

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

С.Ю. Замараев

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Научный
руководитель

д-р юрид. наук, профессор, В.К. Дуюнов

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

Тольятти 2020

Оглавление

Введение.....	3
Глава 1 Понятие и общая характеристика преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств	8
1.1 Транспортная безопасность как объект уголовно-правовой охраны	8
1.2 Общая характеристика преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств в уголовном законодательстве Российской Федерации.....	15
1.3 Ответственность за посягательства на транспортную безопасность в истории российского законодательства	22
Глава 2 Проблемы квалификации преступлений, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств	31
2.1 Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена (ст. 263 УК РФ): вопросы квалификации.....	31
2.2 Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ): вопросы квалификации.....	45
2.3 Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (ст. 264.1. УК РФ): вопросы квалификации	54
Глава 3 Проблемы квалификации преступных посягательств на общие условия транспортной безопасности	62
3.1 Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах (ст. 263.1 УК): вопросы квалификации.....	62
3.2 Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ): вопросы квалификации	78
3.3 Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК): вопросы квалификации	86
Заключение	90
Список используемой литературы и используемых источников	94

Введение

Актуальность исследуемого вопроса. Транспортная сфера является одной из важнейших составных частей инфраструктуры российской экономики. Она оказывает весьма значительное влияние на экономическое и социальное развитие как всей России в целом, так и ее регионов, в частности.

Транспортная отрасль характеризуется повышенной опасностью. Да и вообще, как известно, любое транспортное средство уже само по себе является источником повышенной опасности, но характер и степень этой опасности неодинакова и зависит от вида транспорта и его характеристик.

Несмотря на то, что безопасное функционирование транспорта в первую очередь обеспечивают нормы позитивного регулирования, Уголовный кодекс Российской Федерации (далее - УК РФ) был и по-прежнему остается одним из наиболее важных инструментов предупреждения преступных посягательств на сферу безопасности транспорта.

Проблема уголовно-правовой охраны безопасности движения и эксплуатации транспорта имеет важное значение, особенно в современных условиях. Поэтому, учитывая важность и общественную опасность посягательств на безопасное функционирование транспорта, законодатель при конструировании норм Особенной части УК РФ 1996 г. счел целесообразным выделить их в отдельную главу уголовного закона (27 главу).

Уголовное законодательство об ответственности за транспортные преступления динамично развивается. На протяжении последнего десятилетия законодатель последовательно вносил различные изменения и корректировки в уголовный закон в целях совершенствования уголовно-правовой борьбы с транспортными преступлениями.

Поскольку транспорт и объекты транспортной инфраструктуры очень уязвимы для внешних угроз и актов незаконного вмешательства, то в XXI

веке одной из актуальных проблем является борьба с различного рода внешним вмешательством в функционирование транспорта. И это вполне закономерно, поскольку вследствие таких посягательств наступают серьезные общественно опасные последствия. Наибольшую опасность представляют конечно же, террористические угрозы (например, в 2017 году террорист-смертник осуществил взрыв на станции метро в Санкт-Петербурге; в 2013 году в Волгограде произошел двойной теракт, сначала террористы привели в действие взрывное устройство, заложенное в салоне в переполненного троллейбуса, а затем террорист-смертник привел в действие бомбу на железнодорожном вокзале Волгограда; в 2011 году террорист-смертник взорвал взрывное устройство, которое было начинено поражающими элементами в международном терминале аэропорта Домодедово [36].

Учитывая эти обстоятельства, в 2014 году законодатель решил усилить уголовно-правовую охрану объектов транспортной инфраструктуры, чья охрана ранее не регулировалась нормами главы 27 УК РФ. В результате законодатель дополнил уголовный закон новой статьей - 263.1 УК РФ («Нарушение требований в области транспортной безопасности»).

В прошедшее десятилетие транспортные преступления демонстрировали неблагоприятную динамику и тенденции. Особую тревогу вызывало увеличение количества лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии алкогольного и наркотического опьянения или лиц, выполняющих работу, связанную с обеспечением безопасности в сфере транспорта в этом же состоянии. Например, в соответствии с данными статистики, в 2019 году 103 тыс. человек были привлечены к уголовной ответственности за различные транспортные преступления, предусмотренные 27 главой УК РФ. Из них 82 тыс. человек управляли транспортными средствами (речь идет не только об автомобилях, но и о других видах транспорта) или выполняли работу, связанную с обеспечением транспортной безопасности в состоянии алкогольного опьянения и 1,5 тыс.

человек в состоянии наркотического опьянения. Эти красноречивые данные говорят о том, что 67% этих лиц не смогли должным образом обеспечить безаварийную и безопасную работу транспорта [19].

В результате, в 2014 году законодатель криминализировал уголовную ответственность за повторное управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения и в УК РФ появилась ст. 264.1. («Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию»).

Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие в сфере безопасного функционирования транспорта и транспортных систем.

Предметом исследования являются уголовно-правовые проблемы борьбы с транспортной преступностью, а также сложные проблемы, связанные с их квалификацией.

Целью исследования является проведение системного комплексного анализа наиболее сложных проблем квалификации транспортных преступлений.

Задачи работы:

- исследовать проблему транспортной безопасности как объекта уголовно-правовой охраны;
- рассмотреть историческое развитие норм об ответственности за транспортные преступления в российском законодательстве;
- проанализировать проблемы квалификации преступлений, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств
- исследовать проблемы квалификации преступных посягательств на общие условия транспортной безопасности.

Научная новизна исследования. Одним из основных недостатков многих существующих работ, посвященных транспортным преступлениям, является то, что их авторы в основном акцентировали внимание на анализе

конкретных составов транспортных преступлений, а также рассматривали вопросы квалификации лишь отдельных составов транспортных преступлений.

В то же время очевидно, что на сегодняшний день назрела необходимость в проведении комплексного исследования проблем уголовно-правовой борьбы преступлениями в сфере транспортной безопасности, исследовании сложных вопросов их квалификации, критическом анализе существующей законодательной системы уголовно-правовых норм, предусматривающих ответственность за транспортные преступления.

В этой связи научная новизна настоящего исследования заключается в том, что в нем была предпринята попытка проведения именно такого комплексного и системного исследования.

Степень разработанности темы. На протяжении довольно долгого периода проблемы уголовной ответственности и борьбы с транспортными преступлениями являлись объектом изучения многих теоретиков и практиков уголовного права. Эти вопросы исследовались и освещались в монографиях, учебных пособиях и на страницах периодических юридических изданий. С нашей точки зрения, наиболее важными и заслуживающими внимания являются работы таких авторов как: Н.С. Алексеев, Н.Н. Белокобыльский, М.С. Гринберг, Ф.А. Гусейнов, В.К. Дуюнов, М.А. Ефимов, В.И. Жулев, Б.Л. Зотов, К.М. Карацев, В.И. Касынюк, В.Е. Квашиш, Е.В. Кичигин, А.И. Коробеев, З.Г. Корчев, Д.Ю. Краев, А.С. Кузьмин, Б.А. Куринов, В.В. Лукьянов, Ю.И. Ляпунов, И.Г. Маландин, В.Б. Малинин, Г.В. Овчинникова, А.Ю. Пожарский, С.В. Проценко, Н.И. Пикуров, Л.Ф. Рогатых, В.П. Тихий, В.И. Ткаченко, С.В. Трофименко, В.Е. Эминов, В.М. Хомич, А.И. Чучаев и др.

По-прежнему являются востребованными и актуальными труды ученых советского периода развития уголовного права. Ценность этих работ заключается в том, что их авторы смогли заложить необходимую

теоретическую основу в теорию и практику уголовно-правовой борьбы с транспортными преступлениями.

К данным авторам относятся: Н.С. Алексеев, А.В. Галахова, Н.Г. Иванов, А.С. Кузмина, В.В. Лукьянов, С.М. Корабельников, Б.А. Куринов, В.В. Лукьянов, И.Г. Маландин.

Структура исследования обусловлена поставленными целью и задачами. Работа состоит из введения, трех глав, разделенных на восемь параграфов, заключения и списка использованной литературы.

Глава 1 Понятие и общая характеристика преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств

1.1 Транспортная безопасность как объект уголовно-правовой охраны

В настоящее время, когда говорят о транспортной безопасности, то обычно прежде всего, имеют ввиду предотвращение актов терроризма на транспорте, поскольку транспортная сфера является очень привлекательной для террористических актов и диверсионных атак. Однако такое понимание транспортной безопасности является ошибочным.

Применительно к самой транспортной системе, понятие «транспортная безопасность» обладает весьма широким значением. В содержание этого понятия входит множество самых разных параметров. Это:

- безопасность движения и эксплуатации транспорта;
- технологическая безопасность;
- экономическая безопасность;
- пожарная безопасность;
- экологическая безопасность;
- физическая защита стационарных объектов;
- обеспечение режима секретности;
- охрана правопорядка;
- страхование;
- сопровождение грузов, пассажирских составов либо определенных лиц [1, с. 34].

При этом важно отметить, что если рассматривать транспортную безопасность в качестве объекта уголовно-правовой охраны, то не все указанные аспекты вписываются в это понятие. Необходимо иметь ввиду, что одной из особенностей уголовного права является то, что оно регулирует

только поведение людей. Сфера действия уголовного права не распространяется на те ситуации, которые так или иначе не являются производными от поступков человека.

Следовательно, если мы хотим установить уголовно-правовое содержание рассматриваемой категории, то необходимо убрать за скобки все угрозы, не связанные с человеческим фактором. Речь в данном случае идет о природно-климатических и техногенных опасностях и угрозах (например, пожары, стихийные бедствия, транспортные аварии, различные сбои в механизмах и системах транспортных средств и т.п.).

При рассмотрении содержания рассматриваемой категории необходимо учитывать, что в науке уголовного права уже давно и прочно сформировался термин «безопасность». Кроме того, следует также принимать во внимание, что в теории уголовного права безопасность принято классифицировать на общую и специальную безопасность. При этом под последней понимается безопасность в какой-либо области деятельности человека [39, с. 103].

Изложенное означает, что при создании эффективного механизма уголовно-правового обеспечения безопасности в сфере транспорта необходимо учитывать следующее обстоятельство. Следует проводить водораздел между теми аспектами, которые относятся к безопасности всего общества в целом (включая и транспортную безопасность) и теми аспектами, которые относятся исключительно к безопасному функционированию транспорта.

Нет сомнений в том, что одними из наиболее значимых угроз безопасности транспорта являются террористические и диверсионные угрозы. Применительно к транспорту не менее важное значение также имеют и различного рода криминальные посягательства на жизнь и здоровье граждан, а также охрана грузов и багажа от краж или повреждений. Однако если включить защиту от данных видов угроз в содержание транспортной безопасности, то это неизбежно приведет к тому, что данное понятие

смешается с общими категориями безопасности, которые в большей степени относятся не к транспортной безопасности, а к области охраны государства, общества и личности. Кроме того, в уголовном законе и так имеются положения, которые соответствуют каждому указанному аспекту. В УК РФ имеются соответствующие составы преступлений, связанных с совершением террористических актов (ст. 205 УК РФ) и захватом заложников (ст. 206 УК РФ). Соответственно, нет никакой необходимости в том, чтобы отдельно выделять ответственность за совершение террористических актов на различных типах транспорта или за захват заложников на транспорте.

Все сказанное также целиком относится и к экономической безопасности, связанной с транспортом. Нет необходимости обособлять эти деяния в отдельную группу, поскольку в уголовном законе имеются нормы, предусматривающие уголовную ответственность за совершение преступлений против собственности, а также нормы, предусматривающие ответственность за совершение преступлений в области экономической деятельности.

Следовательно, если понятие «транспортная безопасность» толковать слишком широко (как это было показано в приведенном выше примере), то это неизбежно приведет к тому, что с уголовно-правовой позиции, представление об отношениях в области транспортной деятельности будет смешиваться с иными отношениями и в результате, особенности этих отношений будут принижены. Кроме того, такой подход также вступает в противоречие с принципом дифференциации уголовной ответственности.

Теперь, попытаемся определить, что же является безопасностью в области функционирования транспорта в уголовно-правовом аспекте. Поскольку транспорт является источником повышенной опасности, то под безопасностью в сфере его работы следует признавать состояние защищенности исключительно от угроз, исходящих напрямую от транспорта, путей сообщения, а также элементов транспортной системы. Или если говорить другими словами - от взаимодействия с ними человека.

Из этого следует, что система транспортной безопасности априори подразумевает защиту от таких неблагоприятных факторов как аварии, катастрофы и других негативных факторов, причиной появления которых являются ошибки, связанные с нарушением режима эксплуатации путей сообщения, ошибки, связанные с управлением движением транспорта, а также ошибки, связанные с нарушением условий перевозки опасных грузов. Многие ученые совершенно обоснованно указывают, что общие нормы недостаточно полно регулируют перечисленные аспекты [6; с. 38].

Далее попытаемся определить, какие уголовно-правовые средства необходимы для того, чтобы обеспечить рассматриваемый вид безопасности с наибольшей отдачей. Для того, чтобы это выяснить, следует сначала установить, какие вообще существуют источники, которые создают угрозу безопасному функционированию транспорта.

Природа взаимодействия между транспортом и человеком предполагает существование между ними контактов двух видов. Речь идет о внешнем и внутреннем контактах. Большая часть ученых считает, что в сферу действия внутреннего контакта подпадают действия лиц, чья деятельность напрямую связана с обеспечением безаварийной работы транспорта. Это такие участники транспортной системы, которые управляют транспортными средствами, обслуживают транспортные средства, эксплуатируют и ремонтируют пути сообщения, а также транспортное оборудование.

Что же касается внешнего контакта между транспортом и человеком, то он подразумевает оказание воздействия на безопасную работу транспорта со стороны лиц, чья деятельность непосредственно не связана с транспортной. Полагаем, что в круг таких лиц в первую очередь входят пассажиры, а также другие лица, которые при каких-либо обстоятельствах вступают во взаимодействие с транспортом, а также элементами транспортной системы с внешней стороны.

Далее попытаемся дать более полное представление об угрозах транспортной безопасности, которые возникают при внутреннем взаимодействии между транспортом и человеком. Для этого необходимо разделить транспортную деятельность на этапы (или виды). Каждый из них обладает самостоятельным значением. Кроме того, данные этапы отличаются еще и тем, что все они имеют самостоятельную цель, обладают своим собственным характером, а также присущим каждому из них способом взаимодействия между собой и человеком.

Итак, если следовать заданному принципу, то можно выделить три таких этапа: Первый этап - ввод транспортного средства в эксплуатацию; второй этап - эксплуатация и движение транспорта; третий этап - ремонт и техническое обслуживание транспорта. Сразу же возникает вопрос, какого рода опасности для транспортной системы здесь могут существовать? По этому поводу можно отметить следующее. В специальном законодательстве содержатся правила и предписания, которые регулируют движение и эксплуатацию транспорта, а также регламентируют работу различных элементов транспортной системы. Помимо этого, также существуют правила, которые регламентируют особенности ремонта различного вида транспорта (железнодорожного, водного и т.д.) и порядок ввода его в эксплуатацию. Таким образом, при внутреннем взаимодействии между транспортом и человеком, основную угрозу для транспортной безопасности несет нарушение указанных правил и предписаний лицами, которые отвечают за безаварийную работу транспорта.

Отталкиваясь от заданного принципа, попытаемся выяснить, какие существуют внешние угрозы, которые несут опасность безопасной работе транспорта.

Прежде всего, такие угрозы несут сами пассажиры, которые могут оказывать различного рода неблагоприятное воздействие на движение транспорта. К примеру, нередки ситуации, когда пассажиры переходят между вагонами поезда тогда, когда это запрещается (например, во время

движения); бывают случаи, когда пассажиры высовываются из окон поезда прямо во время движения либо самовольно открывают двери вагона во время движения поезда.

Оказывать неблагоприятное воздействие на транспорт либо его инфраструктуру или ее элементы могут и третьи лица, которые сами непосредственно не являются участниками отношений между человеком и транспортом. К примеру, такое неблагоприятное воздействие происходит тогда, когда какое-либо лицо, руководствуясь различными мотивами, может повредить, привести в негодность (или даже разрушить) транспортные средства, пути сообщения, средства сигнализации и связи или другое транспортное оборудование.

Учитывая технологические особенности транспортной деятельности, выделенные нами факторы внешней и внутренней опасности можно дифференцировать на еще более мелкие подвиды. К примеру, в специализированной литературе содержится детальная классификация всех видов опасностей, связанных с управлением в сфере транспорта [18, с. 231].

Но мы считаем, что с позиции правового регулирования делать это не имеет никакого смысла. С нашей точки зрения, более логично объединить все факторы опасности в крупные группы, для того, чтобы обобщить их и тем самым упростить их восприятие.

Данный подход несет за собой ряд определенных преимуществ. Во-первых, благодаря ему можно будет избавиться от путаницы с терминами. Во-вторых, если следовать этому подходу, то нет никакой необходимости использовать в нормативно-правовых актах (включая и УК РФ) различные сложные критерии и технические термины, которые трудно воспринимаются обычным человеком, не обладающим специальными познаниями в транспортной сфере. Кроме того, в аналогичных случаях законодатель при построении уголовно-правовых запретов, как правило, использует бланкетные конструкции. Это делается не случайно, а для того, чтобы как можно больше упростить возможность понимания их сущности.

Необходимо отметить, что большинство ученых положительно отзывались о преимуществах предложенного нами способа [7, с. 112]. Ведь если максимально детализировать все возможные нарушения в области обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспорта, то это неизбежно приведет к тому, что появится слишком большое число конкурирующих друг с другом запретов. Кроме того, появится и еще одна проблема - криминализационная избыточность. В конечном итоге, все это приведет к тому, что правоприменитель столкнется с рядом значительных трудностей.

Таким образом, мы предложили вполне рациональный подход, который позволит гораздо лучше уяснить сущность и содержание угроз, которые связаны с безопасностью в сфере транспорта. Одним из достоинств данного подхода является то, что он полностью соответствует уже сформировавшейся системе средств уголовно-правового обеспечения безопасности в сфере транспорта, которая была закреплена в действующем УК РФ. Костяк данной системы составляют четыре нормы.

Защиту от внутренних угроз обеспечивают запреты, касающиеся нарушения правил движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, эксплуатации железных дорог и других его элементов (ст. 263 УК РФ), ремонта и ввода в эксплуатацию железнодорожного транспорта и его элементов работниками железнодорожного транспорта и (ст. 266 УК РФ). Безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта от внешних угроз призваны обеспечивать нормы об ответственности за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ) и нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ).

Итак, в данной части параграфа был проанализирован механизм обеспечения транспортной безопасности, который установлен в действующем уголовном законе. В результате анализа можно сделать вывод о том, что в настоящее время имеются все необходимые средства для того,

чтобы обеспечить стоящие перед этим механизмом задачи. При этом необходимо отметить, что пока еще этот механизм весьма далек от своего совершенства. Поэтому нужно проводить более действенную и последовательную борьбу с различными внутренними и внешними угрозами, которые посягают на безопасность движения и эксплуатации транспорта.

В уголовном законодательстве, регулирующем транспортные преступления, а также в специализированном транспортном законодательстве, имеется немало проблем и пробелов, которые требуют разрешения и восполнения соответственно. Поэтому в будущем потребуются провести большую законодательную работу, направленную на совершенствование законодательства в сфере транспортной безопасности.

1.2 Общая характеристика преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств в уголовном законодательстве Российской Федерации

В российском уголовном законодательстве отсутствует понятие транспортного преступления. Что касается теории уголовного права, то среди ученых нет единодушия относительно дефиниции этого понятия, поэтому здесь оно не получило четкого и ясного определения.

Существует множество работ, в которых исследовались транспортные преступления, однако большинство их авторов в основном сосредотачивались на анализе какого-либо отдельного вида транспортного преступления. Следствием этого является терминологическая путаница. Как правило, авторы этих работ использовали в своих трудах такие понятия как: «автотранспортные преступления», «преступные нарушения правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта и городского электротранспорта», «дорожно-транспортные преступления», «воздушно-транспортные преступления», «воднотранспортные преступления», «преступные посягательства на безопасность мореплавания» и т. д.

Необходимо отметить, что в юридической литературе понятие «транспортное преступление», как правило дается применительно к конкретному виду транспорта. Разумеется, что наибольшее количество терминов было выработано применительно к автомобильному транспорту.

Например, И.Г. Маландин формулировал понятие автотранспортных преступлений следующим образом: «совершенное лицом по неосторожности или умышленно общественно опасное действие либо бездействие, нарушающее правила безопасности движения и эксплуатации средств автотранспорта и городского электротранспорта и приводящее к наступлению (или реальной возможности наступления) указанных в законе тяжких последствий» [74, с. 14].

А.С. Кузьмина, В.П. Перфилов и некоторые другие авторы в своих работах по сути воспроизвели указанное определение, но с незначительными изменениями.

В. В. Лукьянов отмечал, что понятие «автотранспортные преступления» ошибочно употреблять применительно к транспортным преступлениям. По его мнению, данное определение является по меньшей мере неточным, поскольку оно не способно охватить те транспортные преступления, которые совершаются с применением иных механических транспортных средств. В связи с этим, указанный автор полагает, что правильнее употреблять термин «дорожно-транспортные преступления» и следующим образом раскрывает его определение: «правонарушения, выражающиеся в нарушении каких-либо правил, которые относятся к безопасности движения и влекут за собой последствия в виде уголовной ответственности. Некоторые авторы, например, Н.В. Якубенко определяют дорожно-транспортное преступление аналогичным образом [74, с. 15].

В теории уголовного права также выделяются преступления, которые посягают на безопасность мореплавания». Таковыми признаются общественно опасные деяния (действия либо бездействие), которые посягают на предусмотренный законом либо другими нормативно-правовыми актами

порядок безопасной работы (движения и эксплуатации) морских транспортных средств, охрану человеческой жизни на море и окружающей морской среды.

Поскольку в УК РФ понятие транспортных преступлений отсутствует, то мы полагаем, что данная проблема должна исследоваться именно в уголовно-правовой доктрине. Представляется, что это позволит сформировать общепризнанное определение данного понятия.

Необходимо отметить, что некоторые ученые на страницах юридической литературы высказывают сомнения по поводу слишком широкого использования понятия «транспортные преступления». По их мнению, неточности, связанные с определением этого понятия, приводят к неверному представлению о том, что деятельность в сфере транспорта органически связана с теми или иными преступлениями. Например, И.М. Тяжкова считает, что все существующие в уголовно-правовой доктрине понятия «транспортного преступления» являются не вполне неудачными и корректными, и не годятся для того, чтобы быть помещенными в уголовный закон. С ее точки зрения, необходимо вовсе отказаться от употребления понятия «транспортные преступления», а вместо него использовать другие эквиваленты, например, такие как: «преступления, нарушающие правильную работу транспорта», «преступления, нарушающие нормальную деятельность транспорта» [34, с. 18].

Представляется, что данный подход является необоснованным. В законодательстве и в доктрине уголовного права широко употребляются такие термины как: «экономические», «половые», «экологические», «компьютерные» преступления. Это означает, что если следовать подходу, который был предложен И.М. Тяжковой, то правомерность использования этих понятий также следовало бы поставить под сомнение. Кроме того, те определения, которые предложила И.М. Тяжкова являются слишком громоздкими. Самый же главный их недостаток состоит в том, что транспортные преступления посягают на другие общественные отношения, а

не как считает И.М. Тяжкова, на правильное функционирование транспорта либо его нормальную деятельность.

Известные советские ученые Н.С. Алексеев и Б.А. Куринов также в свое время давали определение понятия «транспортные преступления». При этом в попытке дать его, они пытались идти от единичного к общему.

Н. С. Алексеев давал следующее определение транспортному преступлению: «общественно опасное действие, которое прямо посягает на правильную работу транспорта, которая отвечает интересам государства. По мнению Б. А. Куринова, к транспортным преступлениям относились «преступные деяния, посягающие на безопасность движения механического транспорта» [40, с. 271].

С нашей точки зрения, оба приведенных определения обладают серьезными недостатками. Главный из них заключается в том, что в данных определениях основное внимание уделяется лишь отдельным признакам транспортных преступлений, а самые устойчивые и характерные признаки транспортных преступлений они не охватывают. Кроме того, та дефиниция, которую дал Н.С. Алексеев, слишком широка, ведь как известно, посягательство на нормальное функционирование транспорта далеко не во всех случаях связано с угрозой безопасности его работы.

В свою очередь определение, которое дал Б.А. Куринов наоборот, излишне узкое, поскольку посягательство на безопасность движения транспорта не сопряжено с угрозой безопасности его эксплуатации.

Транспортные преступления посягают на общественные отношения в области безопасной работы (движения и эксплуатации) транспортных средств. Категория «безопасность работы транспорта» состоит из широкого перечня общественных отношений. При этом важно иметь в виду, что эти отношения сопряжены не только с обеспечением безаварийного функционирования транспортных средств, но еще и с охраной жизни и здоровья людей, окружающей природной среды, а также ценного имущества граждан и юридических лиц.

В этой связи мы полагаем, что весь комплекс данных отношений следует называть «безопасностью транспортопользования». Впрочем, это вовсе не означает, что не следует использовать уже давно устоявшееся понятие «безопасность функционирования транспорта». При действующем подходе им можно вполне адекватно охватить все особенности общественных отношений, которые входят в содержание понятия «транспортная безопасность».

Безопасной работой транспорта является такое состояние транспортной деятельности, при котором отсутствует какой-либо риск причинения вреда жизни и здоровью людей, транспортным средствам, окружающей природной среде, материальным ценностям. Безопасная работа транспорта обеспечивается при помощи совокупности различных мер, а именно: правовых; экономических; социальных; организационных; технических.

В действующем уголовном законодательстве транспортные преступления были выделены законодателем в отдельную самостоятельную главу 27 («Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта»). При этом некоторые ученые, обращали внимание на то, что нормы о транспортных преступлениях рассредоточены по различным главам уголовного закона, а не сконцентрированы лишь в одной 27-й главе. Из этого можно сделать вывод о том, что действующее законодательство нельзя рассматривать в качестве четкого ориентира при попытке установить перечень общественных отношений, которым причиняется вред вследствие совершения транспортных преступлений.

Как итог, появляется следующее противоречие. С одной стороны, необходимо четко знать весь круг транспортных преступлений для того, чтобы иметь возможность определить содержание тех отношений, которые нарушаются вследствие совершения транспортных преступлений. Однако, с другой стороны, возникает вопрос, а как же установить полный круг транспортных преступлений. Представляется, что для этого необходимо в первую очередь понять содержание данных отношений. В результате,

возникает порочный круг, из которого есть только один выход. Первым делом, исследователю необходимо отобрать группу преступлений, которые, по его мнению, посягают на общественные отношения в сфере безопасной работы транспорта. Затем, в отобранных преступлениях необходимо будет выделить признаки и свойства, которые оказывают самое большое неблагоприятное воздействие на интересы безопасной работы транспорта. Наконец в завершении, следует соединить данные элементы в систему отношений, которые нарушаются транспортными преступлениями.

Исходя из предложенных методологических положений, попытаемся проанализировать действующее уголовное законодательство, для того, чтобы обнаружить в нем требуемые составы преступлений.

Как уже отмечалось, в УК РФ 1996 г. содержится специальная группа норм, которые устанавливают уголовную ответственность за преступные посягательства на общественные отношения в области безопасной работы различных видов транспорта (автомобильного, железнодорожного, водного и т.д.).

Примечательно, что российский законодатель посчитал, что к транспортным преступлениям могут относиться только те, которые он поместил в главу 27 уголовного закона («Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта»). К ним он отнес следующие преступления:

- «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена» (ст. 263 УК РФ);
- «Нарушение требований в области транспортной безопасности» (ст. 263.1 УК РФ);
- «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» (ст. 264 УК РФ);
- «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию» (ст. 264.1 УК РФ);

- «Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями» (ст. 266 УК РФ);
- «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения» (ст. 267 УК РФ);
- «Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств» (ст. 267.1 УК РФ);
- «Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта» (ст. 268 УК РФ);
- «Неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие» (ст. 270 УК РФ);
- «Нарушение правил международных полетов» (ст. 271 УК РФ);
- «Нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации» (ст. 271.1 УК РФ);

С нашей точки зрения, то что российский законодатель решил выделить транспортные преступления в отдельную самостоятельную главу, безусловно стало положительным шагом. Во-первых, благодаря этому получилось наглядно отразить специфику родового объекта транспортных преступлений. Во-вторых, стало легче понимать особенности и степень общественной опасности транспортных преступлений. В-третьих, улучшилась точность квалификации. В-четвертых, наказание стало более индивидуализированным, а ответственность внутри группы транспортных преступлений дифференцировалась. Наконец, в-пятых, появилась возможность определять условия и причины, которые вызывают совершение транспортных преступлений.

При работе над УК РФ 1996 г. законодатель стремился выстроить систему норм об ответственности за транспортные преступления наиболее оптимальным и гармоничным образом. С этой целью он конкретизировал перечень преступных и наказуемых деяний, относящихся к транспортным преступлениям. Во-первых, были декриминализованы деяния, которые ранее

предусматривались в ч. 2 ст. 85, ст. 211.3 («Допуск к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения»), 213.1 УК РСФСР («Самовольная без надобности остановка поезда»). По всей видимости, их изъятие объясняется их малозначительностью, а также тем, что личность их нарушителей характеризовалась невысокой степенью общественной опасности.

В то же время перечень транспортных преступлений был значительно расширен. В частности, были криминализованы такие деяния как: «Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК), «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения» (ст. 267 УК).

У главы 27 УК РФ имеется ряд определенных достоинств. Во-первых, российский законодатель не стал криминализовать неосторожные деликты создания опасности. Данный отказ можно считать очень удачным. Во-вторых, законодатель унифицировал признаки объективной стороны большинства транспортных преступлений. В-третьих, отдельные оценочные категории были заменены формализованными понятиями. В-четвертых, законодатель типизировал квалифицированные и особо квалифицированные виды деяний. Наконец, в-пятых, были ликвидированы различного рода рассогласованности, которые имели место быть между однотипными составами транспортных преступлений.

1.3 Ответственность за посягательства на транспортную безопасность в истории российского законодательства

Представляется важным провести исторический анализ развития уголовного законодательства в сфере борьбы с транспортными преступлениями на различных этапах российской истории с акцентом на условиях, в которых происходило развитие данного законодательства, и определением основных направлений и тенденций его развития.

В России история борьбы с преступлениями в сфере транспорта насчитывает около двух столетий. До XIX в России существовало лишь два вида транспорта: гужевой и водный. Гужевой транспорт характеризуется тем, что в нем транспортные средства (как правило - повозки) приводились в движение при помощи животных (в основном, лошадей).

В XVII-XVIII вв. в российском законодательстве содержалось немного норм, которые регулировали порядок движения по дорогам. Речь шла конечно же, в первую очередь о гужевом транспорте и частично о водном транспорте.

По мнению А.И. Коробеева, первые нормы, устанавливающие ответственность за совершение транспортных преступлений, содержались в Соборном уложении 1649 г. В качестве примера он приводит главу IX «О мытах и о перевозах, и о мостах», где регулировался порядок содержания дорог, проезжих путей, а также мостов, плотин и перевозов. Правда, за нарушение данного порядка устанавливалась не уголовная, а гражданско-правовая ответственность [34, с. 18].

Уголовно-наказуемым считалось лихачество на лошади. Ответственность за данное деяние было установлено в статье 17 главы XXII Уложения. Уголовному наказанию подлежало лицо, которое «с похвалы либо с пьянства, либо умыслом наскочет на лошади на чью жену, и лошадыю ея стопчет и повалит, и тем ее обесчестит, или ея тем боем изувечит...». В 1729 г. наказание для лихачей было значительно ужесточено, их действия карались смертной казнью. В том случае если ездок в силу определенного стечения обстоятельств не смог удержать лошадь, и она причинила потерпевшему смерть, то такие действия квалифицировались как невиновное причинение вреда [61, с. 102-103].

Необходимо отметить, что А.И. Чучаев и А.Ю. Пожарский совершенно справедливо с нашей точки зрения, критиковали позицию А.И. Коробеева, который считал, что первые нормы о транспортных преступлениях содержались в Соборном Уложении 1649 г. Свою позицию они

аргументировали тем, что в выделяемых А.И. Коробеевым нормах, которые он называет транспортными преступлениями, отсутствовал уголовно-правовой запрет [74, с. 23].

XIX век характеризуется стремительным развитием транспортной инфраструктуры России и как следствие - появлением новых видов транспортных средств, в первую очередь, конечно же, железнодорожного. Разумеется, что законодатель не смог остаться в стороне от этого процесса и в результате, в российском уголовном законодательстве того периода появились новые виды уголовно-правовых запретов в сфере транспортной безопасности.

В Уложение о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г. была помещена большая группа норм, которая предусматривала уголовную ответственность за нарушение разных правил и предписаний, связанных с обращением с транспортными средствами. Все транспортные преступления были разделены на три различные категории:

- нормы о морском транспорте;
- нормы о речном транспорте;
- нормы о сухопутном сообщении [59, с. 292].

Нормы, предусматривающие уголовную ответственность за совершение преступлений в сфере транспорта, содержались и в Уголовном уложении 1903 г. Однако законодатель почему-то решил поместить их не в отдельный самостоятельный раздел, а в главу XVIII. В ней находилась группа преступлений, предусматривающих уголовную ответственность за ненадлежащее производство строительных работ и использование средств связи [60, с. 256].

Указанные нормы имели определенные особенности, по сравнению с предыдущим законодательством. Во-первых, увеличилось их общее количество, а во-вторых, законодатель существенно дифференцировал уголовную ответственность за совершение транспортных преступлений, увеличив при этом число квалифицирующих признаков. К примеру, для того,

чтобы разграничить составы преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, законодатель сделал акцент на субъекте преступления.

После революции 1917 года уголовная ответственность за различные посягательства на работу транспорта значительно усилилась. Во многом это было обусловлено тем, что в стране началась гражданская война, поэтому безопасная работа транспорта (в первую очередь, железнодорожного) приобрела особо важное значение.

Руководители большевистской партии и видные советские государственные деятели в своих выступлениях неоднократно формулировали основные задачи уголовной политики по борьбе с транспортными преступлениями. К примеру, В.И. Ленин в своих речах говорил о необходимости восстановления промышленности и земледелия. А материальной опорой для их восстановления В.И. Ленин считал железнодорожный и водный транспорт, который, по его мнению, являлся одной из главных баз советской экономики. С.М. Киров называл транспорт «кровеносной системой механизма народного хозяйства» и отмечал, что даже самое незначительное расстройство его деятельности окажет пагубные последствия на социалистическое строительство. [4, с. 9].

В первые же годы советской власти был издан ряд директив, в которых указывалось, что революционный суд должен жесточайшим образом карать любое лицо, которое было уличено в расстройстве транспортной деятельности.

В Положении о Революционных Военных Железнодорожных Трибуналах 1920 г. законодатель впервые попытался сформулировать норму, предусматривающую уголовную ответственность для железнодорожных работников, которые преступно нарушают возложенные на них служебные обязанности [74, с. 25].

К 1922 году в целом завершился процесс кодификации советского уголовного законодательства раннего периода. Итогом этого процесса стало принятие УК РСФСР 1922 г., однако в первом советском уголовном кодексе

отсутствовала система специальных норм, устанавливающих уголовную ответственность за преступления в сфере транспорта. Лишь в общих нормах первого советского кодекса устанавливалась уголовная ответственность за различные посягательства на интересы транспорта. В качестве примера можно назвать ст. 65 («Диверсия»), ст. 75 («Массовые беспорядки»), а также статьи 196 и 197, которые устанавливали уголовную ответственность за разрушение либо повреждение государственного имущества. Кроме того, в УК РСФСР 1922 г. имелась ст. 110 («Злоупотребление властью»). В ней одним из квалифицированных деяний считалось «расстройство транспорта».

Во втором советском уголовном кодексе - УК РСФСР 1926 г. (в его первоначальной и последующих редакциях), также, как и в первом, отсутствовала система специальных норм, устанавливающих уголовную ответственность за преступления в сфере транспорта. По мнению А.И. Коробеева, исключением являются только две статьи: ст. 176 («Непринятие должных мер капитаном одного из столкнувшихся на море судов для спасения другого судна») и ст. 184 («Несообщение капитаном судна другому судну, столкнувшемуся с ним на море, названия и порта приписки своего судна») [34, с. 20].

Следует отметить, что А.И. Чучаев и А.Ю. Пожарский в своей работе вновь совершенно справедливо критиковали позицию А.И. Коробеева по данному вопросу, считая, что выделенные им деяния не имеют никакого отношения к транспортным преступлениям. Так, указанные авторы писали о том, что ст. 176 советский законодатель интегрировал в группу норм об имущественных посягательствах, по всей видимости, мотивируя это тем, что в результате данного деяния одному из судов причиняется имущественный вред. При этом они акцентировали внимание на том, что если капитан одного из судов не предпринял должных мер, для того, чтобы избежать столкновения с другим судном, то это деяние отнюдь не превращается в транспортное преступление. Что же касается ст. 184, то по мнению А.И. Чучаева и А.Ю. Пожарского, сведения, о которых говорится в данной норме,

никак не могут относиться к правилам, которые регулируют безаварийное судоходство [74, с. 25].

В течение 1930-1950 годов законодательство о транспортных преступлениях развивалось довольно динамично. В этот период принимались различные законодательные акты, которые регулировали безопасную работу транспорта и устанавливали уголовную ответственность за совершение транспортных преступлений. Среди них можно выделить такие акты как: Постановление ЦИК и СНК СССР «О мероприятиях по усилению борьбы с транспортными преступлениями (от 16 апреля 1930 года); Постановление ЦИК и СНК СССР «Об ответственности за преступления, дезорганизующие работу транспорта» (от 10 февраля 1932 года).

В результате, ко второй половине 50-х гг. XX в. сформировалась определенная система норм, регламентирующих транспортные преступления.

В 1960 году вступил в силу УК РСФСР, кроме того, в последующие годы были приняты и другие нормативные акты, которые вносили изменения в состав транспортных преступлений или вводили их новые виды. В результате, уголовно-правовая политика в области борьбы с транспортными преступлениями вступила на качественно новый этап развития.

Это выразилось, в частности, в следующем.

1. Были полностью либо частично декриминализованы некоторые виды транспортных преступлений, которые были известны уголовному законодательству предыдущего периода: «Нарушения работниками транспорта трудовой дисциплины» (ст. 593в УК); «Нарушения работниками авиации служебных обязанностей» (ст. 593г УК); «Нарушения правил пользования радиоустановками на судах» (ст. 753 УК РСФСР).

После принятия нового УК РСФСР 1910 г. также было декриминализовано такое деяние, как самовольная остановка поезда стоп-краном без наличия на то крайней необходимости (это деяние было вновь криминализовано в 1963 году). Уголовную ответственность за это

преступление устанавливал Указ Президиума Верховного Совета СССР от 9 апреля 1941 г., который утратил в силу в связи с вступлением в действие нового УК.

2. Были реорганизованы многие составы транспортных преступлений, известные уголовному законодательству предыдущих периодов. Эти составы были либо объединены в один состав преступления, либо укрупнены, либо модифицированы.

После принятия УК РСФСР 1960 г. был криминализирован целый ряд деяний, например: «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта или городского электротранспорта работниками этих видов транспорта» (ст. 211 УК); «Нарушение правил безопасности движения автотранспорта лицом, не являющимся работником автотранспорта» (ст. 212 УК); «Нарушение действующих на транспорте правил» (ст. 213 УК)

В последующие годы криминализационный процесс в данной области лишь нарастал. УК РСФСР 1960 г. постепенно пополнялся новыми видами транспортных преступлений. Например, в 1963 году была вновь введена уголовная ответственность за самовольную остановку поезда стоп-краном без крайней необходимости.

В дальнейшем, уголовное законодательство о транспортных преступлениях динамично развивалось и УК РСФСР 1960 г. постепенно пополнялся новыми видами транспортных преступлений.

3. Законодатель не только ввел в УК новые составы преступлений, устанавливающие уголовную ответственность в сфере транспорта. Он пошел еще дальше, в частности, включил в данные составы преступлений новые квалифицирующие признаки. Например, в 1969 году законодатель дополнил статью 211 УК («Управление транспортным средством в состоянии опьянения») частью 3. В ней содержался такой квалифицирующий признак как наступление последствий в виде «гибели нескольких лиц». В

дальнейшем, новые квалифицирующие признаки появились и в других составах транспортных преступлений.

4. Законодатель методично ограничивал сферу действия норм, предусматривающих уголовную ответственность за транспортные преступления. По мнению законодателя, данные нормы должны были преимущественно регулировать только такие ситуации, которые были связаны с посягательствами на безопасную работу транспортных средств.

В связи с этим элементы составов транспортных преступлений были детализированы и унифицированы. К примеру, были унифицированы признаки субъекта транспортного преступления. Это выразилось в том, что особое внимание отныне уделялось фактическому (а не юридическому, как раньше) статусу лица, которое управляло транспортным средством. Кроме того, были также унифицированы признаки транспортных средств, о которых говорилось в соответствующих нормах уголовного закона. Это выразилось в том, что законодатель методично выводил за границы составов видовые характеристики данных транспортных средств.

Какой же вывод можно сделать, если оценить содержание и конструкцию норм УК РСФСР 1960 г., которые устанавливали уголовную ответственность за транспортные преступления. Если говорить в целом, то данная группа норм полностью соответствовала тогдашним реалиям и уровню развития уголовно-правовой мысли.

С нашей точки зрения, самым главным недостатком, уголовного законодательства того периода было то, что составы транспортных преступлений были разбросаны по различным главам уголовного закона. И это, несмотря на то, что уже тогда, многие теоретики и практики уголовного права предлагали предусмотреть в УК РСФСР самостоятельную главу «Транспортные преступления». Однако, тогда законодатель не воспринял данную идею.

В дальнейшем стали появляться новые виды транспортных средств, значительно увеличилось общее количество транспортных средств в стране

(поскольку, начиная с 1992 г. можно было уже не ждать много лет в очереди, чтобы купить автомобиль, как во времена СССР), и что еще более важно, существенно возрос масштаб неблагоприятных последствий, которые вызываются детальностью в сфере транспорта. В связи с этим появилась острая необходимость криминализировать различные виды деяний, которые посягают на безопасную работу транспорта, что и было сделано законодателем. Следствием этого стало то, что группа транспортных преступлений значительно выросла.

Проблема заключалась в том, что нормы, предусматривающие уголовную ответственность за транспортные преступления необходимо было изложить системно.

В связи с этим, перед российским законодателем была поставлена весьма непростая задача - как объединить все транспортные преступления в одну самостоятельную главу уголовного закона, причем действующего. Казалось бы, что можно было просто поместить такую главу в уже действующий уголовный закон. Однако, такой шаг неизбежно бы привел к серьезной ломке уже сформировавшейся за долгие годы Особенной части УК РСФСР 1960 г. Кроме того, очевидно, что законодатель не имеет права произвольно менять устоявшуюся систему права, которая формировалась в течение нескольких десятилетий.

В конечном итоге, данная задача была успешно решена в ходе разработки следующего уголовного кодекса. В УК РФ 1996 г. появилась самостоятельная глава 27, которая целиком была посвящена уголовной ответственности за различные виды преступлений в сфере транспорта.

Глава 2 Проблемы квалификации преступлений, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств

2.1 Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена (ст. 263 УК РФ): вопросы квалификации

В статье 263 УК РФ российский законодатель установил уголовную ответственность за транспортные преступления, совершенные на различных видах транспорта. Отличительной особенностью этой статьи является то, что критерий дифференциации наказания в ней был определен в зависимости от видовых признаков транспорта. Законодатель объединил в одну группу пять разных типа транспорта: железнодорожный, морской, внутренний водный, воздушный, метрополитен. Сделано это было отнюдь не случайно и связано с особенностью эксплуатации этих типов транспорта. Все дело в том, что эти виды транспорта объединяют два общих признака:

- все они одновременно перемещают множество пассажиров и грузов;
- если на каком-либо из них произойдет крушение, то масштаб наступивших последствий (разумеется, что прежде всего, речь идет о человеческих жертвах) будет несоизмерим с теми последствиями, которые наступают от дорожно-транспортного происшествия (ДТП).

В катастрофах на таких типах транспорта гибнут сотни людей, сотни (иногда, даже тысячи людей) получают тяжелые увечья, происходят масштабные разрушения, когда множество людей лишаются крыши над головой.

Как уже отмечалось, сфера обеспечения безопасности движения железнодорожного, воздушного и водного транспорта отличается тем, что в

нее вовлечено большое количество людей. Соответственно, если произойдет пусть даже малейшее отступление от установленных норм и правил безопасности, то в конечном итоге это может повлечь за собой наступление тяжких последствий. Это означает, что цена профессиональной ошибки здесь очень высока. Как известно, само по себе любое транспортное средство уже изначально является источником повышенной опасности. Но важно здесь то, что характер и степень данной опасности неодинаковы, они сильно различаются в зависимости от типа транспортного средства, а также его функционального назначения.

Запрещенное ст. 263 УК РФ преступление имеет место быть тогда, когда лицо, в силу выполняемой им работы или занимаемой должности: нарушает правила безопасности движения и эксплуатации соответствующего типа транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта и метрополитена), в то время как оно было обязано было их соблюдать (исключением являются случаи, которые установлены ст. 271.1 УК РФ); или отказывается исполнять возложенные на него трудовые обязанности, в том случае если данный отказ законодательно запрещен и его действия повлекли по неосторожности последствия в виде:

- причинения тяжкого вреда здоровью человека;
- причинения крупного ущерба;
- смерти человека.

Обратимся к ст. 2. ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», в которой содержится определение безопасности движения и эксплуатации транспорта. Под таковой понимается состояние защищенности процесса движения, где должен быть полностью исключен недопустимый риск возникновения каких-либо транспортных происшествий, а также их последствий. К последствиям относятся причинение вреда жизни либо здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу иных лиц (физических либо юридических) [70].

Говоря о непосредственном объекте преступления, запрещенного ст. 263 УК РФ, следует отметить, что им является безопасность определенных видов транспорта, которые указаны в диспозиции данной статьи: железнодорожного транспорта, морского транспорта, внутреннего водного транспорта, воздушного транспорта, а также метрополитена.

Объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ состоит из трех обязательных составляющих:

- общественно опасного деяния либо бездействия;
- общественно опасных последствий;
- причинной связи между ними.

Общественно опасное деяние может быть выражено как в форме действия, так и бездействия. Такие действия (бездействия) нарушают правила безопасности движения и эксплуатации транспорта. Вторым обязательным признаком объективной стороны анализируемого преступления, являются общественно опасные последствия, которые указаны в ст. 263 УК РФ. Между общественно опасными деяниями и общественно опасными последствиями обязательно должна наличествовать причинно-следственная связь.

Общественно опасное деяние в рассматриваемом составе преступления имеет некоторые особенности. Оно структурно может состоять из: 1) общественно опасного действия (либо бездействия), которое нарушает правила безопасности движения и эксплуатации соответствующего типа транспорта, который указан в диспозиции ст. 263 УК РФ (кроме случаев, которые предусмотрены ст. 271.1 УК РФ), а также: 2) общественно опасного действия, которое выражается в отказе работника соответствующего типа транспорта, указанного в диспозиции ст. 263 УК РФ, от исполнения возложенных на него трудовых обязанностей, в том случае, если данный отказ законодательно запрещен.

Под правилами безопасности движения и эксплуатации транспортных средств понимается комплекс правовых предписаний, которые

регламентируют порядок движения и эксплуатации конкретного вида транспорта (железнодорожного, водного, воздушного). Данные предписания имеет право принимать только орган, который обладает соответствующей компетенцией, связанной с изданием данных правил. Кроме того, данный орган также должен обеспечить процедуру доведения содержания принятых им правил до конкретных исполнителей (машиниста, диспетчера, командира экипажа самолета, капитана судна и т.п.).

Характерной особенностью правового регулирования безопасности движения и эксплуатации типов транспортных средств, указанных в ст. 263 УК РФ, является то, что среди них доминируют нормы, которые запрещают любое усмотрение водителя. Впрочем, иногда все же встречаются случаи, когда законодательство допускает, что лицо, которое управляет транспортным средством, имеет право самостоятельно выбрать наиболее приемлемый, по его мнению, вариант действия в конкретной ситуации. Таким образом, речь здесь идет о рекомендательных нормах. При этом следует иметь в виду, что когда признаки транспортного преступления будут детализироваться, то данные нормы не принимаются во внимание. Причина этого заключается в том, что если лицо нарушает рекомендательные нормы, то состав преступления в таком случае отсутствует.

Еще один важный момент, на котором необходимо акцентировать внимание заключается в следующем. Лицо может допустить нарушение правил эксплуатации транспортных средств не только непосредственно во время их движения, но и на этапе подготовки к движению. Важно здесь то, что ООП нарушения правил технической эксплуатации всегда наступают только после того, как транспортное средство начало свое движение.

Предметом предусмотренного ст. 263 УК РФ преступления, могут являться только упомянутые в диспозиции этой статьи виды транспорта.

Соответственно, транспортная техника предприятий, которая используется для проведения работ внутри самого предприятия не может относиться к предмету анализируемого преступления. В данном случае речь

к примеру, идет о таких видах техники как внутрицеховые или внутришахтные вагонетки, которые сами по себе не являются транспортными средствами, а предназначены лишь для выполнения технологических функций.

Для того, чтобы правильно квалифицировать имевшее место нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта необходимо обязательно указывать на конкретные действия (или бездействия), технические маневры или операции, которое совершило лицо, тем самым нарушив установленные запреты и предписания.

Так, если говорить о действии, то виновный субъект может проявить его в каком-либо отдельном телодвижении (например, проигнорировать запрещающий сигнал, превысить скорость движения, неправильно перевести стрелки на рельсах, совершить неправильный маневр или обгон и т.п.). Действие может быть также выражено не только в отдельном телодвижении, но и в противоправном деянии, которое является длящимся и продолжается во времени (к примеру, машинист и помощник машиниста во время движения поезда не наблюдают за сигналами, игнорируя их и т.п.).

В том случае, если преступление было совершено путем бездействия, то прежде всего следует установить, какие конкретно действия лицо обязано было выполнить (но не выполнило) согласно установленным на данном типе транспорта правилам для того, чтобы обеспечить безопасность движения.

Одной из характерных особенностей транспортных преступлений является то, что действие и бездействие в них часто сочетается. Это приводит к усложнению структуры противоправного поведения и как следствие - способствует возникновению такого явления как смешанное бездействие. В свою очередь смешанное бездействие характеризуется тем, что в нем какие-то правила нарушаются путем бездействия, а какие-то посредством действия.

Для того, чтобы подтвердить сказанное, рассмотрим следующий пример из судебной практики (крушение поезда на станции Каменская в августе 1987 года), где в действиях виновных лиц имелось сочетание как

действия, так и бездействия. Данная катастрофа является самой крупной железнодорожной катастрофой в истории России, которая была совершена по халатности железнодорожников. Причиной катастрофы стало то, что осмотрщики-ремонтники вагонного депо станции Лихая Трусов и Пузанов допустили нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Данное нарушение произошло при следующих обстоятельствах. Указанные лица были обязаны проверять эффективность тормозного оборудования грузового поезда вплоть до его отправления. Данная обязанность была наложена на них согласно пункту № 16 Правил технической эксплуатации железных дорог станции Лихая. Но Трусов и Пузанов возложенные на них обязанности проигнорировали и не стали проверять тормозную систему поезда. Как позже выяснилось, у поезда были неисправны тормоза. Действуя подобным образом, они совершили противоправное бездействие. Затем они разрешили отправить поезд с неисправной тормозной системой на перегон, в результате чего, ими было совершено уже противоправное действие.

На перегоне станций Лихая-Каменская имелся постоянный крутой уклон, однако поскольку тормозная система поезда отказала, то он не смог затормозить, развил скорость, значительно превышающую допустимую (140 км/час) и потерпел крушение на входных стрелках станции Каменская: состав расцепило на несколько частей, локомотив оторвался, после чего он вместе с одним вагоном столкнулся с хвостом стоявшего на платформе пассажирского поезда Краснодар-Москва, разрушив вагоны со спящими людьми. Погибли 110 пассажиров, еще 112 чел. получили телесные повреждения различной степени тяжести [8, с. 4-6].

Одним из признаков анализируемого состава преступления является отказ работника от исполнения возложенных на него трудовых обязанностей. Однако, следует иметь ввиду, что этот признак будет иметь место исключительно в том случае, если подобный отказ был непосредственно законодательно запрещен. Поэтому для лица уголовная ответственность

наступает в том случае если он отказался выполнять работу, которая прямо связана с движением и эксплуатацией указанного в ст. 263 УК РФ типа транспорта. Кроме того, вследствие его отказа также должна возникнуть опасность для движения и эксплуатации транспортных средств. Таким образом, если говорить другими словами, то уголовная ответственность для лица наступит в том случае если оно откажется выполнять работу, которая требует проведения непрерывного контроля за движением транспортных средств или постоянного выполнения действий, которые обеспечивают безопасность этого движения.

Состав установленного ст. 263 УК РФ преступления, сконструирован как материальный. Преступление считается оконченным тогда, когда наступили названные в УК РФ последствия.

В ст. 263 УК РФ (чч. 1-4 ст.) указаны следующие виды последствий:

- тяжкий вред здоровью и (или) причинение крупного ущерба;
- смерть человека;
- гибель двух или более лиц.

Что касается тяжести вреда здоровью, то она определяется согласно соответствующим правилам [51] и медицинским критериям [54].

Для того, чтобы иметь возможность определить степень тяжести вреда, который был причинен здоровью человека, необходимо, чтобы существовал какой-либо квалифицирующий признак из числа возможных. Однако, в ряде случаев могут иметься не один, а сразу несколько квалифицирующих признаков. В этом случае тяжесть вреда, который был причинен здоровью человека, необходимо устанавливать по тому признаку, который будет соответствовать большей степени тяжести вреда.

В некоторых случаях множественные повреждения могут взаимно отягощать друг друга. Поэтому здесь степень тяжести вреда, который был причинен здоровью человека, должна устанавливаться исходя из всей их совокупности. Кроме того, имеющиеся повреждения могут еще иметь и разную давность возникновения. В этом случае необходимо будет по

каждому из них отдельно устанавливать степень тяжести вреда, который был причинен здоровью человека.

В середине 2010 года в ст. 263 УК РФ были внесены изменения, связанные с введением в состав этого преступления еще одного криминообразующего признака - причинение крупного ущерба [72]. Если говорить точнее, то речь идет о его возвращении, поскольку в прошлом (до 8 декабря 2003 г.) этот квалифицирующий признак уже присутствовал в составе ст. 263 УК РФ. Таким образом, законодатель счел целесообразным вновь вернуть его в состав рассматриваемого преступления.

При определении размера нанесенного ущерба учитываются: стоимость утраченного имущества; либо материальные средства, которые потребуются для того, чтобы полностью восстановить поврежденное имущество. Речь в данном случае идет об имуществе, которое принадлежит субъектам транспортных инфраструктур, а также иным субъектам (физическим лицам или юридическим), которым был причинен ущерб в результате совершения противоправного деяния.

К примеру, предположим, что произошло крушение поезда. Очевидно, что в результате этого могут пострадать жилые дома, а также постройки, которые расположены в непосредственной близости от железнодорожного полотна. Размер крупного ущерба указан в примечании к ст. 263 УК РФ - ущерб, чья сумма составляет свыше 1 млн. руб.

Между нарушением правил и наступившими ООП обязательно должна иметься причинная связь. Это обязательный признак объективной стороны предусмотренного ст. 263 УК РФ преступления, без него лицо не может быть привлечено к уголовной ответственности по этой статье. При этом важно учитывать, что причинная связь должна быть между конкретными нарушениями правил и наступившими последствиями, а не между деянием в целом и последствием.

Рассмотрим следующий пример из судебной практики. Машинист тепловоза Г., вместе со своими помощниками, а также составителем поездов

Ш., получили указание переставить прибывший поезд в парк отстоя и отцепить от него один вагон на занятый путь. В ходе выполнения данного указания составитель поездов Ш. разрешил начать движение состава через станцию на 1-й занятый путь, однако при этом он не убедился в том, что связь находится в надежном состоянии. В свою очередь машинист тепловоза Г., не получил от Ш. указаний о скорости движения состава в пути следования. В результате, это привело к тому, что машинист поезда Г. значительно превысил допустимую скорость движения состава на занятый путь и как следствие допустил столкновение с вагонами, которые стояли на пути.

Из материалов дела следовало следующее. Составитель поездов Ш. попытался связаться с машинистом по связи, однако, как выяснилось, эфир в это время был забит другими разговорами, при этом Ш. заблаговременно не убедился в том, чтобы связь с машинистом была налажена надлежащим образом. Учитывая сложившуюся ситуацию, Ш. должен был привлечь стрелочников Л. и Т. для того, чтобы они передали машинисту сигналы: «остановка» либо «тише», однако он этого не сделал.

В итоге, суд первой инстанции сделал обоснованный вывод о том, что составитель поездов Ш. допустил нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта и данные нарушения повлекли за собой установленные УК РФ последствия и признал его виновным по ст. 263 УК РФ [11, с. 6-7].

Переходим к рассмотрению следующего важного вопроса, посвященного ответственности виновного субъекта (ов).

Прежде всего необходимо отметить, что в управлении безопасностью движения на указанных в ст. 263 УК РФ типах транспорта как правило, участвуют не одно, а сразу несколько лиц, причем одновременно. Обычно, капитан судна, машинист поезда или летчик прежде чем принять любое решение (особенно, важное) сначала предварительно согласовывают свои действия с лицами из вспомогательных служб, которые также должны

обеспечивать безопасность движения (например, командир самолета обязательно согласовывает все свои действия с авиадиспетчером, а машинист поезда с дежурным по станции и диспетчером). Таким образом, лица, непосредственно осуществляющие управление транспортом, не принимают все решения единолично (за редким исключением), а согласовывают их с другими участниками, которые обеспечивают безопасность движения. Последние при помощи средств связи передают обязательные для управления команды.

Исходя из изложенного, возникает вопрос о том, каковы будут ООП нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, если нарушение установленных правил было одновременно допущено несколькими лицами (например, пилотом и авиадиспетчером) и как надлежит квалифицировать их действия. Решение заключается в следующем. В данном случае ООП будут являться общим результатом действий (либо бездействий) разных лиц. Если нарушители своими действиями (бездействиями) нанесли совместный вред, то действия каждого из них необходимо будет квалифицировать по ст. 263 УК РФ. Но при этом есть один нюанс. При квалификации нарушителям должен вменяться в вину общий для них результат (например, причинение крупного ущерба, смерть человека или гибель двух и более лиц), однако при этом у каждого из них могут различаться признаки нарушения правил.

Для того, чтобы наглядно проиллюстрировать сказанное, рассмотрим следующий пример (столкновение при обгоне) из судебной практики.

Грунтовозная самоходная шаланда «Обь» выполняла рейс в акватории Авачинской губы (п-ов Камчатка), связанный с транспортировкой грунта для его выгрузки в район свалки. Служба на шаланде была организована на довольно примитивном уровне. Во время рейса в ходовой рубке шаланды находились рулевой судна Ч. и П., который являлся старшим помощником капитана шаланды. Как установило следствие, Ч. и П. не наблюдали за окружающей обстановкой и не вели навигационную прокладку по карте, а

вместо этого занимались «морской травлей», что на языке моряков означает болтовню друг с другом.

В то же время, в соответствии с требованиями правил безопасности движения водного транспорта, вахтенный помощник капитана должен осуществлять непрерывное наблюдение за окружающей обстановкой для того, чтобы предотвратить опасное сближение с другим судном и как следствие - столкновение. Таким образом, П., в силу занимаемой им должности обязан был соблюдать указанные требования, но грубо нарушил их.

В это же самое время в акватории Авачинской губы следовал теплоход «Гавриил Кирдишев». На его мостике находились капитан этого судна Е. и вахтенные. Когда расстояние между обоими суднами составило 2 мили, то на теплоходе заметили, что впереди идет шаланда «Обь». При этом, скорость движения суден в Авачинской губе и на подходах к ней не могла превышать 9 узлов, что было закреплено в соответствующих правилах, а скорость теплохода «Гавриил Кирдишев» составляла 14 узлов.

Капитан теплохода решил обогнать шаланду, несмотря на то, что он не обладал полной информацией о ее намерениях. Когда расстояние между обоими судами составило 4-5 кабельтовых, то теплоход «Гавриил Кирдишев» подал сигнал, который означал, что судно намерено совершить обгон шаланды «Обь» по правому борту. Однако капитан теплохода не смог надлежащим образом учесть маневренные возможности собственного судна и как следствие, не смог выбрать безопасную дистанцию для того, чтобы совершить обгон шаланды.

В свою очередь старший помощник капитана шаланды «Обь» указал рулевому повернуть шаланду, но при этом он забыл подать сигнал поворота. Ситуацию усугубляло то обстоятельство, что на шаланде были задраены двери и иллюминаторы рубки (поскольку в это время года на Камчатке еще холодно), поэтому рулевой и вахтенный помощник капитана слишком

поздно услышали сигналы с теплохода, неправильно оценили ситуацию и не смогли выбрать подходящий вариант действий.

Поскольку капитан шаланды «Обь» не владел обстановкой позади судна, то поэтому он не смог убедиться в безопасности маневра. Так как скорость теплохода была высокой и расстояние между судами было незначительным, то произошло столкновение, в результате которого погиб матрос В.

В итоге суд первой инстанции пришел к выводу о том, что Е. (капитан теплохода «Гавриил Кирдишев») и П. (старший помощник капитана шаланды «Обь») являются виновными в нарушении правил безопасности движения водного транспорта. В результате нарушения ими данных правил, наступило кораблекрушение и гибель человека (матроса В.).

Судебная коллегия по уголовным делам ВС РСФСР после рассмотрения дела оставила приговор без изменения. В своем решении Коллегия подчеркнула, что между нарушениями правил безопасности движения, которые допустили П. и Е. и общим для них преступным результатом имелась непосредственная причинная связь [9, с. 7-8; 30, с. 73-74].

Встречаются ситуации, когда к уголовной ответственности могут привлекаться сразу все лица, которые допустили нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. При этом следствие не утруждает себя установлением наличия причинной связи между каждым из совершенных нарушений и ООП. Разумеется, что это является ошибкой.

В качестве примера обратимся к уже рассмотренному делу о крушении поезда на станции Каменская. Первоначально в качестве обвиняемых по данному делу были привлечены:

- осмотрщики-ремонтники вагонного депо станции Лихая Трусов и Пузанов, которые должны были проверить работу тормозов поезда, но не сделали этого;
- машинист локомотива Ш. и его помощник Е.;

- дежурная по станции Н.;
- поездной диспетчер К.;
- дежурный по отделению У.

Однако, с выводами, к которым пришло следствие, не согласилась Судебная коллегия по уголовным делам ВС РСФСР. Так, в отношении поездного диспетчера, дежурной по станции и дежурного по отделению уголовное дело было прекращено в связи с отсутствием в их действиях состава преступления. В отношении данных лиц Коллегия пришла к выводу о том, что ООП были в причинно-следственной связи с действиями других лиц. Было также решено из гуманных побуждений не судить машиниста и помощника машиниста, поскольку оба получили серьезные травмы и остались инвалидами [8, с. 4-6].

Следует иметь в виду, что применительно к преступлению, предусмотренному ст. 263 УК РФ (относительно той его части, которая касается нарушения правил безопасности и эксплуатации транспортных средств) существует несколько вариантов развития причинной связи. Критерием здесь будет являться субъект, в результате чьих действий наступил результат в виде ООП.

Во-первых, возможен вариант, когда последствия будут являться итоговым (общим) результатом всех допущенных нарушений. В данном случае к уголовной ответственности должны будут привлечены все лица, которые допустили нарушение установленных правил. Во-вторых, возможен и такой вариант развития причинной связи, при котором отдельные лица допустили нарушение правил, которые обеспечивают безопасность движения либо эксплуатации транспорта, однако эти нарушения не оказали влияния на развитие причинной связи. В данном случае уголовной ответственности будут подлежать только те лица, чьи нарушения будут находиться в непосредственной причинной связи с наступившими последствиями. Наконец, в-третьих, еще один вариант развития причинной связи имеет место

быть тогда, когда лишь один из участников движения допустил нарушение правил и вследствие этого наступили последствия в виде гибели людей.

Субъективная сторона запрещенного ст. 263 УК РФ деяния характеризуется виной в форме неосторожности. При этом рассматриваемое деяние может быть совершено как по легкомыслию, так и по небрежности. В первом случае лицо заранее провидит, что те действия, которые он совершает, могут привести к наступлению неблагоприятных последствий. Однако не имея на то необходимых оснований, оно самонадеянно рассчитывает, что сможет этих последствий избежать. Во-втором же случае лицо не может предвидеть, что в результате совершаемых им действий (либо соответственно бездействий) наступят названные неблагоприятные последствия. В то же время если бы такое лицо проявило должные внимательность и осмотрительность, то оно могло и даже должно было их предвидеть.

Необходимо отметить, что субъективные признаки рассматриваемого деяния отличаются тем, что они неразрывно связаны с психическим отношением лица к нарушению правил.

По мнению А. А. Тер-Акопова, нарушение правил является самостоятельной формой общественно опасных последствий. Говоря о его особенностях, он отмечал, что с одной стороны, оно обладает некоторым сходством с действием и бездействием, а с другой стороны, при этом оно имеет свои собственные отличительные свойства [65; с. 57].

Анализ запрещенного ст. 263 УК РФ деяния позволяет сделать вывод о том, кто является субъектом нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. Ими являются лица, которые в силу выполняемой ими работы либо занимаемой должности нарушили правила безопасности движения и эксплуатации транспорта, которые они обязаны были соблюдать.

Необходимо отметить, что на предприятиях железнодорожного, воздушного и водного транспортов и метрополитене правила безопасности и

эксплуатации всегда имеют конкретного получателя или говоря другими словами - специального субъекта. Ими являются:

- капитан судна;
- машинист локомотива;
- лоцман;
- штурман воздушных судов;
- дежурный по станции;
- пилот;
- составитель поездов;
- бортмеханик и т.п.

Если преступление было связано с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, то при квалификации преступления необходимо учитывать функции этих работников

В июне 2019 года российский законодатель ввел в ст. 263 УК РФ часть 1.1. Она предусматривает уголовную ответственность для лиц, владеющих и эксплуатирующих частный водный, воздушный или внутренний водный транспорт (легкий, сверхлегкий самолет, маломерное судно, катера, яхты).

2.2 Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ): вопросы квалификации

На протяжении вот уже нескольких десятилетий в России одной из наиболее острых социально-экономических проблем являются аварии, связанные с автомобильным транспортом. К примеру, только в 2019 году в России произошло свыше 152 тыс. дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в которых погибло 16 тыс. человек и еще 195 тыс. чел. получили ранения различной степени тяжести [3].

Российские власти традиционно пытаются решить эту проблему лишь одним способом. Речь идет о том, что в законодательство последовательно вносятся различные изменения, связанные с усилением ответственности водителей за нарушение ими правил безопасности движения. Данный способ является самым простым и наименее затратным. В конечном итоге, все это приводит к тому, что водитель вынужден непрерывно находиться в ситуации повышенного риска, когда все негативные последствия, связанные с использованием автомобиля, ложатся исключительно на него одного и зачастую объективно вменяются ему в вину. Для того, чтобы избежать возникновения таких ситуаций, необходимо предельно ясно установить границы ответственности водителя. Кроме того, тяжесть наказания должна соответствовать допущенным нарушениям, поэтому его необходимо дифференцировать.

В статье 264 УК РФ законодатель устанавливает уголовную ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации механических транспортных средств.

Сущность предусмотренного ст. 264 УК РФ преступления состоит в том, что лицо, которое управляет транспортным средством (это может быть автомобиль, трамвай или иное механическое ТС) нарушает установленные правила дорожного движения либо эксплуатации транспортных средств и это влечет по неосторожности наступление последствий в виде смерти человека, смерти двух или более лиц либо причинении тяжкого вреда здоровью потерпевшего (чч. 1-6 ст. 264 УК РФ).

Предметом рассматриваемого преступления является любое самоходное механическое транспортное средство. К данному типу транспортных средств относятся: автомобиль, троллейбус, трамвай, мотоцикл, трактор, а также иные ТС (их виды раскрываются в примечании к ст. 264 УК РФ).

Объективная сторона анализируемого преступления состоит из трех составных частей:

- ООД, которое нарушает правила дорожного движения либо правила эксплуатации транспортных средств (далее по тексту - ПДД и ПЭ ТС). При этом ООД может быть выражено как в форме действия, так и в форме бездействия;
- ООП, которые указаны в диспозиции ст. 264 УК РФ;
- наличия причинно-следственной связи между ООД и ООП.

Следует иметь в виду, что диспозиция ст. 264 УК РФ носит бланкетный характер. Это означает, что при квалификации преступления необходимо тщательно во всех подробностях устанавливать какие конкретно ПДД были нарушены, а также признаки этих нарушений.

Пленум ВС РФ в своем Постановлении дал четкое указание судам, как им следует рассматривать дела по преступлениям, которые установлены ст. 264 УК РФ. В п. 3 этого документа говорится о том, что суды должны детально и тщательно анализировать все допущенные обвиняемым нарушения. При этом в приговоре суда обязательно должно быть отражено, какой (какие) конкретно пункты ПДД либо ПЭ ТС были нарушены и какие из них повлекли наступление названных в диспозиции ст. 264 УК РФ неблагоприятных последствий. Также в приговоре должно быть детально изложено, в чем конкретно было выражено допущенное обвиняемым нарушение [50].

В Постановлении также говорится о том, что в процессе квалификации преступления по ст. 264 УК РФ, суды не должны ограничиваться лишь приведением общих ссылок на нарушенные правила. Все ссылки обязательно должны быть конкретными и предметными. Суд как субъект квалификации должен указывать, какую конкретно норму ПДД или ПЭ ТС нарушил водитель. Помимо этого, также должно быть указано, какие конкретно действия или бездействия водителя повлекли нарушение установленных правил. Таким образом, каждое нарушенное водителем правило необходимо будет квалифицировать отдельно. В итоге, такая квалификация как бы предшествует окончательной квалификации преступления [50].

В этой связи приведем пример из судебной практики, где данный анализ судом первой инстанции проведен не был и это послужило основанием для последующей отмены приговора. Судебная коллегия по уголовным делам ВС РФ рассматривала уголовное дело в отношении Л., который обвинялся в преступлении, предусмотренном ст. 264 УК РФ. В своем решении Коллегия отметила, что конкретные фактические обстоятельства не были поставлены в вину Л. Об этом свидетельствуют постановление о привлечении Л. в качестве обвиняемого, обвинительное заключение, а также постановление суда первой инстанции. В них приведены общие ссылки на нарушенные правила, но не указано какие конкретно пункты ПДД и ПЭ ТС нарушил Л. Учитывая данные обстоятельства, Коллегия пришла к обоснованному выводу о том, что Л. не имел возможности защищаться от предъявляемого ему обвинения и поэтому его права были нарушены [11, с. 9].

Одним из существенных недостатков ПДД является то, что некоторые признаки нарушения правил в них были сформулированы слишком расплывчато, посредством использования различных оценочных признаков. Отсюда неизбежно возникают и различного рода квалификационные ошибки. Наглядным примером является п. 10.1 ПДД. В нем говорится следующее: «Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности, видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля над движением транспортного средства для выполнения требований Правил» [52].

На практике с применением данного пункта у судов связано немало ошибок и сложностей.

В процессе квалификации, нарушение, указанное в данном пункте, нередко объективно вменяется в вину водителю, хотя это недопустимо. Т.е.

грубо говоря, раз имеется факт наступления последствий, то этого уже само по себе вполне достаточно для того, чтобы вменить в вину водителя нарушение п. 10.1 ПДД. В то же время, если водителя обвиняют в том, что он выбрал неправильную скорость движения, и это привело к наступлению указанных в диспозиции ст. 264 УК РФ последствий, то это необходимо сначала обосновать. При этом обязательно учитывается совокупность различных факторов, а именно:

- конкретная обстановка, в чьих условиях водитель принимал соответствующее решение; 2
- имелась ли у водителя реальная возможность предвидеть опасность и избежать ее;
- опыт водителя.

Пленум ВС в своем Постановлении указал, как судам необходимо разрешать ситуации, связанные с квалификацией п. 10.1 ПДД и решении вопроса о том, виновен или нет водитель, если он превысил скорость движения ТС и это повлекло наступление неблагоприятных последствий.

В п. 6. Постановления по данному поводу говорится, что согласно п. 10.1 ПДД, водитель обязан вести транспортное средство, придерживаясь установленных ограничений по максимально допустимой скорости движения на данном участке. При этом водитель должен принимать во внимание такие факторы как:

- интенсивность движения на дороге;
- состояние ТС и его особенности;
- дорожные, а также метеорологические условия (например, гололед, дождь, видимость в направлении движения) [50].

Если вдруг возникла какая-либо опасность для движения и у водителя имеется возможность ее своевременно обнаружить, то в таком случае он обязан незамедлительно принять соответствующие меры для того, чтобы снизить скорость ТС, а если понадобится, то вообще остановить его. Водитель понесет уголовную ответственность по ст. 264 УК РФ только в том

случае если одновременно имеются два условия: 1) у него была техническая возможность избежать ДТП; 2) имеется причинно-следственная связь между его действиями и наступившими в результате этого последствиями [50].

Что касается момента возникновения опасности для движения, то в п 7. Постановления по этому поводу говорится, что он должен определяться применительно к каждому конкретному случаю. При этом обязательно должна учитываться та дорожная обстановка, которая предшествовала самому ДТП. Существует также такое понятие как «опасность для движения». Она возникает тогда, когда у водителя имелась реальная возможность ее увидеть [50].

В том случае если имеются какие-либо неблагоприятные обстоятельства, которые затрудняют принятие водителем решения, то он должен их учитывать.

Согласно п. 10.1 ПДД, водитель обязан избрать такую скорость движения, которая предоставит ему возможность осуществлять непрерывный контроль за движением ТС, без возможности ее потери.

Переходим к рассмотрению следующей квалификационной ошибки.

В разделе 1 ПДД содержатся «Общие положения». В судебной практике нередки ситуации, когда водителя обвиняют в нарушении предписаний, установленных этим разделом. При этом в приговоре указывается лишь ссылка на данные предписания, но не детализируется какие конкретно пункты ПДД были нарушены. Данная практика ошибочна и ведет к отмене приговора. Все дело в том, что предписания, которые содержатся в разделе «Общие положения» необходимо обязательно детализировать, предоставляя при этом ссылку на иные пункты ПДД, которые были нарушены водителем.

Вообще же, нормы, которые содержатся в указанном разделе, носят чисто абстрактный характер. Поэтому они не регламентируют какой-либо конкретный маневр водителя. Они нужны для того, чтобы водитель в общих

чертах представлял себе, как вести себя в той или иной ситуации. По сути, данные нормы очень близки к нормам-принципам.

Анализ судебной практики свидетельствует о том, что по многим уголовным делам, связанным со ст. 264 УК РФ, в приговоре не приводятся ссылки на то, какие конкретно предписания были нарушены водителем, а вместо этого дается лишь отсылка на общую норму, к примеру, на п. 1.5 ПДД. В нем сказано, что «участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда».

В связи с изложенным, рассмотрим следующий пример из судебной практики. Суд рассматривал уголовное дело в отношении П., который обвинялся в том, что по неосторожности сбил на своем автомобиле «Шкода Фабия» двух пешеходов Р. и О., которые вследствие этого получили смертельные травмы и скончались на месте происшествия. В вину П. было вменено то, что он создал опасность для движения, причинил вред двум пешеходам и тем самым нарушил п. 1.5 ПДД [45].

В данном случае совершенно непонятно, какие конкретно правила нарушил П., поскольку в приговоре была приведена лишь ссылка на общую норму ПДД.

Впрочем, иногда суды все же указывают в приговоре не только общую норму ПДД, в которой содержатся признаки нарушения правил, но и конкретные пункты ПДД, которые были нарушены подсудимым. Однако такие случаи также создают путаницу в квалификации.

В качестве примера можно привести дело Р. В приговоре суда отмечалось, что своими действиями Р. грубо нарушил предписания п. 1.5 ПДД, когда он направил свой грузовой автомобиль «Scania» наперерез движущемуся автомобилю «Шевроле», в результате чего произошло столкновение. Оба пассажира «Шевроле» Г. и К. получили смертельные травмы и скончались на месте [46].

С нашей точки зрения, ссылка в приговоре на п. 1.5 ПДД является избыточной, т. к. подсудимому вменялось нарушение конкретных пунктов ПДД, а именно - 1.1, 1.3, а также 9.7. Данные нормы являются частным случаем нарушения предписаний, установленных п. 1.5 ПДД.

Следующая проблема связана с тем, что когда суды вменяют водителю нарушение общих норм ПДД, то они при этом зачастую неверно указывают какие конкретно правила ПДД были нарушены водителем. В результате, суды не дают юридическую оценку отступлению от предписаний конкретных пунктов ПДД, а ведь именно они являются прямой причиной наступления ООП.

В этой связи рассмотрим следующий пример из судебной практики. Б. был признан судом виновным в нарушении ПДД, которое повлекло по неосторожности последствия в виде смерти человека.

Суть дела заключалась в следующем. З. управлял автомобилем «Камаз», который имел технические неисправности. Двигаясь ночью по Волоколамскому шоссе в сторону МКАДа, З. не соблюдал ПДД, не наблюдал за текущей дорожной обстановкой, грубо игнорировал метеорологические и дорожные условия. Игнорируя перечисленные требования, З. выбрал такую скорость движения, которая не позволила ему обеспечить возможность осуществления непрерывного контроля за движением ТС.

В результате, З. неправильно оценивал текущую обстановку применительно к иным участникам дорожного движения. Поэтому, когда З. вдруг внезапно увидел, что впереди него движется автомобиль «LADA Kalina», то он вместо того, чтобы снизить скорость, решил обогнать его по обочине. С этой целью он осуществил необдуманый и опасный маневр влево, выехал на левую обочину дороги (несмотря на то, что знал, что на нее запрещено выезжать) и совершил наезд на пешехода Ф., который стоял у обочины дороги.

Таким образом, возникла опасность для движения, которую З. не только мог, но и должен был предвидеть, и своевременно среагировать на нее.

Но несмотря на это, З. не притормозил или не остановил грузовую автомашину, не вернулся на свою полосу движения, а вместо этого совершил опасный маневр, продолжил движение и в результате этого наехал на стоявшего у обочины пешехода Ф., причинив ему по неосторожности тяжкие телесные повреждения, от которых тот впоследствии скончался. Суд пришел к выводу, что З. нарушил требования п. 1.3, 1.5, 9.9, 10.1 ПДД [12; с. 10-11].

Итак, попробуем детально разобрать этот приговор и выяснить, какие ошибки допустил суд при квалификации действий З.

Прежде всего необходимо отметить, что факты, которые были изложены в приведенном приговоре, свидетельствуют о том, что З. действительно совершил ДТП и здесь никаких сомнений нет. Но имеются вопросы к самой формуле квалификации. В ее основу были положены ссылки на общие нормы ПДД, в которых содержатся признаки нарушения правил.

С нашей точки зрения, такая квалификация является как минимум некорректной, поскольку в вину З. были вменены лишние пункты, которые к тому же носят абстрактный характер. Если же говорить прямо, то такая квалификация вообще не учитывает все нарушенные З. пункты ПДД и не соответствует обстоятельствам уголовного дела.

Перейдем к детальному анализу приговора. Итак, в приговоре суд привел ссылку на то, что З. нарушил предписания, установленные п. 1.3. ПДД. Как известно, квалификация должна быть точной и определенной. Такая же квалификация этим требованиям явно не соответствует.

В п. 1.3. ПДД сказано, что: «участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения

регулирующих, действующих в пределах предоставленных им прав и регулирующих дорожное движение установленными сигналами».

Указанный пункт не несет за собой абсолютно никакой смысловой нагрузки применительно к совершенному З. нарушению. Ссылаться на него, это все равно, что ссылаться в приговоре на УК РФ как таковой, не указывая при этом конкретные нормы уголовного закона, которые были нарушены. Таким образом, суд, давая ссылку на эту общую норму-принцип, фактически размыл до неопределенных критериев основание уголовной ответственности. Данная норма лишена хоть какой-то степени определенности, поскольку с ее помощью нельзя детализировать уголовно-правовой запрет.

Все тоже самое относится и к п. 1.5 ПДД, ссылку на который суд также привел в приговоре. Вменение данной нормы подсудимому также вносит неопределенность в квалификацию.

Суд должен был квалифицировать действия З. по п. 9.10. ПДД. В этом пункте говорится о том, что: «водитель должен соблюдать такую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства, которая позволила бы ему избежать столкновения». Очевидно, что З. неправильно оценил обстановку применительно к иным участникам дорожного движения. Поэтому, когда он вдруг внезапно заметил, что прямо впереди него движется автомобиль, то он должен был немедленно снизить скорость или же вовсе остановить ТС. Вместо этого, З. решил выполнить крайне опасный и необдуманный маневр влево. В результате, управляемое им ТС сместилось в левую сторону дороги и выехало на обочину, несмотря на то, что выезд туда был запрещен и З. об этом знал. Следовательно, З. нарушил п. 9.10 ПДД и это стало непосредственной причиной того, что он выехал на обочину дороги и наехал на пешехода, причинив ему смертельные травмы.

2.3 Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (ст. 264.1. УК РФ): вопросы квалификации

Статья 264.1 УК РФ была введена в действие сравнительно недавно - в 2014 году. Статистика осужденных по транспортным преступлениям свидетельствует о том, что на протяжении последних лет, деяние, предусмотренное этой статьей, является самым массовым транспортным преступлением (как по количеству лиц его совершающих, так и по числу осужденных), среди всех составов преступлений, установленных главой 27 УК РФ. К примеру, в 2018 г. правоохранительные органы зарегистрировали 74 тыс. случаев совершения этого деяния, в 2018 г. - 66,2 тыс., в 2017 г. - 72.1 тыс., в 2016 г. - 75 тыс. [64].

Рассматриваемый в данном параграфе запрет имеет административную преюдицию. Это означает, что уголовная ответственность для лица наступит только в том, случае если он уже был ранее привлечен к административной ответственности за то же самое нарушение (управлял ТС в состоянии алкогольного опьянения и был подвергнут за это административному наказанию).

Необходимо отметить, что до вступления в силу ст. 264.1 УК РФ, ответственность за повторное управление ТС лицом в состоянии алкогольного опьянения, регулировалась нормами административного законодательства, а конкретно - ч. 4 ст. 12.8 КоАП. За повторное совершение данного деяние лицо несло повышенную административную ответственность, вплоть до административного ареста. Однако с ее применением на практике было немало проблем. С вступлением в силу уголовной нормы, административная норма утратила силу.

В 2009 году важное значение административной преюдиции в уголовном законе отметил тогдашний Президент РФ Д.А. Медведев, который в своем послании Федеральному Собранию РФ призвал использовать ее более широко [48; с. 109].

Представляется, что законодатель совершенно оправдано ввел рассматриваемую норму в уголовный закон, поскольку она способствует

тому, что участники транспортного движения ведут себя более дисциплинированно.

Уголовная ответственность по ст. 264.1. УК РФ наступает за: «Управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, «подвергнутому» административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющим судимость за совершение в состоянии опьянения преступления, предусмотренного частями второй, четвертой или шестой статьи 264 настоящего Кодекса».

Несмотря на то, что у описанных в ст. 264.1 УК РФ деяний имеются различия, объект у них все же один. Им являются общественные отношения, которые обеспечивают условия безопасности движения либо эксплуатации автомобиля, трамвая или же какого-либо другого ТС.

Что же касается других типов транспорта, то они выпали из сферы действия данной нормы, что на наш взгляд, безусловно является одним из серьезных ее недостатков (речь об этом будет идти далее).

Теперь необходимо ответить на вопрос, в чем собственно заключается опасность установленного ст. 264.1. УК РФ преступления. На первый взгляд, может показаться, что это преступление причиняет вред безопасной работе ТС, указанных в его диспозиции. Однако это неверно. Опасность его состоит в том, что ТС управляет лицо, находящееся в состоянии алкогольного опьянения. И то состояние, в котором находится такое лицо, не позволяет ему безопасно управлять ТС (соответственно, автомобилем, трамваем или каким-либо другим механическим средством).

Предположим, следующую ситуацию: в кабине автомобиля находится пьяный водитель, который просто сидит в машине, но не управляет ТС.

Возникает вопрос, создает ли он угрозу для безопасности движения? Ответ на этот вопрос очевидно является отрицательным по следующей причине.

В ст. 264.1 УК РФ законодатель подчеркивает, что ключевое значение имеет не сам факт опьянения, а факт того, что лицо, находящееся в состоянии алкогольного опьянения, управляет ТС. Таким образом, в данном случае законодатель акцентирует внимание на том, что между тем состоянием, в котором находится водитель и безопасной работой ТС имеется четкая и объективная взаимосвязь.

Переходим к рассмотрению следующей проблемы. Некоторые авторы подвергали критике те формулировки, которые законодатель использовал в ст. 264.1 УК РФ. К примеру, по мнению Н.Г. Иванова, законодатель смешал в этой статье все в одну кучу и в итоге, его (законодателя) мысли мало того, что являются иррациональными, они просто не поддаются никакой логике. В частности, Н. Г. Иванов считает, что сочетание наличия в прошлом судимости за преступление и административной преюдиции в этой статье является грубой ошибкой законодателя. Он аргументирует это тем, что факт наличия административного наказания несет за собой намного меньшую общественную опасность, нежели наличие в прошлом судимости [31, с. 20].

Если обратиться к формулировке ст. 264.1. УК РФ, то можно увидеть следующую ее особенность. Законодатель считает, что между отказом от прохождения освидетельствования и нахождением лица в состоянии опьянения нет никакой разницы. Таким образом он фактически уравнил эти деяния.

С нашей точки зрения, это является ошибкой, поскольку между данными деяниями есть большая разница и они не тождественны друг другу. Поэтому, если законодатель захотел бы ввести уголовную ответственность за отказ от прохождения освидетельствования, то он должен был непосредственно прописать это в самом УК РФ (при этом, оговоримся, что мы считаем, что криминализация отказа от прохождения освидетельствования представляется нам нецелесообразной). В настоящее же

время если водитель отказался от прохождения освидетельствования, то это автоматически приравнивается к факту управления ТС в состоянии алкогольного опьянения. В результате, нарушается презумпция невиновности, которая как известно, является одним из конституционных принципов.

К примеру, уже упомянутый ранее Н.Г. Иванов также обращал внимание на данное обстоятельство. По его мнению, является абсурдным тот факт, что законодатель признал равноценными административную преюдицию, наличие в прошлом судимости и невыполнение законного требования [31, с. 21].

Одним из конститутивных признаков рассматриваемого состава преступления является наличие у лица в прошлом неснятой либо непогашенной судимости по ч. 2 ст. 264, ст. 264.1 УК РФ, ч. 4 и 6 ст. 264 УК РФ. Подчеркнем, что речь в данном случае идет исключительно о непогашенной судимости либо о судимости, которая не была снята в порядке, который предусмотрен действующим законодательством. В соответствии с уголовным законом (п. «в» ч. 2 ст. 86 УК РФ), судимость считается погашенной по прошествии 3-х лет, после того, как лицо отбыло назначенное судом наказание в виде лишения свободы.

Субъективная сторона анализируемого преступления характеризуется виной в форме прямого умысла. Однако некоторые авторы, в частности, М.О. Акопджанова, считают, что вина в данном преступлении выражается в следующем: «...лицо осознавало общественную опасность управления транспортным средством в состоянии опьянения, желало осуществления данных действий в указанном состоянии либо относилось к нему безразлично» [2, с. 205].

Данная позиция очевидно является ошибочной. Преступление, установленное ст. 264.1. УК РФ, имеет формальный состав. Это означает, что деяние будет окончено начиная с того момента, когда начнет движение ТС, которым управляет лицо, находящее в состоянии алкогольного опьянения.

Преступления, которые имеют формальный состав, отличает то, что они всегда совершаются исключительно с прямым умыслом. Поэтому никакого безразличного отношения здесь просто быть не может. Кроме того, как известно, безразличное отношение присуще косвенному умыслу.

Субъектами рассматриваемого преступления являются:

- лица, которые управляют ТС (автомобилем, городским транспортом) в состоянии алкогольного опьянения, которые ранее уже были привлечены к административному наказанию за это же самое деяние;
- лица, которые отказались выполнить законное требование должностного лица ГИБДД о прохождении медицинского освидетельствования;
- лица, которые имеют неснятую или непогашенную судимость по ч. 2 ст. 264, ст. 264.1 УК РФ, ч. 4 и 6 ст. 264 УК РФ.

С момента введения ст. 264.1. в уголовный закон прошло шесть лет. Практика ее применения показала, что законодатель неудачно сформулировал состав данного преступления. Кроме того, у этой нормы также имеются и определенные пробелы.

Существенный пробел этой нормы заключается в том, что законодатель распространил ее действие не на всю сферу транспорта, а лишь на некоторые виды транспорта, которые указаны в ее диспозиции (автомобильный, городской электротранспорт, а также на другие механические ТС). Таким образом, остальные важнейшие виды транспорта (железнодорожный, воздушный, водный, метрополитен) выпали из сферы действия данной нормы, поскольку в диспозиции ст. 264.1 УК РФ о них не говорится ни слова. Это означает, что если лицо управляет указанными типами транспорта в состоянии алкогольного опьянения, то состав рассматриваемого преступления отсутствует.

В то же время практика свидетельствует о том, что случаи, когда лица управляют тепловозом, электровозом, локомотивом, речным судном и даже

воздушным судном в состоянии алкогольного опьянения, вовсе не являются редкостью. Очевидно, что в таких ситуациях причиняется несравнимо большая общественная опасность, чем тогда, когда лицо, в состоянии опьянения управляет легковым автомобилем.

Например, в сентябре 2009 года под Пермью потерпел крушение пассажирский Боинг 737. В результате крушения погибло 88 человек. В дальнейшем была проведена судебно-медицинская экспертиза останков пилотов, которая показала наличие алкоголя в их крови. И это несмотря на то, что оба пилота перед вылетом проходили медицинский осмотр и были допущены к полету. Более того, еще во время полета воздушного суда один из его пассажиров отправил СМС-сообщение своему знакомому, написав в нем, что очень испуган, поскольку голос командира самолета звучит как «голос человека, который совершенно пьян» [63].

В 2014 году в Москве пьяный машинист ворвался в кабину локомотива и привел его в движение. В результате, смертельные травмы получил осмотрщик железнодорожных путей, который в это время находился между вагонами состава и не смог среагировать, когда поезд вдруг внезапно начал незапланированное движение. Проведенная экспертиза показала, что машинист находился в состоянии сильнейшего алкогольного опьянения [57].

Газета «Комсомольская правда», писала о том, что машинисты московского метрополитена нередко управляют составами в состоянии алкогольного опьянения. Например, один из машинистов проскочил нужную станцию и попытался вернуться на нее задним ходом. При этом в статье сообщалось, что это уже седьмой случай за последние 6 лет [57].

В зарубежном законодательстве также существуют нормы, аналогичные по содержанию российской статье 264.1. И зарубежный законодатель расширяет сферу их действия не только на автомобильный и городской транспорт, но также и на другие важнейшие виды транспорта (воздушный, железнодорожный, водный, метрополитен).

Встречаются и такие ситуации, когда лицо передает управление своим ТС другому лицу, которое находится в состоянии алкогольного опьянения либо лицу, которое в силу своих психофизиологических особенностей не может безаварийно управлять ТС (например, ребенку или подростку). Такие действия также несут очень большую общественную опасность и создают угрозу наступления ООП. Так, известен случай, когда женщина, ранее лишенная прав за пьяную езду, посадила за руль каршерингового автомобиля своего пятилетнего сына. При этом она сама вновь находилась в состоянии алкогольного опьянения [56].

На сегодняшний день указанные деяния не образуют состава преступления по российскому законодательству. В отличие же от российского законодателя, зарубежный законодатель считает, что такие действия создают непосредственную угрозу безопасной работе ТС. Полагаем, что российский законодатель должен учесть этот опыт и реализовать его путем внесения изменений в соответствующие составы транспортных преступлений.

Глава 3 Проблемы квалификации преступных посягательств на общие условия транспортной безопасности

3.1 Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах (ст. 263.1 УК): вопросы квалификации

Безопасность транспорта можно рассматривать в трех различных параметрах. Предназначение первого параметра (он - самый главный и профильный) состоит в том, что он должен обеспечивать защищенность жизни и здоровья граждан, равно как и имущественных отношений от причинения вреда в результате движения и эксплуатации транспортных средств, которые как известно, являются источниками повышенной опасности.

Соответственно, в данном случае речь идет о таком объекте уголовно-правовой охраны как безопасность движения и эксплуатации транспортных средств. На защиту этого объекта направлены нормы статей 263, 264 и 268 УК РФ и в некоторой части еще и нормы статей 266 и 267 УК РФ.

Следующий параметр обеспечивает безопасность транспорта как средства воздействия на окружающую среду и здоровье население. Данный вид безопасности регламентирован различными техническими регламентами.

Особенностью данных отношений является то, что в них транспортная специфика не является доминирующей. Поэтому российский законодатель счел целесообразным оставить эти отношения под охраной норм других глав уголовного закона и не включать их в главу 27 УК РФ.

Наконец последний параметр безопасности транспорта обеспечивает защищенность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от незаконного (в основном внешнего) вмешательства (ст. 263.1 УК РФ).

Необходимо отметить, что требования ФЗ «О транспортной безопасности» от 9 февраля 2007 г. долгое время не были подкреплены никакими уголовно-правовыми санкциями. Этот пробел как раз и была призвана восполнить норма, которая содержится в ст. 263.1 УК РФ. Уголовная ответственность по этой статье наступает за нарушение требований, установленных указанным законом.

Данный закон был принят в феврале 2007 года. Затем во исполнение этого закона постепенно стали приниматься и другие нормативно-правовые акты, регулирующие сферу транспортной безопасности. Все это позволило детализировать те обязанности субъектов, которые связаны с обеспечением транспортной безопасности. И в результате, появилось нормативное основание, дающее возможность сформулировать соответствующий состав преступления, что в конечном итоге и было сделано - в уголовном законе появилась статья 263.1.

Состав, предусмотренного ст. 263.1. УК РФ преступления обладает бланкетными признаками. Это означает, что их можно будет раскрыть лишь посредством специального законодательства, которое регулирует выполнение функций, связанных с обеспечением транспортной безопасности.

Необходимо отметить, что нормы, регулирующие транспортную безопасность, содержатся не только в одноименном законе и нормативно-правовых актах, которые были приняты во исполнение данного закона. Данные нормы также содержатся и в других нормативно-правовых-актах (федеральных законах, а также подзаконных актах), включая те из них, которые были приняты до того, как был принят и вступил в силу ФЗ «О транспортной безопасности».

К таким актам относятся следующие:

- ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности»;
- ФЗ «О государственном регулировании развитии авиации»;

- ФЗ «О морских портах в Российской Федерации»;
- ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации»;
- ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
- ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»;
- ФЗ «О противодействии терроризму», а также в подзаконные акты, которые были приняты на их основе.

В ст. 1 ФЗ «О транспортной безопасности» приведено легальное определение понятия «Транспортная безопасность»: «состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры, а также транспортных средств от актов незаконного вмешательства».

Далее необходимо рассмотреть вопрос, который касается классификации источников угроз транспортной безопасности. К примеру, С.В. Проценко разделяет все угрозы транспортной безопасности на внутренние и внешние. При этом в основу данного деления им был положен такой критерий как источник локализации. Как считает указанный автор, внутренние угрозы транспортной безопасности могут создаваться исключительно в границах транспортной отрасли. К данным типам угроз он относит: террористические угрозы, угрозы технического характера, экологические угрозы, а также информационные угрозы. В отдельную группу он выделяет внутренние угрозы, связанные с человеческим фактором, которые происходят в системе «человек-машина-среда». К внешним угрозам С.В. Проценко относит внешние угрозы транспортной безопасности России [55, с. 40].

Виды угроз можно выделить и применительно к транспортным преступлениям. Здесь угрозы можно дифференцировать идентичным образом - на внутренние и внешние, но в отличие от угроз транспортной безопасности, содержание этих угроз устроено немного по-другому.

С нашей точки зрения, внутренними угрозами здесь являются такие угрозы, которые появляются внутри самой системы управления движением и

эксплуатации транспортных средств. При нарушении каких-либо условий, которые обеспечивают нормальную работу этой системы, возникает опасность, связанная с совершением преступлений в сфере транспорта. Данные преступления установлены в статьях 263, 264, 266, 267, 268 уголовного закона. Что же касается внешних угроз, то полагаем, что таковыми могут являться факторы, которые создают опасность вмешательства посторонних сил в обычную работу транспорта. Поэтому, установленный ст. 263.1 УК РФ уголовно-правовой запрет, законодатель сформулировал специально для того, чтобы нейтрализовать либо снизить вероятность возникновения таких угроз.

С.А. Дмитриев отмечал, что у понятия «акт незаконного вмешательства в безопасную работу транспорта» имеется существенный недостаток. Он связан с наличием некоторых элементов неопределенности в содержании этого понятия. С.А. Дмитриев обращал внимание на то, что с одной стороны, данные акты отличаются видовым многообразием, а с другой стороны, их составы отличаются различного рода особенностями. Он акцентирует внимание на том, что такие акты могут совершаться и в форме бездействия, а не только в форме активных действий. Кроме того, они также могут совершаться как умышленно, так и по неосторожности [25, с. 14].

По мнению, С. А. Дмитриева, данные особенности диктуют необходимость отказаться от использования термина «акт незаконного вмешательства», применительно к транспортной безопасности. Данный термин он предлагает заменить термином «факт незаконного воздействия на устойчивую и безопасную работу транспорта». Как считает автор, содержание данного понятия будет в состоянии охватить и раскрыть все то множество ситуаций, которые либо нарушают транспортную безопасность, либо угрожают ей [25, с. 14].

Полагаем, что данное предложение является безосновательным по следующим причинам. Конечно, с одной стороны данный термин имеет право на существование, например, в качестве элемента теоретической

конструкции, которая объясняет явление. Но что касается установленного ст. 263.1 УК РФ преступления, то содержание угроз здесь было зафиксировано нормативно. Это означает, что правоприменитель обязан учитывать именно его.

На основании изложенного, мы можем сделать вывод о том, что если исходить из смысла ФЗ «О транспортной безопасности», то понятие «транспортная безопасность» не может являться родовым для понятия «безопасность движения и эксплуатации транспортных средств».

С одной стороны, существуют правила, связанные с безопасностью движения и их нарушением. Эти правила образуют объективную сторону установленного ст. 263 УК РФ преступления. А с другой стороны, также существуют и отличающиеся от этих правил меры защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Именно о них и говорится в ст. 263.1 УК РФ. Таким образом, это два совершенно разных понятия, поскольку они никак не пересекаются друг с другом и не совпадают по объему.

В этой связи возникает вопрос: каким образом обеспечивается безопасность движения и эксплуатации транспортных средств и транспортная безопасность? В первом случае, применительно к ст. 263 УК РФ, она обеспечивается путем регламентации деятельности субъектов, которые прямо либо опосредованно управляют различными видами транспортных средств (железнодорожным транспортом, водным, воздушным, метрополитеном).

Во втором случае, применительно к ст. 263.1 УК РФ, транспортная безопасность также обеспечивается при помощи регулирования общественных отношений, которые связаны с транспортными средствами. Однако, здесь есть и существенное отличие - по своему содержанию эти отношения совершенно другие, нежели те, которые регулируют безопасность движения и эксплуатации транспортных средств.

Необходимо отметить, что каждый из видов транспорта обладает своим специфичным и конкретным перечнем объектов и их структурой. Одной из особенностей ст. 263.1. УК РФ является то, что в ней не были указаны конкретные виды транспорта, чья сфера действия охраняется этой правовой нормой. Этим данная статья отличается от уже рассмотренной ранее ст. 263 УК РФ, где такие виды перечислены (напомним, что это - железнодорожный, воздушный, морской, внутренний водный, метрополитен). Кроме того, в ФЗ «О транспортной безопасности» отдельные виды транспорта также не были выделены в самостоятельные сферы охраны. Причина этого заключается в том, что в данном случае основное значение при определении степени и характера опасности посягательств на транспортные инфраструктуры имеет пассажиропоток и объем грузооборота, а вовсе не какой-то конкретный вид транспорта.

В п. 11 ст. 1 ФЗ «О транспортной безопасности» раскрывается определение понятия «транспортных средств»: «воздушные суда, суда, которые используются в целях торгового мореплавания либо судоходства, железнодорожный подвижной состав, подвижной состав автомобильного и электрического городского наземного пассажирского транспорта в предусмотренных уставами и кодексами значениях» [69].

На основании этого определения можно сделать вывод о том, что предметом, установленного ст. 263.1 УК РФ состава преступления могут являться любые виды транспортных средств, которые осуществляют перевозку пассажиров и груза.

Объективная сторона рассматриваемого состава преступления состоит в неисполнении требований, которые связаны с обеспечением транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах.

Установление требований и предписаний, которые связаны с обеспечением транспортной безопасности на различных категориях объектов транспортной инфраструктуры, относится к компетенции Правительства РФ.

В свою очередь само Правительство РФ принимает эти требования по представлению федерального органа исполнительной власти, который осуществляет государственную политику в сфере транспорта и осуществляет нормативно-правовое регулирование в данной сфере. Причем этот орган власти разрабатывает и предварительно согласовывает эти требования с другими федеральными органами исполнительной власти, которые обладают соответствующей компетенцией.

Все субъекты транспортной инфраструктуры обязаны подчиняться данным требованиям и неукоснительно их выполнять.

Кроме того, необходимо отметить, что затем эти требования детализируются с учетом того, какую конкретную должность занимает работник субъекта транспортной инфраструктуры. Перечень работ, чье выполнение должно обеспечиваться ответственными лицами, установлен в соответствующих нормативно-правовых актах.

Неисполнение требований, связанных с обеспечением транспортной безопасности, может быть совершено как посредством бездействия, так и путем действия, которое было совершено вопреки установленным предписаниям и требованиям транспортной безопасности.

Если установленное ст. 263.1 УК РФ преступление было совершено в форме бездействия, то для того, чтобы правильно квалифицировать деяние, сначала следует установить наличие нескольких важных признаков. Прежде всего, необходимо установить, что субъект, нарушивший правила транспортной безопасности, обязан был действовать (а не бездействовать) в конкретных условиях. Также следует установить, что при заданных условиях у субъекта имелась реальная возможность выполнить требования транспортной безопасности.

Рассматриваемое преступление имеет материальный состав. Поэтому, как и в любом преступлении с таким же составом, здесь обязательно должна иметься причинно-следственная связь между ООД и наступившими в результате него ООП.

Что касается последствий, предусмотренного ст. 263.1 УК РФ преступления, то российский законодатель сформулировал их точно также, как и в составе уже рассмотренной ранее ст. 263 УК РФ.

Факт причинения смерти одному либо нескольким лицам, равно как и тяжкий вред здоровью, устанавливаются по идентичным ст. 263 УК РФ правилам. При этом схожесть здесь состоит и в том, что установленные ст. 263.1 УК РФ последствия, как и последствия, указанные в диспозиции ст. 263 УК РФ, наступают в результате нарушения правил, которые обеспечивают безопасность в сфере транспорта. Однако при этом есть и определенные отличия, которые связаны с механизмом причинения физического и имущественного вреда. От предусмотренного ст. 263 УК РФ транспортного преступления рассматриваемый состав преступления отличается тем, что последствия здесь наступают как-бы опосредованно, а не напрямую. Следовательно, можно говорить о том, что в данном случае речь фактически идет о некоей халатности.

Зададимся вопросом, а для чего вообще нужны меры безопасности на транспорте? Очевидно, что они предназначены для того, чтобы предупреждать любые незаконные акты внешнего вмешательства в работу транспортной инфраструктуры и движение транспорта.

Следовательно, в том случае если будут нарушены требования по обеспечению транспортной безопасности, то это может повлечь за собой такие ООД как, например, террористический акт, а также захват либо блокирование важных транспортных объектов. Однако при квалификации рассматриваемого преступления учитываются вовсе не эти первоначальные последствия.

При квалификации преступления, предусмотренного ст. 263.1 УК РФ, не принимаются во внимание первоначальные последствия, а учитываются только ООП внешнего воздействия на объект транспортной инфраструктуры либо транспортного средства. Т.е. учитываются вторичные последствия, наступившие в результате акта внешнего воздействия (гибель людей,

причинение имущественного ущерба, причинение тяжкого вреда здоровью человека). Таким образом, основанием для привлечения к уголовной ответственности по ст. 263.1 УК РФ являются именно перечисленные последствия второй очереди, которые наступили в результате нарушения (или невыполнения) требований безопасности.

В январе 2011 года в Москве произошел теракт в аэропорту Домодедово, в результате которого погибло 35 человек. Теракт (акт внешнего воздействия) произошел в результате неисполнения ответственными лицами требований безопасности на объектах аэропорта Домодедово и это повлекло за собой последствия в виде гибели людей. По данному факту было возбуждено уголовное дело по ч. 3 ст. 263.1 УК РФ [14].

Между нарушениями требований безопасности и наступающими в результате этого последствиями имеется сложная взаимосвязь и свои отличительные особенности. На первый взгляд может показаться, что в реальной жизни причиной наступивших в результате нарушения требований транспортной безопасности последствий могут являться исключительно умышленные противоправные действия террориста либо другого лица, которое осуществило незаконное вмешательство на объекты транспортной инфраструктуры. Однако в действительности это не всегда так. Причиной наступления последствий вследствие нарушения правил транспортной безопасности, может являться и неосторожное (либо невиновное) поведение третьих лиц. К примеру, такое может произойти тогда, когда человек ошибочно зашел на взлетную полосу, поскольку ограждения отсутствовали и в результате он своими действиями создал аварийную ситуацию для самолета, который должен заходить на посадку.

Если будет признано, что лицо является виновным в том, что оно создало такую аварийную ситуацию, которая повлекла наступление указанных в диспозиции ст. 263.1 УК РФ последствий (гибель людей, получение потерпевшим тяжкого вреда здоровью), то такое лицо должно быть привлечено к уголовной ответственности, но не по ст. 263.1 УК РФ, как

может показаться на первый взгляд, а по другим статьям уголовного закона. При этом уголовную ответственность по ст. 263.1 УК РФ понесут виновные работники объекта транспортной инфраструктуры, которые были должны принять соответствующие меры безопасности для того, чтобы исключить возможность возникновения таких аварийных ситуаций (например, установить ограждение, либо организовать контроль, который мог своевременно предупредить о том, что в зоне посадки самолета находятся посторонние лица).

Необходимо отметить, что не только человек своими действиями может создать опасность нарушения правил транспортной безопасности. Если к примеру, в зоне движения транспорта вдруг оказались животные, то своим поведением они также могут создать такую опасность. Более того, если на объектах транспортной инфраструктуры отсутствуют соответствующие меры защиты, то элементы безопасности объектов транспортной инфраструктуры могут быть разрушены и силами природы (например, сильным ветром, снегом, ураганом и т.п.). Возникает вопрос, если такие случаи произошли и наступили названные в ст. 263.1 УК РФ последствия, то должно ли лицо, которое допустило нарушение требований безопасности, быть привлечено к уголовной ответственности? На первый взгляд может показаться, что ответ на этот вопрос должен быть положительным. Однако это не так, поскольку такие ситуации не могут подпадать под легальные определения понятия сферы транспортной безопасности.

Как уже упоминалось, легальное определение этого понятия содержится в ФЗ «О транспортной безопасности»: «состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства» [69].

Ключевым здесь является словосочетание «акты незаконного вмешательства».

Применительно к безопасности в сфере транспорта об актах незаконного внешнего вмешательства говорится еще в одном нормативно-правовом акте. Речь идет об Указе Президента РФ от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте».

Итак, из приведенного легального определения акта незаконного внешнего вмешательства можно увидеть следующее. Это понятие ограничено исключительно противоправным действием либо бездействием, которое угрожает безопасной деятельности транспортного комплекса, и которое повлекло за собой наступление общественно опасных последствий (в виде материального ущерба, причинения вреда здоровью и жизни людей) или же создало угрозу наступления данных последствий.

Таким образом, из изложенного следует вывод о том, что если вред транспортной безопасности причинили животные или вред, был причинен невиновными действиями посторонних лиц, то, когда будет устанавливаться причинно-следственной связь между нарушением требований безопасности и наступившими вследствие этого последствиями, данные обстоятельства не могут приниматься во внимание.

При нарушении требований транспортной безопасности механизм причинения вреда состоит из трех последовательных стадий.

- На первой стадии лицо, которое обязано выполнять требования транспортной безопасности не выполняет их, тем самым нарушая эти требования.
- В силу действий (бездействий), которые лицо совершило на первой стадии, на втором этапе происходит ослабление тех мер, которые должны обеспечивать состояние защищенности объекта транспортной инфраструктуры либо транспортного средства.
- Наконец, на третьем этапе на защищенные объекты транспортной инфраструктуры проникают посторонние лица (к примеру, террорист) и затем совершают противоправные действия

(например, террористический акт), которые влекут за собой названные в диспозиции ст. 263.1 УК РФ последствия.

Из изложенного следует, что лицо, которое несет ответственность за исполнение требований, связанных с обеспечением транспортной безопасности, не предотвращает наступление негативных последствий (в виде гибели людей, причинения тяжкого вреда здоровью граждан, причинения крупного ущерба), в то время как оно обязано было предотвратить эти последствия при помощи применения соответствующих мер безопасности.

Что касается причинения тяжкого вреда здоровью человека либо смерти потерпевшего, то эти факты определяются точно также, как и при совершении остальных транспортных преступлений. В примечании к ст. 263.1. УК РФ указан размер крупного ущерба, он аналогичен крупному ущербу, указанному в примечании к ст. 263 УК РФ - речь идет о сумме, свыше 1 млн. руб.

Для того, чтобы правильно определить размер причиненного ущерба можно воспользоваться правилами компенсации ущерба, которые были разработаны для применения к отдельным видам транспорта, но при этом есть один нюанс. В указанных правилах говорится не только о прямом ущербе, но также и об упущенной выгоде. В гражданском праве прямой ущерб и упущенная выгода объединяются единым термином - убытки. С нашей точки зрения, при установлении предусмотренного ст. 263.1 УК РФ размера ущерба, нельзя учитывать упущенную выгоду.

В статье 263.1 УК РФ речь идет о специальном субъекте преступления. Им является лицо, которое несет ответственность за обеспечение транспортной безопасности. Полагаем, что законодатель не вполне удачно использовал эту формулировку для того, чтобы обозначить субъект предусмотренного ст. 263.1. УК РФ преступления. Причина заключается в том, что это словосочетание не является термином и само по себе не несет ясного и точно определенного смысла. Следовательно, появляется проблема

с установлением его содержания. Его можно будет установить только если обратиться к контексту диспозиции ст. 263.1 УК РФ, а также нормативно-правовым актам, которые связаны с ним.

В рассматриваемой статье говорится о неисполнении субъектом требований, связанных с обеспечением транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах. Возникает вопрос, как установить адресатов данных предписаний? Сделать это можно будет только в том случае, если обратиться к смыслу тех нормативно-правовых актов, где приведены данные требования.

В ст. 4 ФЗ «О транспортной безопасности» сказано, что если другое не предусмотрено российским законодательством, то обязанность по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств лежит на субъектах транспортной инфраструктуры. Таким образом, субъектами нарушения требований транспортной безопасности могут являться только те лица, которые непосредственно работают на предприятиях и организациях субъектов транспортной инфраструктуры.

Если обратиться к соответствующим ведомственным нормативно-правовым актам, то можно увидеть, что в них проведено разделение между персоналом транспортных предприятий и лицами, которые несут ответственность за транспортную безопасность.

При этом следует иметь в виду, что для того, чтобы установить признаки установленного ст. 263.1 УК РФ специального субъекта преступления, следует исходить из общего смысла этой статьи уголовного закона, а не только лишь из ведомственных нормативно-правовых актов.

Исходя из анализа действующих нормативно-правовых актов, в сфере обеспечения безопасности на транспорте, можно выделить две группы лиц, которые несут ответственность за соблюдение правил транспортной безопасности.

К первой группе относятся:

- лица, которые несут ответственность за обеспечение транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры;
- работники, которые занимают должность на объекте транспортной инфраструктуры и несут ответственность за обеспечение транспортной безопасности.

Ко второй группе относятся:

- лица, которые несут ответственность за обеспечение транспортной безопасности транспортного средства;
- лица, которые занимают должность на транспортном средстве и несут ответственность за обеспечение транспортной безопасности.

Помимо этого, в данных документах кроме руководящих лиц, несущих ответственность за транспортную безопасность, также выделяется и персонал, деятельность которого напрямую связана с обеспечением безопасности в сфере транспорта. Данные лица ответственны за невыполнение возложенных на них обязанностей. В связи с этим полагаем, что таких субъектов будет правильно называть лицами, которые несут ответственность за соблюдение требований транспортной безопасности. К примеру, предположим, что рядовой работник службы безопасности аэропорта пропустил человека на борт самолета без проведения досмотра. А потом вдруг оказалось, что произошел террористический акт и он пропустил террориста, который взорвал самолет. С нашей точки зрения, такой субъект безусловно должен нести уголовную ответственность за все последствия, которые наступили в результате совершенных им действий (бездействий).

Существуют субъекты, которые обязаны соблюдать установленные правила безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (например, командир экипажа самолета) и лица, которые несут ответственность за обеспечение безопасности тех же самых транспортных средств (например, авиадиспетчеры). Этим субъектам необходимо различать. При этом существуют ситуации, когда одно и то же лицо может одновременно совмещать обе указанные функции. Из этого следует вывод о

том, что отдельные лица, могут быть одновременно и субъектом установленного ст. 263 УК РФ преступления, и субъектом ООД, которое установлено ст. 263.1. УК РФ.

Для примера возьмем командира экипажа самолета. Поскольку он напрямую принимает участие в управлении транспортным средством (пилотирует самолет), то соответственно он является субъектом установленного ст. 263 УК РФ преступления. Однако, пилотируя самолет, он также одновременно несет ответственность еще и за транспортную безопасность воздушного судна. Это означает, что в том случае если он самостоятельно совершит какие-либо действия, которые направлены на обеспечение авиационной безопасности без помощи соответствующих вспомогательных служб (например, самостоятельно проведет предполетный досмотр самолета, осуществит досмотр почты и грузов, которые были загружены на борт воздушного судна, проведет досмотр членов экипажа и пассажиров, бортовых запасов воздушного судна, а также багажа, включая вещи, которые пассажиры пронесли с собой на борт самолета), то он одновременно может являться и субъектом установленного ст. 263.1 УК РФ преступления.

Субъективная сторона анализируемого преступления характеризуется неосторожной формой вины, но поскольку как уже отмечалось, причинная связь в рассматриваемом преступлении имеет сложный характер развития, то таким же сложным является и психическое отношение лица к возможности наступления последствий, вследствие нарушения требований безопасности.

Итак, предположим, что произошло нарушение требований безопасности. Первичным последствием этого будет являться какой-либо акт внешнего воздействия (например, террористический акт либо иной акт незаконного вмешательства). Такой акт либо представляет собой следствие несоблюдения мер безопасности или же является следствием недостаточности организационных мер, которые должны были быть приняты для того, чтобы исключить саму возможность возникновения таких актов.

Сложность здесь состоит в том, что форма вины должна определяться не отношением субъекта к этим первоначальным факторам, а его отношением к тем вторичным последствиям (гибель людей, причинение тяжкого вреда здоровью, причинение крупного ущерба), которые наступили вследствие акта внешнего воздействия. Поэтому, для того, чтобы правильно установить наличие неосторожной формы вины сначала следует определить каково было психическое отношение виновного к возможности наступления указанных последствий.

И здесь могут существовать различные варианты, которые образуют различные виды неосторожности, например, небрежность. При таком варианте развития событий субъект может и не предвидеть возможность наступления указанных в диспозиции ст. 263.1 последствий (гибель людей, причинение тяжкого вреда здоровью, причинение крупного ущерба), в то время, как при должной внимательности и предусмотрительности оно обязано было и могло предвидеть данные последствия.

Отметим, что признак долженствования обусловлен обязанностями того лица, который несет ответственность за транспортную безопасность. Данный признак можно будет определить в зависимости от содержания функциональных обязанностей, которые сформулированы в должностной инструкции. Что же касается возможности предвидения, то ее можно будет определить после того, как будут проанализированы конкретные обстоятельства, в чьих условиях произошло нарушение требований безопасности. Так как речь в данном случае идет о лице, которое обладает специальной подготовкой, то это означает, что возможность предвидения им возможных негативных последствий должна вытекать как из его профессионального статуса, так и его психического отношения к самому факту нарушения правил.

Для преступной небрежности в целом присуще неосознанное нарушение правил безопасности. Как правило, это происходит по невнимательности или забывчивости.

В свою очередь для преступного легкомыслия характерна ситуация, когда лицо умышленно или даже осознанно нарушает специальные правила безопасности. В такой ситуации лицо предвидит возможность наступления негативных последствий, но легкомысленно рассчитывает на то, что ему удастся их предотвратить или же, что они не наступят в силу тех или иных обстоятельств, поскольку как считает лицо, эти обстоятельства смогут предотвратить наступление вредных последствий.

3.2 Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ): вопросы квалификации

Ст. 266 УК РФ призвана охранять такие условия транспортной безопасности, которые связаны с обеспечением безопасной работы транспортных средств, путей сообщения, а также средств управления транспортным движением.

Следует подчеркнуть, что уже просто сам факт того, что транспортное средство было ненадлежащим образом отремонтировано и затем выпущено в эксплуатацию, имея при этом технические неисправности, свидетельствует о том, что создается не потенциальная, а вполне реальная угроза отношениям в сфере безопасной работы транспорта и как следствие - наступления тяжких последствий.

Рассматриваемая норма выполняет сразу две функции. Применительно к транспортным преступлениям она выполняет профилактическую функцию. Ст. 266 УК РФ должна нейтрализовать такие ситуации, когда в эксплуатацию выпускаются транспортные средства, которые имеют различного рода технические неисправности.

Следующая функция заключается в том, что данная норма призвана дополнять нормы статей 263 и 264 УК РФ. В ст. 266 УК РФ установлена уголовная ответственность для лиц, которые несут ответственность за

безопасную эксплуатацию транспортных средств либо их ремонт. Эти лица не могут являться субъектами, установленных статьями 263 и 264 УК РФ преступлений.

Ст. 266 УК РФ обладает универсальным характером, поскольку ее предметом являются все виды установленных статьями 263 и 264 УК РФ транспортных средств. Кроме того, помимо непосредственно самих транспортных средств, предметом данного преступления также являются и пути сообщения, средства сигнализации либо связи, а также другое транспортное оборудование.

Под путями сообщения понимается совокупность устройств и сооружений, которые предназначены для того, чтобы по ним осуществляли движение транспортные средства.

У каждого из видов транспорта имеются свои собственные пути сообщения. Например, у железнодорожного транспорта основными путями сообщения является железнодорожное полотно, у водного транспорта - судоходные пути, у автотранспорта - дороги, а у воздушного транспорта - воздушные трассы и местные воздушные линии.

К средствам сигнализации относятся приборы и устройства, которые предназначены для подачи информации условного вида.

К другому транспортному оборудованию можно отнести самые разные технические объекты. Всех их объединяет то, что их прямое предназначение состоит в обеспечении движения и эксплуатации транспортных средств.

К средствам связи относятся устройства, которые обеспечивают передачу и прием различной информации как вербальным способом, так и при помощи текста и т.д.

Объективная сторона рассматриваемого преступления включает два альтернативных деяния:

- деяние, выразившееся в недоброкачественном ремонте транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации, связи либо другого транспортного оборудования;

- деяние, выразившееся в выпуске в эксплуатацию транспортных средств, которые являются технически неисправными.

Подчеркнем, что оба указанных деяния по своей степени общественной опасности являются равнозначными.

Состав, предусмотренного ст. 266 УК РФ преступления сконструирован как материальный. В него входят соответствующие виды последствий (причинение тяжкого вреда здоровью потерпевшего, смерть потерпевшего, смерть двух или более потерпевших), а также причинно-следственная связь между ООД и ООП. Если причинная связь отсутствует, то лицо не может быть привлечено к уголовной ответственности по ст. 266 УК РФ.

Далее необходимо рассмотреть, чем обычный ремонт (или будем так говорить, качественный), отличается от ремонта недоброкачественного.

Ремонт представляет собой работы, которые связаны с исправлением имеющихся технических неисправностей в транспортном средстве. При надлежащем ремонте само транспортное средство, а также его конструкции, отдельные узлы и системы должны быть приведены в надлежащее состояние (т.е. отремонтированы) согласно требованиям, которые обеспечивают безопасное движение и эксплуатацию транспортных средств и путей сообщения. В свою очередь при недоброкачественном ремонте транспортного средства, имеющиеся неисправности (повреждения, дефекты и т.п.) не устраняются (полностью либо частично) согласно стандартам и нормативам, которые установлены технологическими правилами.

Кроме того, недоброкачественным также является и такой ремонт, когда на транспортное средство устанавливаются недоброкачественные (например, бракованные) либо нестандартные запчасти (в частности, механизмы, детали, узлы и приборы, которые должны обеспечивать безопасную эксплуатацию транспортного средства) [50].

Следовательно, если в результате ремонта транспортного средства на нем были не устранены, а оставлены дефекты, повреждения и неисправности,

которые оказывают негативное влияние на безопасность движения, то такой ремонт должен признаваться недоброкачественным.

Существуют определенные требования, которые предъявляются к качеству ремонтных работ. Они устанавливаются в федеральных нормативно-правовых актах, а также в различных локальных инструкциях.

В ст. 266 УК РФ (чч.1-3) указаны три вида последствий:

- причинение тяжкого вреда здоровью потерпевшего;
- смерть человека;
- гибель двух либо более лиц.

В процессе рассмотрения судами дел данной категории, необходимо обязательно устанавливать наличие причинно-следственной связи между недоброкачественным ремонтом транспортных средств (либо их отдельных механизмов, узлов или деталей) или сдачей в эксплуатацию транспортных средств, которые имеют технические неисправности, с одной стороны, и наступившими вследствие этих фактов последствиями, с другой.

Следует также устанавливать, какие конкретно нормативы, правила и стандарты были нарушены (например, пункт 5.1. технологической инструкции, связанной с обеспечением безопасности железнодорожных перевозок), вследствие которых наступили названные в диспозиции ст. 266 УК РФ последствия.

В том случае если имеются какие-либо основания полагать, что при ремонте транспортного средства были использованы недоброкачественные механизмы, узлы или детали, то целесообразно назначить соответствующую автотехническую экспертизу. Она позволит выявить данные факты, в том случае если они действительно имели место быть, а также поможет установить какие повреждения и дефекты были не устранены в результате недоброкачественного ремонта [50].

Применительно к ст. 266 УК РФ в зависимости от одного из видов деяния объективной стороны, существует субъект недоброкачественного

ремонта транспортного средства и субъект, который несет ответственность за выпуск транспортного средства в эксплуатацию.

В первом случае субъектом уголовной ответственности является вменяемое физическое лицо, которое достигло возраста 16-ти лет. Если был произведен ремонт транспортного средства (и впоследствии выяснилось, что он был сделан недоброкачественно), то ответственности подлежит именно то лицо, которое его осуществляло. При недоброкачественном ремонте субъектом также может быть лицо, которое непосредственно не производило сам ремонт, но несет ответственность за качество производимых ремонтных работ.

Во втором случае субъектом является лицо, которое несет ответственность за техническое состояние транспортных средств. Речь в данном случае идет о работниках государственных, коммерческих либо общественных организаций, которые несут ответственность за техническое состояние транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию, поскольку они занимают соответствующее должностное или служебное положение. Либо же данная обязанность возложена на таких лиц в соответствии с инструкциями, распоряжениями и правилами [50].

На сегодняшний день в России действует большой массив нормативной документации, которая предназначена для обеспечения безопасности движения различных видов транспортных средств (поездов, самолетов, автомобилей, кораблей и т.д.). Эта нормативная документация состоит из различного рода предписаний, в соответствии с которыми конкретные лица должны нести ответственность за выпуск транспортных средств в эксплуатацию (например, за выпуск поезда на линию, за допуск воздушного судна к полету, либо за допуск транспортного средства к другим формам эксплуатации, которая непосредственно связана с движением).

Прежде чем допустить транспортное средство к эксплуатации, данные лица предварительно выносят соответствующее решение. Исходя из конкретного вида транспортного средства, а также характера его

эксплуатации, такое решение может быть оформлено в виде письменного либо устного распоряжения, приказа, или иных подобных команд.

Субъектами рассматриваемого преступления могут являться и работники автотранспортных организаций, которые осуществляют перевозки пассажиров и грузов различными видами транспорта (автомобильным, городским, электрическим и т.д.). При этом не имеет никакого значения ни форма собственности, ни организационно-правовая форма такой организации.

Помимо этого, субъектами предусмотренного ст. 266 УК РФ преступления, также могут являться и работники других организаций, которые несут ответственность за техническую эксплуатацию транспортных средств, но при условии, что такая ответственность на них была возложена соответствующими правилами, инструкциями, а также распоряжениями либо обусловлена занимаемым ими служебным положением.

В том случае если некачественный ремонт транспортного средства был произведен владельцами-предпринимателями или работниками авторемонтных мастерских, и это повлекло установленные ст. 266 УК РФ негативные последствия, то указанные лица также могут являться субъектами рассматриваемого преступления. При этом такие лица обязательно должны обладать соответствующей лицензией на осуществление предпринимательской деятельности в сфере ремонта транспортных средств.

Если решается вопрос о необходимости привлечения конкретного лица (лиц) к уголовной ответственности за проведение недоброкачественного ремонта транспортного средства, то следует руководствоваться специальными правилами, а также должностными инструкциями, в которых предусматривается перечень функциональных обязанностей производителя работ.

Если допустим, ремонт транспортного средства осуществляла ремонтная бригада, то как правило, при такой форме работ обязательно назначается какое-то одно лицо (например, бригадир, мастер, иное лицо,

которое осуществляет контроль над качеством производимых работ), которое несет персональную ответственность за то, как исполнители ремонтных работ соблюдают установленные технические стандарты, правила и требования, т.е. контролирует качество проводимых работ.

Субъективная сторона предусмотренного ст. 266 УК РФ преступления характеризуется наличием вины в форме неосторожности. При этом некоторые авторы (например, А.И. Коробеев), считают, что применительно к данному преступлению имеет место быть смешанная форма вины (т.е. данное преступление может быть совершено не только по неосторожности, но еще и умышленно). К примеру, все тот же А.И. Коробеев обращает внимание на то, что российский законодатель отказался от использования в диспозиции ст. 266 УК РФ такого признака как «заведомость». При этом он отмечает, что данное обстоятельство не исключает случаев, когда лицо может достоверно знать о том, что в транспортном средстве имеются технические неисправности и несмотря на данный факт, оно все равно выпускает его на линию или в эксплуатацию [34, с. 105].

Когда лицо совершает преступление, предусмотренное ст. 266 УК РФ по преступному легкомыслию, то оно предвидит, что в результате его действий могут наступить названные в уголовном законе неблагоприятные последствия, но при этом самонадеянно рассчитывает на то, что эти последствия ему удастся предотвратить. Причем лицо не имеет для такого вывода никаких достаточных оснований.

В свою очередь, когда лицо совершает рассматриваемое преступление по преступной небрежности, то оно не может заранее предвидеть, что в результате его действий наступят названные в законе негативные последствия. В то же время, если бы оно проявило должную внимательность и осмотрительность, то оно обязано было и могло предвидеть наступления этих последствий.

Совершая рассматриваемое преступление виновный может руководствоваться самими различными мотивами (например, он может

захотеть облегчить выполнение своих обязанностей или же он может любой ценой стремиться выполнить производственный план и т.п.), которые не оказывают никакого влияния на квалификацию.

Если у лица имелся четкий умысел в отношении наступления последствий, то квалификация содеянного должна быть изменена. В этом случае лицо понесет уголовную ответственность не по ст. 266 УК РФ, а по другим составам преступлений (против личности или против собственности).

Когда субъект квалификации преступления будет устанавливать признаки субъективной стороны рассматриваемого преступления, то он должен не допустить случая объективного вменения, т.е. уголовной ответственности за невиновное причинение вреда. Поэтому необходимо будет выяснить, была ли у лица реальная возможность в конкретных условиях исполнить те технические требования, которые были закреплены в правилах по ремонту и выпуску в эксплуатацию транспортных средств.

В связи с изложенным, рассмотрим следующий пример из судебной практики. На одной из железнодорожных станций Тульской области потерпел крушение электровоз ВЛ19-156. Сошедший с рельс электровоз увлек за собой две цистерны бензина и вагон, груженный сахаром. В результате схода цистерны с бензином загорелись.

Была назначена комплексная судебно-техническая экспертиза, которая должна была определить причину крушения и виновных лиц. Удалось установить, что крушение произошло в результате нарушения соответствующих железнодорожных правил и инструкций. Кроме того, экспертиза также установила, что крушение произошло вследствие того, что колесные пары электровоза имели дефекты (опасную форму гребня).

Обязанность по обнаружению подобных дефектов возлагалась на мастера текущего ремонта Н., который выпустил состав на линию с техническими неисправностями. Однако, было установлено, что соответствующие методики по выявлению дефектов колесных пар отсутствуют, поэтому мастер Н. не смог выполнить соответствующие

правила и инструкции, в силу отсутствия технической возможности. Проведенный следственный эксперимент подтвердил выводы комиссии. Таким образом, при данных обстоятельствах в деяниях мастера не было признаков состава, предусмотренного ст. 266 УК РФ преступления [10].

Существуют специальные технологические правила, нормы которых регламентируют производство ремонта транспортных средств и оборудования, путей сообщения, средств сигнализации и связи. Поэтому всегда необходимо назначать комплексную судебно-техническую экспертизу для того, чтобы решить вопрос о том, были ли нарушены технические нормативы (как в примере, который был рассмотрен выше). В то же время, не следует забывать о том, что никакая техническая экспертиза, а только лишь суд может сделать окончательный вывод о том, что были нарушены нормы соответствующих правил и инструкций и в этом виновно либо лицо, которое выполняло ремонтные работы (и выполнило их некачественно) либо лицо, которое выпускало в эксплуатацию отремонтированное транспортное средство, в котором имелись неустранимые технические неисправности.

3.3 Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК): вопросы квалификации

Прежде всего необходимо отметить, что предусмотренная ст. 268 УК РФ норма выполняет как бы резервную роль применительно к таким ООД в области безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, которые находятся за пределами действия всех остальных статей уголовного закона, устанавливающих уголовную ответственность за совершение различного рода транспортных преступлений.

Теперь следует рассмотреть значение понятия «безопасная работа транспорта» применительно к ст. 268 УК РФ. Таковой является состояние защищенности физических лиц от причинения им вреда в результате транспортных происшествий.

Применительно к рассматриваемой статье, потерпевшими могут являться участники движения, а также и другие лица, которые пострадали вследствие нарушения правил, которые установлены на транспорте (речь идет о правилах безопасности движения либо эксплуатации транспортных средств).

Объективная сторона предусмотренного ст. 268 УК РФ деяния характеризуется тем, что один из участников движения нарушает правила безопасности движения либо правила эксплуатации транспортных средств и это влечет за собой наступление ООП.

Виды ООП указаны в чч. 1-3 анализируемого преступления. К ним относятся:

- причинение тяжкого вреда здоровью потерпевшего;
- смерть человека;
- смерть двух либо более лиц.

Применительно к ст. 268 УК РФ нарушение правил квалифицируется по тем же самым правилам, что и при определении признаков остальных преступлений в сфере транспорта. Во-первых, следует установить какой вид правил был нарушен, во-вторых, необходимо выяснить какие конкретно пункты правил были нарушены, и наконец, в-третьих, необходимо обязательно устанавливать наличие причинно-следственной связи между каждым из нарушений, которые были допущены и наступившими в результате этого последствиями.

В федеральных законах и различных подзаконных актах содержатся правила, которые регулируют поведение пассажиров, пешеходов, а также других участников движения. Кроме того, также существуют и специальные инструкции, которые были специально разработаны для каждого вида транспорта, где также содержатся соответствующие правила.

Субъектом предусмотренного ст. 266 УК РФ преступления, является пассажир, пешеход либо другой участник движения, которые достигли шестнадцатилетнего возраста.

В ст. 1 ФЗ от «О безопасности дорожного движения» содержится легальное определение понятия «участник движения» употребительно к дорожному движению: «лицо (кроме водителя), которое прямо участвует в процессе дорожного движения в качестве пешехода или пассажира транспортного средства».

Поскольку воздушный, морской, а также внутренний водный транспорт обладают своей собственной спецификой, то применительно к ним понятие «участник движения» будет иметь несколько другой смысл. Главное же заключается в том, что существует один основной признак, который объединяет всех участников движения. Суть этого признака состоит в том, что все участники движения (исключением являются субъекты, которые названы в статьях 263, 263.1 и 264 УК РФ) являются адресатами правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

Однако, при этом следует принимать во внимание вид транспортного средства. В том случае если вид транспорта не подпадает под указанное в статьях 263, 263.1 и 264 УК РФ определение транспортного средства, то лицо, которое осуществляет управление транспортным средством данного вида, может являться субъектом установленного ст. 268 УК РФ преступления.

К примеру, велосипеды, мопеды, а также иные транспортные средства, которые приводятся в движение при помощи двигателя (чей рабочий объем не превышает 50 куб. см. и которые не могут развивать скорость свыше 50 км/ч), не являются механическими транспортными средствами [50].

Это означает, что в том случае если управлявшее подобным транспортным средством лицо, допустило нарушение транспортных правил и вследствие этого по неосторожности наступили негативные последствия (в виде смерти человека, либо причинения тяжкого вреда здоровью потерпевшего), то такое лицо может понести уголовную ответственность по соответствующей части ст. 268 УК РФ, но при условии наличия необходимых для этого оснований.

Субъективная сторона предусмотренного ст. 266 УК РФ преступления, характеризуется неосторожной формой вины в виде легкомыслия или небрежности.

Если преступление совершается по преступной небрежности, то лицо не может заранее предвидеть, что могут наступить названные в уголовном законе неблагоприятные последствия, но в то же время, при должной предусмотрительности и внимательности оно могло и даже должно было предвидеть эти последствия.

Если преступление совершается по легкомыслию, то в таком случае лицо может предвидеть, что если оно нарушит правила движения либо эксплуатации транспортного средства, то могут наступить названные в уголовном законе негативные последствия. При этом такое лицо самонадеянно считает, что сможет их предотвратить, однако при всем при этом, оно не имеет на это необходимых оснований.

Заключение

В настоящей работе были проанализированы актуальные проблемы, связанные с квалификацией транспортных преступлений. По результатам проведенного исследования, можно сделать следующие выводы.

Нет никаких сомнений в том, что транспортная безопасность является одной из наиболее важных составных частей экономики и социальной сферы. В связи с этим, имеет важное значение ее исследование с позиции права.

В ходе анализа транспортной безопасности в качестве объекта уголовно-правовой охраны, было установлено, что применительно к самой транспортной системе, понятие «транспортная безопасность» обладает весьма широким значением. Его характерной особенностью является то, что оно содержит множество самых разных параметров, при этом далеко не все из них четко охватываются указанным понятием.

Как известно, уголовное право регулирует только поведение людей. Поэтому, если рассматривать транспортную безопасность в качестве объекта уголовно-правовой охраны, то необходимо убрать за скобки все угрозы, не связанные с человеческим фактором и поведением людей (в первую очередь, техногенные и природно-климатические угрозы).

Таким образом, эффективный механизм уголовно-правового обеспечения безопасности в сфере транспорта удастся создать только в том случае, если провести разделительную черту между угрозами, которые несут опасность для всего общества в целом и угрозами, которые относятся исключительно к безопасному функционированию транспорта.

С точки зрения уголовного права, ошибочно слишком расширительно толковать понятие «транспортная безопасность». Если так делать, то это неизбежно приведет к тому, что в теории уголовного права представление об отношениях в области транспортной деятельности смешается с иными отношениями, и в результате, значимость транспортных отношений будет сильно принижена.

При взаимодействии транспорта с человеком возникает множество различных угроз транспортной безопасности. Угрозу транспортной безопасности могут нести как лица, которые непосредственно отвечают за безаварийную работу транспорта (если они нарушают установленные правила и предписания, связанные с его безопасной работой), так и лица, чья деятельность непосредственно не связана с транспортной (пассажиры, иные лица, которые разрушают или приводят в негодность транспортные средства и элементы транспортной системы).

В процессе исследования было установлено, что нет никакой необходимости в том, чтобы объединять все существующие угрозы транспортной безопасности в более мелкие подвиды, для того, чтобы упростить их восприятие, а также максимально детализировать все возможные нарушения в области обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Данный подход принесет за собой ряд определенных преимуществ. Прежде всего, сама собой отпадет проблема терминологической путаницы. Кроме того, в УК РФ не нужно будет использовать сложные критерии и термины, которые будет трудно понять правоприменителю, который не является специалистом в транспортной сфере. Наконец, этот подход позволит избежать излишней криминализационной избыточности и появления огромного числа конкурирующих друг с другом уголовно-правовых запретов.

Было установлено, что уголовное законодательство об ответственности за транспортные преступления прошло три этапа развития: дореволюционный, советский и современный.

Уголовно-правовой механизм обеспечения движения и эксплуатации транспорта непрерывно разевался и совершенствовался на всех этапах своего развития. Это выражалось в следующем.

Во-первых, последовательно увеличивалось число уголовно-правовых норм, которые устанавливали уголовную ответственность за нарушение

безаварийной работы различных видов транспорта. Во-вторых, на протяжении всего периода развития законодательства об ответственности за транспортные преступления, законодатель постоянно уточнял и конкретизировал перечень деяний, которые относятся к преступлениям в сфере транспорта. Данная тенденция проявлялась в том, что какие-то деяния были декриминализованы, некоторые деяния стали признаваться преступными, и наконец, остальные деяния меняли свою правовую природу и стали относиться не к транспортным, а к другим деяниям.

В результате развития указанных процессов, постепенно сформировались определенные условия и необходимые предпосылки для того, чтобы в дальнейшем транспортные преступления оформились в самостоятельную группу. Это привело к тому, что безопасная работа транспорта стала самостоятельным объектом уголовно-правовой охраны.

При рассмотрении в суде уголовных дел, связанных с транспортными преступлениями, возникают различного рода трудности. Во-первых, существуют определенные проблемы, связанные с установлением и правильной фиксацией обстоятельств транспортного преступления. Во-вторых, нередко возникают проблемы, связанные с определением механизма причинения вреда. К сожалению, при этом второстепенное внимание уделяется вопросам, которые связаны с квалификацией содеянного, что является большой ошибкой, поскольку юридическая оценка содеянного неразрывно связана с процессом установления обстоятельств ДТП.

Юридическая оценка содеянного имеет очень важное значение. По сути, квалификация является многофункциональной задачей, которая тесно переплетается с исследованием большого объема нормативного материала. Если при юридической оценке содеянного будут допущены ошибки, то это означает, что все те усилия, которые были приложены для того, чтобы установить фактические обстоятельства ДТП, были потрачены впустую.

Следующая серьезная проблема, связанная с квалификацией транспортных преступлений, заключается в том, что сначала в рамках уголовного дела

квалификацию производит следователь и лишь затем, после завершения предварительного следствия, уголовное дело попадает на рассмотрение в суд. В свою очередь судья должен будет произвести самостоятельную юридическую оценку действий водителя, поскольку он юридически никак не связан с той квалификацией действий виновного, которую дали органы предварительного следствия. Таким образом, в ходе рассмотрения дела в стадии судебного разбирательства, судья должен будет дать самостоятельную юридическую оценку содеянного. При этом должны приниматься во внимания исключительно те фактические обстоятельства, которые были установлены и подтверждены в ходе судебного заседания.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Авдовский А.А., Бадаев А.С., Белов К.А. Организация железнодорожных пассажирских перевозок. М.: Академия, 2008. – 256 с.
2. Акопджанова М. О. Правовая охрана безопасности дорожного движения // Административное и муниципальное право. - 2016. - № 3. - С. 204-207.
3. Александров Д. В ГИБДД посчитали количество ДТП в 2019 году // Autonews [Электронный ресурс]. - URL: <https://www.autonews.ru/news/5df0ba639a7947b38f8adccb>
4. Алексеев Н.С. Транспортные преступления. Ответственность за преступления, посягающие на правильную работу советского транспорта. - Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1957. - 147 с.
5. Андреева Л. А. К вопросу о применении ст. 125 УК РФ // Криминалистика. - 2018. - № 2. - С. 8-11.
6. Белокобыльский Н.Н. Безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта // Уголовно-правовые и криминологические проблемы. - Саратов, 2008. - 116 с.
7. Белокобыльский Н.Н. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2014. - 195 с.
8. Бюллетень Верховного Суда РСФСР. - 1989. - № 5. - С. 4-6.
9. Бюллетень Верховного Суда РСФСР. - 1991. № 6. - С. 7-8.
10. Бюллетень Верховного Суда РФ. - 2006. - № 6. - С. 14-15.
11. Бюллетень Верховного Суда РФ. - 2007. - № 8. - С. 6-7.
12. Бюллетень Верховного Суда РФ. - 2015. - № 6. - С. 10-11.
13. Бюллетень Верховного Суда РФ. - 2017. - № 8. - С. 9.
14. В аэропорту Домодедово не нашлось виновных в теракте. Газета «Коммерсантъ» №220 от 30.11.2015 // Издательский дом Коммерсантъ [Электронный ресурс]. - URL: <https://www.kommersant.ru/doc/2865638>

15. В метро пьяный машинист опять проехал станцию [Электронный ресурс]. - URL: <https://www.samara.kp.ru/daily/23984/75104/>
16. Варцаба В. «Вагоны зарылись в землю». Хроника трагедии на станции Каменской в 1987-ом // [Электронный ресурс]. - URL: https://rostov.aif.ru/incidents/details/vagony_zarylis_v_zemlyu_hronika_tragedii_na_stancii_kamenskoj_v_1987-om
17. Виноградова Е. В. и др. Российское уголовное право. В 2 т. Т. 2. Особенная часть / Под ред. Э. Ф. Побегайло. - М.: Илекса, 2008. - 752 с.
18. Воробьев Э.В. Техническая эксплуатация железных дорог и безопасность движения. М.: Маршрут, 2015. - 384 с.
19. Главный информационно-аналитический центр (ГИАЦ) МВД // [Электронный ресурс]. - URL: https://мвд.рф/mvd/structure1/Centri/Glavnij_informacionno_analiticheskij_cen
20. Глобализация и развитие законодательства (очерки). М.: Городец, 2004. - 96 с.
21. Гончаров И.В. Транспортная безопасность как объект уголовно-правовой охраны // Тамбовские правовые чтения имени Ф.Н. Плевако. Материалы Международной научной конференции. - 2017. - С. 342-345.
22. Горбунова Л.В. Некоторые аспекты развития законодательства об ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта в дореволюционной России // Марийский юридический вестник. - 2018. - № 7. - С. 105-108.
23. Горбунова Л.В. Некоторые вопросы уголовной ответственности за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности // Наука и практика. - 2017, № 4 (51). - С. 17-20.
24. Горевой Е.Д., Шабунина А.Н. Уголовная ответственность за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности // Мировой судья. - 2016, № 10. - С. 5-9.

25. Дмитриев С.А. К вопросу о понятии «акт незаконного вмешательства» в законодательстве о транспортной безопасности // Транспортное право. - 2016. № 3. - С. 12-16.
26. Дуюнов В.К. Уголовное право России. Общая и Особенная части. - М.: РИОР, Инфра-М. - 2017. - 752 с.
27. Железнодорожные катастрофы на территории России // [Электронный ресурс]. - URL: <https://www.vesti.ru/doc.html?id=328582>
28. Жулев В. И. Транспортные преступления: комментарий законодательства. - М.: Спарк, 2015. - 190 с.
29. Зворыгина С.А., Шарапов Р.Д. Уголовно-правовая характеристика субъекта неисполнения требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах (ст. 263.1 УК РФ) // Закон и право. - 2017, № 5. - С. 32-35.
30. Зильберман М. Считаю себя ближе к опасности. Владивосток, Изд-во: Морской гос. ун-т, 2009. - 320 с.
31. Иванов Н. Г. Криминализация опасного состояния личности в современном УК РФ // Российская юстиция. 2017. - № 1. - С. 19-23.
32. Изотов И. Как погибал «Боинг» // Российская газета [Электронный ресурс]. - URL: <https://rg.ru/2009/06/02/mak.html>
33. Исаев Н. И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Под ред. Н.Г. Кадникова. - М.: Юриспруденция, 2011. - 188 с.
34. Коробеев А. И. Транспортные преступления и транспортная преступность. - М.: Юрлитинформ, 2015. - 488 с.
35. Краев Д. Ю. Квалификация нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. - СПб.: Санкт-Петербургский юридический институт (филиал) Университета прокуратуры Российской Федерации, 2019. - 45 с.

36. Крупные теракты на транспорте в России в 2009-2017 годах // «РИА Новости» - информационное агентство [Электронный ресурс]. - URL: <https://ria.ru/20170403/1491367151.html>

37. Кудрявцев В. Н. Общая теория квалификации преступлений. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Юристъ, 2016. - 304 с.

38. Кузнецов М.П. Уголовная ответственность за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности // Российский юридический журнал. - 2018, № 6 (87). - С. 20-26.

39. Курс уголовного права. Т. 1. Общая часть. / Под ред. Н.Ф. Кузнецовой, И.М. Тяжковой. М.: Зерцало, 2002. - 640 с.

40. Малинин В. и др. Энциклопедия уголовного права. В 35 т. Т. 24. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. - Санкт-Петербург: Изд. проф. Малинина, 2014. - 706 с.

41. Марченко С.В. Железнодорожная безопасность. М.: УМК МПС России, 2003. - 96 с.

42. Медведев Е.В. Транспортная безопасность как объект уголовно-правовой охраны // Вестник Кузбасского института Федеральной службы исполнения наказаний. - № 3(6). - 2015. - С. 48-52.

43. Мешков В. М., Маханек А. Б., Тарасова В. И. Дорожно-транспортные преступления. - М.: Юрлитинформ, 2014. - 152 с.

44. Мидловец М.В. Законодательство о дорожно-транспортных преступлениях в советский период // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. 2018. - Т. 4 (70). № 1. - С. 118-126.

45. Обзор Кемеровского областного суда от 29.02.2017 № 01-19/17 судебной практики рассмотрения судами Кемеровской области в 2017 году уголовных дел о преступлениях, предусмотренных ст. 166, 264, 125 УК РФ // Справочно-информационная система Консультант Плюс.

46. Обзор судебной практики кассационной и надзорной инстанций Верховного суда Республики Марий Эл за IV квартал 2018 года // Справочно-информационная система Консультант Плюс.

47. Овчинникова Г. В., Рогатых Л. Ф. Комментарий к постановлению Пленума Верховного Суда Российской Федерации «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» от 9 декабря 2008 года № 25 с изменениями, внесенными Постановлением Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 23 декабря 2010 года № 31 // Под ред. А. Н. Попова. - Санкт-Петербург: С.-Петерб. юрид. ин-т (фил.) Акад. Генеральной прокуратуры Рос. Федерации, 2012. - 40 с.

48. Пикуров Н. И. Квалификация транспортных преступлений: Научно-практическое пособие. - М.: РАП. 2017. - 170 с.

49. Пикуров Н.И. Место в системе Особенной части УК РФ состава преступления, заключающегося в неисполнении требований по обеспечению транспортной безопасности // Законность. - 2015, № 4. - С. 33-38.

50. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (ред. от 24.05.2016) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Российская газета, № 265, 26.12.2008.

51. Постановление Правительства РФ от 17.08.2007 № 522 (ред. от 17.11.2011) «Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» // Собрание законодательства РФ, 27.08.2007, № 35, ст. 4308.

52. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.12.2019) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного

движения») // Собрание актов Президента и Правительства РФ, 22.11.1993, № 47, ст. 4531.

53. Потетин В. А. К вопросу о расширении оснований уголовной преюдиции в целях применения статьи 264.1 УК РФ // Российский судья. 2016. - № 3. - С. 19-23.

54. Приказ Минздравсоцразвития РФ от 24.04.2008 № 194н (ред. от 18.01.2012) «Об утверждении Медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» // Российская газета, № 188, 05.09.2008.

55. Проценко С. В. Угрозы транспортной безопасности Российской Федерации // Российская юстиция. - 2018. - № 8. - С. 37-42.

56. Пьяная москвичка посадила за руль каршерингового авто пятилетнего сына // Комсомольская правда в Москве - газета // MSK.KP.RU [Электронный ресурс]. - URL: <https://www.msk.kp.ru/daily/27086/4158877/>

57. Пьяный машинист, управляя поездом, раздавил обходчика железнодорожных путей // [Электронный ресурс]. - URL: <https://www.ntv.ru/novosti/1195390/>

58. Рогатых Л. Ф., Малинин В. Б. Квалификация нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ). - Санкт-Петербург: С.-Петерб. юрид. ин-т Генеральной прокуратуры Рос. Федерации, 2004. - 60 с.

59. Российское законодательство X - XX веков: Законодательство первой половины XIX века. В 9-ти томах. Т. 6. / Под. общ. ред. О.И. Чистякова. - М.: Юридическая литература. - 1988. - 432 с.

60. Российское законодательство X - XX веков: Законодательство эпохи буржуазно-демократических революций. В 9-ти томах. Т. 9 / Под. общ. ред. О.И. Чистякова. - М.: Юридическая литература. - 1994. - 435 с.

61. Российское законодательство X - XX веков. Том 3. Акты Земских соборов / Под общ. ред. О.И. Чистякова. - М.: Юридическая литература. - 1985. - 520 с.

62. Семь лет за отсутствие рвения. Милиционер признан виновным по делу о подрыве самолетов // «Lenta.ru» - интернет-газета [Электронный ресурс]. - URL: <https://lenta.ru/articles/2005/07/01/planes/>
63. Смирнова А. Авиакатастрофа в Перми: был ли пьян пилот? // «Комсомольская правда - Пермь» - газета // PERM.KP.RU [Электронный ресурс]. - URL: <https://www.perm.kp.ru/daily/24236.5/436893/>
64. Судебная статистика РФ // [Электронный ресурс]. - URL: <http://stat.апи-пресс.рф/stats/ug/t/14/s/17>
65. Тер-Акопов А. А. Ответственность за нарушение специальных правил поведения. - М.: Юрид. лит., 1995. - 176 с.
66. Уголовное право России. Части Общая и Особенная / Под. ред. М.П. Журавлева, А.В. Наумова. М.: Инфра-М, 2016. - 870 с.
67. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 27.12.2019) // Собрание законодательства РФ, 17.06.1996, № 25, ст. 2954.
68. Улицкий С. Уголовная ответственность за управление транспортными средствами в состоянии опьянения // Советская юстиция. - 1972. № 6. - С. 16-19.
69. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 02.08.2019) «О транспортной безопасности» // Собрание законодательства РФ, 12.02.2007, № 7, ст. 837.
70. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 26.07.2019) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ, 13.01.2003, № 2, ст. 169.
71. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 30.07.2019) «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ, 11.12.1995, № 50, ст. 4873.
72. Федеральный закон от 27.07.2010 № 195-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи

с обеспечением транспортной безопасности» // Собрание законодательства РФ, 02.08.2010, № 31, ст. 4164.

73. Чучаев А.И. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. - Ульяновск: Дом печати, 1997. - 63 с.

74. Чучаев А.И., Пожарский А.Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика. - М.: Проспект, 2018. - 270 с.

75. Carr Kenneth, Lockhart Frank, Musters Patrick. Road Traffic Offences. - 2015. - 304 p.

76. Cunningham Sally. Driving Offences: Law, Policy and Practice. Routledge. 2018. - 270 p.

77. Kuebler Brian. The Long Blink: The true story of trauma, forgiveness, and one man's fight for safer roads. Behler Publications. - 2019. - 224 p.

78. Swanson Eric. Law Enforcement Field Guide. Jones & Bartlett Learning. - 2016. - 134 p.

79. Sweet Kathleen. Aviation and Airport Security: Terrorism and Safety Concerns. CRC Press. - 2014. - 384 p.

80. Wallis Peter. Wilkinson's Road Traffic Offences. Sweet & Maxwell Ltd. 19th edition. - 2017. - 570 p.