации работы правоохранительных органов по борьбе с этими преступлениями и их предупреждению.

Прежде всего, нам необходимо преобразовать, как мы считаем, систему мер по предотвращению совершения этой группы преступлений. Кроме того, это не должно быть сделано только среди взрослого населения. Лучше всего начинать эту работу в школьном возрасте.

Выше было сказано, что состав преступления за нарушение ПДД и эксплуатацию ТС будет полным тогда, когда последствиями будут смерть или тяжкое причинение вреда здоровью. По нашему мнению, также необходимо ввести уголовную ответственность за причинение средней степени вреда здоровью человека. И это считаем правильным в случае, если вред причинен одновременно нескольким лицам. В этом случае, конечно, социальная опасность такого преступления намного возрастает.

Таким образом, можно сделать вывод, что эта область правового регулирования нуждается в дальнейшем совершенствовании. Без надлежащего регулирования этих отношений число жертв ДТП будет только увеличиваться.

Однако стоит отметить, что лишь правовое обеспечение не может гарантировать безопасность движения и эксплуатации ТС. Помимо этого, необходимо повышать уровень культуры вождения, содействовать улучшению самой транспортной инфраструктуры, дорожных покрытий и прочее.

На безопасность дорожного движения оказывает огромное влияние культура участников движения. Особенно это актуально в связи с растущим ростом участников дорожного движения и, как следствие, с повышением интенсивности движения.

В целом культура участника движения является неотъемлемой частью общей культуры человека, что выражается в нравственном и умственном развитии.

Соблюдение правил дорожного движения, избежание аварийных ситуаций, непричинение неудобств иным участникам дорожного движения характеризует высокий уровень культуры вождения.

Однако, стоит отметить, что ряд водителей допускают неуважительное отношение к иным участникам дорожного движения: они превышают скорость, обгоняют с риском, иногда ведут себя жестоко и не уступают, что вызывает ответную реакцию, которая часто в конечном итоге приводит к аварии.

Несмотря на то, что повсеместно распространяются технические средства фиксации скоростного режима в автоматическом режиме, лица до сих пор позволяют себе нарушать правила дорожного движения. И если количество выявленных правонарушений в этой связи заметно увеличилось благодаря данным техническим средствам, то показатель аварийности при этом особо не снизился. Лица как превышали скорость, так и продолжают это делать. Просто при этом, они сами устанавливают определенные технические средства, которые предупреждают их о том, что впереди имеется средство контроля скорости. В связи с этим, особое место занимает разработка мер по уменьшению причин агрессивного поведения за рулем и их устранение.

Примечательно, что в ряде зарубежных стран (США, Германии, Великобритании, Японии и пр.) предусмотрена уголовная ответственность за опасное вождение, то есть такое, которое связано с умышленным нарушением ПДД. При этом, в качестве наказания выступают:

- тюремное заключение (от 5 дн. до 6 мес. в зависимости от страны),
- лишение водительского удостоверения (от 1 мес. до 1 г.) с последующей дачей экзамена по управлению ТС,
- штраф.

- При этом, установление ответственности за агрессивное вождение позволяет снизить уровень аварийности на дорогах, что доказывает опыт зарубежных стран. Подобное явление достигается путем проведения:
- патрулирования аварийных дорожных участков;
- включение сведений о нарушениях в определённую базу (в случае если количество нарушений достигает определенного количества, лицо лишается права вождения);
- обучение перед выдачей документа, подтверждающего право управления ТС;
- пропаганда в СМИ и Интернете правопослушной манеры вождения.

Кроме того, стоит отметить следующее. Помимо государственных органов по контролю и надзору в области безопасности движения, в последнее время набирают популярность различные общественные программы. Так, например, в Республике Татарстан используется программа «Народный инспектор». С помощью данной программы каждый право сообщать о нарушениях правил дорожного движения и отправлять материалы в ГИБДД для дальнейших действий и привлечения их к ответственности.

Привлечение граждан к выявлению фактов нарушения ПДД дало ряд положительных результатов. Применение подобной программы повсеместно позволит повысить уровень культуры вождения, снизить уровень ДТП.

Таким образом, подводя итог вышесказанному в рамках данного параграфа, стоит отметить, что проблема большого количества совершенных преступлений данной категории является весьма актуальной и острой. Скорее всего это обуславливается тем, что наука не уделяла достаточного внимания разработке комплексного решения обеспечения безопасности дорожного движения. В дополнение к этому не хватает и научных исследований о средствах борьбы с дорожно-транспортных происшествий. Определённый

опечаток оставляет и пробелы в организации работы правоохранительных органов по борьбе с этими преступлениями и их предупреждению.

Для уменьшения количества преступлений данной категории необходимо следующее:

- трансформировать систему мер предупреждения совершения указанной группы преступлений;
- ввести ответственность уголовно-правового характера также и за преступления за нарушения ПДД, последствием которых стало причинение средней степени вреда здоровью лица;
- улучшение этой области правового регулирования: без адекватного регулирования этих отношений число жертв дорожно-транспортных происшествий будет только увеличиваться;
- повышение уровня культуры вождения, улучшение транспортной инфраструктуры, дорожных покрытий;
- общественные программы по привлечению граждан к выявлению фактов нарушения ПДД.

Реализация вышеуказанных нормативных мер регулирования уменьшит влияние агрессивного вождения на безопасность дорожного движения и значительно снизит количество дорожно-транспортных происшествий.

1.3 Понятие, общая характеристика и виды преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств

Преступления против безопасности движения и эксплуатации ТС регламентируются самостоятельной главой Уголовного кодекса РФ. В данной главе десять составов преступных деяний.

Интерес представляет тот факт, что с момента принятия УК РФ лишь один состав из данной главы был декриминализован. Вместе с тем, данная глава пополнилась двумя статьями - были криминализованы:

- нарушение правил использования воздушного пространства РФ;
- неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах.

Для полного раскрытия темы, прежде всего, считаем необходимым дать определение категории «квалификация» преступлений, и конкретизировать данное понятие применительно к преступлениям против квалификации преступлений против безопасности движения и эксплуатации.

В переводе с латинского «квалифицировать» значит относить явление к какому-либо виду или категории в зависимости от его качественных свойств и характеристик. Квалифицировать преступление - есть ни что иное как отнести его к определенной группе, дать юридическую оценку, указать соответствующую правовую норму, содержащуюся в уголовном законодательстве.

По мнению А.А. Герцензона «квалификация преступления - установление соответствия конкретного деяния признакам определенного состава преступления, который предусмотрен в Уголовном кодексе».

Другими словами, квалификация преступного деяния - выбор уголовной нормы, которая в полной мере охватит общественно опасное деяние, совершенное лицом.

Стоит также отметить, что квалификация преступления может быть двух видов:

- легальная: деятельность соответствующих лиц правоохранительных органов, результатом которой становится установление точного соответствия между совершенным деянием и составом преступления, закрепленным в уголовном законе;
- доктринальная: не носит обязательного характера и представляет собой мнение научных специалистов о том или ином деянии.

Таким образом, можно сказать, что квалификация транспортных преступлений - это отнесение преступного деяния к группе преступлений, регламентируемых главой 27 Уголовного кодекса РФ.

На единообразное правоприменение и правильное его толкование при назначении наказания за данную категорию преступлений направлено действие Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 «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» [35].

Чтобы понять, что такое «преступление против безопасного движения и безопасной эксплуатации транспортного средства» нужно определить то, что обычно понимается как «безопасность» и «эксплуатация».

В Федеральном законе «О безопасности» выделяют следующие виды безопасности: общественная, каждой личности, экологическая, государства и прочее [82]. Вместе с тем, Закон этот не закрепляет самого понятия «безопасность».

Определение «что такое безопасность?» даёт Стратегия национальной безопасности Российской Федерации [76]. Термин «национальная безопасность» присутствует в ней. Под ней понимают «состояние защищенности личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз, которое позволяет обеспечить конституционные права, свободы, достойные качество и уровень жизни граждан, суверенитет, территориальную целостность и устойчивое развитие Российской Федерации, оборону и безопасность государства».

В соответствии с п. 5 ч. 1 ст. 1 Федерального закона РФ от 9 февраля 2007 года N 16-ФЗ «О транспортной безопасности» [78], объекты транспортной инфраструктуры - технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные, трамвайные и внутренние водные пути, контактные линии, автомобильные дороги, тоннели, эстакады, мосты, вокзалы,

железнодорожные и автобусные станции, метрополитены, морские торговые, рыбные, специализированные и речные порты, портовые средства, судоходные гидротехнические сооружения, аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование.

Проанализировав положения уголовного закона можно сделать вывод, что он выделяет следующие виды ТС: автомобили, воздушный, железнодорожный, метрополитен, морской, речной, трубопровод.

Исходя из этого, можно сказать, что безопасность передвижения и эксплуатации ТС означает состояние, в котором осуществляется защищенное передвижение и использование вышеупомянутых транспортных средств для перевозки граждан и/или товаров. Преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств являются общественно опасным деянием, которое влияет на безопасное передвижение людей и / или товаров на определенных видах транспорта. Эти преступления также известны как транспортные преступления.

Вместе с тем это не единственное из возможных определений данной группы преступных деяний. Приведем для примера следующие определения:

- предусмотренные уголовным законом и совершаемые виновно общественно опасные деяния (действия или бездействие), посягающие на общественные отношения в сфере безопасного функционирования (движения и эксплуатации) транспортных средств и повлекшие наступление вредных последствий [16, с. 269];
- предусмотренные уголовным законом общественно опасные деяния, посягающие на общественные отношения по поводу обеспечения безопасности жизни и здоровья людей, сохранности материальных ценностей в процессе движения и эксплуатации морского, речного,

воздушного, железнодорожного, автомобильного и трубопроводного транспорта [84, с. 313];

- общественно опасные деяния (действия или бездействие), которые запрещены уголовным кодексом, посягающие на общественные отношения в сфере взаимодействия человека и техники, обеспечивающие нормальное функционирование железнодорожного, воздушного, водного, автомобильного и магистрального трубопроводного транспорта и причиняющие либо создающие угрозу причинения вреда правам и законным интересам граждан или организаций, либо охраняемые законом интересы общества или государства [11, с. 613];
- общественно опасные деяния (ст. 263-271 гл. 27 УК РФ), посягающие на общественные отношения, обеспечивающие состояние защищённости жизни, здоровья и имущества участников движения от угроз, вызванных нарушением правил движения и эксплуатации транспорта [63, с. 505];
- общественно опасные деяния, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта, которые причиняют или могут причинить вред жизни и здоровью граждан, а также крупный материальный ущерб [13, с. 422];
- умышленные или неосторожные общественно опасные деяния (действия или бездействие), предусмотренные ст. 263-271 гл. 27 УК, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств и причиняющие или способные причинить вред жизни, здоровью человека, чужой собственности [59, с. 242].

Общественные отношения по регулированию безопасного дорожного движения и эксплуатации ТС выступают видовым объектом для данной группы преступлений. Дополнительными объектами могут быть: жизнь,

здоровье, имущество, окружающая среда. То или иное транспортное средство признается предметом преступлений.

Объективная сторона преступлений выражается как в форме действий, так и бездействия. Состав преступлений, предусмотренного статьей 267 УК РФ, всегда выражается только в форме действия; статьей 263.1., 270, 271.1 - только в форме бездействия. Особенностью исследуемой группы преступлений является и бланкетный характер ее диспозиций как к международным правовым актам (Международная конвенция об охране человеческой жизни на море 1974 г. [22]), так и национальному законодательству (ФЗ «О безопасности дорожного движения» [81], ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» [79], ФЗ «О транспортной безопасности» [78], Воздушный кодекс РФ [3], Постановление Правительства РФ «О Правилах дорожного движения» [38], Правила охраны магистральных трубопроводов [43]).

Большинство составов указанной группы преступных деяний - материальные. Исключение составляют: ст. 270 УК РФ «Неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие», ст. 271 УК РФ «Нарушение правил международных полетов». Место совершения преступного деяния выступает в качестве обязательного признака состава только для преступления, предусмотренного ст. 270 УК РФ.

Субъект, как правило, - общий, то есть вменяемое лицо шестнадцатилетнего возраста. Лишь для состава, предусмотренного статьей 267 УК РФ, уголовная ответственность наступает с 14 лет. Специальный субъект предусмотрен в статьях 264 и 266 УК РФ. За исключением составов, предусмотренных статьями 270 и 271 УК РФ, где субъективная сторона выражается в форме прямого умысла, для остальных составов характерна неосторожная форма вины.

Если говорить о классификации данной группы преступлений, то тут в научной литературе нет единого мнения. Поэтому можно выделить следующие классификации:

- а) В зависимости от трактовки понятия «транспорт»:
 - 1) транспорт в широком смысле слова (ст. 266 УК РФ);
 - 2) транспорт в узком смысле слова (ст. 263, 264, 268, 269, 270, 271, 271.1 УК РФ);
- б) Классификация Б.В.Яценко:
 - 1) преступления, непосредственно связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 263, 264, 266, 271 УК РФ);
 - 2) преступления, непосредственно не связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 267, 268, 269 и 270 УК) [84, с. 342];
- в) Классификация Бражника Ф.С. по родству непосредственного объекта преступного деяния:
 - 1) посягательства на порядок вождения и эксплуатации ТС (ст. 263, 264, 266, 270, 271 УК РФ);
 - 2) посягательства, которые не связаны с нарушением правил вождения (ст. 267, 268, 269 УК РФ) [1, с. 305];
- г) Классификация Кудрявцева В.Н.:
 - 1) связанные с движением ТС (ст. 263, 264, 268, 271 УК РФ),
 - 2) иные (ст. 266, 267, 269, 270 УК РФ);
- д) Классификация Коробеева А.И.:
 - 1) в области охраны безопасности функционирования железнодорожных, воздушных, морских и речных ТС (ст. 263, 270, 271 УК РФ);
 - 2) в области охраны безопасности функционирования автотранспорта и городского электротранспорта (ст. 264 УК РФ);

- 3) в области охраны безопасности функционирования всех видов механических ТС (ст. 266, 268 УК РФ);
- 4) иные преступления, относимые к транспортным (ст. 269 УК РФ) [16, с. 203];
- е) Классификация Кочои С.М.:
 - 1) общие составы преступных деяний против безопасности движения и эксплуатации транспорта (ст. 266, 267, 268 УК РФ);
 - 2) против безопасности движения и эксплуатации конкретных видов транспорта:
 - железнодорожного, воздушного и водного транспорта (ст. 263 УК РФ),
 - автомобильного транспорта (ст. 264),
 - магистральных трубопроводов (ст. 269),
 - водного транспорта (ст. 270),
 - воздушного транспорта (ст. 271) [18].

В научной литературе встречаются и иные классификации. Однако можно заметить, что все проанализированные классификации в принципе объединяют составы преступлений в одни и те же группы. Из вышесказанного следует, что преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, или иначе транспортные преступления - это общественно опасные деяния, посягающие на нормальный порядок использования и передвижения различных видов ТС, которые предназначены для перевозки людей и/или грузов.

В рамках данной главы были рассмотрены этапы становления законодательства, регламентирующего данную группу преступлений, а также приведена общая характеристика транспортных преступлений.

Изучив мнение исследователей в области транспортных преступлений, можно сделать вывод, что, транспортным преступлениям, исходя из механизма их совершения, неотъемлемо присущи следующие признаки: все

транспортные преступления посягают на один и тот же объект, который в свою очередь является основным непосредственным объектом состава преступления - безопасность передвижения или эксплуатации транспортного средства; предметом преступления является транспорт как сложная технологическая система или отдельное транспортное средство; в результате совершения преступления причиняется вред дополнительному непосредственному объекту преступления в результате нарушения условий обеспечения безопасности транспорта.

Эти признаки полностью позволяют нам дать характеристику самого понятия транспортного преступления, а также любое преступление, принимая во внимание характеристики транспортного средства, с преступным деянием. Приведенные признаки наглядно отграничивают этот вид преступлений от сходных с ним (например, когда транспортное средство или транспорт используется как орудие преступления), а так же административных правонарушений, за которые предусмотрена административная ответственность и их последствия не влекут наступления общественной опасности, что исключает уголовную ответственность.

Глава 2 Проблемы квалификации преступного нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта

2.1 Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации отдельных видов транспорта и метрополитена

Криминализация нарушений правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена (ст. 263 УК РФ) обусловлена главным образом повышенной опасностью тех последствий, которые они вызывают. Авиакатастрофы, аварии на поездах, кораблекрушения и подобное приводят к гибели большого числа людей, значительному материальному ущербу, экологическим проблемам и организационным нарушениям.

Запрет имеет бланкетный характер. Перечень нормативно-правовых актов, регламентирующих порядок использования перечисленных видов транспорта, довольно широк и включает как общие документы (например, Федеральный закон о безопасности движения), так и специальные документы (Федеральный закон о железнодорожном транспорте в Российской Федерации, «Устав российского железнодорожного транспорта» [79], прочие). В основном нормативная база представлена многочисленными решениями, приказами, требованиями министерств и ведомств (Федеральные правила использования воздушного пространства РФ, утв. Постановлением Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138 [37], «Безопасность морских перевозок грузов», утв. Приказ Минтранса РФ от 21 апреля 2003 г. № ВР-1 / н [55] и другие). Они определяют основные понятия, используемые в этой области, а также обязательные требования для обеспечения безопасности движения.

Преступное деяние - поли- или многообъектное, т.е. посягает сразу на несколько видов отношений.

Основной объект: защита транспортных средств и их инфраструктуры от несанкционированных и противоправных вмешательств. Целью такой защиты является обеспечение безопасной организации движения различных видов транспортных средств.

Несанкционированное и незаконное вмешательство - это незаконные действия (бездействие), которые угрожают безопасному использованию транспортной инфраструктуры, наносят ущерб жизни, здоровью граждан, причиняют материальный ущерб или угрожают подобными последствиям.

Дополнительный объект: различается в зависимости от вида преступного деяния:

- в ч. 1 ст. 263 УК РФ - это отношения по охране здоровья, имущества лица;
- в ч. 2 и 3 ст. 263 УК РФ - отношения по защите человеческой жизни.

Точное определение предмета преступного деяния влияет на квалификацию самого этого деяния. Он включает четыре вида ТС:

- а) железнодорожный, к которому можно отнести:
 - 1) тяговые - локомотивы, пассажирские вагоны с тяговыми локомотивами и моторные составы (электropоезда, дизель-поезда);
 - 2) нетяговый - пассажирские и грузовые вагоны, включая открытые вагоны, платформы, самосвалы, цистерны;
 - 3) специальные вагоны. Такие машины должны иметь собственную тягово-силовую установку.
- б) воздушный, которому относят:
 - 1) по весовой категории:
 - легкие - с максимальной взлетной массой менее 5700 кг;
 - сверхлегкие летательные аппараты - с максимальной взлетной массой не более 495 кг;
 - 2) по местонахождению пилота:

- пилотируемый - с пилотом на борту корабля;
 - беспилотный - пилотом вне корабля.
- в) водный и морской. Он включает в себя самоходные суда и другие суда, независимо от владения, которые перевозят грузы, пассажиров и их багаж, почту, буксиры и другие плавучие объекты, научные, учебные, рыболовные, гидравлические или другие (круизные суда, контейнеровозы, сухогрузы), танкеры, паромы, плавучие базы, буксиры, экранопланы, самоходные подводные аппараты. В область применения статьи 263 Уголовного кодекса Российской Федерации не входят баржи, понтоны, гребные лодки и прочее;
- г) внедорожное / внеуличное - метрополитен - вид транспорта для перевозки людей и их багажа поездом по определенным маршрутам, изолированным от других видов транспорта и со специальными станциями.

Учитывая разнообразие внедорожного транспорта, криминализация нарушений правил безопасности при его перемещении и эксплуатации кажется неполной. Для устранения пробела Д. Токманцев предлагает заменить в ст. 263 УК РФ слово «метро» на «внедорожный рельсовый транспорт» [62, с.82-83].

Представляется правильным ориентироваться в этом вопросе на Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. № 442-ФЗ «О бездорожном транспорте и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации». В соответствии с ним, внеуличный транспорт включает, помимо метро:

- монорельсовый транспорт,
- канатная дорога,
- фуникулерный транспорт.

Риск неисправностей в этих видах транспорта соответствует риску вмешательства, который определен в статье 263 Уголовного кодекса. И мы

говорим обо всех видах внедорожных перевозок, а не только о рельсовом. Соответственно, предполагаемое совершенствование статьи 263 Уголовного кодекса Российской Федерации должно быть основано на Федеральном законе «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [83] в целях охвата внедорожного движения в качестве технологического комплекса, включающего подвижной состав и объекты инфраструктуры для внедорожников для перевозки пассажиров и ручной клади.

С объективной стороны преступное деяние выступает как материальный состав: как основной, так и квалифицированный. Единственная разница между основным и квалифицированным составом заключается в серьезности обязательных последствий деяния.

Кроме того, стоит отметить, что объективная сторона преступного деяния описывается альтернативными способами совершения деяния, а именно: нарушения правил, которые могут выражаться как в форме действий, так и в виде бездействия. Из-за большого количества самих правил невозможно составить полный список таких нарушений. Специфика нарушения определяется путем анализа и сравнения положений, инструкций, правил, положений и стандартов. К ответственности привлекается только человек, который нарушил строго определенное правило, которое он был обязан соблюдать.

Нарушение правил безопасности дорожного движения означает, что лицо (инженер, пилот, шкипер и т.д.) не соблюдает правила вождения / управления ТС.

Так, например, управляя вертолетом МИ-8 во время ликвидации лесных пожаров, когда вертолет завис над лесом для посадки, пожарные потеряли контроль над высотой транспортного средства, в результате чего лопасти хвостового винта сталкивались с верхушками деревьев, вызывая неконтролируемое вращение. Вертолет упал на поверхность земли. Пожарный

А. получил травмы, классифицированные как серьезный вред здоровью. Владельцу вертолета М. был причинен материальный ущерб [52].

Нарушение правил безопасного использования ТС - это несоблюдение требований по использованию транспортных средств по назначению и их техническому обслуживанию для обеспечения безопасности их использования. Требования могут быть общими, так и установленными конкретно производителями для определенных типов транспортных средств с учетом особенностей их использования, технического обслуживания, перевозки пассажиров и грузов и т.д. К подобным нарушениям можно отнести эксплуатацию транспортного средства с неисправностью тормозной системы или системы управления, с поврежденным корпусом судна, с неправильным положением или креплением груза, который превышает допустимый вес и прочее.

Так, можно привести следующий пример. М. был приговорен к наказанию по ч.1 ст. 263 УК РФ за то, что, будучи помощником машиниста поезда и находясь на работе, он допустил защемление ноги Т., когда двери поезда были автоматически закрыты. В результате поезд потащил Т. через платформу после начала движения, что привело к травме Т., которая была оценена как серьезный вред здоровью. Помощник машиниста поезда нарушили обязанность, установленную в правилах технической эксплуатации железных дорог, по контролю высадки и посадки пассажиров в вагоны [53].

Отказ от исполнения обязанностей (бездействие). Во-первых, прекращение исполнения не всегда имеет криминальное значение, а только то неисполнение, которое однозначно запрещено. К примеру, согласно ст. 413 Трудового кодекса Российской Федерации, забастовки на воздушном, железнодорожном и водном транспорте запрещены, в том случае, если возникает реальная угроза для жизни и здоровья человека или устраиваются без учета сроков, процедур или иных установленных требований.

Во-вторых, наказуемым может считаться только отказ от исполнения обязанного лица в рабочее время. Если же в конце рабочей смены он отказывается от исполнения, лицо не несет ответственности. Оно больше не обязано выполнять рабочие функции.

Общественно опасные последствия также разработаны законодательным органом как совокупность альтернативных способов. Виновный привлекается к ответственности за:

- нанесение тяжких телесных повреждений аналогично последствиям преступлений против здоровья человека, установленных в статье 111 Уголовного кодекса Российской Федерации, согласно медицинским правилам;
- крупный ущерб (на сумму более одного миллиона рублей).

Общественно опасные последствия должны быть связаны с нарушением правил передвижения или эксплуатацией транспортного средства нарушителем или отказом от исполнения обязательств.

Например, 04.07.2009 г. под командованием и контролем М. речной корабль потерял устойчивость, лег на правый борт и затонул. Трое пассажиров погибли. Причиной аварии стало поступление большого количества воды в корпус судна в результате нарушения М. соответствующих норм [12].

Ответственность по статье 263 Уголовного кодекса Российской Федерации распространяется также на лиц, действия которых определили начало уголовного преследования, так как их действия повлекли за собой наступление результата преступного характера.

Итак, 20.09.2011 г. К. и С. в составе локомотивной бригады поставили тепловоз с поездом, состоящим из 26 вагонов, на уклон, равный 22 процентам. Водитель К., который ранее приказал своему помощника С. установить две тормозные колодки, чтобы закрепить поезд, выключил двигатель локомотива и отсоединил компрессор от тормозной магистрали поезда. Зная, что по крайней мере одиннадцать башмаков должны быть использованы для этого

профиля, С. поставил только два, как ему указал К. Оба работника не убедились в безопасности остановки и уснули в кабине локомотива. Из-за естественного истощения тормозной магистрали тормозного усилия на тормозных цилиндрах локомотива больше не было достаточно, чтобы удерживать поезд на месте, и он самопроизвольно пришел в движение и сошел с рельсов со скоростью 30 км / ч. Был причинён крупный ущерб компании. Суд признал преступный результат в результате совместных действий К. и С. [51].

Без этих последствий деяние может стать доказательством административного или дисциплинарного правонарушения.

Что касается субъекта нарушений правил безопасности дорожного движения и эксплуатации соответствующих транспортных средств, это лица, которые управляют транспортным средством или эксплуатируют его, независимо от того, были ли они официально оформлены в качестве ответственной стороны транспортной системой и выполняли ли они свои официальные обязанности по трудовому договору. Вывод следует из значения и характера преступления: безопасность движения нарушается так же, как и в случае аварии с участием пилота, инженера, штурмана и т.д. во время регулярного рейса и в случае, когда виновным является несанкционированное лицо, выполняющее свою работу. если оно не имеет права управлять данным транспортным средством (в принципе он не получил его или утратил это право). Став водителем транспортного средства, человек приобретает обязательство соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации.

Что касается запрещенного отказа в работе, то это правонарушение распространяется на людей, которые гарантируют безопасное функционирование различных видов транспорта, метрополитена (диспетчер, пилот, линейный оператор и др.), если они наняты соответствующей транспортной системой и в процессе должны выполнять эти профессиональные обязанности.

Субъективная сторона преступного деяния, по общепринятому мнению, характеризуется неосторожной формой вины.

Однако стоит отметить следующий факт. В виду того, что состав данного преступного деяния - материальный, то и форма вины должна определяться как отношение правонарушителя к последствиям его противоправных общественно опасных действий. Такой точки зрения, придерживаются, по крайней мере, Волков К.А. и Чурсина И.В. [4]. То есть, иными словами, форма вины за преступление, регламентированное статье 263 УК РФ, должно определяться исходя из отношения виновного к смерти, причинению вреда здоровью или имуществу другого лица.

Поэтому говоря о субъективной стороне преступного посягательства, ответственность за которое установлена в ст.263 УК РФ, мы можем отметить ее сложную структуру, которая заключается в том, что отношение нарушителя к самому нарушению и его последствиям могут не совпадать: если к самому нарушению виновный может относиться умышленно, так как чаще всего нарушения правил происходят умышленно, то к последствиям этих нарушений он, как правило, относится неосторожно. Вместе с тем, для квалификации преступления имеет значение тот факт, осознавал ли субъект возможность наступления таких последствий.

Примечательно, что научные деятели обосновывают идею совершения указанной группы преступлений с косвенным умыслом. Но правоприменительная практика исходит из другого и отрицает наличие как прямого, так и косвенного умысла при совершении пресных деяний в сфере безопасности движения транспорта. Так, Верховный Суд РФ в Постановлении №25 от 09.12.2008 г. указал, что если при нарушении правил безопасности и эксплуатации ТС лицо действовало умышленно, то его следует привлечь к ответственности за преступные посягательства на жизнь и здоровье личности.

Статьей 26 УК РФ предусмотрены два вида вины за неосторожное преступление - легкомыслие и небрежность.

Человек, управляющий ТС, вовремя обнаруживает опасность, которую создает другой участник дорожного движения. Действия этого человека будут характеризоваться как бездействие. Виновное лицо же действует вынужденно. Это означает, что человек, управляющий ТС, не предвидит, что нарушение другого участника движения могут иметь вредные последствия.

На данный момент человек не нарушил еще правила безопасности движения и эксплуатации ТС. А это означает, что пока невозможно говорить о том, что он мог предвидеть последствия своих действий. Он рассматривает ситуацию субъективно и считает свои действия единственно правильными и возможными и что они не приведут к опасным последствиям. Однако он принимает ошибочное решение для предотвращения последствий нарушения правил другим участником движения.

Например, грузовой поезд и тепловоз столкнулись в Новосибирской области 18.04.2018 года, в результате чего несколько вагонов сошли с рельсов. Причиной столкновения стал локомотив теплового, сошедший со своих путей. С точки зрения машиниста грузового поезда эту ситуацию можно классифицировать как вынужденную, поскольку он не предвидел возникновения социально опасных последствий от действий машиниста теплового.

Как итог, водитель не может предсказать начало последствий своего поведения, что приводит в результате, к принятию неправильного решения, что, в свою очередь, влияет на субъективную сторону преступного деяния. В виду того, что лицо не осознавало опасности своих действий, отсутствует и предвидение последствий [56].

Итак, преступная небрежность является единственно возможным видом вины как субъективная сторона состава преступления, регламентируемого статьей 263 УК РФ.

Однако можно привести пример из судебной практики, когда суд указывал на преступное легкомыслие поведения виновного лица.

Так, на рассмотрении судьи Колпинского районного суда Санкт-Петербурга находилось дело в отношении К.Т.М. за совершение им преступления по ч.1 ст. 263 УК РФ. Как следует из материалов дела, К.Т.М. являлся должностным лицом ОАО «РЖД», в обязанности которого входило обеспечение текущего содержания и ремонт путей и других обустройств, а также своевременное устранение причин, которые вызывают неисправности путей и создают угрозу для движения. В апреле 2017 года К.Т.М., проведя осмотр вверенной ему территории, обнаружил отступления в параметрах рельсовой колеи. Проявив свое преступное легкомыслие и самонадеянно рассчитывая предотвратить повреждения, не нашел потайные пустоты и не предпринял иных мер для создания безопасных условий движения, допустил дальнейшую эксплуатацию путей. В результате этого, один поезд сошел с рельс. Имущественный ущерб составил более 60 миллионов рублей [34].

Можно привести еще один пример, но связанный с другим видом транспорта.

Так, судьей Октябрьского районного суда Санкт-Петербурга рассматривалось дело в отношении Г.М.С., подозреваемого в совершении преступления по ч.1 ст. 263 УК РФ. Г.М.С. нарушил правила безопасности и эксплуатации водного транспорта при следующих обстоятельствах. Г.М.С. в силу своих должностных обязанностей должен был обеспечивать безопасность плавания и предотвращать причинение вреда кораблю, контролировать получение необходимой навигационной и иной информации и прочее. В июле 2018 года Г.М.С. допустил столкновение с теплохода м судна специального назначения, причинив судная крупный ущерб на сумму более 4 миллионов рублей. При этом суд также указал на преступное легкомыслие виновного лица [33].

Интерес представляет и дело № 1-19/2019, рассматриваемое Ловозерским районным судом Мурманской области, в отношении З.А.К.,

обвиняемого в совершении преступного деяния по ч. 1 ст. 263 УК РФ и ч. 1 ст. 238 УК РФ.

Так, З.А.К., в силу занимаемой им должности пилота-инструктора, нарушил правила безопасности и допустил столкновение вертолета с деревьями, что повлекло причинение ущерба собственнику судна в размере более 7 миллионов рублей. З.А.К. допустил выполнение виражей, которые привели к причинению имущества. Хотя при должной осмотрительности и внимательности З.А.К. мог избежать указанных последствий [45].

Квалифицированные разновидности преступного деяния - то же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека (ч. 2 ст. 263 УК РФ) или смерть двух или более лиц (ч. 3 ст. 263 УК РФ). Смерть мозга и биологическая смерть лица, признаваемые необратимой гибелью лица, есть момент смерти потерпевшего.

Если в результате ДТП умирает только одно лицо, то содеянное квалифицируется по ч. 2 ст. 263 УК РФ независимо от количества пострадавших и степени тяжести причиненного им вреда.

К примеру, Б. уличен и привлечен к ответственности за нарушение правил воздушного движения и эксплуатации во время эксплуатации вертолета Ми-171, в результате чего произошло столкновение с поверхностью земли и погиб сотрудник филиала К. По делу Д., которого перевозили на том же самолете, был признан потерпевшим, так как его здоровье нанесен серьезный ущерб. Вместе с тем, эти общественно опасные последствия для квалификации действий Б. не имеют никакого значения [50].

Хотелось бы также отметить, что процент раскрываемости преступлений, регламентируемых статьей 263 УК РФ, достаточно не высок и составляет 55%. То есть почти каждое второе преступление остается не раскрытым. Этот показатель гораздо ниже, чем у других видов преступлений (грабеж - 71%, преступления коррупционной направленности - 84%, убийства и покушения на убийства - 95%!) [32].

Особую роль в расследовании преступлений, связанных с нарушением правил безопасности на различных видах транспорта, играет заключение эксперта. Это особенно важно по делам, где необходимо установить истину в случаях аварий на железнодорожном транспорте или воздушном.

Если мы обратимся к практике нарушений правил дорожного движения, то очевидным фактом будет то, что в дополнение к дорожно-транспортным происшествиям, которые, несомненно, являются преобладающими, серьезные несчастные случаи часто происходят на железной дороге, на воде и в воздухе. И, в таких случаях, экспертизы являются обязательными, поскольку только с их помощью можно установить истинную причину инцидента. Например, сход электропоезда в московском метро по маршруту между станциями «Парк Победы» и «Славянский бульвар» в 2014 году, в результате которого погибло большое количество людей. По мнению экспертов МГУПС (МИИТ) причиной схода было то, что между составами отломилась деталь [31].

Стоит отметить и просто ужасный факт: на сегодняшний день нет единой методики проведения экспертного исследования происшествий, которые связаны с водным и железнодорожным транспортом. Вопиющий случай, когда эксперт, имея специальное образование по автотехнической экспертизе, проводит исследование и выдает заключение в соответствии со всеми стадиями и порядком проведения судебных экспертиз, и такое заключение признается недопустимым доказательством в суде. И когда инженер, получивший образование по специальности «Вагоны и вагонное хозяйство», дает свое заключение, не следуя при этом никаким правилам и методиками проведения судебных экспертиз, не имея ни малейшего понятия о трасологии. И такое заключение признается судом в качестве допустимого доказательства. Вот к чему приводит отсутствие единой методики проведения экспертиз при расследовании преступлений против безопасности движения.

Подводя итог, сделаем вывод, что в условиях развития общества управление любым ТС требует особого пристального внимания, что

обусловлено как увеличением личного автотранспорта, так и высокой плотностью движения, состоянием транспортной инфраструктуры и дорожных покрытий. Все это свидетельствует о необходимости повышения требований к лицам, ответственным за безопасность движения и эксплуатации ТС, и установления строгой ответственности за нарушение таких требований.

Для каждого вида транспорта возможные нарушения правил безопасности очень специфичны, что отражается в составе данного преступления. При этом на практике нередко появляются трудности при разграничении рассматриваемого состава и деяния, предусмотренного ст. 238 УК РФ.

2.2 Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации механических транспортных средств

Все, что было сказано выше об объекте преступного деяния, предусмотренного статьей 263 УК РФ, соответствует и рассматриваемому преступлению. Объектом его следует признавать отношения, складывающиеся в сфере безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, которые зафиксированы в ст. 264 УК РФ. Подобное толкование объекта данного деяния вытекает из понятия «безопасность дорожного движения».

Исаев Н.И. не согласен с А.И. Коробеевым и в отношении характеристик непосредственного объекта преступления как функциональной безопасности всех видов механических ТС в соответствии со статьей 264 Уголовного кодекса пишет, что закон распространяет свое действие на водителей, пешеходов и иных участников дорожного движения, но не на сами транспортные средства [10, с.83].

Нам представляется, что эта позиция безосновательна.

Во-первых, заголовок главы 27 Уголовного кодекса Российской Федерации касается безопасности передвижения и дорожного движения.

Во-вторых, уголовное право обеспечивает бесперебойную работу механического автотранспорта.

В-третьих, в случае нарушения правил безопасной работы транспорта ущерб может быть причинен не только водителю и пешеходу, но и другим людям, не являющимся участниками дорожного движения.

В-четвертых, авторская позиция стирает грань между преступными деяниями против жизни и здоровья человека и транспортными преступлениями.

Как упоминалось ранее, авторы, занимающиеся исследованием этого вида преступного деяния на основании его описания в Уголовном кодексе РСФСР 1960 года, ограничивали объект посягательства только безопасностью движения и оставляли безопасность эксплуатации транспортных средств вне уголовного законодательства. В современной литературе эта позиция повторяется. Например, З.Б. Соктоев утверждает, что «непосредственной главной целью нарушения ПДД и эксплуатации ТС является безопасность дорожного движения как неотъемлемая часть безопасности движения транспортных средств и функционирования транспортной инфраструктуры».

Трактора, дорожно-строительные самоходные и иные машины, машины, для управления которых выдают специальное право, относятся к другим механическим ТС (согласно примечанию к статье 264 УК РФ). Данную позицию дублирует и Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 г. № 25. По мнению ряда исследователей, необходимо убрать данное примечание из Уголовного кодекса, так как понятие механических ТС содержится уже в специальном законодательстве и получается необоснованное дублирование положений.

Таким образом, согласно закону предмет преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, охватывает следующие совокупности механических ТС:

- а) автомашины, трамваи;
- б) прочие механическое ТС:
 - 1) тракторы, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины;
 - 2) ТС, на управление которыми в соответствии с действующим законодательством РФ предоставляется специальное право.

Судебная практика исходит из того, что трактор признается предметом рассматриваемого преступления. Так, действия водителя трактора, который наехал на жертву, были ненадлежащим образом квалифицированы судом первой инстанции как неосторожная смерть. К. наехал на Б. трактором, в результате чего последний получил тяжелые травмы, несовместимые с жизнью, и скончался, не доехав до больницы. Затем Судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда РФ отменила решения суда, вынесла новое, указав, что в данном случае имело место транспортное преступление. Действия тракториста были квалифицированы по ч. 2 ст. 264 УК РФ.

Интересен тот факт, что признание строительных, сельскохозяйственных и других машин с автономным двигателем и способностью самостоятельно перемещаться в пространстве, в качестве предмета преступления зависит от функций, которые были ими выполнены: если имело место движение как таковое, его можно отнести к предмету; если определенная работа была проделана, то нет. Последнее касается и автотранспорта.

При этом стоит помнить, что понятие «механическое ТС» включает в себя понятие «самоходная машина». Кроме того, Правила учета ДТП [39] говорится не о механических транспортных средствах, а о транспортных

средствах в целом, то есть устройствах, предназначенных для перевозки людей, товаров, оборудования.

Некоторые виды механических транспортных средств регистрируются не в ГИБДД, а в органах Ростехнадзора, которые осуществляют государственный контроль за техническим состоянием самоходных транспортных средств. Например, в юридической практике трактор является предметом исследуемого правонарушения. Соответственно, действия водителя трактора, который наедет на жертву, были ненадлежащим образом квалифицированы судом первой инстанции в качестве неосторожного лишения жизни.

Эксплуатироваться могут транспортные средства, которые соответствуют требованиям, в частности ТР ТС «Безопасность колесных транспортных средств» [58]. Разумеется, это не означает, что запрет на эксплуатацию ТС, не отвечающего соответствующим требованиям, автоматически исключает преступление, предусмотренное статьей 264 Уголовного кодекса РФ. При квалификации преступного деяния в качестве нарушения правил и при рассмотрении такого дела в суде, будут учитываться эксплуатация ряда транспортных средств (мотоциклов, автомобилей, трамваев, электромобилей, троллейбусов) не соответствующая установленным стандартам и правилам.

Тем не менее, Постановление Пленума Верховного Суда РФ «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушениями правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» указывает, что лица, управляющие транспортными средствами, которые не относятся к указанным автотранспортным средствам и которые нарушили правила безопасности при управлении транспортными средствами или эксплуатации транспортных средств, повлекшие серьезные травмы или смерть, несут ответственность в соответствии с частью 2 или 3 статьи 268 УК РФ.

Не являются предметом рассматриваемого преступления боевые, специальные или транспортные машины, безопасности при управлении военнослужащими. Ответственность за эти действия наступает по статье 350 УК РФ.

Объективная сторона данного преступного деяния включает:

- а) нарушение правил безопасности:
 - 1) движения или
 - 2) эксплуатации механического ТС;
- б) последствия (причинение тяжкого вреда здоровью потерпевшего);
- в) причинную связь между деянием и общественно опасными последствиями.

Диспозиция уголовно-правовой нормы, закрепленной в ст. 264 УК РФ, имеет бланкетный характер. Поэтому, чтобы уточнить сущность нарушения, необходимо сделать ссылку на юридические положения, обеспечивающие бесперебойную работу транспортных средств.

Закон предусматривает нарушение ПДД.

Дорожное движение - это совокупность социальных отношений, которые возникают, когда перемещают людей или грузы по улицам на транспортных средствах.

Базовые принципы обеспечения безопасности:

- приоритет жизни и здоровья участников дорожного движения над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
- ответственность государства за обеспечение безопасности дорожного движения превалирует над ответственностью лиц, которые являются участниками дорожного движения;
- защита интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;
- программный подход к автомобильно-транспортной деятельности.

Дорожное движение регулируется специальным законом - Правилами дорожного движения Российской Федерации, определяющими определённый порядок дорожного движения, сферу правового регулирования. Эта область включает в себя социальные отношения, которые только характеризуют движение и не применяются к другим видам транспорта (например, железнодорожный транспорт). Дорожное движение есть сложная социально-техническая совокупность взаимосвязанных элементов, которая включает пешеходов, водителей, пассажиров и различные ТС, движение которых подвержено регулированию определенным сводом правил.

О дорожном движении говорится как в Уголовном кодексе Российской Федерации, так и в правилах, упомянутых выше.

Дорога представляет собой участок земли или искусственная поверхность, который оборудован или используется для движения ТС. Именно поэтому движение происходит не только на самих улицах, но и в других местах: во дворе, в закрытых производственных помещениях, на местах, на строительных площадках, на парковках, на железнодорожных переездах и т.д. Уголовная ответственность не зависит от места, где было допущено нарушение правил безопасности движения ТС.

Эксплуатация ТС регулируется Основными положениями об утверждении транспортных средств для эксплуатации и обязательствами должностных лиц по обеспечению безопасности движения от 23.12.1993 года. Помимо этого, существуют правила и инструкции по технической эксплуатации для определенных типов транспортных средств, в которых учитываются специальные функции, правила перевозки пассажиров и грузов с определенными видами транспортных средств и прочее.

Нарушение Правил дорожного движения может выражаться в превышении скорости, неправильном обгоне, несоблюдении правил проезда железнодорожных переездов, перекрестков и т.д. Эксплуатация транспортных средств запрещается, если: не соблюдаются нормы эффективности

торможения рабочей тормозной системы; нарушена герметичность гидравлического тормозного привода; суммарный люфт в рулевом управлении превышает установленные значения; неисправны тягово-сцепное и опорно-сцепное устройство тягача прицепного звена, а также отсутствуют или неисправны предусмотренные их конструкцией страховочные тросы (цепи); имеются люфты в соединениях рамы мотоцикла с рамой бокового прицепа и т.д. Игнорирование указанных запретов образует нарушение правил эксплуатации транспортного средства. Последнее может проявляться и в несоблюдении правил перевозки пассажиров или перевозки груза, правил технической эксплуатации и содержания подвижного состава автомобильного транспорта и др.

Нарушения правил безопасности дорожного движения или эксплуатации ТС способно привести к:

- опрокидыванию (к примеру, С.А.В., не выбрав безопасную скорость движения, выехал на встречную полосу, съехал с дороги и опрокинулся в кювет. Пассажир его автомобиля получил телесные повреждения, которые квалифицируются как тяжкий вред здоровью. Суд также указывает, что С.А.В. самонадеянно рассчитывал предотвратить последствия своего нарушения. В случае неукоснительного выполнения ПДД этой ситуации бы не произошло. С.А.В. был приговорен к 1 году 6 месяцам лишения свободы и 2 года лишения права управлять автомобилем [44]);
- столкновению (У.Р.Я., не убедившись в безопасности манёвра, пошел на обгон и допустил столкновение с автомобилем под управлением Я.Р.У., которому были причинены тяжкие телесные повреждения. Суд указывает на наличие вины в форме неосторожности: У.Р.Я. не предвидел опасных последствий, но должен был предвидеть, если бы проявил необходимую степень внимательности [49]);

- наезд на препятствие (Б.И.А, управляю скутером, перевозя Ф.Ж.Д. без шлема, совершил наезд на препятствие, а именно тротуарный бордюр. В результате скутер упал на Ф.Ж.Д., причинив ему тяжкий вред здоровью. Б.И.А. назначено наказание в виде лишения свободы на срок 1 год 6 месяцев в колонии строгого режима [48]);
- наезд на стоящее транспортное средство;
- наезд на велосипедиста (Г.Р.Р. совершил наезд на движущегося по зебре велосипедиста. При этом вину свою не признал. Однако совокупностью доказательств вина Г.Р.Р, была доказана и ему назначили наказания в виде 2 лет лишения свободы [46]);
- наезд на пешехода (так, например, Г.И.И. приближаясь к перекрёстку и не предприняв мер по снижению скорости, допустил наезд на пешехода. Пешеход получил значительные повреждения, которые были квалифицированы как тяжкий вред здоровью, представляющий опасность для жизни лица. Сам Г.И.И. признал свою вину. Суд назначил наказание в виде двух лет ограничения свободы [47]);
- падению пассажира;
- наезд на гужевой транспорт;
- иному виду ДТП.

Такая классификация ДТП, которая ранее содержалась в регулирующих правилах дорожного движения [57], не имеет прямого отношения к уголовному праву. Тем не менее, он позволяет определить механизм совершения преступления, с помощью которого можно определить причину вины водителя в происшествии и оценить нарушения правил безопасности дорожного движения или эксплуатации автомобиля.

Уже упоминалось, что в правовой литературе часто утверждается, что характерной чертой рассматриваемого преступления является потеря

контроля над транспортным средством, существование так называемого периода его неконтролируемого существования. Однако это не соответствует механизму дорожного преступления.

В ходе расследования и судебного рассмотрения уголовного дела должно быть определено, какие именно правила нарушил водитель ТС. Постановление Пленума ВС РФ №25 гласит: «в судебном акте должны быть указаны конкретные нарушения пунктов Правил о дорожном движении или инструкций по эксплуатации транспортного средства, которые привели к последствиям, изложенным в статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации».

Судебный орган вправе руководствоваться статьей 237 УК РФ по своему усмотрению и по требованию сторон, если на судебном заседании установлено, что обвинение содержит пункты норм, нарушение которых не соответствует фактическим обстоятельствам дела. В связи с этим он имеет право возвратить уголовное дело прокурору, указав некоторые положения нормативных актов, нарушение которых содержится в статье 264 Уголовного кодекса, при условии, что это не повлияет на предварительное следствие.

Следствие невыполнения этого требования - отмена судебных решений. Так, ВС РФ указало: в решении об обвинительном заключении и назначении наказания К. в качестве обвиняемого установлено, что фактические обстоятельства не были предъявлены ему, что нарушило его право на защиту против обвинения.

Правила движения и эксплуатации транспортных средств по-разному сформулированы: некоторые более общие, иные более конкретные. Ряд из них включает оценочные понятия, в то время как другие приближаются к принципам стандартов с точки зрения содержания, поскольку они по своей сути чрезвычайно абстрактны. Принятие их во внимание в поддержку признания виновного возможно только в том случае, если указаны правила, которые нарушаются и предусмотрена ПДД. Среди них, например,

практически все из гл. I ПДД. На самом деле они преследуют другую цель: не регулировать поведение водителя в конкретной ситуации, а скорее определить общие требования, которые обычно касаются нормативного регулирования дорожного движения как нормативно организованной деятельности. Например, в пункте 1.5 ПДД содержится: «участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не было никакой опасности и никакого ущерба». Чтобы квалифицировать деяние согласно ст. 264 УК РФ, только нарушение этого правила является недостаточным. Необходимо уточнить, в какой степени было выражено нарушение правил безопасности при движении или эксплуатации механического ТС.

Иными словами, нарушение более конкретных требований ПДД должно быть выявлено и отражено в соответствующих процессуальных документах.

В научных трудах справедливо указываются на трудности, возникающие при практическом применении пункта 10.1 ПДД: «водитель должен вести транспортное средство со скоростью, учитывающей интенсивность движения, характеристики и состояние транспортного средства и нагрузки, которые не превышает указанный предел, дорожные и погодные условия, особенно видимость в направлении движения. Скорость предназначена для того, чтобы дать водителю возможность постоянно следить за движением в целях удовлетворения требований ПДД» [30].

Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации №28 гласит: «Решение вопроса о вине водителя или невиновности в дорожно-транспортном происшествии из-за превышения скорости транспортного средства должно основываться на положениях пункта 10.1 Правил» (п. 6).

Если водитель может предвидеть опасность движения, он обязан снизить скорость или принять меры для остановки машины. Уголовная ответственность по статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации существует, когда водитель обладает технической способностью избегать

аварий, и между его действиями и вытекающими из этого последствиями устанавливается причинно-следственная связь.

Техническая способность предотвращать ДТП является ценной концепцией. Пленум Верховного Суда Российской Федерации в вышеупомянутом постановлении по данному вопросу дало следующие разъяснения: момент, когда возникает опасность дорожного движения, определяется в каждом отдельном случае с учетом дорожно-транспортной ситуации до ДТП. Эти моменты учитываются, когда у водителя появилась объективная возможность это распознать (п. 7).

Анализируя доказательства наличия или отсутствия технической способности водителя предотвращать ДТП в темноте или при плохой видимости, следует исходить из того, что водитель должен выбирать скорость, с которой он будет постоянно следить за движением транспортного средства в соответствии с пунктом 10.1 Правил.

В заключение отметим, что нарушение правил эксплуатации транспортного средства заключается в нарушении, несоблюдении стандартов, обеспечивающих надлежащее техническое состояние транспортного средства и соблюдение установленных принципов его безопасной эксплуатации. Это может быть движением с неисправной тормозной системой, рулевым управлением и т.п.

Нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств могут происходить как в результате действия, так и бездействия. Чтобы привлечь виновного к ответственности в соответствии со ст. 264 УК РФ, должно быть определено, какой конкретный пункт правил дорожного движения или иного нормативного акта был нарушен лицом, управляющим транспортным средством. При отсутствии ссылок на конкретный пункт нарушенных норм приводит к прекращению уголовного дела по ст. 264 УК РФ. Если будет установлено, что во время выполнения определенной работы имело место нарушение правил эксплуатации

транспортных средств, нарушение правил безопасности или других правил охраны труда, даже если эти нарушения были совершены во время вождения, действия нарушителя не подлежат квалификации в соответствии со ст. 264 и ст. 143 УК РФ, а в соответствующих случаях – по статьям, которые предусматривают ответственность за преступления против жизни и здоровья граждан, уничтожение или повреждение имущества.

2.3 Нарушение прочих правил безопасности движения и эксплуатации транспорта

Далее рассмотрим состав преступления, предусмотренного ст. 263.1 УК РФ, а точнее нарушение требований в области транспортной безопасности.

Транспортная безопасность выступает здесь основным объектом преступного деяния. Жизнь, здоровье и имущество лица выступают дополнительными объектами.

Транспортная безопасность есть состояние защищенности от неправомерного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и в транспортные средства (ФЗ №16 от 09.02.2007 г.).

В этом же нормативном праве дан термин «объект транспортной инфраструктуры»: технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные, трамвайные и внутренние водные пути, воздушные линии, автомагистрали, туннели, путепроводы, мосты, железнодорожные станции, автобусные остановки, метрополитены, морские торговые, рыбные, специальные и речные порты и портовые сооружения, судоходные водные сооружения, аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также других зданий, отвечающих за деятельность транспортного комплекса, сооружений, устройств.

Действия неправомерного вмешательства - незаконное действие (бездействие), в том числе террористический акт, который ставит под угрозу безопасную эксплуатацию транспортного комплекса и наносит ущерб жизни и здоровью людей, причиняет материальный ущерб или угрожает такими последствиями.

Объективная сторона рассматриваемого преступного деяния выражается в бездействии - несоблюдении требований по обеспечению безопасности движения на объектах инфраструктуры движения и транспортных средствах, наступлении последствий в виде серьезных телесных повреждений или значительных повреждений имущества и причинно-следственных связей между ними. Состав - материальный.

Ущерб в размере более одного миллиона рублей признается крупным ущербом, что отмечено в примечании к статье.

Диспозиция ст. 263.1 УК РФ - бланкетная. Минтранс РФ утверждает требования по обеспечению безопасности движения с учетом уровня безопасности для разных видов ТС и категорий объектов транспортной инфраструктуры.

Например, несоблюдение соответствующих требований может привести к несвоевременному реагированию на проявления угроз безопасности дорожного движения в Российской Федерации: при найме на работу на должности, которые имеют непосредственное отношение к обеспечению безопасности дорожного движения, людей, которые имели судимости из-за умышленного уголовного преступления; беспрепятственный въезд людей в зону безопасности движения за пределами указанных (обозначенных) контрольно-пропускных пунктов; необследование для обеспечения транспортной безопасности и т.д.

Субъективная сторона характеризуется неосторожной виной.

Субъект преступления специальный - лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности, т.е. лицо, в обязанности которого

указаны в должностных инструкциях, в которых вменена указанная функция. Это могут быть как должностные лица, так и лица, выполняющие управленческие функции в коммерческих организациях.

Часть 2 ст. 263.1 УК РФ предусматривает ответственность за те же деяния, повлекшие смерть человека, а ч. 3 этой статьи - смерть двух и более лиц.

Рассмотрим состав преступного деяния, предусмотренного статьей 267 УК РФ - «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения».

Основной объект преступного посягательства - безопасность движения и эксплуатации транспортного средства, дополнительный - здоровье, жизнь, имущество.

Объективная сторона выражается в:

- уничтожение / разрушение - полная негодность объекта, восстановление и правильное использование невозможны;
- повреждение - ущерб / частичная непригодность, экономическая ценность и полезность имущества сохраняются;
- приведении иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования - не повреждение и не разрушение, но результат - невозможность использовать объект по назначению;
- блокировании транспортных коммуникаций - создание препятствий, которые исключают нормальное функционирование объекта.

Эти предметы могут быть разрушены и повреждены различными способами: механическое разрушение, поджоги, демонтаж, затопление и прочее. Они не влияют на квалификацию. Однако могут быть приняты во внимание при назначении наказания.

Состав рассматриваемого преступления по своей сути является материальным.

Его обязательные черты - наступление предусмотренных законом последствий в виде тяжкого вреда здоровью человека или крупный ущерб, а также должна быть причинно-следственная связь между преступлением и вытекающими из него последствиями.

Крупным признается ущерб в размере большем одного миллиона рублей, на что имеется указание в примечании ст. 267 УК РФ.

Неосторожность - форма вины, выражающая субъективную сторону данного правонарушения.

Работники транспортной инфраструктуры и иные четырнадцатилетние лица - субъекты данного преступления.

Относится - как к транспортникам, так и к другим людям, достигшим 14 лет.

Смерть одного (ч. 2 ст. 267 УК РФ) или двух или более лиц (ч. 3 ст. 267 УК РФ) выступают квалифицирующими признаками данного преступного деяния.

На практике могут возникнуть трудности отличия этого преступления от других, которые направлены на уничтожение или повреждение имущества. Так, например, от составов, предусмотренных ст. 167 и 214 УК РФ, оно отличается предметом, от ст. 281 УК РФ - целью посягательства, от 205 УК РФ - способом и целью посягательства.

В качестве вывода, хотелось бы сказать, что требования по обеспечению транспортной безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности РФ, федеральным органом

исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере развития экономики.

Указанные требования являются обязательными для исполнения всеми субъектами транспортной инфраструктуры.

Ответственность за преступление, предусмотренное ст. 263.1 УК РФ, может иметь место лишь при условии возникновения указанных в законе общественно опасных последствий: причинения по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека либо причинения крупного ущерба (ч. 1, 2); причинения по неосторожности смерти человеку (ч. 3); причинения по неосторожности смерти двум или более лицам (ч. 4).

Глава 3 Проблемы квалификации преступлений против безопасности движения и пути их решения

3.1 Опыт применения уголовного законодательства зарубежных стран в области безопасности движения и эксплуатации транспортных средств

Регламентация транспортных преступлений по законодательству стран СНГ.

Для наиболее эффективной оптимизации и совершенствования отечественного законодательства в сфере транспортных преступлений необходимо обратить свой взор на законодательство зарубежных стран. В первую очередь, нам хотелось бы проанализировать законодательство стран СНГ, так как общеизвестен тот факт, что это страны, которые имеют общую историю своего развития.

Транспортные средства - источник повышенной опасности. Именно поэтому и преступления с ним связанные имеют повышенную общественную опасность. Как мы уже говорили ранее, транспортные преступления в российском уголовном законодательстве выделены в отдельную самостоятельную группу преступных правонарушений.

Украина. В уголовном законодательстве Украины транспортные преступления также выделены в отдельный раздел с одноименным названием главе 27 УК РФ (раздел XI «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта») [74]. Кроме того, аналогичны и диспозиции статьи 263 и 264 УК РФ со статьями 276 и 286 Уголовного кодекса Украины (далее - УКУ) соответственно. Всего в этом разделе содержится 18 составов уголовно-наказуемых деяний.

Республика Беларусь. Законодатель Республики Беларусь также выделяет транспортные преступления в отдельную главу Уголовного кодекса

- глава 28 [67] (далее - УК РБ). Данная глава содержит 14 составов преступлений в сфере транспортной безопасности. При этом состав ст. 317 УК РБ аналогичен составу ст. 264 УК РФ.

Республика Молдова. Уголовный кодекс Республики Молдовы также содержит в себе положения, регламентирующие преступления в сфере транспорта. Эти положения содержатся в главе 12, которая имеет более обобщённое название нежели в Уголовных кодексах России, Украины и Белоруссии, а именно: «Глава 12. Транспортные преступления» (далее - УК РМ) [68]. Данная глава содержит 14 составов преступных деяний.

Стоит отметить следующую особенность этого кодекса. Статья 275 УК РМ предусматривает ответственность за угон или захват, а также иное незаконное контролирование воздушного, железнодорожного, водного транспорта. Вместе с тем, аналогичный состав в УК РФ расположен в главе 24.

Помимо этого, статья 264.1 УК РМ предусматривает формальный состав преступления - за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения ответственность наступает вне зависимости от наступления каких-либо последствий.

Республика Армения. Уголовный кодекс Армении (далее - УК РА) не выделяет транспортные преступления в отдельную главу или раздел. Данные преступления содержатся в главе 23 «Преступления против общественной безопасности» [66]. Всего к транспортным преступлениям по УК РА можно отнести 13 составов преступных деяний.

Итак, проанализировав уголовное законодательство РФ и стран СНГ можно сделать следующие выводы.

В большинстве уголовных кодексов стран СНГ преступления в сфере транспортной безопасности выделены в отдельную главу. Исключение составляет уголовное законодательство Армении, где эти преступления регламентируются главой, предусматривающей ответственность за преступные деяния против общественной безопасности.

Спорной темой в российском уголовном праве является декриминализация оставления места аварии, если это имеет серьезные последствия. По нашему мнению, декриминализация этого нарушения вряд ли была необходимой и оправданной мерой. Особенно тогда, когда на российских дорогах складывается такая катастрофическая ситуация. Процент скрывающихся с места ДТП водителей по-прежнему высок. При этом, надо отметить, что многие аварии остаются нераскрытыми. Жертвы таких аварий страдают в первую очередь.

Ответственность уголовно-правового характера за оставление места происшествия, если оно имело серьезные последствия, наступает и по уголовному законодательству Азербайджана, Армении, Белоруссии, Казахстана, Молдовы. До 2003 года она была закреплена и в уголовном кодексе Российской Федерации.

На наш взгляд, принимая во внимание существующий опыт, считаем необходимым включить в Модельный Уголовный кодекс СНГ статью, в которой указана ответственность за оставление места происшествия в случаях, когда наступают серьезные последствия в виде серьезного телесного повреждения или смерти лица.

При совершении этого действия происходит обязательное лишение права управлять транспортным средством без оговорок из-за более высокого социального риска и опасности по сравнению с тем же деянием, который не привел к серьезным физическим травмам или смерти одного или нескольких человек, квалифицированных как административное правонарушение.

Кроме того, по нашему мнению, дифференциация назначенного наказания должна также определяться в зависимости от наступивших уголовных последствий. Поскольку уголовные последствия этого деяния аналогичны предыдущей версии статье 209 МУК СНГ. В то же время, оставление места происшествия, имеющее серьезные последствия, сложнее, чем простое столкновение с такими же последствиями [19].

В законодательстве стран СНГ много общего. Если вспомнить опыт истории российского уголовного права, а также действующего уголовного законодательства Российской Федерации и стран СНГ, следует отметить, что декриминализация оставления места происшествия в Уголовном кодексе Российской Федерации в целом также рассматривается как довольно поспешный шаг: введение уголовной ответственности за управление транспортным средством, если оно не имело серьезных последствий, не представляется оправданным.

Регламентация транспортных преступлений по законодательству стран Восточной Европы и Балтийского региона.

В большинстве стран Восточной Европы и Балтии уголовное законодательство систематизировано и представлено в виде кодексов. Ответственность за транспортные преступления, как правило, выделены в отдельную главу (УК Болгарии, Польши, Латвии, Литвы, Румынии). Кроме того, в ряде стран также действуют отдельные законы, регламентирующие отношения в сфере безопасности дорожного движения. Так, например, можно выделить Уголовно-финансовый закон Республик и Польши 1971 года и Закон «О дорожно-транспортных преступлениях» Швеции 1951 года.

Базу всех правонарушений, связанных с безопасностью движения и транспортных средств в Восточной Европе и странах Балтии, составляют деяния, которые в первую очередь влияют на безопасность вождения различных типов транспортных средств. В большинстве преступлений центральной фигурой является человек, который управляет транспортным средством (водитель), или человек, который несет соответствующие обязанности по транспортировке. В уголовных законах, как правило, нет упоминаний об участниках движения, таких как пешеходы, пассажиры, велосипедисты или кучера. В большинстве случаев законодатели либо подразумевают указанные категории участников движения в качестве

потенциальных, либо объединяют их посредством единой концепции «тот, кто не управляет транспортным средством» [60].

Литовская Республика. В Уголовном кодексе Литовской Республики транспортные преступления выделены в Главу 39 «Преступления и уголовные проступки против безопасности транспортного движения», которая содержит всего 4 состава преступных деяний:

- недоброкачественный уход за железнодорожными, водными либо воздушными транспортными средствами или дорогами, дорожными сооружениями и устройствами и их ремонт - ст.278 УК Литвы,
- нарушение правил международных полетов - ст. 279;
- нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств - ст. 281;
- нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта - ст. 282 [65].

Интересен состав преступления, предусмотренного ст. 282 УК Литвы, субъектом которого выступает лицо, кто не управлял транспортным средством, но нарушил ПДД. При этом обязательным элементом состава является причинение тяжкого вреда здоровью или смерть другого лица. Причем форма вины может быть, как умышленной, так и неосторожной (ч. 2 ст. 282 УК Литвы).

Таким образом, можно сказать, что законодатель Литовской Республики подчёркивает особую значимость общественных отношений в сфере безопасности дорожного движения и повсеместное соблюдение всеми участниками дорожного движения правил ПДД.

Эстонская Республика. Пенитенциарный кодекс Эстонии не выделяет транспортные преступления в отдельную главу или раздел. Составы этих преступных действий входят в Главу 11 «Преступления против общественного порядка и общественной безопасности».

Пенитенциарный кодекс предусматривает ответственность в том числе и лица, не управляющего механическим ТС, за нарушение ПДД (ст. 205 Пенитенциарного кодекса Эстонии). Вообще, состав данного преступления сформулирован так, что ответственность за его совершение наступает за любые правонарушения в сфере ПДД и эксплуатации транспорта для любого участника движения, то есть можно сказать, что круг лиц не определён. Однако есть исключения в субъектах: ими не могут быть лица, которые несут ответственность по ст.ст. 83, 84, 204 и 205.1 Пенитенциарного кодекса Эстонии. Кроме того, состав данного преступного деяния - материальный: необходимо наступление тяжких или особо тяжких последствий (квалифицированный состав) для потерпевшего [28].

Также мы можем заметить, что законодательство Эстонии отличается законодательства России тем, что не выделяет транспортные преступления в отдельный раздел или главу кодекса. Это можно заметить и в ряде других стран Восточной Европы и стран Балтики. Чаще всего данные преступления входят в раздел, закрепляющий ответственность за преступления против общественной безопасности или преступления против жизни и здоровья. Исходя из этого, трансформируется и объект преступного посягательства и уголовно-правовой охраны.

Республика Польша. В Уголовном кодексе Польши ответственность за преступления в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации ТС закреплена в Главе 21 «Преступления против безопасности движения», которая содержит девять составов преступных деяний [69]. Также как и Пенитенциарный кодекс Эстонии и Уголовный кодекс Литвы, УК Польши предусматривает ответственность каждого участника дорожного движения за нарушения в этой сфере - статья 177. Состав также материальный. Кроме того, ответственность наступает за преступление, совершенное по неосторожности.

Королевство Швеция. Швеция принадлежит к государствам, уголовное право которых представлено как Уголовным кодексом - кодифицированным

актом, так и отдельными законами. Преступление в сфере автомобильного транспорта установлено вышеупомянутым законом о дорожно-транспортных преступлениях. Этот закон состоит из семи статей, которые дают только общее представление о преступлении и общественной опасности поведения участников дорожного движения, без указания всего разнообразия таких нарушений и возможных последствий. Участник дорожного движения, действия которого привели к ДТП, повлекшему за собой серьезные телесные повреждения, смерть человека, а также смерть двух или более лиц, несут уголовную ответственность согласно статьям УК Королевства Швеция о преступлениях против жизни и здоровья (ст. 7, 8, 9 главы 3 Уголовного кодекса Швеции, в которых установлена ответственность за причинение смерти по неосторожности другому лицу - статья 7, причинение другому лицу телесных повреждений или заболеваний - статья 8, поставление в смертельную опасность другого лица - статья 9).

Равная для всех участников дорожного движения ответственность закреплена и в Уголовном кодексе Швеции.

Королевство Норвегия. В общем в Уголовном кодексе Королевства Норвегия есть множество статей, которые предусматривают наказание за различные правонарушения в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации ТС. Однако многие из них не знакомы российскому уголовному законодательству и не могут сравниться с нарушениями, признанными уголовными преступлениями в Уголовном кодексе Российской Федерации.

Так, в соответствии со статьей 238 Уголовного кодекса Норвегии любое лицо, причинившее телесное повреждение или причинение вред другому лицу по небрежности, с помощью оружия, транспортного средства или любым другим способом, должно быть оштрафовано или заключено в тюрьму на срок до 3 лет. В случае, если человек случайно причинил смерть другому лицу в порядке, предусмотренном ст. 238, такое лицо приговаривается к лишению свободы на срок до 3 лет и, в частности, при отягчающих обстоятельствах, к

лишению свободы на срок до 6 лет (статья 239 Уголовного кодекса Норвегии) [64].

Таким образом, любой участник дорожного движения, который нарушает определенные правила безопасности дорожного движения, несет ответственность за безрассудные преступления против жизни и здоровья человека, которые квалифицируются в соответствии с нормами главы 22 «Преступления против жизни и здоровья» Уголовного кодекса Норвегии.

В некоторых странах Восточной Европы и Балтийского региона, чье уголовное законодательство не могло ощутить влияние модельного Уголовного кодекса СНГ, не существует формулировок действий, аналогичных отечественным. Ответственность за транспортные преступления основывается на национальных традициях и особенностях национальной правовой системы. В подавляющем большинстве европейских стран уголовное законодательство, обеспечивающее безопасность дорожного движения, гарантируется стандартами защиты жизни и здоровья людей. Другими словами, иностранный законодатель не видит необходимости разделять и формировать отдельные главы (разделы) в уголовном законодательстве для защиты общественных отношений в области безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Как известно, национальное уголовное законодательство не поддерживает эту позицию и определяет основной объект преступления как «безопасность дорожного движения и эксплуатация транспорта», а не «жизнь и здоровье». На законодательном уровне эта позиция отражается в главе 27 УК РФ. Мы полностью поддерживаем позицию национального законодательного органа, который считает ее юридически обоснованным и наиболее приемлемым для российского уголовного законодательства.

Регламентация ответственности за транспортные преступления по законодательству Китайской Народной Республики (КНР).

Уголовное законодательство КНР предусматривает уголовную ответственность за преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств в соответствии с тремя статьями, которые содержатся в главе специального раздела Уголовного кодекса против общественной безопасности. Также, ответственность пассажиров, пешеходов и других участников дорожного движения за нарушение существующих правил безопасности дорожного движения отдельно не регулируется.

Уголовный кодекс Китайской Народной Республики регулирует ответственность:

- работников гражданской авиации, нарушившие правила безопасности движения и эксплуатации воздушного судна, приведшие к серьезному инциденту в полете (статья 131 Уголовного кодекса Китайской Народной Республики);
- железнодорожников, которые нарушили правила безопасности движения поездов и эксплуатации транспортных средств, приведшие к аварии и серьезным последствиям (статья 132 Уголовного кодекса Китайской Народной Республики).

Следует отметить, что Уголовный кодекс КНР отдельно не рассматривает вопросы, которые связаны с нарушением правил безопасности движения и работой водного транспорта.

Статья 133 Уголовного кодекса Китайской Народной Республики предусматривает уголовную ответственность за нарушения положений в области водного и автомобильного транспорта, которые привели к серьезным последствиям. Норма уголовного права была сформулирована как нарушение правил дорожного движения, приводящие к серьезным авариям, смертям или серьезным травмам, или нанесло значительный ущерб государственной или частной собственности.

Понятие первых двух преступлений требует присутствия специального субъекта: сотрудников гражданской авиации или железной дороги.

Уголовный закон, предусматривает наказания за нарушение правил дорожного движения, обязательно присутствие специального субъекта. К ним можно отнести: работников водного транспорта или метрополитена. Кроме того, возможен и общий субъект, который также включает других людей, которые фактически управляют транспортным средством.

Уголовные кодексы Российской Федерации и Китая обладают общей чертой: они имеют общий бланкетный характер. Другими словами, наличие законодательных ссылок на другие стандарты, которые закрепляют правила дорожного движения.

По мнению Н.С. Боровикова, принятие общепринятых бланкетных норм уголовного права, характеризуется важной спецификой, проявляющейся в поиске норм уголовного права, которые должны применяться, необходимо определить соответствующую юридическую ветвь, источником которой является уголовное право. При квалификации преступления необходимо учитывать, как нормы уголовного права, так и правовые акты других правовых отраслей.

Применение положений уголовного права, которые сформулированы при помощи бланкетных положений законодательства, также обязывает законодательные органы устанавливать действующие правила безопасности дорожного движения в области автомобильного, железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта.

В некоторых случаях, чтобы уточнить содержание нормы уголовного права, которая является типичным способом формулирования запрета на поведение водителей транспортных средств, пассажиров, пешеходов и других участников дорожного движения транспортного сектора, необходимо обратиться к законодательству других отраслей права. Это мнение было справедливо поддержано Н.В. Ивановым, который считал, что применять стандарты уголовного права, которые сформулированы с использованием бланкетных положений уголовного права, возлагает законодателей

дополнительные обязательства по предоставлению доказательств того, что виновный нарушил соответствующие нормы в других областях права (административное право, гражданское право, трудовые отношения).

Существенное различие между уголовным законодательством КНР в области правил безопасности дорожного движения состоит в том, что положения уголовного законодательства, которые предусматривают наказание за нарушение правил и процедур в области функций дорожного движения, сформулированы простыми положениями и содержат минимальное количество квалификационных признаков.

Согласно законодательству КНР, в уголовном законе о безопасности дорожного движения, состояние алкогольного опьянения не является отягчающим обстоятельством.

В уголовных кодексах Российской Федерации и Китайской Народной Республики нормы об ответственности за транспортные преступления по своей сути являются материальными.

Ответственность наступает только тогда, когда есть определенные последствия. В статье 133 Уголовного кодекса Китайской Народной Республики названы причины, по которой лицо подлежит уголовному преследованию - значительный ущерб государственной или частной собственности.

Согласно уголовному кодексу Российской Федерации, основанием для уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения является нанесение тяжких телесных повреждений или смерть человека по неосторожности, а причинение вреда потерпевшему не наказуемо, и эта проблема лежит в сфере гражданских отношений.

На наш взгляд, если в уголовном законодательстве Российской Федерации недостаточно оснований для судебного преследования за нарушение правил дорожного движения, например, серьезный вред потерпевшему, неправильно отражают степень общественной опасности

деяния и наложение на потерпевшего наказания. На практике люди, которые нарушают правила дорожного движения и терпят аварию, несут тысячи, а иногда и миллионы убытков владельцам дорогих автомобилей и несут административную ответственность, которая не соответствует серьезному характеру последствий. Если человек не был пьян, страховая компания возместит ущерб до 400 тысяч рублей в этих случаях, и любой ущерб, превышающий эту сумму, будет компенсирован виновными.

Одной из особенностей уголовного права, регулирующего правила дорожного движения в Уголовном кодексе Китайской Народной Республики, является наличие квалифицирующего признака, например, побега с места происшествия. Статья 133 УК КНР предусматривает ответственность в виде лишения свободы на срок более 7 лет за побег с места происшествия, если это привело к смерти потерпевшего. Указанная норма определяет максимальное наказание за данную статью. Повышенный социальный риск совершения преступления заключается в том, что лицо, совершившее аварию, оставило жертву без помощи угрожающего жизни состояния и покинуло место без разрешения, понимая, что пострадавший может умереть.

Согласно Уголовному кодексу Российской Федерации ответственность за нарушение правил дорожного движения наступает в результате вредных последствий, которые действительно имеют место, например, если пострадавший получил серьезный ущерб своему здоровью или человек умер. Таким образом, оставление места дорожно-транспортного происшествия, в котором находится пострадавший, в соответствии со статьей 125 Уголовного кодекса Российской Федерации квалифицируется как оставление в опасности.

Принимая во внимание законы Китайской Народной Республики можно сказать, что уголовный закон о безопасности дорожного движения, который также применяется в соответствии с Уголовным кодексом Российской Федерации, не предусматривает таких санкций, как отказ от права занимать определенную должность или совершать определенные действия. и право

управлять транспортным средством в течение определенного периода времени. Это наказание заключается в том, что лицо, совершившее преступление, лишается его доступа к определенной должности или виду деятельности, используемой для совершения преступления, и его неспособности управлять транспортным средством в течение определенного периода времени [29].

Сделаем выводы и отметим, что уголовные кодексы Российской Федерации и Китая предусматривают адекватное правовое регулирование безопасности движения и нормального функционирования транспортных инфраструктур. Учитывая активное развитие всех видов транспорта и большей части автомобильного транспорта, который представляет повышенный риск, уголовные стандарты безопасности дорожного движения в будущем потребуют улучшения и правового регулирования правил и процедур, применяемых в дорожном движении.

Таким образом, сравнительно-правовой анализ уголовного законодательства России и Китая в области регулирования безопасности дорожного движения показал, что российское законодательство наиболее полно охватывает общественные отношения в сфере деятельности всех видов дорожного движения.

В большинстве стран Восточной Европы и Балтии уголовное законодательство систематизировано и представлено в виде кодексов. Ответственность за транспортные преступления, как правило, выделены в отдельную главу (УК Болгарии, Польши, Латвии, Литвы, Румынии). Кроме того, в ряде стран также действуют отдельные законы, регламентирующие отношения в сфере безопасности дорожного движения.

В некоторых странах Восточной Европы и Балтийского региона, чье уголовное законодательство не могло ощутить влияние модельного Уголовного кодекса СНГ, не существует формулировок действий, аналогичных отечественным.

3.2 Пути законодательной регламентации ответственности за преступления против безопасности дорожного движения

Проблемные вопросы возникают в отношении преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств на уровне системы стандартов ответственности за эти преступления и на уровне конкретных элементов этих преступлений.

Впервые в Уголовном кодексе Российской Федерации появилась отдельная глава о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Выделение транспортных преступлений в качестве отдельной главы более точно отражает характеристики типа предмета анализируемых преступлений, помогает понять их характеристики и степень общественной опасности, адекватной квалификации, большей индивидуализации наказания и разграничение ответственности в этой группе преступлений, позволяет более целенаправленно определять причины и условия, вызывающие их [21, с. 19].

Одновременно, система правил ответственности за транспортные преступления, предложенная российским законодательным органом имеет ряд серьезных недостатков.

Во-первых, он не охватывает все преступления, которые фактически препятствуют безопасности дорожного движения. Существуют классические нарушения правил дорожного движения, такие как незаконное присвоение автомобиля или другого транспортного средства без угона, кража и угон самолета, водного или железнодорожного транспорта. Подход законодательного органа к оценке этих преступлений представляется крайне нелогичным. Одна из упомянутых норм включена в новый Уголовный кодекс в главе о преступлениях против собственности, а другая - в главе о

преступлениях против общественной безопасности. Другие страны, например, Грузия, Азербайджан и Беларусь, пошли по тому же пути [21, с. 22].

Отечественный законодательный орган пошел по пути данных государств. Однако их ошибки не были приняты во внимание, примеры противоположного характера не были проанализированы.

Во-вторых, преступление в соответствии со статьей 204 Уголовного кодекса РСФСР (отсутствие помощи в случае столкновения судна или невозможности предоставить название судна) не было полностью охвачено новым Уголовным кодексом. Тем временем законодатели должны были криминализовать это действие по тем же причинам, по которым он включил в гл. 27 УК РФ ст. 270 (неспособность судна поддерживать нуждающееся судно), т.е. из-за обязательств России по выполнению требований ряда международных конвенций.

В-третьих, в главе «Преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» Уголовного кодекса появилось два новых состава, предусматривающих ответственность за нарушения не против безопасности транспортных операций, а против другого вида общественных отношений:

- нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте линий электропередачи (269 УК РФ);
- нарушение правил международных полетов (статья 271 УК РФ) [17, с. 115].

Видовым объектом первого из них являются отношения в области экономической деятельности или, в худшем случае, общественная безопасность, но не отношения в области безопасных транспортных операций. Понятие «трубопроводный транспорт» не должно вводить в заблуждение. Согласно механизму действия и эксплуатационным характеристикам, это практически не транспортные средства, которые обсуждаются в главе 27 Уголовного кодекса. Главное, что оно отличается от вышеуказанных средств

тем, что оно неподвижно и в покое. В результате этого лишается одной из главных черт, которые отличают транспортные средства - движущихся источников повышенной опасности.

Трубопроводный транспорт является единственным транспортным средством в российской транспортной системе, которое не является «самостоятельным», как таковой не опасен. Источником повышенной опасности здесь выступает перевозимый груз [24, с. 235]. Поэтому цель уголовного права состоит в том, чтобы обеспечить безопасные условия труда для перемещения товаров и защитить их как материальные ценности, имеющие экономическое значение.

Наконец, можно только принять во внимание, что после слишком широкого толкования термина «движение» можно сделать предложения, например, включить транспортировку сточных вод в зону дорожно-транспортных преступлений, особенно с учетом того, что указанное «движение» практически не является техническим с технической точки зрения, в отличие от нефте- и газопроводов.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте линий трубопроводов не квалифицируются как транспортное преступление, а является видом экономического преступления или преступления в сфере общественной безопасности вместе с, например, нарушением соблюдения правил техники безопасности при добыче, строительстве и других работах.

Примечательно, что сам законодательный орган рассматривал признание недействительными нефтепроводов, нефтепродуктов и газопроводов как преступления против общественной безопасности [9, с. 365]. Он не может быть отнесен к категории транспорта и преступления согласно статье 271 Уголовного кодекса.

Нарушение правил международных рейсов является лишь неким нарушением правил безопасности движения и эксплуатации воздушного

движения, которые изложены в нормах ст. 263 УК РФ. Если бы законодательный орган рассматривал первое преступление как посягательство на связи с общественностью при обеспечении безопасности воздушного движения, его разделение на независимый состав было бы бессмысленным, поскольку оно было бы полностью охвачено характеристиками статьи 263 УК РФ. Таким образом, остается сделать вывод, что криминализация этого действия осуществлялась главным образом законодательным органом для защиты от вмешательства в неприкосновенность российской государственной границы. Связи с общественностью в этой области должны считаться объектом этого преступления. [8, с. 98].

В-четвертых, реформа Уголовного кодекса выявила лазейку в наказании за одно из очень опасных нарушений правил дорожного движения. Дело в том, что в новой редакции ст. 266 Уголовного кодекса (плохой ремонт транспортных средств и их эксплуатация с техническими неисправностями уголовная ответственность за «иные грубые нарушения правил эксплуатации» отсутствует. В следствие чего люди не несут ответственность, если они позволили водителям управлять транспортными средствами, у которых не было водительских прав, или которые были отозваны из своей лицензии, или которым было запрещено работать водителями транспортных средств по медицинским показаниям, или которые были отстранены от этой работы, а также сильно пострадали рабочие часы водителей [8, с. 101].

Доктрина уголовного права предполагает, что некоторые другие преступления могут считаться транспортными преступлениями. Например, А.И. Чучаев считает, что нелегальная перевозка взрывчатых или легковоспламеняющихся веществ по воздуху может классифицироваться как транспортное преступление. Он считает необоснованным не включение этого положения в Уголовный кодекс Российской Федерации в 1996 году. В связи с этим бросается в глаза противоречивая, недостаточно последовательная позиция автора такой идеи. Поскольку воздушное движение может не только

перевозить легковоспламеняющиеся вещества, но и передавать и перевозить пиротехнические продукты, неясно, почему этот вид преступной деятельности нельзя рассматривать как транспортное преступление. И наоборот, поскольку перевозка пиротехнических изделий и перевозка легковоспламеняющихся веществ не считаются транспортными преступлениями, почему их транспортировку следует рассматривать таким образом?

Есть еще меньше причин, чтобы подделать или уничтожить идентификационный номер транспортного средства. Во-первых, обоснованность и целесообразность криминализации этого акта весьма сомнительна. Во-вторых, очевидно, что предметом такого акта является не безопасность транспортной компании, а процедура контроля в области учета и регистрации транспортных средств, даже если мы согласны обосновать классификацию как преступление.

Поэтому по-прежнему существует много проблем, связанных с транспортными преступлениями, и для их решения необходимо использовать опыт прошлых лет и опыт зарубежных стран.

В 2019 году коллектив Саратовской государственной юридической академии представил научный проект УК РФ (далее – Проект) [70]. В Проекте транспортным преступлениям отводится Глава 37 «Преступления против транспортной безопасности».

Данная глава была сформирована из норм, аналогичных положениям главы 27 действующего УК РФ, в которой на данный момент насчитывается 11 составов уголовно наказуемых деяний.

В Проекте 10 составов преступлений: не включены в гл. 37 ст. 264.1 и 267.1 действующего УК РФ, сохранена ст. 269, которая с 21.10.2018 года была признана утратившей силу. Статьи расположены в последовательности гл. 27 УК РФ 1996 года.

В виду того, что в действующей системе уголовных норм, регламентирующих ответственность за транспортные преступления имеются

недостатки, а Проект во многом перенял их конструкции, то и сам Проект не лишен недостатков.

Как мы уже отмечали, в уголовном законодательстве нет общего мнения о том, какие составы следует классифицировать как транспортные преступления. Однако, бесспорно, что к ним не относятся преступления, закрепленные в ст. 270, 271 и 271.1 УК РФ (ст. 248-259 Проекта).

Не обладают они признаками транспортного преступления, а именно по следующим причинам:

- объект преступного деяния - безопасность дорожного движения и (или) эксплуатация ТС;
- предметом преступления - движение как технологическая система или само ТС;
- ущерб объекту преступного посягательства возникает в результате создания внутренней или внешней угрозы безопасности эксплуатации механического ТС, железной дороги, флота и метрополитена;
- совершено в области взаимодействия человека с движением: когда возникает внутренняя угроза его безопасности - лицом, которое непосредственно управляет транспортным средством или обеспечивает бесперебойную работу движения; при создании внешней угрозы - от лица, которое не выполняет указанные функции (например, пешеход, пассажир и др.).

Статья 271 Уголовного кодекса Российской Федерации описывает конкретный состав незаконного пересечения государственной границы Российской Федерации (статья 322 Уголовного кодекса Российской Федерации), поскольку существует особый вид нарушения - воздушные пути и специальный преступник - лицо, которое ответственно за соблюдение международных правил полетов (например, командир судна). Нарушения правил международных рейсов фактически влияют на административный

порядок. Еще одним доказательством этого является конструкция состава преступного действия, в которой не учитываются криминальные последствия, характерные для всех транспортных преступлений. Эта норма избыточна для рассматриваемой криминальной системы.

Статья 263 Уголовного кодекса Российской Федерации по существу охватывает все случаи нарушения правил безопасности дорожного движения и (или) эксплуатации воздушного, железнодорожного, водного транспорта и метрополитена. На практике это приводит к искусственным трудностям в различении этих составов друг от друга.

Нельзя считать оправданным включение положений об ответственности за неспособность капитана оказывать помощь нуждающемуся судну в анализируемую группу действий. Там нет никаких черт транспортного преступления. Поскольку существует уголовное преступление в соответствии со статьей 270 Уголовного кодекса, нет необходимости даже для людей, нуждающихся в помощи на море или другом водном пути в результате дорожно-транспортного происшествия.

Статья 271.1 Уголовного кодекса Российской Федерации предусматривает ответственность за «использование воздушного пространства России без разрешения в случаях, когда такое разрешение требуется в соответствии с российским законодательством, если этот акт небрежен в причинении серьезного телесного повреждения или смерти одному человеку». Таким образом, порядок использования российского воздушного пространства находится под уголовной защитой, поэтому место этого положения в главе о преступлениях против административного порядка.

Г.К. Буранов не согласен с такой позицией. Он считает, что преступление, предусмотренное статьей 271.1 Уголовного кодекса, нарушает отношения «для обеспечения статуса защиты транспортной инфраструктуры и транспортных средств от незаконного вмешательства (безопасности

движения) с целью обеспечения безопасного функционирования воздушного движения при использовании воздушного движения» [2].

Но, во-первых, автор заменяет сущность объекта преступления социальными отношениями, обеспечивающими его существование. А во-вторых, в статье 271.1 УК РФ, транспортная инфраструктура и транспортные средства вообще не упоминаются, и воздушное пространство не относится к этим категориям.

Следует иметь в виду, что место нормы в системе специального раздела Уголовного кодекса Российской Федерации является не только и не столько законодательной техникой, сколько существенным, как минимум, по двум пунктам: во-первых, определение правовой природы преступления; во-вторых, его отношения с другими преступлениями.

Как упоминалось ранее, в проекте Уголовного кодекса Российской Федерации предлагается сохранить нарушения правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте линий трубопроводов (статья 269 Уголовного кодекса Российской Федерации, статья 247 Проекта) в качестве транспортного преступления [20].

Федеральный закон от 23 апреля 2018 года исключил статью 269, которая предусматривала уголовную ответственность за нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте линий трубопроводов, из Уголовного кодекса Российской Федерации.

Как вы видите, ряду отечественных криминологов потребовалось 22 года, чтобы «связаться» с законодательным органом и убедить его в необходимости исправить очевидную ошибку - классифицировать явно несвязанные с транспортом преступления как таковые [6].

К сожалению, система норм ответственности за дорожные преступления, предложенная разработчиками проекта нового Уголовного кодекса Российской Федерации, не могла не иметь еще одного серьезного

недостатка. Он не охватывает все преступления, которые фактически мешают безопасному функционированию дорожного движения.

Прежде всего речь идет о классических транспортных преступлениях, таких как незаконная конфискация или завладение автомобилем, или другого транспортного средства без угона (статья 166 Уголовного кодекса Российской Федерации), угон воздушного или водного, или железнодорожного транспорта (статья 211 Уголовного кодекса Российской Федерации). Посягательства тут, безусловно, на иные объекты.

Подход законодательного органа к оценке этих преступлений представляется крайне нелогичным, поскольку один из упомянутых стандартов включен в Уголовный кодекс Российской Федерации в главе о преступлениях против собственности (статья 166), а другой - в главе о преступлениях против общественной безопасности (статья 211).

Возможный контраргумент, указывающий на то, что законодатели Беларуси, Азербайджана и Грузии пошли по аналогичному пути, вряд ли можно считать убедительным аргументом, поскольку лучше избегать очевидных ошибок разработчиков уголовных кодексов из других стран мира, чем копировать их.

Кроме того, в законодательстве ряда других стран есть примеры обратного (например, Украина, Латвийская Республика). Действительно, если российские законодатели классифицировали угон автомобилей как имущественное преступление, почему они не сделали то же самое при угоне самолетов и других судов: угон самолета или корабля наносит меньший вред интересам собственности, чем угон автомобиля? И наоборот: если угон воздушных, морских, речных и железнодорожных транспортных средств по закону считается посягательством на общественную безопасность, что помешало ему оценить кражу других транспортных средств таким же образом? Незаконное присвоение рельсового транспорта может представлять гораздо большую угрозу для общественной безопасности, чем угон вагона.

С определенной степенью условности пиратство можно также отнести к числу транспортных средств (статья 227 Уголовного кодекса Российской Федерации). В любом случае, соображения за и против такого решения уже были изложены в литературе.

При разработке нормативно-правового акта наука также выполняет прогностическую функцию. В противном случае это будет документ «вчера». К сожалению, это не отражено в правилах дорожного движения. В последнее время разрабатываются автономные (беспилотные) транспортные средства (БТС) как за рубежом, так и в Российской Федерации. Для обеспечения безопасности их функционирования по уголовному законодательству необходимо разработать самостоятельные нормы Уголовного кодекса Российской Федерации. Однако эти средства не включены в проект.

Кажется, сегодня это не проблема. Но она уже стучит в дверь. Тем не менее, научная модель уголовного кодекса не учитывает текущую реальность, но также не рассмотрено ближайшее будущее.

На протяжении всего срока действия Уголовного кодекса Российской Федерации нормы гл. 27 в литературе были обоснованно раскритикованы. Было обращено внимание на ряд обстоятельств: неполное и неточное отражение в статьях признаках состава преступления (в частности, предмета и объективной стороны преступления), включение в статью различных составов преступления (статьи 263 и 266 Уголовного кодекса Российской Федерации), непоследовательное разграничение обязанностей, неправильное определение состояния опьянения и т.д.

Тем не менее, в главе 37 Проекта УК РФ практически без изменений, действующие версии стандартов воспроизведены. Поправки касались только одного обстоятельства: в проектах статей 241-246 не отражен квалифицируемый атрибут «действие ... которое приводит к гибели двух или более людей», указанный в статьях 263, 263.1, 264, 266, 267, 268 Уголовного кодекса. Нам представляется, что решение законодательного органа,

основанное на специфике работы дорожного движения, должно быть предпочтительным, поскольку оно учитывает возможные последствия нарушения правил его перевозки или его эксплуатации. Наказание за эти действия в рамках проекта ограничивается наступлением смерти одного лица.

Стоит подвести итоги анализа. Предлагаемая версия Уголовного кодекса, к сожалению, очень далека от прототипа Уголовного кодекса, который должен соответствовать требованиям уголовного законодательства современной России. И его главная проблема не в том, что он не стал концептуально оптимальной «маленьким, но жестким кодексом», т.е. действительно и изначально близким к идеальным параметрам единственно возможного и необходимого набора уголовных запретов, а в том, что он мало отличается (в концептуальном, универсальном, рациональном, технико-правовом и других отношениях) от версии Уголовного кодекса Российской Федерации, действующим на данный момент.

Может быть, другим повезет больше, и рано или поздно мы увидим действительно идеальную (то есть совершенную во всех отношениях) модель будущего Уголовного кодекса России.

Заключение

В процессе исследования цель и задачи работы были выполнены. Из чего можно сделать следующие выводы.

Формирование и развитие законодательства об ответственности за нарушения в области безопасности и организации дорожного движения развивалось параллельно с развитием автомобилей: когда появились новые транспортные средства, появились новые правила, которые регулировали эти отношения. В то же время появление этих норм отражало, как вы можете видеть, как глобальные тенденции, так и самобытность традиций российской правовой системы.

Проблема большого количества преступлений, совершенных в этой категории является очень актуальной и острой. В большей степени, это связано с недостаточным вниманием научного сообщества к разработке глобального решения для обеспечения безопасности дорожного движения. Научные исследования по средствам борьбы с транспортными преступлениями также отсутствуют. Определённый опечаток оставляет и пробелы в организации функционирования правоохранительных органов по борьбе с этими преступлениями и их предупреждению.

Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, или иначе транспортные преступления - это общественно опасные деяния, посягающие на нормальный порядок использования и передвижения различных видов транспортных средств, используемых для перевозки людей и/или грузов.

В рамках исследования были рассмотрены такие составы транспортных преступлений, как:

- нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена;

- нарушение правил дорожного движения и эксплуатации всех видов механических транспортных средств;
- приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения;
- нарушение требований в области транспортной безопасности.

Определены особенности составов данных преступлений: объективная сторона, субъективная сторона, объект и субъект.

Кроме того, в рамках исследования проанализирован опыт зарубежных стран в области регламентации транспортных преступлений.

В законодательстве стран СНГ много общего. Если вспомнить опыт истории российского уголовного права, а также действующего уголовного законодательства Российской Федерации и стран СНГ, следует отметить, что декриминализация оставления места происшествия из Уголовного кодекса Российской Федерации в целом также рассматривается как довольно поспешный шаг: введение уголовной ответственности за управление транспортным средством, если оно не имело серьезных последствий, не представляется оправданным.

В большинстве стран Восточной Европы и Балтии уголовное законодательство систематизировано и представлено в виде кодексов. Ответственность за транспортные преступления, как правило, выделены в отдельную главу (УК Болгарии, Польши, Латвии, Литвы, Румынии). Кроме того, в ряде стран также действуют отдельные законы, регламентирующие отношения в сфере безопасности дорожного движения. Так, например, можно выделить Уголовно-финансовый закон Республик и Польши 1971 года и Закон «О дорожно-транспортных преступлениях» Швеции 1951 года.

Базу всех правонарушений, связанных с безопасностью движения и транспортных средств в Восточной Европе и странах Балтии, составляют деяния, которые в первую очередь влияют на безопасность вождения различных типов транспортных средств. В большинстве преступлений

центральной фигурой является человек, который управляет транспортным средством (водитель), или человек, который несет соответствующие обязанности по транспортировке. В уголовных законах, как правило, нет упоминаний об участниках движения, таких как пешеходы, пассажиры, велосипедисты или кучера. В большинстве случаев законодатели либо подразумевают указанные категории участников движения в качестве потенциальных, либо объединяют их посредством единой концепции «тот, кто не управляет транспортным средством».

В некоторых странах Восточной Европы и Балтийского региона, чье уголовное законодательство не могло ощутить влияние модельного Уголовного кодекса СНГ, не существует формулировок действий, аналогичных отечественным. Ответственность за транспортные преступления основывается на национальных традициях и особенностях национальной правовой системы. В подавляющем большинстве европейских стран уголовное законодательство, обеспечивающее безопасность дорожного движения, гарантируется стандартами защиты жизни и здоровья людей. Другими словами, иностранный законодатель не видит необходимости разделять и формировать отдельные главы (разделы) в уголовном законодательстве для защиты общественных отношений в области безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Уголовный закон КНР предусматривает уголовную ответственность за преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств в соответствии с тремя статьями, содержащимися в главе специального раздела Уголовного кодекса против общественной безопасности. Кроме того, ответственность пассажиров, пешеходов и других участников дорожного движения за нарушение действующих правил безопасности дорожного движения отдельно не регулируется.

В уголовных кодексах Российской Федерации и Китая общей чертой уголовного закона о безопасности дорожного движения является их общий

бланкетный характер. Иными словами, наличие законодательной ссылки на другие нормы, которые закрепляют правила функционирования дорожного движения.

Существенное различие между уголовным законодательством КНР в области правил безопасности дорожного движения состоит в том, что положения уголовного законодательства, которые предусматривают наказание за нарушение правил и процедур в области функций дорожного движения, сформулированы простыми положениями и содержат минимальное количество квалификационных признаков.

Согласно законодательству КНР, в уголовном законе о безопасности дорожного движения, состояние алкогольного опьянения не является отягчающим обстоятельством.

В уголовных кодексах Российской Федерации и Китайской Народной Республики нормы об ответственности за транспортные преступления по своей сути являются материальными.

Одной из особенностей уголовного права, регулирующего правила дорожного движения в Уголовном кодексе Китайской Народной Республики, является наличие квалифицирующего признака, например, побега с места происшествия. Статья 133 УК КНР предусматривает ответственность в виде лишения свободы на срок более 7 лет за побег с места происшествия, если это привело к смерти потерпевшего. Указанная норма определяет максимальное наказание за данную статью. Повышенный социальный риск совершения преступления заключается в том, что лицо, совершившее аварию, оставило жертву без помощи угрожающего жизни состояния и покинуло место без разрешения, понимая, что пострадавший может умереть.

С учетом законодательства Китайской Народной Республики можно констатировать, что уголовный закон о безопасности дорожного движения, который также применяется в соответствии с Уголовным кодексом Российской Федерации, не предусматривает меры наказания как отказ от

права занимать определенную должность или выполнять определенные действия и право управлять транспортным средством в течение определенного периода времени. Смысл этого наказания заключается в том, что лицо, совершившее преступление, лишается его доступа к определенной должности или виду деятельности, использованной для совершения преступления, и невозможности управлять транспортным средством в течение определенного периода времени.

Сделаем выводы и отметим, что уголовные кодексы Российской Федерации и Китая предусматривают адекватное правовое регулирование безопасности движения и нормального функционирования транспортных инфраструктур. Учитывая активное развитие всех видов транспорта и большей части автомобильного транспорта, который представляет повышенный риск, уголовные стандарты безопасности дорожного движения в будущем потребуют улучшения и правового регулирования правил и процедур, применяемых в дорожном движении.

Таким образом, сравнительно-правовой анализ уголовного законодательства России и Китая в области регулирования безопасности дорожного движения показал, что российское законодательство наиболее полно охватывает общественные отношения в сфере деятельности всех видов дорожного движения.

Кроме того, нами были рассмотрены пробелы в законодательном регламентировании транспортных преступлений и предложены возможные пути их решения.

Также мы рассмотрели Проект Уголовного кодекса Российской Федерации, предложенный авторским коллективом Саратовской государственной юридической академии. Увы, данный Проект весьма далек от прообраза кодекса, призванного удовлетворить уголовно-правовые нужды современной России, в том числе в вопросе регулирования транспортных преступлений.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Бражник Ф.С. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта / Ф.С. Бражник // Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть: Учебник. Практикум / Под ред. А.С. Михлина. М., 2004. 400 с.
2. Буранов Г.К. Нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации как предусмотренный уголовным законом вид транспортного преступления // Транспортное право. 2018. № 3. С. 15.
3. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ // Российская газета. 26.03. 1997. № 59-60.
4. Волков К.А., Чурсина И.В. Ответственность за превышение полномочий частным детективом или работником частной охранной организации. М. : Юрист, 2019. С. 83.
5. Горбунова Л.В. Некоторые аспекты развития законодательства об ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта в дореволюционной России // Марийский юридический вестник. 2008. № 6. С. 105-109.
6. Грачева Ю.В., Чучаев А.И. Дополнительные уголовно-правовые меры обеспечения безопасности автотранспорта // Уголовное право. 2015. № 3. С. 10-15.
7. Декрет СНК РСФСР от 10.06.1920 г. «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (Правила)» // Известия ВЦИК. 13.06.1920.
8. Жулев В. И. Транспортные преступления / В.И. Жулев. М.: Юрист, 2014. С. 29-180.
9. Иванов Н.В. Уголовное право. Особенная часть: учеб. / М.: Юрайт, 2014. 644 с.

10. Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. М., 2011. 188 с.

11. Истомин А.Ф. Понятие и виды преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта / А.Ф. Истомин // Уголовное право: учебник / Под ред. д.ю.н., проф. Н.И. Ветрова, д.ю.н., проф. Ю.И. Ляпунова. 4-е изд., испр. и доп. М.: ИД «Юриспруденция», 2007.

12. Кассационное определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда РФ от 18 января 2011 г. по делу N 70-О10-14 // [Электронный ресурс]. URL: https://vsrf.ru/stor_pdf.php?id=419848. (дата обращения: 24.11.2019 г.).

13. Кауфман М.А. Понятие и виды преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта / М.А. Кауфман // Уголовное право. Общая и Особенная части: учебник / под общ. ред. М.П. Журавлёва и С.И. Никулина. 2-е изд., перераб. и доп. М. : Норма 2008. 495 с.

14. 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, 2017. Т. 1. 792 с.

15. Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.) // СПС «Консультант Плюс», 2019 г.

16. Коробеев А.И. Общая характеристика транспортных преступлений и их система // Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта / А.И. Коробеев // Уголовное право Российской Федерации: Особенная часть: Учебник. 2-е изд., испр. и доп. / Под ред. проф. Л.В. Иногамовой-Хегай. М.: Инфра-М, 2005. 560 с.

17. Коробеев А.И. Транспортные преступления / А.И. Коробеев. СПб. : Питер, 2015. 486 с.

18. Кочои С.М. Понятие и виды преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта / С.М. Кочои // Уголовное право. Общая и Особенная части: Краткий курс. М.: "КОНТРАКТ", "Волтерс Клувер", 2010.

19. Кусакин В.В. Сравнительно-правовой анализ уголовной ответственности за преступления против безопасности дорожного движения: опыт стран СНГ // Вестник ВУиТ. 2018. № 3. С.141-149.

20. Малаева А.У., Дмитриева А. А. Актуальные проблемы преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Студенческий форум: электрон. научн. журн. 2019. № 23(74). [Электронный ресурс]. - URL: <https://nauchforum.ru/journal/stud/74/55390> (дата обращения: 26.01.2020 г.).

21. Маршакова Н.Н. Классификация преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Транспортное право. 2014. № 2. С.18-28.

22. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (Лондон, 1 ноября 1974 года) // Бюллетень международных договоров, 2011 г., приложение № 1 (часть 1).

23. Микаилов С.М., Богомолов А. Н. Общественная безопасность как понятие и как стратегический национальный приоритет в сфере обеспечения национальной безопасности // Молодой ученый. 2017. № 39. С. 68-71.

24. Наумов А. В. Российское уголовное право: курс лекций. В 2 т. Т. 2. Особенная часть. М. : Норма, 2014. С. 548.

25. Официальный сайт Всемирной организации здравоохранения // [Электронный ресурс]. - URL: https://www.who.int/gho/publications/world_health_statistics/ru/ (дата обращения: 21.10.2019 г.).

26. Официальный сайт Госавтоинспекции Российской Федерации // [Электронный ресурс]. - URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 15.02.2020 г.).

27. Охтова А.М. История становления и развития российского законодательства, предусматривающего уголовную ответственность за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (от Русской правды до уголовного кодекса 1922 года) // ЮП. 2014. № 6 (67). С. 116-119.

28. Пенитенциарный кодекс Эстонской Республики // СПС «КонсультантПлюс».

29. Петров С.А. Уголовная ответственность за нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта по уголовному законодательству России и Китая // АВБсП. 2014. № 1 (1). С. 80-83.

30. Пикуров Н. Отграничение состава дорожно-транспортного преступления от смежных составов // Уголовное право. 2009. № 5. С. 61-66.

31. Попов В.Л. Транспортная экспертиза как доказательство в суде // Транспортное право и безопасность. 2019. № 2 (30). С. 36-43.

32. Портал правовой статистики [Электронный ресурс]. URL: http://crimestat.ru/offenses_chart (дата обращения: 27.12.2019 г.).

33. Постановление № 1-172/2019 от 6 мая 2019 г. по делу № 1-172/2019 [Электронный ресурс]. URL: [//sudact.ru/regular/doc/Q5llpKvChHUQ/](http://sudact.ru/regular/doc/Q5llpKvChHUQ/) (дата обращения: 27.12.2019 г.).

34. Постановление № 1-176/2019 от 13 мая 2019 г. по делу № 1-176/2019 [Электронный ресурс]. URL: [//sudact.ru/regular/doc/JhiSVGjVRjJl/](http://sudact.ru/regular/doc/JhiSVGjVRjJl/) (дата обращения: 27.12.2019 г.).

35. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «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. 26.12.2008. № 265.

36. Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 09.04.1965 г. № 3 «О дополнении постановления Пленума Верховного Суда СССР от 25 марта

1964 г. № 4 "О применении судами Указа Президиума Верховного Совета СССР от 20 марта 1964 г. "Об условном освобождении из мест лишения свободы осужденных, вставших на путь исправления, для работы на строительстве предприятий народного хозяйства» // Бюллетень Верховного Суда СССР. № 3. 1965.

37. Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 г. № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 05.04.2010. № 14. Ст. 1649.

38. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения") // Российские вести. 23.11.1993. № 227.

39. Постановление Правительства РФ от 29.06.1995 г. № 647 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий» // Российская газета. 13.07.1995. № 134.

40. Постановление Правительства РФ от 30.04.1997 г. № 508 «О порядке государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства Российской Федерации. 19.05.1997. № 20. Ст. 2279.

41. Постановление ЦИК СССР, СНК СССР от 23.01.1931 г. «Об ответственности за преступления, дезорганизующие работу транспорта» // Известия ЦИК СССР и ВЦИК. № 24. 25.01.1931.

42. Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР (утв. Приказом МВД СССР от 11.01.1960 N 25) // Минск, Издательство "Звезда". 1961.

43. Правила охраны магистральных трубопроводов (утв. постановлением Федерального горного и промышленного надзора России от

24 апреля 1992 г. № 9) (утв. Заместителем Министра топлива и энергетики 29 апреля 1992 г.) // СПС «Консультант Плюс», 2019 г.

44. Приговор № 1-13/2019 от 24 июня 2019 г. по делу № 1-13/2019 [Электронный ресурс]. URL: [//sudact.ru/regular/doc/DFdQgIzrmdJa/](https://sudact.ru/regular/doc/DFdQgIzrmdJa/) (дата обращения: 27.12.2019 г.).

45. Приговор № 1-19/2019 от 29 апреля 2019 г. по делу № 1-19/2019 [Электронный ресурс]. URL: [//sudact.ru/regular/doc/Mbi76vdkNAUK/](https://sudact.ru/regular/doc/Mbi76vdkNAUK/) (дата обращения: 27.12.2019 г.).

46. Приговор № 1-290/2018 1-5/2019 от 29 января 2019 г. по делу № 1-290/2018 [Электронный ресурс]. URL: [//sudact.ru/regular/doc/xNPj4keHJRUX/](https://sudact.ru/regular/doc/xNPj4keHJRUX/) (дата обращения: 27.12.2019 г.).

47. Приговор № 1-336/2019 от 21 июня 2019 г. по делу № 1-336/2019 [Электронный ресурс]. URL: [//sudact.ru/regular/doc/IISwATtb7IYd/](https://sudact.ru/regular/doc/IISwATtb7IYd/) (дата обращения: 27.12.2019 г.).

48. Приговор № 1-84/2018 от 5 октября 2018 г. по делу № 1-84/2018 [Электронный ресурс]. URL: [//sudact.ru/regular/doc/htmcfshmHhZ5/](https://sudact.ru/regular/doc/htmcfshmHhZ5/) (дата обращения: 27.12.2019 г.).

49. Приговор № 1-94/2019 от 21 июня 2019 г. по делу № 1-94/2019 [Электронный ресурс]. URL: [//sudact.ru/regular/doc/jMNRwNb0Y9t/](https://sudact.ru/regular/doc/jMNRwNb0Y9t/) (дата обращения: 27.12.2019 г.).

50. Приговор Воркутинского городского суда Республики Коми от 10 февраля 2011 г. по делу N 1-71/2011 // Архив Воркутинского городского суда Республики Коми. 2011.

51. Приговор Тагилстроевского районного суда г. Нижний Тагил Свердловской области от 23 декабря 2011 г. по делу N 1-582/2011 // Архив Тагилстроевского районного суда г. Нижний Тагил Свердловской области. 2011.

52. Приговор Удорского районного суда Республики Коми от 9 октября 2017 г. по делу N 1-49/2012 // [Электронный ресурс]. - URL: <https://sudact.ru/> (дата обращения: 24.11.2019 г.).

53. Приговор Химкинского городского суда Московской области от 24 августа 2012 г. // [Электронный ресурс]. - URL: https://oblsud.mo.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&srv_num=1&name_op=doc&number=2084677&delo_id=4&text_number=1. (дата обращения: 24.11.2019 г.).

54. Приказ МВД СССР от 16.07.1986 г. № 139 «Об утверждении Правил дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс», 2019 г.

55. Приказ Минтранса России от 21.04.2003 г. № ВР-1/п «Об утверждении Правил безопасности морской перевозки грузов» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 27.10.2003. №43.

56. Пряникова К.К. Характеристика вины при совершении преступления, связанного с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена // Молодой ученый. 2019. № 48. С. 290.

57. Распоряжение Росавтодора от 12.05.2015 г. № 853-р «Об издании и применении ОДМ 218.6.015-2015 "Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации» (вместе с "ОДМ 218.6.015-2015. Отраслевой дорожный методический документ...") // СПС «Консультант Плюс», 2019 г.

58. Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 г. № 877 «О принятии технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств» (вместе с "ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств") // СПС «Консультант Плюс», 2019 г.

59. Сверчков В.В. Уголовное право. Общая и Особенная части : учеб. пособие / В.В. Сверчков. М.: Высшее образование, 2016. 497 с.
60. Семенов В. Р. Уголовно-правовое регулирование транспортной безопасности в некоторых странах Восточной Европы и Балтии // Викимнология. 2017. № 4 (14). С.82-87.
61. Таюрская Е.А. Теоретические аспекты определения понятия дорожно-транспортного преступления // Сибирский юридический вестник. 2017. № 1. С. 100-104.
62. Токманцев Д. Метрополитен и иные виды внутреннего рельсового транспорта как предмет преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ // Уголовное право. 2012. № 1. С. 82 - 83.
63. Тяжкова И.М. Понятие и виды преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта / И.М. Тяжкова // Уголовное право. Особенная часть: Учебник / Под ред. проф. Л.Д. Гаухмана и проф. С.В. Максимова. 2-е изд., перераб., доп. М. : Изд-во Эксмо, 2005. 784 с.
64. Уголовный кодекс Королевства Норвегии 1902 г. // СПС «КонсультантПлюс».
65. Уголовный кодекс Литовской Республики от 26.09.2000 г. № VIII-1968 // СПС «КонсультантПлюс».
66. Уголовный кодекс Республики Армения от 18.04.2003 г. // СПС «КонсультантПлюс».
67. Уголовный кодекс Республики Беларусь от 09.07.1999 г. № 275-ФЗ (с изм. и доп. от 11.11.2019 г.) // СПС «КонсультантПлюс».
68. Уголовный кодекс Республики Молдова от 18.04.2002 г. № 985-XV (с изм. и доп. от 15.11.2018 г.) // СПС «КонсультантПлюс».
69. Уголовный кодекс Республики Польша от 06.06.1997 г. // СПС «КонсультантПлюс».

70. Уголовный кодекс Российской Федерации (научный проект) / под ред. Н.А. Лопашенко. М. : Юрлит-информ, 2019. 320 с.

71. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 17.06.1996. № 25. Ст. 2954.

72. Уголовный кодекс РСФСР (утв. ВС РСФСР 27.10.1960) (ред. от 30.07.1996) // Ведомости ВС РСФСР. 1960. № 40. Ст. 591.

73. Уголовный кодекс РСФСР 1926 года (с изменениями по состоянию на 1 марта 1957 года) (утратил силу в связи с принятием Уголовного Кодекса 1961 года) // СПС «Консультант Плюс», 2019 г.

74. Уголовный кодекс Украины от 05.04.2001 г. № 2341-III (с изм. и доп. от 20.09.2019 г.) // СПС «КонсультантПлюс».

75. Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» // Российская газета. 23.06.1998. № 116.

76. Указ Президента РФ от 31.12.2015 г. № 683 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 04.01.2016. № 1 (часть II). Ст. 212.

77. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных 1845 года // СПС «Консультант Плюс», 2019 г.

78. Федеральный закон от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» // Российская газета. 14.02.2007. № 31.

79. Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // Парламентская газета. 18.01.2003. № 11-12.

80. Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Российская газета. 18.01.2003. № 8.

81. Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Российская газета. 26.12.1995. № 245.

82. Федеральный закон от 28.12.2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» // Российская газета. 29.12.2010. № 295.

83. Федеральный закон от 29.12.2017 г. № 442-ФЗ «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Российская газета (специальный выпуск). 31.12.2017. № 297с.

84. Яценко Б.В. Понятие и виды преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта / Б.В. Яценко // Уголовное право. Особенная часть: Учебник под ред. проф. А.И. Рарога. М. : Институт международного права и экономики. Изд-во «Триада, Лтд», 1996. 1040 с.

85. Geoffrey P. Alpert, Roger G., Dunham, Meghan Stroshine, Katherine Bennett, John MacDonald. 2016 «Police Officers' Decision Making and Discretion: Forming Suspicion and Making a Stop» Document No.:213004, Award Number:2001-IJ-CX-0035.

86. Schnacke, Timothy R. 2018. «Fundamentals of Bail: A Resource Guide for Pretrial Practitioners and a Framework for American Pretrial Reform.» National Institute of Corrections, Department of Justice, Washington, DC.

87. Statement of Interest of the United States, Varden v. City of Clanton, Case No. 2:15-cv-34-MHT-WC (M.D. Ala., Feb. 13, 2015).

88. Tonry, Michael and Richard Frase, eds. 2001. Sentencing and Sanctions in Western Countries. Oxford University Press, New York, NY.

89. VanNostrand, Marie. 2010. «Alternatives to Pretrial Detention: Southern District of Iowa.» Federal Probation 74 (3): 11-15.